ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

27 Μαΐου 2016 | ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ | Αρ. Φύλλου **94**

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 4389

Επείγουσες διατάξεις για την εφαρμογή της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων και άλλες διατάξεις.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄
ΣΥΣΤΑΣΗ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΣΟΔΩΝ

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄
ΣΥΣΤΑΣΗ - ΣΚΟΠΟΣ - ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ

Άρθρο 1
Σύσταση της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων - Σκοπός

1. Συνιστάται Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή χωρίς νομική προσωπικότητα με την επωνυμία Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων (Α.Α.Δ.Ε.) (στο εξής η «Αρχή»), με σκοπό τον προσδιορισμό, τη βεβαίωση και την είσπραξη των φορολογικών, τελωνειακών και λοιπών δημοσίων εσόδων, που άπτονται του πεδίου των αρμοδιοτήτων της.

2. Η Αρχή απολαύει λειτουργικής ανεξαρτησίας, διοικητικής και οικονομικής αυτοτέλειας και δεν υπόκειται σε έλεγχο ή εποπτεία από κυβερνητικά όργανα, κρατικούς φορείς ή άλλες διοικητικές αρχές. Η Αρχή υπόκειται σε κοινοβουλευτικό έλεγχο, σύμφωνα με τα οριζόμενα στον Κανονισμό της Βουλής και τη διαδικασία του άρθρου 4 του παρόντος νόμου.

3. Η έδρα της Αρχής είναι στην Αθήνα. Ειδικές Αποκεντρωμένες και Περιφερειακές Υπηρεσίες της Αρχής μπορεί να συστήνονται και να λειτουργούν και εκτός της έδρας αυτής.

4. Από την έναρξη λειτουργίας της Αρχής καταργείται η Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων του Υπουργείου Οικονομικών, καθώς και η θέση του Γενικού Γραμματέα που προΐσταται αυτής.

Άρθρο 2
Αρμοδιότητες της Αρχής

1. Η Αρχή ασκεί όλες τις αρμοδιότητες της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Εσόδων (Γ.Γ.Δ.Ε.) του Υπουργείου Οικονομικών, που προβλέπονται, κατά την ημερομηνία έναρξης λειτουργίας της, στις διατάξεις της Υποπαραγράφου Ε2 της παραγράφου Ε΄ του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α΄ 222), σε οποιαδήποτε άλλη διάταξη της κείμενης νομοθεσίας, συμπεριλαμβανομένων και των κανονιστικών πράξεων του Υπουργού Οικονομικών, του Αναπληρωτή Υπουργού και του Υφυπουργού Οικονομικών, καθώς και τις αρμοδιότητες που της ανατίθενται με τον παρόντα νόμο και με οποιαδήποτε άλλη γενική ή ειδική διάταξη.

2. Η Αρχή έχει, ιδίως, τις ακόλουθες αρμοδιότητες:

α) τον προσδιορισμό, τη βεβαίωση και την είσπραξη των φορολογικών και τελωνειακών εσόδων, καθώς και την είσπραξη λοιπών δημοσίων εσόδων,

β) την παρακολούθηση και τον έλεγχο της πορείας της βεβαίωσης και της είσπραξης των δημοσίων εσόδων και της εφαρμογής της κείμενης νομοθεσίας για την είσπραξη δημοσίων εσόδων,

γ) τη λήψη και την εφαρμογή των αναγκαίων μέτρων για την αποτελεσματική και αποδοτική λειτουργία των φορολογικών, τελωνειακών και λοιπών υπηρεσιών της, στους τομείς της καταπολέμησης της φοροδιαφυγής, του λαθρεμπορίου, της φορολογικής απάτης και της παραοικονομίας, της εφαρμογής των διατάξεων της φορολογικής και τελωνειακής νομοθεσίας, της βεβαίωσης και είσπραξης και της βελτίωσης της εισπραξιμότητας των δημοσίων εσόδων,

δ) την έκδοση κανονιστικών αποφάσεων, εγκυκλίων, οδηγιών και λοιπών διοικητικών εγγράφων που αφορούν εν γένει στην ερμηνεία και στην εφαρμογή των διατάξεων της φορολογικής, τελωνειακής και λοιπής νομοθεσίας που σχετίζεται με τους τομείς αρμοδιότητάς της,

ε) την έκδοση κανονιστικών αποφάσεων, εγκυκλίων, οδηγιών, ατομικών διοικητικών πράξεων και λοιπών διοικητικών εγγράφων που αφορούν σε θέματα οργάνωσης υπηρεσιών και διαχείρισης των πάσης φύσεως πόρων της,

στ) τη λήψη και την εφαρμογή των αναγκαίων μέτρων για την προστασία της δημόσιας υγείας, του περιβάλλοντος και των συμφερόντων των καταναλωτών, καθώς και για την συμβολή στην υγιή λειτουργία της αγοράς, στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και καινοτομίας της χημικής βιομηχανίας και την παροχή σχετικής επιστημονικής υποστήριξης σε δικαστικές, αστυνομικές και λοιπές κρατικές Αρχές και υπηρεσίες,

ζ) το στρατηγικό και επιχειρησιακό σχεδιασμό των δράσεων όλων των υπηρεσιών της και την κατάρτιση στοχοθεσίας και δεικτών απόδοσης,

η) την κατάρτιση των επιμέρους επιχειρησιακών σχεδίων φορολογικών, τελωνειακών και λοιπών ελέγχων αρμοδιότητάς της και τον προγραμματισμό ελέγχων για τη διαπίστωση της εφαρμογής της φορολογικής, τελωνειακής και λοιπής νομοθεσίας αρμοδιότητάς της. Επίσης, την αξιολόγηση και την ιεράρχηση των αιτημάτων ελέγχου που υποβάλλονται από άλλους φορείς,

θ) τον εντοπισμό φαινομένων φοροδιαφυγής, λαθρεμπορίου, φορολογικής απάτης, παραεμπορίου και παραοικονομίας και τον καταλογισμό της διαφεύγουσας φορολογητέας ύλης,

ι) τον εντοπισμό φαινομένων διαφθοράς, αδιαφανών διαδικασιών, αναποτελεσματικότητας, χαμηλής παραγωγικότητας και ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και μη τήρησης της νομιμότητας που τυχόν παρατηρούνται στη λειτουργία και στη δράση των φορολογικών, τελωνειακών και λοιπών υπηρεσιών της,

ια) την εποπτεία και το συντονισμό των ελεγκτικών φορολογικών, τελωνειακών και λοιπών υπηρεσιών που υπάγονται σε αυτήν, καθώς και την αξιολόγηση και τον έλεγχο των αποτελεσμάτων της δράσης τους σε σχέση με την επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί με βάση τον επιχειρησιακό σχεδιασμό ελέγχων και τα προγράμματα επιχειρησιακής δράσης που έχει καταρτίσει η Αρχή,

ιβ) την εισήγηση νομοθετικών διατάξεων και μέτρων για την ενίσχυση της φορολογικής και τελωνειακής συμμόρφωσης και την υποβολή προτάσεων για τη βελτίωση και την επιτάχυνση της εισπραξιμότητας των δημοσίων εσόδων,

ιγ) τη διατύπωση απλής γνώμης για σχέδια νόμων που ρυθμίζουν ζητήματα εμπίπτοντα στο πεδίο των αρμοδιοτήτων της

ιδ) το συντονισμό και τη συνεργασία με άλλους φορείς και αρχές στα πλαίσια της άσκησης των ανωτέρω αρμοδιοτήτων.

ιε) την κατάρτιση και εκτέλεση του προϋπολογισμού των δαπανών της,

ιστ) την κατάρτιση και εκτέλεση προγράμματος προμηθειών για την ομαλή λειτουργία των υπηρεσιών της, εξαιρουμένης της προμήθειας κεντρικού εξοπλισμού πληροφορικής και του συστημικού λογισμικού πληροφορικής που απαιτείται για τη χρήση του, που εκτελείται από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Οικονομικών, σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιγράφονται στην εκάστοτε ισχύουσα Συμφωνία Επιπέδου Εξυπηρέτησης. Η προμήθεια περιφερειακού τερματικού εξοπλισμού και του λογισμικού που τον συνοδεύει γίνεται από την Αρχή σύμφωνα με τις ελάχιστες τεχνικές προδιαγραφές που καθορίζει η αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Οικονομικών και δύναται να διενεργείται από αυτήν κατόπιν αιτήματος του Διοικητή της Αρχής,

ιζ) την κατάρτιση συμβάσεων για τα έργα της Αρχής,

ιη) την εποπτεία των φορέων που λειτουργούν στην Αρχή και τη διαχείριση, παρακολούθηση και αξιοποίηση των ειδικών λογαριασμών που αφορούν την Αρχή ή λειτουργίες αυτής. Ως φορείς και ειδικοί λογαριασμοί νοούνται ο Ειδικός Λογαριασμός Τελωνείων, η αρμοδιότητα παρακολούθησης και αξιοποίησης του οποίου μεταβιβάσθηκε στον Γενικό Γραμματέα Δημοσίων Εσόδων με την υπ’ αριθμ. Δ6Α 1145867/2013 ΑΥΟ (Β΄ 2417) και το Ειδικό Ταμείο Ελέγχου Παραγωγής και Ποιότητας Αλκοόλης - Αλκοολούχων Ποτών (Ε.Τ.Ε.Π.Α.Α.) η αρμοδιότητα εποπτείας του οποίου μεταβιβάσθηκε στον Γενικό Γραμματέα Δημοσίων Εσόδων με την υπ’ αριθμ. Δ6Α 1015213/2013 ΑΥΟ (Β΄ 130), καθώς και κάθε άλλος ειδικός λογαριασμός ή φορέας του οποίου η διαχείριση ή εποπτεία, αντίστοιχα, τυχόν ανατεθεί στην Αρχή στο μέλλον,

ιθ) την ανάπτυξη, επικαιροποίηση, συντήρηση, λειτουργία και χρήση του λογισμικού εφαρμογών των πληροφοριακών συστημάτων ή την προμήθειά του, που είναι απαραίτητη για την απρόσκοπτη και αποτελεσματική άσκηση των αρμοδιοτήτων της και την ασφάλεια και διαχείριση των δεδομένων που προέρχονται από τις δραστηριότητές της, όπως ιδίως λογισμικού εφαρμογών που υποστηρίζουν τις κύριες αρμοδιότητες των Φορολογικών και των Τελωνειακών υπηρεσιών και του Γενικού Χημείου του Κράτους,

κ) την παροχή και υποστήριξη ηλεκτρονικών υπηρεσιών προς τον πολίτη, τις επιχειρήσεις, τους φορείς του δημόσιου τομέα για τη διευκόλυνση των συναλλαγών, τη μείωση της γραφειοκρατίας, την απλούστευση των διαδικασιών και την επίτευξη φορολογικής δικαιοσύνης και διαφάνειας,

κα) τον καθορισμό της τεχνολογικής στρατηγικής της, ως προς το σχεδιασμό και την ανάπτυξη εφαρμογών και των υπηρεσιών Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης,

κβ) κάθε άλλη ενέργεια που είναι απαραίτητη στο πλαίσιο άσκησης των αρμοδιοτήτων της.

3. Με αποφάσεις του Υπουργού Οικονομικών ή του καθ’ ύλην αρμόδιου Αναπληρωτή Υπουργού ή Υφυπουργού Οικονομικών, που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, δύνανται να μεταβιβάζονται και να περιέρχονται στην Αρχή περαιτέρω αρμοδιότητες που κατά την κείμενη νομοθεσία ασκούνται από τον Υπουργό Οικονομικών ή τον αρμόδιο Αναπληρωτή Υπουργό ή Υφυπουργό Οικονομικών ή τους Προϊσταμένους των οργανικών μονάδων του Υπουργείου Οικονομικών και κείνται εντός του πεδίου των αρμοδιοτήτων της Αρχής. Οι αρμοδιότητες αυτές ασκούνται από τον Διοικητή της Αρχής, ο οποίος μπορεί να τις μεταβιβάζει σε υφιστάμενα όργανα της Αρχής ή να εξουσιοδοτεί αυτά, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα στο άρθρο 14 του παρόντος.

4. Οι αρμοδιότητες που περιέρχονται στην Αρχή ή στα όργανα αυτής, σύμφωνα με το παρόν άρθρο, καθώς και αυτές που έχουν ήδη μεταβιβασθεί στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων και κείνται εντός του

πεδίου των αρμοδιοτήτων της Αρχής, δεν μπορούν να αναμεταβιβασθούν στον Υπουργό Οικονομικών ή στον Αναπληρωτή Υπουργό ή στον Υφυπουργό Οικονομικών ή σε άλλα κυβερνητικά όργανα με μεταγενέστερη κανονιστική διοικητική πράξη.

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑ

Άρθρο 3
Λειτουργική ανεξαρτησία

Ο Πρόεδρος, τα μέλη του Συμβουλίου Διοίκησης, ο Εμπειρογνώμονας και ο Διοικητής κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους, δεσμεύονται μόνο από το νόμο και τη συνείδησή τους και δεν υπόκεινται σε ιεραρχικό έλεγχο ούτε σε διοικητική εποπτεία από κυβερνητικά όργανα ή άλλες διοικητικές αρχές ή άλλον δημόσιο ή ιδιωτικό οργανισμό. Ο Πρόεδρος, τα μέλη του Συμβουλίου Διοίκησης, ο Εμπειρογνώμονας και ο Διοικητής απολαμβάνουν προσωπικής και λειτουργικής ανεξαρτησίας.

Άρθρο 4
Σχέσεις με τη Βουλή και διοικητικές αρχές

Τα μέλη του Συμβουλίου Διοίκησης, συμπεριλαμβανομένου του Προέδρου, καθώς και ο Διοικητής της Αρχής, μετά από αίτημα διαρκούς ή άλλης Επιτροπής της Βουλής, ή κατόπιν δικής τους πρωτοβουλίας, καταθέτουν ενώπιον της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής, σύμφωνα με το άρθρο 138Α σε συνδυασμό με το άρθρο 41Α του Κανονισμού αυτής, σχετικά με θέματα που αφορούν στις αρμοδιότητες της Αρχής.

Η Αρχή συνεργάζεται με τις διοικητικές αρχές που ασκούν αρμοδιότητες σε συγκεκριμένους τομείς της εθνικής οικονομίας και παρέχει τη συνδρομή της, εφόσον της ζητηθεί, στις εν λόγω αρχές, στο πλαίσιο άσκησης των αρμοδιοτήτων της.

Άρθρο 5
Σχέσεις με τον Υπουργό Οικονομικών και λοιπούς κυβερνητικούς φορείς

1. Η Αρχή δεν υπόκειται σε ιεραρχικό έλεγχο ή εποπτεία από τον Υπουργό Οικονομικών.

2. Ο Υπουργός Οικονομικών μπορεί να υποβάλει στρατηγικές προτάσεις και να παρέχει στρατηγικές οδηγίες στην Αρχή σχετικά με το στρατηγικό σχεδιασμό για την υλοποίηση της κυβερνητικής πολιτικής σε ζητήματα που άπτονται των αρμοδιοτήτων της Αρχής και σε εξαιρετικές περιστάσεις. Οι στρατηγικές οδηγίες και οι προτάσεις δεν μπορούν να επεκταθούν σε οργανωτικά και λειτουργικά ζητήματα της Αρχής ή σε θέματα του προσωπικού αυτής.

3. Η Αρχή ενημερώνει περιοδικά τον Υπουργό Οικονομικών, κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 1 του άρθρου 20 του παρόντος νόμου. Ο Υπουργός δεν δύναται, για συγκεκριμένες υποθέσεις ή περιπτώσεις, να υποβάλει προς την Αρχή αίτημα παροχής πληροφοριών ή να παράσχει δεσμευτικές οδηγίες, του παρέχονται όμως υποχρεωτικά από αυτήν συγκεντρωτικά στοιχεία που απαιτούνται για την άσκηση των αρμοδιοτήτων του.

4. Σε περίπτωση διαφωνίας του Υπουργού Οικονομικών με τον Διοικητή της Αρχής, σχετικά με την εφαρμογή της φορολογικής πολιτικής, το ζήτημα παραπέμπεται από τον Υπουργό Οικονομικών στο Συμβούλιο Διοίκησης της Αρχής.

5. Η Αρχή, μέσω του Διοικητή της, εισηγείται στον Υπουργό Οικονομικών νομοθετικές διατάξεις για ζητήματα που εμπίπτουν στο πεδίο των αρμοδιοτήτων της.

6. Πριν από την υποβολή προς ψήφιση στη Βουλή νομοθετικών διατάξεων για ζητήματα φορολογικής και τελωνειακής πολιτικής, καθώς και της εφαρμογής τους, ο Υπουργός Οικονομικών τις γνωστοποιεί στην Αρχή. Η Αρχή εντός τριάντα (30) ημερών από το χρόνο που έλαβε γνώση διατυπώνει γνώμη επ’ αυτών, η οποία σε κάθε περίπτωση δεν είναι δεσμευτική για τον Υπουργό Οικονομικών. Σε περίπτωση άπρακτης παρέλευσης της προθεσμίας αυτής θεωρείται ότι η Αρχή έχει διατυπώσει γνώμη σύμφωνη προς το περιεχόμενο των νομοθετικών διατάξεων. Σε περιπτώσεις επείγοντος, η ως άνω προθεσμία συντέμνεται σε δέκα (10) ημέρες, ενώ σε περιπτώσεις κατεπείγοντος σε τρεις (3) ημέρες.

7. Η προηγούμενη παράγραφος εφαρμόζεται και για τη νομοθετική πρωτοβουλία λοιπών Υπουργείων, όταν αφορούν ζητήματα εμπίπτοντα στο πεδίο αρμοδιοτήτων της Αρχής. Στην περίπτωση αυτή οι διατάξεις υποβάλλονται προς την Αρχή για τη διατύπωση γνώμης μέσω του Υπουργού Οικονομικών, τηρουμένης της ως άνω διαδικασίας.

8. Πριν από την έκδοση κανονιστικών αποφάσεων και εγκυκλίων που αφορούν εν γένει στην ερμηνεία και στην εφαρμογή των διατάξεων της φορολογικής και τελωνειακής νομοθεσίας και της νομοθεσίας που άπτεται των αρμοδιοτήτων του Γενικού Χημείου του Κράτους, η Αρχή τις γνωστοποιεί στον Υπουργό Οικονομικών για παροχή απόψεων, οι οποίες σε κάθε περίπτωση δεν είναι δεσμευτικές για την Αρχή, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στην παράγραφο 6 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 6
Οργανισμός και Εσωτερικοί Κανονισμοί της Αρχής

1. Η οργάνωση και διάρθρωση των υπηρεσιών της Αρχής, ο καθορισμός των αρμοδιοτήτων τους και των οργανικών θέσεων του προσωπικού αυτής, τα προσόντα διορισμού στους κλάδους και στις ειδικότητες, οι κλάδοι από τους οποίους προέρχονται οι προϊστάμενοι των οργανικών μονάδων αυτής, καθώς και η κατανομή των οργανικών θέσεων του μονίμου και με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου προσωπικού της Αρχής ανά κατηγορία, κλάδο και ειδικότητα ρυθμίζονται από τον Οργανισμό της Αρχής.

2. Η λειτουργία της Αρχής ρυθμίζεται από Εσωτερικούς Κανονισμούς, στους οποίους περιλαμβάνονται:

α) ο Κανονισμός Λειτουργίας αυτής, με τον οποίο καθορίζονται ειδικότερα θέματα λειτουργίας και άσκησης των αρμοδιοτήτων της Αρχής, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, και

β) επιμέρους Εσωτερικοί Κανονισμοί με τους οποίους καθορίζονται τα καθήκοντα του προσωπικού των υπηρεσιών της και κάθε άλλο αναγκαίο θέμα.

3. Ο Οργανισμός και οι Εσωτερικοί Κανονισμοί εκδίδονται με αποφάσεις του Διοικητή, που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, κατόπιν σύμφωνης γνώμης του Συμβουλίου Διοίκησης, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα στο άρθρο 9.

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄
ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ - ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΟΡΓΑΝΩΝ

Άρθρο 7
Όργανα Διοίκησης της Αρχής

Τα όργανα Διοίκησης της Αρχής είναι το Συμβούλιο Διοίκησης και ο Διοικητής.

Άρθρο 8
Συμβούλιο Διοίκησης

1. Το Συμβούλιο Διοίκησης είναι πενταμελές, αποτελούμενο από τον Πρόεδρο και τέσσερα (4) ακόμη τακτικά μέλη, τα οποία δεν είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης. Στις συνεδριάσεις του Συμβουλίου Διοίκησης συμμετέχει ο Διοικητής της Αρχής ως εκ της ιδιότητάς του, χωρίς δικαίωμα ψήφου.

2. Η θητεία των μελών του Συμβουλίου Διοίκησης ορίζεται πενταετής και μπορεί να ανανεωθεί μόνο μία φορά. Κατά την πρώτη εφαρμογή του παρόντος, δύο (2) από τα πέντε (5) μέλη κληρώνονται αμέσως μετά από τη λήψη της απόφασης επιλογής τους και διορίζονται για θητεία τριών (3) ετών, άλλα δύο (2) για θητεία τεσσάρων (4) ετών και ένα (1) μέλος για θητεία πέντε (5) ετών, αντίστοιχα. Αν ανανεωθεί η θητεία μέλους που σύμφωνα με το προηγούμενο εδάφιο διορίστηκε για περιορισμένη θητεία, η ανανέωση χωρεί για πλήρη θητεία πέντε (5) ετών.

3. Κατά τα πρώτα πέντε (5) έτη λειτουργίας της Αρχής, στο Συμβούλιο Διοίκησης θα παρέχει εξειδικευμένες συμβουλευτικές υπηρεσίες, σε ζητήματα βέλτιστων διεθνών πρακτικών, Εμπειρογνώμονας με εμπειρία σε ζητήματα φορολογικής διοίκησης που έχει αποκτηθεί στο εξωτερικό. Ο Εμπειρογνώμονας, ο οποίος δύναται να συμμετέχει στις συνεδριάσεις του Συμβουλίου Διοίκησης χωρίς δικαίωμα ψήφου, έχει τα ίδια δικαιώματα πρόσβασης στα έγγραφα και στοιχεία της αρχής με τα μέλη του Συμβουλίου Διοίκησης, καθώς και τις ίδιες υποχρεώσεις. Κατόπιν πρότασης του Συμβουλίου Διοίκησης, ο Υπουργός Οικονομικών δύναται, με απόφασή του που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, να παρατείνει το ανωτέρω χρονικό διάστημα έως πέντε (5) ακόμη έτη.

4. Το Συμβούλιο Διοίκησης, κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του, έχει την υποχρέωση να υπηρετεί με συνέπεια τους σκοπούς της Αρχής και να ασκεί τις αρμοδιότητες που του ανατίθενται από τον παρόντα νόμο και από την εκάστοτε κείμενη νομοθεσία, με γνώμονα την επίτευξη των στόχων αυτής και την αποτελεσματική και αποδοτική λειτουργία και δράση της Αρχής.

5. Ο Πρόεδρος και τα μέλη του Συμβουλίου Διοίκησης, καθώς και ο Εμπειρογνώμονας, κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους, έχουν υποχρέωση να τηρούν τις αρχές της αντικειμενικότητας και αμεροληψίας.

6. Οι αποδοχές του Προέδρου, των μελών του Συμβουλίου Διοίκησης και του Εμπειρογνώμονα καθορίζονται στο ποσό των τριακοσίων ευρώ (300,00 €) ανά συνεδρίαση και σε κάθε περίπτωση δεν μπορούν να υπερβαίνουν ετησίως το τριάντα τοις εκατό (30%) των αποδοχών Γενικού Γραμματέα Υπουργείου.

7. Ο Πρόεδρος και τα μέλη του Συμβουλίου Διοίκησης είναι πρόσωπα εγνωσμένου κύρους, υψηλής επιστημονικής συγκρότησης και επαγγελματικής εμπειρίας σε τομείς που έχουν σχέση με τις αρμοδιότητες της Αρχής ή / και του Συμβουλίου Διοίκησης. Οι υποψήφιοι πρέπει να διαθέτουν:

α) πτυχίο ή δίπλωμα Α.Ε.Ι. νομικής ή οικονομικής κατεύθυνσης ή διοίκησης επιχειρήσεων ή θετικών επιστημών ή δημόσιας διοίκησης ή ισότιμο τίτλο σπουδών σχολών της ημεδαπής ή αλλοδαπής αντίστοιχων ειδικοτήτων. Ιδιαίτερο προσόν κατά την επιλογή θεωρούνται οι μεταπτυχιακοί ή διδακτορικοί τίτλοι ελληνικού Α.Ε.Ι. ή αναγνωρισμένου ισότιμου της αλλοδαπής ή η αποφοίτηση από την Εθνική Σχολή Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης του Ε.Κ.Δ.Δ.Α. που αποδεικνύουν την επιστημονική εξειδίκευση σε συναφή προς τους σκοπούς της Αρχής ή / και τις αρμοδιότητες του Συμβουλίου Διοίκησης γνωστικά αντικείμενα,

β) επαγγελματική εμπειρία σε συναφή προς τους σκοπούς της Αρχής ή / και τις αρμοδιότητες του Συμβουλίου Διοίκησης αντικείμενα τουλάχιστον δέκα (10) ετών,

γ) άριστη γνώση τουλάχιστον μιας ξένης γλώσσας και ιδίως της αγγλικής,

δ) ισχυρό ιστορικό φορολογικής συμμόρφωσης.

Οι υποψήφιοι πρέπει να έχουν τα προσόντα διορισμού τόσο κατά το χρόνο λήξης της προθεσμίας υποβολής αιτήσεων όσο και κατά το χρόνο του διορισμού.

8. Οι υποψήφιοι πρέπει επίσης να μην έχουν κώλυμα διορισμού κατά τις διατάξεις των άρθρων 5 και 8 του ν. 3528/2007 (Α΄ 26), είτε κατά το χρόνο λήξης της προθεσμίας υποβολής των αιτήσεων είτε κατά το χρόνο του διορισμού, επιπλέον:

α) Να μην έχουν απολυθεί από θέση δημόσιας υπηρεσίας ή Ο.Τ.Α. ή άλλου νομικού προσώπου του δημόσιου τομέα, λόγω επιβολής της πειθαρχικής ποινής της οριστικής παύσης ή λόγω καταγγελίας της σύμβασης εργασίας για σπουδαίο λόγο, οφειλόμενο σε υπαιτιότητά τους.

β) Να μην έχουν αποκλεισθεί από αρμόδια αρχή από την άσκηση ενός επαγγέλματος ή να μην τους έχει απαγορευθεί η ανάληψη θέσης Προϊσταμένου ή στελέχους οποιασδήποτε δημόσιας αρχής, λόγω σοβαρού πειθαρχικού παραπτώματος.

γ) Να μη συνδέονται με οποιαδήποτε σχέση εργασίας με την Αρχή.

Τα ίδια ως άνω κωλύματα συντρέχουν και για τον Εμπειρογνώμονα κατά το χρόνο έναρξης της σχέσης του με την Αρχή.

9. Για την αντικατάσταση του Προέδρου ή άλλου μέλους κατά τη διάρκεια της θητείας του Συμβουλίου, οι υποψήφιοι δεν μπορεί να είναι σύζυγοι ή συγγενείς εξ αίματος ή εξ αγχιστείας μέχρι δεύτερου βαθμού ή κατιόντες σε ευθεία γραμμή του Προέδρου ή άλλου μέλους του Συμβουλίου ή του Διοικητή.

10. Δεν μπορεί να διοριστεί Πρόεδρος ή μέλος του Συμβουλίου Διοίκησης ή Εμπειρογνώμονας πρόσωπο, το οποίο είναι ή έχει διατελέσει μέλος του Ελληνικού ή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της Κυβέρνησης ή των εκτελεστικών οργάνων πολιτικού κόμματος, κατά την τρέχουσα ή την προηγούμενη κοινοβουλευτική περίοδο, ή έχει ανακηρυχθεί υποψήφιος βουλευτής, κατά τις ίδιες ως άνω περιόδους.

11. Ο Πρόεδρος και τα μέλη του Συμβουλίου Διοίκησης δεν είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης και δεν αναστέλλεται η άσκηση οποιουδήποτε δημοσίου λειτουργήματος, καθώς και η άσκηση καθηκόντων σε οποιαδήποτε θέση του Δημοσίου, των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτου και δεύτερου βαθμού και των επιχειρήσεών τους, των Ν.Π.Δ.Δ. και των κρατικών Ν.Π.Ι.Δ. ή δημοσίων επιχειρήσεων ή επιχειρήσεων, τη διοίκηση των οποίων ορίζει άμεσα ή έμμεσα το Δημόσιο με διοικητική πράξη ή ως μέτοχος. Κατά τη διάρκεια της θητείας τους δεν επιτρέπεται να ασκούν οποιοδήποτε έμμισθο ή άμισθο λειτούργημα ή οποιαδήποτε άλλη επαγγελματική δραστηριότητα που δεν συμβιβάζεται με την ιδιότητα ή τα καθήκοντα μέλους του Συμβουλίου Διοίκησης της Αρχής. Ιδίως δεν επιτρέπεται να παρέχουν υπηρεσίες ή να έχουν οποιαδήποτε έννομη σχέση με εταιρεία ή επιχείρηση, εκ της οποίας μπορεί να προκληθεί σύγκρουση συμφερόντων. Δεν συνιστά για αυτούς ασυμβίβαστο η άσκηση καθηκόντων μέλους Διδακτικού Ερευνητικού Προσωπικού Ανώτατου Εκπαιδευτικού Ιδρύματος, με καθεστώς πλήρους ή μερικής απασχόλησης και η άσκηση καθηκόντων μέλους του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους.

Άρθρο 9
Αρμοδιότητες Συμβουλίου Διοίκησης

Το Συμβούλιο Διοίκησης έχει τις ακόλουθες αρμοδιότητες:

1. Ως προς τις δραστηριότητες της Αρχής, το Συμβούλιο Διοίκησης:

α) Παρέχει γενικές κατευθυντήριες οδηγίες για το στρατηγικό σχεδιασμό της Αρχής.

β) Παρέχει τη σύμφωνη γνώμη του για το στρατηγικό και επιχειρησιακό σχέδιο της Αρχής, καθώς και για την ετήσια έκθεση απολογισμού και προγραμματισμού των δραστηριοτήτων της Αρχής.

2. Ως προς τα ζητήματα προσωπικού της Αρχής, το Συμβούλιο Διοίκησης:

α) Παρέχει τη σύμφωνη γνώμη του κατά το σχεδιασμό της πολιτικής προσωπικού της Αρχής και παρακολουθεί την εφαρμογή αυτής.

β) Παρέχει τη σύμφωνη γνώμη του για την ανάπτυξη και την εφαρμογή μεθοδολογιών και ειδικότερων συστημάτων προαγωγών, βαθμολογικής και υπηρεσιακής εξέλιξης του προσωπικού της Αρχής.

γ) Παρέχει τη σύμφωνη γνώμη του για την ανάπτυξη και την εφαρμογή μεθοδολογιών και ειδικότερων συστημάτων ποιοτικής και ποσοτικής αξιολόγησης του προσωπικού της Αρχής.

δ) Παρέχει τη σύμφωνη γνώμη του για την ανάπτυξη και την εφαρμογή μεθοδολογιών και ειδικότερου συστήματος μισθολογικού καθεστώτος και επιπλέον ανταμοιβής (bonus) του προσωπικού της Αρχής.

ε) Παρέχει τη σύμφωνη γνώμη του για τις προϋποθέσεις και τα κριτήρια πρόσληψης προσωπικού στην Αρχή.

στ) Εισηγείται προς το Κυβερνητικό Συμβούλιο Μεταρρύθμισης της Δημόσιας Διοίκησης, των Ν.Π.Δ.Δ και των Ο.Τ.Α., την αύξηση του καθοριζόμενου ορίου οργανικών θέσεων μόνιμου προσωπικού της Αρχής.

ζ) Παρέχει τη σύμφωνη γνώμη του για τη σύσταση ή κατάργηση οργανικών θέσεων προσωπικού όλων των κλάδων, ειδικοτήτων και κατηγοριών.

η) Παρέχει τη σύμφωνη γνώμη του για τη μεταφορά κενών οργανικών θέσεων από κατηγορία σε κατηγορία ή από κλάδο ή ειδικότητα σε άλλο κλάδο ή σε άλλη ειδικότητα, καθώς και για τον καθορισμό ή ανακαθορισμό των προσόντων διορισμού σε κλάδους και σε ειδικότητες.

θ) Παρέχει τη σύμφωνη γνώμη του για τον καθορισμό ή ανακαθορισμό των οργανικών θέσεων προσωπικού, μόνιμου και με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου, ανά κατηγορία, κλάδο και ειδικότητα μεταξύ των υπηρεσιών της Αρχής.

ι) Παρέχει τη σύμφωνη γνώμη του για τον καθορισμό ή ανακαθορισμό του αριθμού των θέσεων των Ελεγκτών Βεβαίωσης και Αναγκαστικής Είσπραξης των Εσόδων του Κράτους και των οργανικών μονάδων όλων των επιπέδων, στις οποίες κατανέμονται οι θέσεις αυτές, καθώς και για την κατανομή ή ανακατανομή τους σε υπηρεσιακές μονάδες.

3. Ως προς τα οργανωτικά ζητήματα της Αρχής, το Συμβούλιο Διοίκησης:

α) Παρέχει τη σύμφωνη γνώμη του για τους Εσωτερικούς Κανονισμούς της Αρχής.

β) Παρέχει τη σύμφωνη γνώμη του για την κατάρτιση του Οργανισμού της Αρχής, καθώς και για την τροποποίηση αυτού, σε περιπτώσεις σημαντικών οργανωτικών αλλαγών, όπως είναι η σύσταση, η συγχώνευση, η μετατροπή επιπέδου, η κατάργηση και η αναστολή λειτουργίας υπηρεσιών, επιπέδου Γενικών Διευθύνσεων ή Διευθύνσεων των Κεντρικών, Ειδικών Αποκεντρωμένων και Περιφερειακών Υπηρεσιών, καθώς και των Περιφερειακών Υπηρεσιών που αποτελούν Αυτοτελείς Υπηρεσίες της Αρχής, ανεξαρτήτως επιπέδου, καθώς και ο καθορισμός των κλάδων από τους οποίους προέρχονται οι Προϊστάμενοι των προαναφερθεισών υπηρεσιών και παρακολουθεί την υλοποίηση των ανωτέρω οργανωτικών αλλαγών.

γ) Παρέχει τη σύμφωνη γνώμη του για την πολιτική της Αρχής σε θέματα διοικητικών διαδικασιών.

4. Ως προς τον Διοικητή της Αρχής, το Συμβούλιο Διοίκησης:

α) Κατατάσσει τους δύο (2) επικρατέστερους υποψηφίους για τη θέση του Διοικητή και υποβάλει σχετική πρόταση στον Υπουργό Οικονομικών.

β) Παρέχει τη σύμφωνη γνώμη του για τη συμβατότητα του συμβολαίου απόδοσης με τους τεθέντες στόχους στο στρατηγικό και επιχειρησιακό σχέδιο και παρακολουθεί την εκτέλεση του συμβολαίου απόδοσης του Διοικητή.

5. Ως προς τον προϋπολογισμό της Αρχής, το Συμβούλιο Διοίκησης:

α) Παρέχει γνώμη στο Διοικητή της Αρχής επί του σχεδίου προϋπολογισμού της, πριν την υποβολή του στο ΓΛΚ.

β) Παρακολουθεί την πορεία εκτέλεσης του προϋπολογισμού της Αρχής, δια της υποβολής σε αυτό εκθέσεων από το Διοικητή.

γ) Ελέγχει και αποφαίνεται για τη σκοπιμότητα δαπανών, για έργα παροχής υπηρεσιών ή για προμήθειες ειδών καθαρής αξίας άνω των διακοσίων χιλιάδων (200.000) ευρώ.

δ) Παρέχει τη σύμφωνη γνώμη του για την ένταξη έργων στο Π.Δ.Ε. και στο Ενιαίο Πρόγραμμα Προμηθειών.

6. Το Συμβούλιο Διοίκησης δεν δύναται να ζητά και να έχει πρόσβαση σε πληροφορίες που αφορούν σε συγκεκριμένες υποθέσεις ή περιπτώσεις φορολογούμενων.

Άρθρο 10
Διαδικασία επιλογής και διορισμός Συμβουλίου Διοίκησης

1. Η επιλογή των μελών του Συμβουλίου Διοίκησης, γίνεται με ανοικτό διαγωνισμό. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και αναρτάται στο διαδίκτυο, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 1 έως 6 του ν. 3861/2010 (Α΄ 112), καθορίζεται η διαδικασία προκήρυξης του ανοικτού διαγωνισμού, η γραμματειακή υποστήριξη της Επιτροπής της επόμενης παραγράφου, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου.

2. Η επιλογή των μελών του Συμβουλίου Διοίκησης γίνεται από ανεξάρτητη Επιτροπή Επιλογής, η οποία θα απαρτίζεται από: α) τον Πρόεδρο του Α.Σ.Ε.Π., ως Πρόεδρο, β) τον Συντονιστή του Γραφείου Προϋπολογισμού του Κράτους στη Βουλή, γ) τον Γενικό Γραμματέα Δημοσιονομικής Πολιτικής του Υπουργείου Οικονομικών, δ) τον Πρόεδρο του Δημοσιονομικού Συμβουλίου, ε) ένα μέλος Διδακτικού Ερευνητικού Προσωπικού (Δ.Ε.Π.) που υποδεικνύεται από τον Υπουργό Οικονομικών και στ) αποκλειστικά για τα πρώτα επτά (7) έτη λειτουργίας της Αρχής, δύο εκπροσώπους που υποδεικνύονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

3. Η Επιτροπή Επιλογής καταρτίζει κατάλογο των επικρατέστερων υποψηφίων, με βάση προκαθορισμένα και αντικειμενικά κριτήρια, ο οποίος αποτελείται από διπλάσιο αριθμό υποψηφίων από τον αριθμό των σχετικών θέσεων και υποβάλλεται στον Υπουργό Οικονομικών. Σε περίπτωση που οι υποψήφιοι είναι λιγότεροι από το διπλάσιο αριθμό των θέσεων, περιλαμβάνονται όλοι οι υποψήφιοι στον εν λόγω κατάλογο.

4. Ο Υπουργός Οικονομικών επιλέγει από τον ανωτέρω κατάλογο, ισάριθμους με τις προς πλήρωση θέσεις επικρατέστερους υποψηφίους, ύστερα από σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής για κάθε έναν από αυτούς ξεχωριστά, σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στον Κανονισμό της Βουλής. Σε περίπτωση που η Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας δεν εγκρίνει έναν ή περισσότερους από τους προταθέντες υποψηφίους, ο Υπουργός Οικονομικών προτείνει εναλλακτικούς υποψηφίους από τον κατάλογο των επικρατέστερων υποψηφίων της παραγράφου 3. Τα μέλη του Συμβουλίου Διοίκησης διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

5. Ο Εμπειρογνώμονας ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, βάσει καταλόγου τριών (3) υποψηφίων, τον οποίο καταρτίζει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Άρθρο 11
Παύση, παραίτηση, αναπλήρωση μελών του Συμβουλίου Διοίκησης και του Εμπειρογνώμονα

1. Μέλος του Συμβουλίου Διοίκησης, περιλαμβανομένου του Προέδρου, παύεται από το αξίωμά του με πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση του Υπουργού Οικονομικών, για τους εξής λόγους:

α) Για αδυναμία εκτέλεσης των καθηκόντων του λόγω κωλύματος, νόσου ή αναπηρίας σωματικής ή πνευματικής που διαρκεί για περισσότερους από τρεις συνεχόμενους μήνες ή αν δεν έχει εκπληρώσει τα καθήκοντά του για τρεις συνεχόμενους μήνες για οποιονδήποτε άλλο λόγο, χωρίς την άδεια του Συμβουλίου Διοίκησης.

β) Για σπουδαίο λόγο που αφορά στην εκτέλεση των καθηκόντων του. Σπουδαίο λόγο συνιστά η αποκάλυψη εμπιστευτικών θεμάτων, για τα οποία έλαβε γνώση κατά την άσκηση των καθηκόντων του ή κατάχρηση της θέσης του για ίδιο, προσωπικό ή εμπορικό όφελος.

γ) Αν παραπεμφθεί αμετάκλητα στο ακροατήριο για αδίκημα που συνεπάγεται κώλυμα διορισμού σε θέση δημοσίου υπαλλήλου ή έκπτωση δημοσίου υπαλλήλου, σύμφωνα με τα άρθρα 8 και 149 του ν. 3528/2007.

δ) Εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις θέσης του σε αυτοδίκαιη αργία, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 103 παρ. 1 του ν. 3528/2007.

ε) Αν δεν προβεί στις απαιτούμενες γνωστοποιήσεις, περί σύγκρουσης συμφερόντων κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 35 του παρόντος νόμου.

στ) Αν έχει αποκλεισθεί ή παυθεί από αρμόδια αρχή από την άσκηση ενός επαγγέλματος ή του έχει απαγορευθεί η ανάληψη θέσης Προϊσταμένου ή στελέχους οποιουδήποτε δημόσιου νομικού προσώπου, λόγω σοβαρού πειθαρχικού παραπτώματος.

ζ) Αν είναι σύζυγος ή συγγενής εξ αίματος ή εξ αγχιστείας μέχρι δευτέρου βαθμού ή κατιών σε ευθεία γραμμή του Προέδρου ή άλλου μέλους του Συμβουλίου Διοίκησης.

η) Αν εκλεγεί μέλος της Βουλής των Ελλήνων, του Ευρωκοινοβουλίου, της Κυβέρνησης ή των εκτελεστικών οργάνων πολιτικού κόμματος ή αν ανακηρυχθεί υποψήφιος Βουλευτής.

2. Ο Πρόεδρος ή μέλος του Συμβουλίου Διοίκησης που έχει παυθεί από το αξίωμά του, δύναται να προσβάλει με προσφυγή ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας την απόφαση περί παύσεώς του.

3. Μέλος του Συμβουλίου Διοίκησης, συμπεριλαμβανομένου του Προέδρου, που προτίθεται να παραιτηθεί

από το αξίωμά του, ενημερώνει σχετικά τον Υπουργό Οικονομικών και το Συμβούλιο Διοίκησης, τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από την παραίτησή του. Η παραίτηση γίνεται αποδεκτή με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

4. Τα ανωτέρω εφαρμόζονται αναλόγως και στην περίπτωση του Εμπειρογνώμονα.

5. α) Σε περίπτωση κένωσης της θέσης του Προέδρου ή μέλους του Συμβουλίου Διοίκησης, λόγω θανάτου, παραίτησης ή παύσης, διορίζεται νέος Πρόεδρος ή μέλος, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 10 του παρόντος νόμου, εντός δύο μηνών από την κένωση της θέσης, για το υπόλοιπο της θητείας. Μέχρι το διορισμό νέου Προέδρου ή μέλους, η λειτουργία του Συμβουλίου Διοίκησης δεν διακόπτεται. Για το διάστημα μέχρι το διορισμό νέου Προέδρου ορίζεται αναπληρωτής αυτού από τα υπολειπόμενα μέλη με απόφαση του Συμβουλίου Διοίκησης.

β) Σε περίπτωση κένωσης της θέσης του Εμπειρογνώμονα για τους ίδιους ως άνω λόγους, ορίζεται νέος Εμπειρογνώμονας, σύμφωνα με τη διαδικασία της παραγράφου 5 του άρθρου 10, εντός δύο μηνών από την κένωση της θέσης, για το υπόλοιπο της θητείας.

6. Η διαδικασία για το διορισμό νέου Προέδρου ή μέλους του Συμβουλίου Διοίκησης ή για τον ορισμό του Εμπειρογνώμονα ολοκληρώνεται πριν από την εκπνοή της θητείας του Προέδρου ή του μέλους ή του Εμπειρογνώμονα, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 10.

7. Σε περίπτωση μη ολοκλήρωσης της διαδικασίας για το διορισμό νέου Προέδρου ή μέλους κατά τα ανωτέρω, η θητεία του απερχόμενου Προέδρου ή μελών παρατείνεται αυτοδικαίως μέχρι το διορισμό νέων.

Άρθρο 12
Συνεδριάσεις του Συμβουλίου Διοίκησης, εκλογή Προέδρου και λήψη αποφάσεων

1. Το Συμβούλιο Διοίκησης συνεδριάζει τουλάχιστον μία (1) φορά το μήνα τακτικώς και εκτάκτως όποτε χρειαστεί, μετά από πρόσκληση του Προέδρου του, στην οποία ορίζεται ο τόπος και ο χρόνος της συνεδρίασης. Στην πρόσκληση περιλαμβάνονται τα θέματα της ημερήσιας διάταξης. Ο Πρόεδρος του Συμβουλίου Διοίκησης υποχρεούται να συγκαλέσει συνεδρίαση εκτάκτως, αν το ζητήσουν δύο (2) μέλη.

2. Κατά την πρώτη του συνεδρίαση, καθώς και σε κάθε περίπτωση αλλαγής μέλους του, το Συμβούλιο Διοίκησης συγκροτείται σε σώμα, εκλέγει τον Πρόεδρό του και ορίζει το μέλος που αναπληρώνει τον Πρόεδρο κατά την απουσία του. Οι ειδικότερες αρμοδιότητες του Προέδρου, σχετικά με τη σύγκληση των συνεδριάσεων του Συμβουλίου Διοίκησης, τη διεξαγωγή αυτών και τη λήψη αποφάσεων καθορίζονται στον Εσωτερικό Κανονισμό της Αρχής.

Για τις συνεδριάσεις της παρούσας παραγράφου απαιτείται πλήρης απαρτία. Οι σχετικές αποφάσεις αναρτώνται στο διαδίκτυο, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 1 έως 6 του ν. 3861/2010.

3. Το Συμβούλιο Διοίκησης συνεδριάζει νόμιμα εφόσον παρίστανται τέσσερα (4) τουλάχιστον μέλη του. Οι αποφάσεις λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων μελών και, σε περίπτωση ισοψηφίας, υπερισχύει η ψήφος του Προέδρου ή του αναπληρωτή του. Ο Πρόεδρος μπορεί να καλεί να παραστούν κατά τη συζήτηση ειδικών θεμάτων και μέλη του προσωπικού της Αρχής ή τρίτοι, εκπρόσωποι του Δημοσίου ή αλλοδαπών αρχών, δημόσιων ή ιδιωτικών φορέων και επαγγελματικών οργανώσεων, καθώς και εμπειρογνώμονες. Χρέη γραμματέα ασκεί μέλος του προσωπικού της Αρχής που ορίζεται με απόφαση του Συμβουλίου Διοίκησης, με τον αναπληρωτή του.

4. Τα πρακτικά των συνεδριάσεων του Συμβουλίου Διοίκησης τηρούνται από τον γραμματέα και υπογράφονται από όλα τα συμμετέχοντα μέλη.

5. Κάθε άλλο ζήτημα που αφορά στη λειτουργία του Συμβουλίου Διοίκησης ρυθμίζεται με τον Εσωτερικό Κανονισμό της Αρχής.

Άρθρο 13
Διοικητής

1. Στην Αρχή συνιστάται θέση Διοικητή, ο οποίος τελεί σε καθεστώς πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης.

Η θητεία του Διοικητή ορίζεται πενταετής και μπορεί να ανανεωθεί μόνο μία φορά με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, κατόπιν σύμφωνης γνώμης του Συμβουλίου Διοίκησης, με πλειοψηφία των 2/3 του συνόλου των μελών του.

2. Ο Διοικητής είναι πρόσωπο εγνωσμένου κύρους, υψηλής επιστημονικής συγκρότησης και επαγγελματικής εμπειρίας σε τομείς που έχουν σχέση με τις αρμοδιότητες της Αρχής και ειδικά στους τομείς του φορολογικού ή τελωνειακού δικαίου ή των δημόσιων οικονομικών. Οι υποψήφιοι πρέπει να διαθέτουν:

α) Πτυχίο Α.Ε.Ι. ή ισότιμο τίτλο σπουδών σχολών της αλλοδαπής. Ιδιαίτερο προσόν κατά την επιλογή θεωρούνται οι μεταπτυχιακοί ή διδακτορικοί τίτλοι ελληνικού Α.Ε.Ι. ή αναγνωρισμένου ισότιμου της αλλοδαπής, που αποδεικνύουν την επιστημονική εξειδίκευση σε συναφή προς τους σκοπούς της Αρχής γνωστικά αντικείμενα.

β) Σημαντική επαγγελματική εμπειρία τουλάχιστον δέκα (10) ετών, σε συναφή προς τις αρμοδιότητες της Αρχής αντικείμενα.

γ) Σημαντική διοικητική εμπειρία, σε θέσεις ευθύνης, σε διοίκηση ανθρώπινου δυναμικού, κατάρτιση στρατηγικών σχεδίων, διαχείριση έργων και δραστηριοτήτων, στοχοθεσία, συντονισμό ομάδων και παρακολούθηση επίτευξης στόχων.

δ) Άριστη γνώση τουλάχιστον μιας ξένης γλώσσας, ιδίως της αγγλικής.

ε) Ισχυρό ιστορικό φορολογικής συμμόρφωσης.

Οι υποψήφιοι πρέπει να έχουν τα προσόντα διορισμού τόσο κατά το χρόνο λήξης της προθεσμίας υποβολής αιτήσεων όσο και κατά το χρόνο του διορισμού.

3. Οι υποψήφιοι πρέπει επίσης να μην έχουν κώλυμα διορισμού κατά τις διατάξεις των άρθρων 5 και 8 του ν. 3528/2007, ούτε κατά το χρόνο λήξης της προθεσμίας υποβολής των αιτήσεων, ούτε κατά το χρόνο του διορισμού, επιπλέον:

α) Να μην έχουν απολυθεί από θέση δημόσιας υπηρεσίας ή Ο.Τ.Α. ή άλλου νομικού προσώπου του δημόσιου τομέα, λόγω επιβολής της πειθαρχικής ποινής της οριστικής παύσης ή λόγω καταγγελίας της σύμβασης εργασίας για σπουδαίο λόγο, οφειλόμενο σε υπαιτιότητά τους.

β) Να μην έχουν αποκλεισθεί από αρμόδια αρχή από την άσκηση ενός επαγγέλματος ή να μην τους έχει απαγορευθεί η ανάληψη θέσης Προϊσταμένου ή στελέχους οποιασδήποτε δημόσιας αρχής, λόγω σοβαρού πειθαρχικού παραπτώματος.

4. Ο Διοικητής δεν μπορεί να είναι σύζυγος ή συγγενής εξ αίματος ή εξ αγχιστείας μέχρι δεύτερου βαθμού ή κατιών σε ευθεία γραμμή του Προέδρου ή άλλου μέλους του Συμβουλίου.

5. Δεν μπορεί να διοριστεί Διοικητής πρόσωπο, το οποίο είναι ή έχει διατελέσει μέλος του Ελληνικού ή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της Κυβέρνησης ή των εκτελεστικών οργάνων πολιτικού κόμματος, κατά την τρέχουσα ή την προηγούμενη κοινοβουλευτική περίοδο, ή έχει ανακηρυχθεί υποψήφιος βουλευτής, κατά τις ίδιες ως άνω περιόδους.

6. α) Κατά τη διάρκεια της θητείας του Διοικητή αναστέλλεται η άσκηση έμμισθου ή άμισθου δημόσιου λειτουργήματος, η άσκηση καθηκόντων σε οποιαδήποτε θέση του Δημοσίου, των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτου και δεύτερου βαθμού και των επιχειρήσεών τους, των Ν.Π.Δ.Δ. και των κρατικών Ν.Π.Ι.Δ. ή δημοσίων επιχειρήσεων ή επιχειρήσεων, τη διοίκηση των οποίων ορίζει άμεσα ή έμμεσα το Δημόσιο με διοικητική πράξη ή ως μέτοχος, καθώς και οποιαδήποτε άλλη επαγγελματική δραστηριότητα. Ο Διοικητής οφείλει, πριν από την ανάληψη των καθηκόντων του, να παύσει οποιαδήποτε έννομη σχέση με επιχείρηση/εταιρεία/νομική οντότητα, από την οποία μπορεί να προκληθεί σύγκρουση συμφερόντων.

β) Σε περίπτωση που ο Διοικητής είναι μόνιμος δημόσιος υπάλληλος ή όργανο ή λειτουργός φορέων του Δημοσίου, με τη λήξη της θητείας του επανέρχεται στην οργανική θέση που κατείχε πριν από το διορισμό του.

7. Ο Διοικητής με την ανάληψη των καθηκόντων του, υπογράφει συμβόλαιο απόδοσης με τον Υπουργό Οικονομικών, το οποίο καθορίζει τις υποχρεώσεις του, τη σχέση εργασίας του, την αμοιβή για τις υπηρεσίες του, και τους ποιοτικούς και ποσοτικούς στόχους, οι οποίοι πρέπει να επιτευχθούν κατά τη διάρκεια της θητείας του, όπως επίσης και σε ετήσια βάση. Στο συμβόλαιο μπορεί να προβλέπεται ετήσια ειδική ανταμοιβή (bonus) του Διοικητή σε περίπτωση υπέρβασης των ετήσιων στόχων που τίθενται στο συμβόλαιο απόδοσής του ή επίτευξης των βασικών δεικτών απόδοσης της φορολογικής διοίκησης που προβλέπονται σε αυτό.

8. Κατά παρέκκλιση κάθε ισχύουσας διάταξης, οι κάθε είδους αποδοχές του Διοικητή, τακτικές ή πρόσθετες, για όλο το διάστημα της θητείας του, καθορίζονται κατόπιν πρότασης του Συμβουλίου Διοίκησης, με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και δεν μπορούν να υπερβαίνουν το σύνολο των αποδοχών του Προέδρου του Αρείου Πάγου, ούτε να υπολείπονται του συνόλου των αποδοχών Γενικού Γραμματέα Υπουργείου.

9. Ο χρόνος της θητείας του Διοικητή, λογίζεται ως χρόνος πραγματικής υπηρεσίας για κάθε έννομη συνέπεια.

Άρθρο 14
Αρμοδιότητες Διοικητή

1. Όλες οι αρμοδιότητες της Αρχής που προβλέπονται στον παρόντα νόμο ή σε άλλες διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας ασκούνται από τον Διοικητή της, πλην αυτών που ρητώς ορίζεται ότι ασκούνται από το Συμβούλιο Διοίκησης.

2. Στο πλαίσιο αυτό, ο Διοικητής, ενδεικτικά και όχι περιοριστικά:

α) Εισηγείται στο Συμβούλιο Διοίκησης για όλα τα θέματα αρμοδιότητάς του.

β) Διαμορφώνει και επικαιροποιεί τον μακροπρόθεσμο στρατηγικό σχεδιασμό της Αρχής. Επίσης, καταρτίζει και αναθεωρεί, εφόσον απαιτείται, το ετήσιο επιχειρησιακό σχέδιο της Αρχής και καθορίζει τους ποιοτικούς και ποσοτικούς στόχους και τα κριτήρια αξιολόγησης των οργανικών μονάδων αυτής, καθώς και των προϊσταμένων αυτών και του προσωπικού τους.

γ) Εισηγείται στον Υπουργό Οικονομικών νομοθετικές ρυθμίσεις σε ζητήματα που εμπίπτουν στις αρμοδιότητές του, καθώς και την έκδοση κανονιστικών πράξεων για τις οποίες ο Υπουργός εξακολουθεί να έχει αρμοδιότητα.

δ) Εισηγείται για την υποβολή πρότασης για την έκδοση προεδρικών διαταγμάτων συναφών με τις αρμοδιότητες της Αρχής.

ε) Υποβάλλει απαντήσεις της Αρχής, για ερωτήσεις, επερωτήσεις και επίκαιρες ερωτήσεις, αναφορές, καθώς και αιτήσεις κατάθεσης εγγράφων βουλευτών, προς την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Οικονομικών, για την υποβοήθηση της άσκησης των κοινοβουλευτικών αρμοδιοτήτων.

στ) Λαμβάνει μέτρα για τη διασφάλιση της διαφάνειας και την καταπολέμηση της διαφθοράς στις υπηρεσίες που υπάγονται στην Αρχή, συμπεριλαμβανομένης και της κίνησης της διαδικασίας πειθαρχικής δίωξης και ενώπιον των αρμόδιων Πειθαρχικών Συμβουλίων.

ζ) Αποφασίζει για τη συμμετοχή της Αρχής σε Ομάδες Εργασίας ή Επιτροπές της Ευρωπαϊκής Ένωσης και Διεθνών Οργανισμών με αντικείμενο που άπτεται αμιγώς των αρμοδιοτήτων της και ορίζει τα πρόσωπα που συμμετέχουν σε αυτές εκ μέρους της.

η) Εποπτεύει τους φορείς που λειτουργούν στην Αρχή και διαχειρίζεται και παρακολουθεί τους ειδικούς λογαριασμούς που αφορούν την Αρχή ή λειτουργίες αυτής.

3. Ως προς το προσωπικό της Αρχής, ο Διοικητής, ενδεικτικά και όχι περιοριστικά:

α) Επιλέγει και τοποθετεί τους προϊσταμένους των οργανικών μονάδων κάθε επιπέδου της Αρχής και αποφασίζει την πρόωρη λήξη της θητείας τους και την απαλλαγή ή μετακίνησή τους.

β) Οργανώνει και υλοποιεί προγράμματα εκπαίδευσης, μετεκπαίδευσης και εξειδίκευσης του προσωπικού που υπάγεται στις οργανικές μονάδες της Αρχής.

γ) Αποφασίζει για τις προϋποθέσεις και τα κριτήρια πρόσληψης προσωπικού στην Αρχή και για την υποβολή

στους αρμόδιους φορείς και στο Α.Σ.Ε.Π. των αντίστοιχων αιτημάτων για τις σχετικές προκηρύξεις, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

δ) Καθορίζει τον αριθμό θέσεων αποφοίτων των Τεχνολογικών Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων (Τ.Ε.Ι.) και των Ινστιτούτων Επαγγελματικής Κατάρτισης (Ι.Ε.Κ.) για την πραγματοποίηση προαιρετικής πρακτικής άσκησης σε Υπηρεσίες της Αρχής.

ε) Καθορίζει ή ανακαθορίζει ειδικό σύστημα προαγωγών και βαθμολογικής και υπηρεσιακής εξέλιξης των υπαλλήλων της Αρχής.

στ) Καθορίζει ειδικό μισθολογικό καθεστώς και ειδικότερο σύστημα επιπλέον ανταμοιβής (bonus) για το προσωπικό της Αρχής.

ζ) Καθορίζει ή ανακαθορίζει μεθοδολογίες και ειδικότερα συστήματα ποιοτικής και ποσοτικής αξιολόγησης του προσωπικού της Αρχής.

η) Καθορίζει τον τρόπο, τη διαδικασία και τα όργανα ελέγχου της επίτευξης των στόχων, τα κριτήρια αξιολόγησης των υπαλλήλων της Αρχής, τον τρόπο, τη διαδικασία, τα όργανα αξιολόγησης αυτών και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια εφαρμογής του συνόλου της διαδικασίας.

θ) Καθορίζει, με αποφάσεις του που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως: i) τα απαιτούμενα τυπικά προσόντα των υποψηφίων Ελεγκτών Βεβαίωσης και Αναγκαστικής Είσπραξης των Εσόδων του Κράτους (Ελεγκτών), όπως τίτλοι σπουδών, πτυχίο Α.Ε.Ι. ή Τ.Ε.Ι., μεταπτυχιακοί ή διδακτορικοί τίτλοι και τη συνάφεια αυτών με το αντικείμενο της θέσης εργασίας, τη γνώση ξένης γλώσσας, τη γνώση ηλεκτρονικού υπολογιστή, ii) τα ουσιαστικά προσόντα αυτών, όπως εξειδίκευση και προηγούμενη εμπειρία, iii) το είδος, το χρόνο και τον τρόπο της εκπαίδευσης, καθώς και τη βαθμολογία αυτής που πρέπει να διαθέτει ο υποψήφιος για να θεωρηθεί ότι την έχει περαιώσει με επιτυχία, η οποία αποτελεί απαραίτητο προσόν κατάταξης των υποψηφίων στον πίνακα ή τους πίνακες επιτυχόντων, iv) τους συντελεστές βαρύτητας των τυπικών και ουσιαστικών προσόντων των υποψηφίων, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη διαδικασία, τα κριτήρια επιλογής, την αξιολόγηση, την επιλογή αυτών και την κατάρτιση του πίνακα ή των πινάκων επιτυχόντων, v) τη διάρκεια της θητείας των Ελεγκτών, τους λόγους απαλλαγής από τη θέση και κινητικότητας αυτών και κάθε άλλη λεπτομέρεια που σχετίζεται με τη θητεία και την αξιολόγησή τους.

4. Ως προς τα οργανωτικά θέματα της Αρχής, ο Διοικητής, ενδεικτικά και όχι περιοριστικά:

α) Διασφαλίζει ότι το πρόγραμμα και οι δραστηριότητες των επί μέρους οργανικών μονάδων και υπηρεσιών της Αρχής συμβαδίζουν με το στρατηγικό και επιχειρησιακό σχέδιο και τους τεθέντες στόχους, και, επίσης, ελέγχει και εποπτεύει όλες τις δραστηριότητες της Αρχής.

β) Μεταφέρει ανθρώπινους, οικονομικούς και λειτουργικούς πόρους, καθώς και υλικοτεχνικό εξοπλισμό μεταξύ των οργανικών μονάδων της Αρχής. Σε περίπτωση μεταφοράς εξοπλισμού πληροφορικής ενημερώνεται η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Οικονομικών και προβαίνει στην εγκατάσταση για τη διασφάλιση της λειτουργίας της υποδομής.

γ) Προτείνει στον Υπουργό Οικονομικών και στον Υπουργό Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης, την έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης για τη σύσταση ή κατάργηση οργανικών θέσεων προσωπικού όλων των κατηγοριών, κλάδων και ειδικοτήτων.

δ) Με αποφάσεις του, που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, συστήνει ή συγχωνεύει Υπηρεσιακά και Πειθαρχικά Συμβούλια στην Αρχή, καθώς και Ειδικές Επιτροπές Αξιολόγησης, και καθορίζει τα ειδικότερα θέματα λειτουργίας τους, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

ε) Με αποφάσεις του συστήνει, συγκροτεί και ορίζει τον Πρόεδρο, τα μέλη, τον εισηγητή και τον γραμματέα των συλλογικών οργάνων της Αρχής, όπως Συμβουλίων, Επιτροπών, Ομάδων Εργασίας ή Έργου και Υπηρεσιακών και Πειθαρχικών Συμβουλίων.

στ) Υποδεικνύει εκπροσώπους της Αρχής σε συλλογικά όργανα του Υπουργείου Οικονομικών ή άλλων Υπουργείων και Φορέων.

ζ) Ανασυγκροτεί συλλογικά όργανα της Αρχής (επιτροπές, συμβούλια, ομάδες εργασίας ή έργου) με αποφάσεις του, που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, σε περίπτωση που προκύψει:

αα) μεταβολή στον τίτλο ή στην οργάνωση των οργανικών μονάδων της Αρχής, από τις οποίες προβλέπεται για τη νόμιμη συγκρότησή τους η συμμετοχή υπαλλήλου, ως προέδρου, συντονιστή, μέλους, εισηγητή ή γραμματέα,

ββ) μεταβολή στον τίτλο ή στην οργάνωση Γενικών ή Ειδικών Γραμματειών ή Υπηρεσιών του Υπουργείου Οικονομικών ή άλλων Υπουργείων, μέλη των οποίων συγκροτούν τα συλλογικά όργανα της Αρχής.

Όπου για τη νόμιμη συγκρότηση συλλογικού οργάνου της Αρχής προβλέπεται η συμμετοχή Προϊσταμένου Γενικής Διεύθυνσης αυτής, ως προέδρου, συντονιστή ή μέλους και δεν υφίσταται ή ελλείπει αυτός, με απόφαση του Διοικητή ορίζεται στη θέση του και μέχρι την πλήρωση της θέσης αυτού στη Γενική Διεύθυνση, ένας προϊστάμενος Διεύθυνσης ή υπηρεσίας επιπέδου Διεύθυνσης της ίδιας Γενικής Διεύθυνσης της Αρχής.

η) Εκδίδει αποφάσεις σύστασης, συγκρότησης και ορισμού μελών επιτροπών, μεταξύ άλλων για θέματα προμηθειών και ομάδων εργασίας αρμοδιότητας της Αρχής.

θ) Με αποφάσεις του, που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως:

αα) Καθορίζει ή ανακαθορίζει την εσωτερική διάρθρωση των Υπηρεσιών της Αρχής και συστήνει ή καταργεί ή συγχωνεύει οργανικές μονάδες αυτής, κάθε επιπέδου ή αναστέλλει τη λειτουργία τους ή μετατρέπει το επίπεδο αυτών, καθώς και τους κλάδους από τους οποίους προέρχονται οι Προϊστάμενοι αυτών.

Σε όποιες από τις περιπτώσεις του προηγούμενου εδαφίου κρίνεται αναγκαίο, με τις ίδιες ή όμοιες αποφάσεις, καθορίζεται η διαδικασία και ο τρόπος μεταφοράς, παρακολούθησης και διεκπεραίωσης των υποθέσεων, καθώς και κάθε άλλο αναγκαίο ζήτημα.

ββ) Καθορίζει ή ανακαθορίζει την κατά τόπον και την καθ’ ύλην αρμοδιότητα των Υπηρεσιών της Αρχής, την περαιτέρω εξειδίκευση των αρμοδιοτήτων τους, την έδρα και τον τίτλο αυτών, καθώς και την ημερομηνία

έναρξης ή παύσης λειτουργίας τους, καθώς και ορίζει ποιά πρόσωπα θεωρούνται φορολογούμενοι μεγάλου πλούτου ή τις μεγάλες επιχειρήσεις.

γγ) Εκδίδει και τροποποιεί τον Οργανισμό και τους Εσωτερικούς Κανονισμούς της Αρχής, καθώς και την περιγραφή των θέσεων εργασίας των Υπηρεσιών αυτής, μέσω της κατάρτισης περιγραμμάτων εργασίας.

δδ) Καθορίζει ή ανακαθορίζει τις ημέρες και ώρες εισόδου του κοινού στις υπηρεσίες της Αρχής, χωρίς να απαιτείται η προβλεπόμενη από τις κείμενες διατάξεις εξουσιοδότηση του Υπουργού Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης, και κατά παρέκκλιση νομοθετικών διατάξεων που ορίζουν την χωρίς κανένα χρονικό ή άλλο περιορισμό είσοδο μελών συγκεκριμένων επαγγελματικών ομάδων στα δημόσια καταστήματα, κάθε εργάσιμη ημέρα και ώρα, καθώς και το ωράριο εργασίας των Υπηρεσιών της Αρχής που λειτουργούν σε φυλακές εργασίας (βάρδιες).

εε) Καθορίζει ή ανακαθορίζει τις οργανικές θέσεις προσωπικού, μόνιμου και με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου, ανά κατηγορία, κλάδο και ειδικότητα μεταξύ των υπηρεσιών της Αρχής. Επίσης, καθορίζει ή ανακαθορίζει τον αριθμό των θέσεων των Ελεγκτών Βεβαίωσης και Αναγκαστικής Είσπραξης των Εσόδων του Κράτους, κατανέμει ή ανακατανέμει τις θέσεις αυτές σε υπηρεσιακές μονάδες και καθορίζει ή ανακαθορίζει τις οργανικές μονάδες όλων των επιπέδων, στις οποίες κατανέμονται αυτές.

στστ) Μεταφέρει κενές οργανικές θέσεις προσωπικού από κατηγορία σε κατηγορία ή από κλάδο ή ειδικότητα σε άλλο κλάδο ή σε άλλη ειδικότητα, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, καθώς και καθορίζει ή ανακαθορίζει τα προσόντα διορισμού σε κλάδους και σε ειδικότητες.

ι) Αποφασίζει για θέματα στέγασης και μεταστέγασης των Υπηρεσιών της Αρχής και παρέχει σχετικές εγκρίσεις, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις περί στέγασης Δημοσίων Υπηρεσιών.

5. Ο Διοικητής ασκεί και κάθε άλλη υφιστάμενη κατά την έναρξη ισχύος της Αρχής αρμοδιότητα του Γενικού Γραμματέα Δημοσίων Εσόδων του Υπουργείου Οικονομικών.

6. α) Με αποφάσεις του, που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ο Διοικητής της Αρχής δύναται να μεταβιβάζει στους Προϊσταμένους όλων των οργανικών μονάδων της Αρχής, τις αναγκαίες αρμοδιότητες ή να εξουσιοδοτεί αυτούς να υπογράφουν «Με εντολή Διοικητή» πράξεις ή έγγραφα, προκειμένου αυτοί να ανταποκριθούν στους στόχους που τους τίθενται.

β) Επίσης, ο Διοικητής της Αρχής, δύναται με αποφάσεις του, που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, να μεταβιβάζει αρμοδιότητες, να αναθέτει καθήκοντα ή να εξουσιοδοτεί, κατ’ εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 4 του ν. 4174/2013 (Α΄ 170), καθώς και της παραγράφου 1 του άρθρου 2 του ν.δ. 356/1974 (Α΄ 90), οι οποίες ισχύουν και για την Αρχή και τον Διοικητή αυτής.

Η κατά το προηγούμενο εδάφιο μεταβίβαση αρμοδιότητας, ανάθεση καθήκοντος ή εξουσιοδότηση υπογραφής μπορεί να αφορά σε περισσότερα του ενός όργανα της Αρχής.

Επιτρέπεται η περαιτέρω εξουσιοδότηση υπογραφής από τα όργανα στα οποία μεταβιβάζεται η αρμοδιότητα ή τα οποία εξουσιοδοτούνται από τον Διοικητή, σε ιεραρχικά υφιστάμενα όργανα αυτών, στις περιπτώσεις που αυτό προβλέπεται από τις αποφάσεις που εκδίδονται κατ’ εξουσιοδότηση των διατάξεων του πρώτου εδαφίου της παρούσας υποπαραγράφου.

Στην περίπτωση που η ως άνω περαιτέρω εξουσιοδότηση παρέχεται από όργανο στο οποίο: αα) είχε μεταβιβασθεί η αρμοδιότητα, το εξουσιοδοτούμενο όργανο υπογράφει με εντολή του οργάνου που του παρείχε την εξουσιοδότηση ή ββ) είχε παρασχεθεί η εξουσιοδότηση υπογραφής, το εξουσιοδοτούμενο όργανο υπογράφει «Με Εντολή Διοικητή».

γ) Οι αποφάσεις που προβλέπονται στις υποπαραγράφους α΄ και β΄ της παρούσας παραγράφου δύνανται να τροποποιούνται εν όλω ή εν μέρει από το ίδιο θεσμικό όργανο, ανεξαρτήτως αλλαγής του προσώπου που τις εξέδωσε. Επίσης, ο Διοικητής μπορεί να τροποποιεί εν όλω ή εν μέρει τις αποφάσεις για μεταβίβαση αρμοδιοτήτων, ανάθεση καθηκόντων ή εξουσιοδότηση υπογραφής που είχαν εκδοθεί από τον Γενικό Γραμματέα της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Εσόδων και εξακολουθούν να ισχύουν.

Άρθρο 15
Διαδικασία επιλογής και διορισμός Διοικητή

1. Η επιλογή του Διοικητή γίνεται με ανοικτό διαγωνισμό. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και αναρτάται στο διαδίκτυο σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 1 έως 6 του ν. 3861/2010 (Α΄ 112), καθορίζεται η διαδικασία προκήρυξης του ανοικτού διαγωνισμού, η γραμματειακή υποστήριξη της Επιτροπής της επόμενης παραγράφου, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου.

2. Η επιλογή των Υποψηφίων γίνεται από την ανεξάρτητη Επιτροπή Επιλογής του άρθρου 10 του παρόντος νόμου.

3. Η Επιτροπή Επιλογής καταρτίζει κατάλογο των τεσσάρων (4) επικρατέστερων υποψηφίων, με βάση προκαθορισμένα και αντικειμενικά κριτήρια, ο οποίος υποβάλλεται στο Συμβούλιο Διοίκησης. Σε περίπτωση που οι υποψήφιοι είναι λιγότεροι από τέσσερις (4), περιλαμβάνονται όλοι οι υποψήφιοι στον εν λόγω κατάλογο.

4. Το Συμβούλιο Διοίκησης κατατάσσει τους δύο (2) επικρατέστερους υποψηφίους με σειρά προτεραιότητας και υποβάλλει σχετική πρόταση στον Υπουργό Οικονομικών. Ο Υπουργός Οικονομικών επιλέγει τον Διοικητή, ο οποίος διορίζεται με απόφασή του, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, στην οποία αναφέρονται οι παράγοντες που ελήφθησαν υπόψη για την επιλογή αυτή.

Άρθρο 16
Παύση, παραίτηση, αναπλήρωση Διοικητή

1. Όταν συντρέχουν αναμφισβήτητα πραγματικά περιστατικά που συνιστούν λόγο παύσης του Διοικητή πριν από τη λήξη της θητείας του, το Συμβούλιο Διοίκησης

υποχρεούται να κινήσει τη διαδικασία, προτείνοντας αιτιολογημένα την πρόωρη παύση του στον Υπουργό Οικονομικών. Ο Υπουργός Οικονομικών, μετά την πρόταση του Συμβουλίου Διοίκησης, εισηγείται αιτιολογημένα την πρόωρη παύση στο Υπουργικό Συμβούλιο. Το Υπουργικό Συμβούλιο εκδίδει πράξη, η οποία περιλαμβάνει την αιτιολογημένη εισήγηση του Υπουργού Οικονομικών και η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Ο Υπουργός Οικονομικών δύναται οποτεδήποτε να ζητήσει τη γνώμη του Συμβουλίου Διοίκησης για το εάν συντρέχουν πραγματικά περιστατικά που συνιστούν λόγο πρόωρης παύσης του Διοικητή. Ο Διοικητής παύεται πρόωρα για τους εξής λόγους:

α) Για αδυναμία εκτέλεσης των καθηκόντων του λόγω κωλύματος, νόσου ή αναπηρίας σωματικής ή πνευματικής που διαρκεί για περισσότερους από τρεις συνεχόμενους μήνες ή αν δεν έχει εκπληρώσει τα καθήκοντά του για τρεις συνεχόμενους μήνες για οποιονδήποτε άλλο λόγο, χωρίς την άδεια του Συμβουλίου Διοίκησης.

β) Για σπουδαίο λόγο που αφορά την εκτέλεση των καθηκόντων του, όπως ιδίως η αποκάλυψη εμπιστευτικών θεμάτων για τα οποία έλαβε γνώση κατά την άσκηση των καθηκόντων του ή κατάχρηση της θέσης του για ίδιο, προσωπικό ή εμπορικό όφελος.

γ) Αν παραπεμφθεί αμετάκλητα στο ακροατήριο για αδίκημα που συνεπάγεται κώλυμα διορισμού σε θέση δημοσίου υπαλλήλου ή έκπτωση δημοσίου υπαλλήλου, σύμφωνα με τα άρθρα 8 και 149 του ν. 3528/2007.

δ) Εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις θέσης του σε αυτοδίκαιη αργία, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 103 παρ. 1 του ν. 3528/2007.

ε) Αν δεν προβεί στις απαιτούμενες γνωστοποιήσεις, περί σύγκρουσης συμφερόντων κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 35 του παρόντος νόμου.

στ) Αν έχει αποκλεισθεί ή παυθεί από αρμόδια αρχή από την άσκηση ενός επαγγέλματος ή του έχει απαγορευθεί η ανάληψη θέσης Προϊσταμένου ή στελέχους οποιουδήποτε δημόσιου νομικού προσώπου, λόγω σοβαρού πειθαρχικού παραπτώματος.

ζ) Αν είναι σύζυγος ή συγγενής εξ αίματος ή εξ αγχιστείας μέχρι δευτέρου βαθμού ή κατιών σε ευθεία γραμμή του Προέδρου ή άλλου μέλους του Συμβουλίου Διοίκησης.

η) Αν εκλεγεί μέλος της Βουλής των Ελλήνων, του Ευρωκοινοβουλίου, της Κυβέρνησης ή των εκτελεστικών οργάνων πολιτικού κόμματος ή αν ανακηρυχθεί υποψήφιος Βουλευτής.

θ) Σε περίπτωση προφανούς απόκλισης από την επίτευξη των τεθέντων στο συμβόλαιο απόδοσής του ποιοτικών και ποσοτικών στόχων, μετά από τη συμπλήρωση δύο ετών από την τοποθέτησή του.

2. Ο Διοικητής που έχει παυθεί από το αξίωμά του, δύναται να προσβάλει με προσφυγή ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας την απόφαση περί παύσεώς του.

3. Ο Διοικητής όταν προτίθεται να παραιτηθεί από το αξίωμά του, ενημερώνει σχετικά τον Υπουργό Οικονομικών και το Συμβούλιο Διοίκησης, τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από την παραίτησή του. Η παραίτηση γίνεται αποδεκτή με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

4. Σε περίπτωση κένωσης της θέσης του Διοικητή, λόγω θανάτου, παραίτησης ή παύσης, διορίζεται νέος Διοικητής, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 15 του παρόντος νόμου, εντός δύο μηνών από την κένωση της θέσης.

5. Σε περίπτωση καθυστέρησης επιλογής του Διοικητή μετά από τη λήξη της θητείας του ή σε περίπτωση πρόωρης λήξης της θητείας αυτού ή σε περίπτωση προσωρινής αδυναμίας εκτέλεσης των καθηκόντων του, με απόφαση του Συμβουλίου Διοίκησης ορίζεται ένας από τους προϊσταμένους Γενικής Διεύθυνσης της Αρχής ως αναπληρωτής για το χρονικό διάστημα από τη λήξη της θητείας του μέχρι το διορισμό του διαδόχου του ή για όσο διάστημα ο Διοικητής τελεί σε προσωρινή αδυναμία εκτέλεσης των καθηκόντων του. Σε περίπτωση που ο ορισθείς ως αναπληρωτής αδυνατεί να εκτελέσει τα καθήκοντά του ή για οποιονδήποτε λόγο παύσει να εκτελεί αυτά, με όμοια απόφαση ορίζεται ως αναπληρωτής ένας από τους προϊσταμένους Γενικής Διεύθυνσης της Αρχής, μέχρι το διορισμό του νέου Διοικητή της Αρχής ή την ανάληψη των καθηκόντων του υφισταμένου. Τα ενδιάμεσα αυτά διαστήματα δεν επιτρέπεται κατά κανόνα να υπερβαίνουν τους δύο μήνες.

Άρθρο 17
Οργανικές Μονάδες

1. Η Αρχή συγκροτείται από όλες τις οργανικές μονάδες που υπάγονται, κατά την ημερομηνία έναρξης της λειτουργίας της στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων, σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 111/2014 (Α΄178, διορθ. σφάλμ. Α΄ 25/24.2.2015) «Οργανισμός του Υπουργείου Οικονομικών», όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, κατ’ εφαρμογή των ισχυουσών διατάξεων.

2. Στην Αρχή συνιστάται Γραφείο Διοικητή, το οποίο επικουρεί αυτόν στην άσκηση των καθηκόντων του, έχει την επιμέλεια της αλληλογραφίας του και της τήρησης των σχετικών αρχείων και στοιχείων, οργανώνει την επικοινωνία του με τις υπηρεσίες και τους πολίτες και διέπεται, σε ό,τι αφορά στην οργάνωση και στη λειτουργία του, από τις κάθε φορά ισχύουσες διατάξεις για τα Γραφεία των Γενικών Γραμματέων Υπουργείων, με την επιφύλαξη των προβλεπομένων στον παρόντα νόμο.

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 18
Στόχοι Είσπραξης Εσόδων

Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, που εκδίδεται μέχρι 31 Δεκεμβρίου κάθε έτους, καθορίζονται αναλυτικά οι ετήσιοι στόχοι εσόδων για είσπραξη από την Αρχή, σύμφωνα με τον ψηφισθέντα ετήσιο Κρατικό Προϋπολογισμό. Με όμοια απόφαση, σε περίπτωση που με βάση τον κυρωθέντα από τη Βουλή Απολογισμό του αντίστοιχου οικονομικού έτους, οι πραγματοποιηθείσες από την Αρχή εισπράξεις εσόδων έχουν υπερβεί τους καθορισμένους ετήσιους στόχους, δύναται μέρος των εσόδων που εισπράχθηκαν πέραν των καθορισμένων στόχων, το οποίο σε κάθε περίπτωση δεν μπορεί να υπο-

λείπεται κατά ποσοστό του πέντε τοις εκατό (5%) και να υπερβαίνει κατά ποσοστό το δέκα τοις εκατό (10%), της υπέρβασης αυτών, να ενισχύει τις πιστώσεις του προϋπολογισμού του επόμενου της κύρωσης του Απολογισμού οικονομικού έτους της Αρχής, πέραν των ανωτάτων ορίων του εκάστοτε ισχύοντος Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής (ΜΠΔΣ) για την Αρχή. Για τον υπολογισμό της τυχόν υπέρβασης των στόχων δεν λαμβάνονται υπόψη στα εισπραχθέντα έσοδα οι αποδόσεις παρεμβάσεων που δεν είχαν συμπεριληφθεί στον ψηφισθέντα Κρατικό Προϋπολογισμό, καθώς και τυχόν έσοδα που δεν ήταν δυνατόν να προβλεφθούν κατά τον ορισμό των στόχων. Με την ίδια ως άνω απόφαση καθορίζονται το ακριβές ποσοστό, κατόπιν γνώμης του Συμβουλίου Διοίκησης και κάθε άλλη λεπτομέρεια εφαρμογής της παρούσας παραγράφου.

Η κατανομή των πιστώσεων αυτών εντός του προϋπολογισμού της Αρχής πραγματοποιείται με απόφαση του Διοικητή της Αρχής, μετά από σύμφωνη γνώμη του Συμβουλίου Διοίκησης, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4270/2014 (Α΄ 143), όπως ισχύει.

Άρθρο 19
Προϋπολογισμός και Οικονομική Διαχείριση

1. Οι απαιτούμενες πιστώσεις για τη λειτουργία της Αρχής εγγράφονται σε χωριστό ειδικό φορέα ή χωριστούς ειδικούς φορείς στον τακτικό προϋπολογισμό του Υπουργείου Οικονομικών. Για τις δαπάνες λειτουργίας των περιφερειακών υπηρεσιών της Αρχής δύναται να εγγράφονται πιστώσεις σε χωριστούς ειδικούς φορείς σε επίπεδο νομού ή περιφέρειας.

2. Ο Διοικητής της Αρχής είναι Διατάκτης των πιστώσεων του προϋπολογισμού δαπανών της, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4270/2014 (Α΄ 143), όπως εκάστοτε ισχύει.

3. Για την κατάρτιση και εκτέλεση του προϋπολογισμού δαπανών της Αρχής και των προβλέψεων ΜΠΔΣ, καθώς και όλα τα θέματα δημοσιονομικής διαχείρισης και δημοσίου λογιστικού, ισχύουν οι διατάξεις του ν. 4270/2014, με την εξαίρεση των οριζομένων στην παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου.

Ο προϋπολογισμός της Αρχής υποβάλλεται στο Γ.Λ.Κ. μέσω της Κύριας Κεντρικής Οικονομικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Οικονομικών, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 54 του ν. 4270/2014.

Το συνολικό ύψος των πιστώσεων του προϋπολογισμού της Αρχής που περιλαμβάνεται στο σχέδιο Κρατικού Προϋπολογισμού που εισάγεται στη Βουλή από τον Υπουργό Οικονομικών σύμφωνα με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β΄ του Μέρους Γ΄ του ν. 4270/2014, δεν δύναται να είναι κατώτερο από το 95% του μέσου όρου των πιστώσεων της Αρχής, βάσει των ψηφισθέντων ετήσιων κρατικών προϋπολογισμών των αμέσως προηγούμενων τριών τελευταίων ετών, χωρίς να συνυπολογίζεται τυχόν ενίσχυση των πιστώσεων σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 1 του άρθρου 18.

Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι δεν τίθεται σε κίνδυνο η επίτευξη των στόχων του εκάστοτε ισχύοντος ΜΠΔΣ για τη Γενική Κυβέρνηση και ταυτόχρονα να τηρηθούν τα ανωτέρω, αναζητούνται οι τυχόν αναγκαίες εξισορροπητικές παρεμβάσεις στο σύνολο των προϋπολογισμών και το ΜΠΔΣ της Γενικής Κυβέρνησης.

Για τη μεταφορά πιστώσεων μεταξύ μειζόνων κατηγοριών δαπανών του προϋπολογισμού της Αρχής εφαρμόζονται οι διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 71 του ν. 4270/2014 (Α΄ 143). Σε περίπτωση που ο Υπουργός Οικονομικών απορρίψει την αιτιολογημένη πρόταση του Διοικητή για μεταφορά πιστώσεων μεταξύ μειζόνων κατηγοριών δαπανών τότε αιτιολογεί την απόφασή του στο Συμβούλιο Διοίκησης της Αρχής.

Στην Εισηγητική Έκθεση που συνοδεύει το σχέδιο του Κρατικού Προϋπολογισμού περιλαμβάνονται, για πληροφοριακούς λόγους, συνοπτικά στοιχεία του σχεδίου προϋπολογισμού δαπανών που υποβάλλεται από την Αρχή στο ΓΛΚ, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 54 του ν. 4270/2014 και τυχόν λοιπά σχετικά πληροφοριακά στοιχεία.

Αντίστοιχα στοιχεία περιλαμβάνονται και στην Επεξηγηματική Έκθεση του εκάστοτε ΜΠΔΣ.

Ο Διοικητής της Αρχής υποβάλει στη Βουλή, για πληροφοριακούς λόγους, το σχέδιο προϋπολογισμού της Αρχής που είχε υποβληθεί στο ΓΛΚ.

4. Η Αρχή δύναται να πραγματοποιεί δαπάνες που εντάσσονται στο ΠΔΕ, σύμφωνα με τις διατάξεις του υποκεφαλαίου 3 του κεφαλαίου Β΄ του μέρους Δ΄ του ν. 4270/2014.

5. Κατά παρέκκλιση των διατάξεων της παραγράφου 3 του άρθρου 77 και της περίπτωσης ιβ΄ του άρθρου 20 του ν. 4270/2014, για τις κανονιστικές διοικητικές πράξεις της Αρχής δεν απαιτείται η σύμπραξη του Υπουργού Οικονομικών εφόσον η δαπάνη που προκαλείται από αυτές είναι εντός των ανώτατων ορίων δαπανών του προϋπολογισμού της ή του εκάστοτε ΜΠΔΣ. Σε αντίθετη περίπτωση η παράλειψη σύμπραξης του Υπουργού Οικονομικών συνιστά παραβίαση ουσιώδους τύπου της διαδικασίας έκδοσης της πράξης και λόγο ακυρότητας αυτής. Από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου, η διάταξη του πρώτου εδαφίου ισχύει και για τις πράξεις του Γενικού Γραμματέα Δημοσίων Εσόδων, καθώς και για όσες από αυτές έχουν εκδοθεί μέχρι και την έναρξη ισχύος του παρόντος και έχουν παράγει έννομα αποτελέσματα.

6. Στην Αρχή συστήνεται Γενική Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών (Γ.Δ.Ο.Υ.), ο προϊστάμενος της οποίας έχει όλες τις αρμοδιότητες και υποχρεώσεις των προϊσταμένων οικονομικών υπηρεσιών Υπουργείων κατά τα οριζόμενα στις διατάξεις των άρθρων 24, 26 και 69Γ του ν. 4270/2014.

Η Γ.Δ.Ο.Υ. του Υπουργείου Οικονομικών ορίζεται ως Κύρια Κεντρική Οικονομική Υπηρεσία του Υπουργείου Οικονομικών, σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης β΄ της παραγράφου 7 του άρθρου 24 του ν. 4270/2014 και έχει τις αρμοδιότητες που προσδιορίζονται στις ανωτέρω διατάξεις.

7. Η Αρχή διαχειρίζεται και ελέγχει τις οικονομικές υποθέσεις και λειτουργίες όλων των Υπηρεσιών που υπάγονται σε αυτήν και των φορέων που εποπτεύονται από αυτή, σχεδιάζει, συντονίζει και εποπτεύει όλα τα θέματα που άπτονται της οικονομικής λειτουργίας της,

στο πλαίσιο του ν. 4270/2014, πλην των περιπτώσεων που ορίζεται διαφορετικά στο παρόν άρθρο.

8. Η Αρχή διαχειρίζεται τους Ειδικούς Λογαριασμούς και εποπτεύει τα Ταμεία που συνδέονται με τις αρμοδιότητές της.

9. Ακίνητα του Δημοσίου μπορεί να παραχωρούνται κατά χρήση στην Αρχή από την Εταιρία Ακινήτων Δημοσίου ή άλλους φορείς του Δημοσίου ή των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, για την αντιμετώπιση των στεγαστικών αναγκών των υπηρεσιών της.

10. Ο Διοικητής παρέχει σχετικές εγκρίσεις, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις περί στέγασης Δημοσίων Υπηρεσιών, για θέματα στέγασης και μεταστέγασης των Υπηρεσιών της Αρχής.

11. Για τη σύναψη συμβάσεων μίσθωσης ακινήτων προς στέγαση των υπηρεσιών της Αρχής, το Ελληνικό Δημόσιο εκπροσωπείται από τον Διοικητή της Αρχής. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται οι διατάξεις περί στέγασης δημοσίων υπηρεσιών.

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄
ΕΚΘΕΣΕΙΣ - ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ - ΣΤΟΧΟΘΕΣΙΑ

Άρθρο 20
Υποβολή εκθέσεων - δημοσιότητα

1. Η Αρχή ενημερώνει περιοδικά τον Υπουργό Οικονομικών, δια της υποβολής τριμηνιαίων εκθέσεων για τις δραστηριότητές της και για θέματα που τυχόν ανακύπτουν κατά τη λειτουργία και τη δράση της. Ο Υπουργός μπορεί να ακροάται μηνιαίως τον Διοικητή, κατόπιν ειδικής πρόσκλησης ή σε εξαιρετικές περιστάσεις.

2. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, εφόσον της ζητηθεί, η Αρχή υποχρεούται να υποβάλλει στον Πρωθυπουργό, στον Υπουργό Οικονομικών και στον Πρόεδρο της Βουλής, ειδικές εκθέσεις κατά τη διάρκεια του έτους για θέματα της αρμοδιότητάς της.

3. Η Αρχή δημοσιεύει στην ιστοσελίδα της:

α) το στρατηγικό σχέδιο, το ετήσιο επιχειρησιακό σχέδιο και τις τυχόν αναθεωρήσεις τους, τους στόχους των Υπηρεσιών και τους κρίσιμους δείκτες απόδοσης της φορολογικής διοίκησης, καθώς και τη μηνιαία εξέλιξή τους,

β) τις μηνιαίες εκθέσεις για την εξέλιξη και τη διακύμανση των φορολογικών, τελωνειακών και λοιπών δημοσίων εσόδων,

γ) τις μηνιαίες οικονομικές αναφορές δαπανών, στο πλαίσιο εκτέλεσης του προϋπολογισμού της.

Άρθρο 21
Ετήσια έκθεση απολογισμού και προγραμματισμού των δραστηριοτήτων της Αρχής

1. Η Αρχή συντάσσει αναλυτική ετήσια έκθεση απολογισμού και προγραμματισμού των δραστηριοτήτων της για το επόμενο έτος. Στην έκθεση απολογισμού παρουσιάζεται το έργο που επιτελέστηκε κατά το προηγούμενο έτος και τα αποτελέσματα στους κρίσιμους τομείς δράσης της.

Στον προγραμματισμό δραστηριοτήτων παρουσιάζονται οι σημαντικότεροι στόχοι και δράσεις παρέμβασης, οι οποίες εξειδικεύονται στο ετήσιο επιχειρησιακό σχέδιο. Δεν περιλαμβάνονται εξειδικευμένα στοιχεία, η γνωστοποίηση των οποίων μπορεί να παρεμποδίσει την υλοποίηση του προγράμματος και την επίτευξη των στόχων είσπραξης, ούτε στοιχεία που καλύπτονται από το φορολογικό απόρρητο.

2. Το Συμβούλιο Διοίκησης παρέχει τη σύμφωνη γνώμη του για την οριστικοποίηση της ετήσιας έκθεσης απολογισμού και προγραμματισμού των δραστηριοτήτων της Αρχής, κατόπιν εισήγησης του Διοικητή, και την υποβάλλει στον Πρωθυπουργό, στον Πρόεδρο της Βουλής και στον Υπουργό Οικονομικών. Η ετήσια έκθεση απολογισμού της Αρχής υποβάλλεται μέχρι την 31η Μαρτίου κάθε έτους, αναρτάται στην ιστοσελίδα της Αρχής και συζητείται στην Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων της Βουλής κατά τα οριζόμενα στον Κανονισμό της Βουλής.

Άρθρο 22
Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο και λοιπά σχέδια δράσης της Αρχής

1. Η Αρχή καταρτίζει το στρατηγικό και επιχειρησιακό σχέδιο αυτής, καθώς και τα επιμέρους επιχειρησιακά σχέδια και τα προγράμματα δράσης της, συντονίζει και υλοποιεί αυτά, στο πλαίσιο των επιλογών, των προτεραιοτήτων, των κατευθύνσεων και των στόχων της κυβερνητικής δημοσιονομικής πολιτικής.

2. Το στρατηγικό και επιχειρησιακό σχέδιο της Αρχής, καθώς και όποιο σχέδιο δράσης της Αρχής εμπίπτει στο πεδίο αρμοδιοτήτων του Συμβουλίου Διοίκησης, εκδίδονται με αποφάσεις του Διοικητή της, κατόπιν σύμφωνης γνώμης του Συμβουλίου Διοίκησης, η οποία παρέχεται και για τυχόν επικαιροποιήσεις ή αναθεωρήσεις τους. Οι αποφάσεις αυτές δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

3. Στρατηγικό σχέδιο είναι το σχέδιο με το οποίο αποτυπώνεται η μακροπρόθεσμη στρατηγική κατεύθυνση της Αρχής. Περιλαμβάνει τους στρατηγικούς στόχους της Αρχής, το όραμα, την αποστολή και τις βασικές αξίες της.

4. Επιχειρησιακό σχέδιο είναι η διαδικασία επιμερισμού των στρατηγικών στόχων της Αρχής σε ετήσιους στόχους, δράσεις και έργα. Περιγράφει τα ορόσημα, τους κρίσιμους παράγοντες επιτυχίας και αναλύει τον τρόπο με τον οποίο το στρατηγικό σχέδιο μπαίνει σε εφαρμογή κατά τη διάρκεια του έτους.

Με το επιχειρησιακό σχέδιο καθορίζονται οι ποιοτικοί και ποσοτικοί στόχοι των Υπηρεσιών, καθώς και οι υποχρεώσεις, οι δράσεις και τα έργα προς υλοποίηση, σε συμφωνία με το στρατηγικό σχέδιο της Αρχής.

5. Το ετήσιο επιχειρησιακό σχέδιο υποβάλλεται από τον Διοικητή στο Συμβούλιο Διοίκησης μέχρι τις 20 Δεκεμβρίου κάθε έτους, για παροχή της σύμφωνης γνώμης του.

6. Το στρατηγικό σχέδιο της Αρχής υποβάλλεται στον Πρόεδρο της Βουλής, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 138Α του Κανονισμού της Βουλής.

Άρθρο 23
Στοχοθεσία

1. Με απόφαση του Διοικητή και με γνώμονα την επίτευξη των στρατηγικών στόχων, κοινοποιείται στις Υπηρεσίες ο επιχειρησιακός σχεδιασμός της Αρχής και

καθορίζονται οι ποιοτικοί και ποσοτικοί στόχοι των οργανικών μονάδων, ο βαθμός προτεραιότητας για κάθε στόχο, οι δείκτες μέτρησης των αποτελεσμάτων, το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

2. Οι προϊστάμενοι Γενικών Διευθύνσεων και Διευθύνσεων, οι οποίοι με την τοποθέτησή τους και την ανάληψη υπηρεσίας αποδέχονται αυτοδικαίως τους ποιοτικούς και ποσοτικούς στόχους των οργανικών μονάδων, που προσδιορίζονται από τον Διοικητή της Αρχής, κατανέμουν αυτούς, στους προϊσταμένους των υπό αυτών οργανικών μονάδων, επιπέδου Υποδιεύθυνσης ή Τμήματος ή Αυτοτελούς Γραφείου, οι δε προϊστάμενοι των Τμημάτων ή Αυτοτελών Γραφείων κατανέμουν αυτούς μεταξύ των υπαλλήλων, κατά περίπτωση.

3. Ειδικότερα, η ανάληψη καθηκόντων Ελεγκτή βεβαίωσης και Αναγκαστικής Είσπραξης των Εσόδων του Κράτους σημαίνει και την αυτοδίκαιη αποδοχή των στόχων αυτών ακόμη και στην περίπτωση που αυτό γίνεται σε αντικατάσταση μετακινούμενου ή αποσπώμενου ελεγκτή μετά από την έναρξη της περιόδου αξιολόγησης.

4. Η Αρχή δύναται να αναπτύσσει και εφαρμόζει συστήματα και μεθόδους μέτρησης της αποδοτικότητας και αποτελεσματικότητας των οργανικών της μονάδων.

Με απόφαση του Διοικητή ορίζεται η αξιολόγηση των οργανικών μονάδων και θεσπίζεται διαδικασία βράβευσης, κατ΄ εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 9 του ν. 3230/2004 (Α΄ 44).

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ΄
ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ

Άρθρο 24
Οργανικές Θέσεις και στελέχωση

1. Το σύνολο των οργανικών θέσεων της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Εσόδων (Γ.Γ.Δ.Ε.), συμπεριλαμβανομένων και των προσωποπαγών, μεταφέρονται αυτοδικαίως στην Αρχή και αποτελούν στο σύνολό τους τις οργανικές θέσεις αυτής. Στις θέσεις που μεταφέρονται, σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο περιλαμβάνονται και οι θέσεις των Ελεγκτών Βεβαίωσης και Αναγκαστικής Είσπραξης των Εσόδων του Κράτους της Γ.Γ.Δ.Ε..

2. Για την υποβοήθηση του Διοικητή της Αρχής στην άσκηση των καθηκόντων του συνιστώνται τρεις (3) θέσεις διοικητικών υπαλλήλων, η μία εκ των οποίων κατηγορίας ΠΕ, τρεις (3) θέσεις ειδικού συμβούλου και τέσσερις (4) θέσεις ειδικού συνεργάτη, με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου. Στο Γραφείο του Διοικητή της Αρχής συνιστάται θέση Διευθυντή, η οποία καλύπτεται από έναν εκ των ανωτέρω ειδικών συνεργατών. Ο Διευθυντής του Γραφείου του Διοικητή ασκεί, κατ’ αντιστοιχία, τις αρμοδιότητες που προβλέπονται στις διατάξεις της παρ. 6 του άρθρου 56 του π.δ. 63/2005 (Α΄98), εφαρμοζομένης της παρ. 3 του ίδιου άρθρου. Κατά τα λοιπά ισχύουν οι διατάξεις του π.δ. 63/2005. Για τις αποδοχές των ανωτέρω έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του ν. 4354/2015 (Α΄ 176) που αφορούν τους μετακλητούς υπαλλήλους που υπηρετούν στα πολιτικά γραφεία των μελών της Κυβέρνησης και των Υφυπουργών.

3. Η Αρχή στελεχώνεται από μόνιμους δημοσίους υπαλλήλους και υπαλλήλους με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, οι οποίοι διέπονται από τις διατάξεις του Υπαλληλικού Κώδικα, όπως ισχύει, καθώς και των εκάστοτε ισχυουσών διατάξεων περί προσωπικού ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου και καταλαμβάνουν αντίστοιχες οργανικές θέσεις, συμπεριλαμβανομένων των προσωποπαγών θέσεων.

Η πλήρωση των κενών θέσεων γίνεται με διορισμό μέσω ΑΣΕΠ, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2190/1994 (Α΄ 28), τις ισχύουσες γενικές διατάξεις για τις Ανεξάρτητες Αρχές και με βάση τόσο τα τυπικά προσόντα που καθορίζονται στις διατάξεις του π.δ. 50/2001 (Α΄ 39) και στον Οργανισμό της Αρχής, όσο τα κριτήρια που τίθενται από την Αρχή, με βάση τις εκάστοτε επιχειρησιακές της ανάγκες. Ο υπάλληλος, μετά από το διορισμό του, τοποθετείται σε θέση για την κατάληψη της οποίας συμμετείχε στη διαδικασία διορισμού, μετά από γνώμη του οικείου υπηρεσιακού συμβουλίου. Γνώμη του υπηρεσιακού συμβουλίου δεν απαιτείται, εάν από τη διαδικασία διορισμού προκύπτουν η θέση και η υπηρεσιακή μονάδα, στην οποία πρόκειται να διορισθεί ο υπάλληλος.

4. Κάλυψη των κενών οργανικών θέσεων της Αρχής δύναται, επίσης, να γίνει και με μετάταξη υπαλλήλων του Υπουργείου Οικονομικών ή άλλου Υπουργείου ή άλλων δημόσιων υπηρεσιών κάθε μορφής ή Ν.Π.Δ.Δ., ενώ είναι δυνατή και η απόσπαση για την κάλυψη έκτακτων αναγκών.

5. Οι θέσεις των Ελεγκτών Βεβαίωσης και Αναγκαστικής Είσπραξης των Εσόδων του Κράτους (Ελεγκτές) καλύπτονται από υπαλλήλους της Αρχής με απόφαση του Διοικητή, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο.

6. Για τη λύση της υπαλληλικής σχέσης, την απόλυση, τη λήξη εμμίσθου εντολής, καθώς και την καταγγελία σύμβασης εργασίας ή έργου εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν. 3528/2007, όπως εκάστοτε ισχύουν, οι διατάξεις για το προσωπικό με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου και άλλες ειδικές διατάξεις, στο βαθμό που δεν αντίκεινται στον παρόντα νόμο.

7. Οι ατομικές πράξεις που αναφέρονται στο παρόν άρθρο εκδίδονται από τον Διοικητή της Αρχής.

Άρθρο 25
Εσωτερική και εξωτερική κινητικότητα

1. Μετάθεση υπαλλήλου από μια οργανική μονάδα της Αρχής σε αντίστοιχη κενή θέση μίας άλλης οργανικής μονάδας της Αρχής εντός του ίδιου νομού ή του ίδιου νησιού πραγματοποιείται με μόνη απόφαση του Διοικητή.

2. Μετάθεση υπαλλήλου από μια οργανική μονάδα της Αρχής σε αντίστοιχη κενή θέση μίας άλλης οργανικής μονάδας της Αρχής εκτός νομού ή σε νησί πραγματοποιείται με απόφαση του Διοικητή της Αρχής, μετά από γνώμη του αρμόδιου Υπηρεσιακού Συμβουλίου.

3. Απόσπαση υπαλλήλου από μια οργανική μονάδα της Αρχής σε άλλη οργανική μονάδα της Αρχής εντός του ίδιου νομού ή του ίδιου νησιού πραγματοποιείται με μόνη απόφαση του Διοικητή και για ορισμένο χρονικό διάστημα.

4. Απόσπαση υπαλλήλου, είτε από μία οργανική μονάδα της Αρχής σε άλλη εντός νομού ή του ίδιου νησιού, στην οποία δεν προβλέπονται οργανικές θέσεις του ιδίου κλάδου, είτε από μια οργανική μονάδα της Αρχής σε μία άλλη εκτός νομού ή σε νησί, πραγματοποιείται με απόφαση του Διοικητή της Αρχής μετά από γνώμη του αρμόδιου Υπηρεσιακού Συμβουλίου και για ορισμένο χρονικό διάστημα.

5. Μετάταξη υπαλλήλου της Αρχής σε κενή θέση άλλου κλάδου ή/και άλλης κατηγορίας ή/και άλλης ειδικότητας διενεργείται με απόφαση του Διοικητή της Αρχής και μετά από γνώμη του αρμόδιου Υπηρεσιακού Συμβουλίου για τον κλάδο ή την ειδικότητα, στην οποία μετατάσσεται.

6. Για λοιπά ζητήματα υπηρεσιακών μεταβολών τοποθέτησης, μετάθεσης, απόσπασης και μετάταξης εφαρμόζονται, στο βαθμό που δεν αντίκεινται στον παρόντα νόμο, οι διατάξεις του ν. 3528/2007, οι διατάξεις για το προσωπικό με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου και τυχόν ειδικότερες διατάξεις, ενώ η εξειδίκευση και στάθμιση των επιμέρους κριτηρίων, όπως οι υπηρεσιακές ανάγκες, η εντοπιότητα και η εν γένει προσωπική, οικογενειακή και υπηρεσιακή κατάσταση του υπαλλήλου, η διαδικασία και κάθε λεπτομέρεια εφαρμογής καθορίζονται με απόφαση του Διοικητή, κατόπιν σύμφωνης γνώμης του Συμβουλίου Διοίκησης, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

7. Η απόσπαση ή μετάταξη υπαλλήλων μεταξύ της Αρχής και του Υπουργείου Οικονομικών ή άλλης Ανεξάρτητης Αρχής ή άλλης δημόσιας υπηρεσίας κάθε μορφής ή Ν.Π.Δ.Δ., καθώς και η απόσπαση σε πολιτικά γραφεία της Κυβέρνησης, τη Βουλή, μέλη του Κοινοβουλίου και τα Κόμματα, διενεργείται μετά από γνώμη των οικείων Υπηρεσιακών Συμβουλίων, με κοινή απόφαση του Διοικητή της Αρχής και των συναρμόδιων Υπουργών, κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης γενικής ή ειδικής διάταξης. Το προσωπικό της Αρχής, που δύναται να είναι αποσπασμένο, σύμφωνα με το προηγούμενο εδάφιο, δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει το πέντε τοις εκατό (5%) του συνόλου των οργανικών θέσεων της Αρχής.

8. Οι αποσπάσεις υπαλλήλων της Αρχής είτε για υπηρεσία τους στη Μόνιμη Ελληνική Αντιπροσωπεία (ΜΕΑ) της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) ή του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ), είτε ως εθνικών εμπειρογνωμόνων σε υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή Διεθνών Οργανισμών, διενεργούνται με κοινή απόφαση του Διοικητή και του Υπουργού Οικονομικών ή του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, κατά τις κείμενες διατάξεις.

9. Από την έναρξη λειτουργίας της Αρχής δεν εφαρμόζονται για το προσωπικό της τα προεδρικά διατάγματα 329/1995 (Α΄ 177), 344/1995 (Α΄ 183) και 216/1998 (Α΄ 172 και Α΄222).

Άρθρο 26
Ρυθμίσεις θεμάτων επιλογής και αξιολόγησης προϊσταμένων της Αρχής

1. Οι προϊστάμενοι οργανικών μονάδων επιπέδου Γενικής Διεύθυνσης, Διεύθυνσης, Υποδιεύθυνσης και Τμήματος της Αρχής, καθώς και οι υπεύθυνοι των Αυτοτελών Γραφείων αυτής, επιλέγονται σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του άρθρου 84 του Υπαλληλικού Κώδικα, όπως ισχύει, κατά το μέρος που δεν ρυθμίζεται διαφορετικά στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, με τα τυπικά προσόντα που προβλέπονται στον Οργανισμό της Αρχής, όπως εκάστοτε ισχύει, καθώς και με τα κριτήρια επιλογής προϊσταμένων του άρθρου 85 του Υπαλληλικού Κώδικα, όπως ισχύει, κατά το μέρος που δεν ρυθμίζεται διαφορετικά στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, και κατά παρέκκλιση της διαδικασίας που προβλέπεται στον Υπαλληλικό Κώδικα. Με απόφαση του Διοικητή που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζεται η διαδικασία επιλογής προϊσταμένων και (υπευθύνων) Αυτοτελών Γραφείων, τα αρμόδια συμβούλια αξιολόγησης των υποψηφιοτήτων, τα κριτήρια αξιολόγησής τους, τα ειδικότερα θέματα που διέπουν τη διαδικασία, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

2. α) Ως προϊστάμενοι Γενικής Διεύθυνσης επιλέγονται υπάλληλοι, εφόσον:

αα) έχουν ασκήσει καθήκοντα προϊσταμένου Γενικής Διεύθυνσης επί ένα (1) έτος τουλάχιστον ή

ββ) έχουν ασκήσει καθήκοντα προϊσταμένου Διεύθυνσης για δύο (2) τουλάχιστον έτη ή

γγ) είναι κάτοχοι αναγνωρισμένου συναφούς διδακτορικού διπλώματος ή απόφοιτοι της Εθνικής Σχολής Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης (Ε.Σ.Δ.Δ.Α) ή κάτοχοι αναγνωρισμένου συναφούς μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών, κατέχουν βαθμό Α΄ με πλεονάζοντα χρόνο τουλάχιστον πέντε (5) έτη στο βαθμό αυτόν, ή

δδ) κατέχουν το βαθμό Α΄ με πλεονάζοντα χρόνο τουλάχιστον επτά (7) έτη στο βαθμό αυτόν.

β) Ως προϊστάμενοι Διεύθυνσης ή αντίστοιχου ή ενδιάμεσου (μεταξύ Διευθύνσεως και Τμήματος) επιπέδου οργανικής μονάδας επιλέγονται υπάλληλοι, εφόσον:

αα) έχουν ασκήσει καθήκοντα προϊσταμένου Διεύθυνσης επί ένα (1) έτος τουλάχιστον ή

ββ) είναι κάτοχοι αναγνωρισμένου συναφούς διδακτορικού διπλώματος ή απόφοιτοι της Εθνικής Σχολής Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης (Ε.Σ.Δ.Δ.Α) ή κάτοχοι αναγνωρισμένου συναφούς μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών και κατέχουν το βαθμό Α΄ ή

γγ) κατέχουν το βαθμό Α΄ και έχουν ασκήσει συνολικά τουλάχιστον για ένα (1) έτος καθήκοντα προϊσταμένου Τμήματος ή

δδ) κατέχουν τον βαθμό Α΄ με πλεονάζοντα χρόνο τουλάχιστον τέσσερα (4) έτη στο βαθμό αυτόν.

γ) Ως προϊστάμενοι Τμήματος ή αντίστοιχου επιπέδου οργανικής μονάδας επιλέγονται υπάλληλοι, εφόσον:

αα) έχουν ασκήσει για τουλάχιστον ένα (1) έτος καθήκοντα προϊσταμένου Τμήματος ή

ββ) είναι κάτοχοι αναγνωρισμένου συναφούς διδακτορικού διπλώματος ή απόφοιτοι της Εθνικής Σχολής Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης (Ε.Σ.Δ.Δ.Α.) ή κάτοχοι αναγνωρισμένου συναφούς μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών, και κατέχουν το βαθμό Β΄ με πλεονάζοντα χρόνο τουλάχιστον τέσσερα (4) έτη στο βαθμό αυτόν ή

γγ) κατέχουν το βαθμό Α΄.

3. Για την επιλογή προϊσταμένων λαμβάνονται υπόψη τέσσερις (4) ομάδες κριτηρίων:

α) Μοριοδότηση βάσει τυπικών, εκπαιδευτικών προσόντων και προσόντων επαγγελματικής κατάρτισης,

β) μοριοδότηση βάσει εργασιακής εμπειρίας και άσκησης καθηκόντων ευθύνης,

γ) μοριοδότηση βάσει αξιολόγησης και

δ) μοριοδότηση βάσει συνέντευξης.

4. Για την τελική μοριοδότηση ο συνολικός αριθμός των μορίων κάθε κατηγορίας πολλαπλασιάζεται με τον εξής συντελεστή, ανά θέση ευθύνης:

Α) Για τη θέση προϊσταμένου Τμήματος με συντελεστή βαρύτητας:

45% για την ομάδα κριτηρίων (α),

10% για την ομάδα κριτηρίων (β),

20% για την ομάδα κριτηρίων (γ) και

25% για την ομάδα κριτηρίων (δ).

Β) Για τη θέση προϊσταμένου Διεύθυνσης με συντελεστή βαρύτητας:

40% για την ομάδα κριτηρίων (α),

10% για την ομάδα κριτηρίων (β),

20% για την ομάδα κριτηρίων (γ) και

30% για την ομάδα κριτηρίων (δ).

Γ) Για τη θέση προϊσταμένου Γενικής Διεύθυνσης με συντελεστή βαρύτητας:

35% για την ομάδα κριτηρίων (α),

10% για την ομάδα κριτηρίων (β),

20% για την ομάδα κριτηρίων (γ) και

35% για την ομάδα κριτηρίων (δ).

Άρθρο 27
Τοποθέτηση - Θητεία - Λήξη θητείας Προϊσταμένων

1. Οι προϊστάμενοι οργανικών μονάδων επιπέδου Γενικής Διεύθυνσης, Διεύθυνσης, Υποδιεύθυνσης και Τμήματος των υπηρεσιών της Αρχής, καθώς και οι υπεύθυνοι Αυτοτελών Γραφείων όλων των υπηρεσιών αυτής, επιλέγονται και τοποθετούνται με απόφαση του Διοικητή της Αρχής, σε αντίστοιχες θέσεις, για θητεία ενός έτους που μπορεί να ανανεώνεται έως και δύο (2) φορές, μέχρι τη συμπλήρωση πλήρους θητείας τριών (3) ετών ή να διακόπτεται πριν τη λήξη της, με όμοια απόφαση και κύριο κριτήριο την επίτευξη των τεθέντων ποιοτικών και ποσοτικών στόχων.

Στους ανωτέρω προϊσταμένους και υπευθύνους παρέχεται το δικαίωμα, μετά τη συμπλήρωση της πλήρους θητείας τριών (3) ετών από την επιλογή και την τοποθέτησή τους, να υποβάλουν αίτηση υποψηφιότητας για την ίδια θέση ευθύνης και για μία (1) ακόμη πλήρη θητεία. Εφόσον επιλεχθούν και τοποθετηθούν στην ίδια θέση ευθύνης για δεύτερη συνεχόμενη θητεία, δεν έχουν δικαίωμα υποβολής νέας αίτησης υποψηφιότητας για τη θέση αυτή, παρά μόνο μετά την παρέλευση τριών (3) ετών από τη λήξη της δεύτερης πλήρους θητείας τους.

2. Με τον Οργανισμό της Αρχής καθορίζονται οι θέσεις προϊσταμένων οργανικών μονάδων και υπεύθυνων αυτοτελών γραφείων της Αρχής, για τις οποίες δεν υπάρχει δικαίωμα επανυποβολής αίτησης υποψηφιότητας για την ίδια θέση, στην οποία έχουν ασκήσει καθήκοντα για μία πλήρη θητεία, για δεύτερη συνεχόμενη θητεία. Οι θέσεις αυτές καθορίζονται με κύριο κριτήριο τη βαρύτητα της θέσης στην επίτευξη των στόχων ελέγχου και βεβαίωσης και αναγκαστικής είσπραξης των εσόδων του Κράτους, καθώς και στην καταπολέμηση του λαθρεμπορίου.

3. Ο Διοικητής δύναται να αποφασίζει την πρόωρη λήξη της θητείας των προϊσταμένων, είτε λόγω μη εκπλήρωσης των τεθέντων ποιοτικών και ποσοτικών στόχων των οργανικών μονάδων στις οποίες προΐστανται, στο πλαίσιο της ετήσιας αξιολόγησης, είτε για σοβαρό λόγο αναγόμενο στην πλημμελή άσκηση των υπηρεσιακών τους καθηκόντων, είτε κατόπιν απαλλαγής των προϊσταμένων από τα καθήκοντά τους για προσωπικούς λόγους.

4. Με απόφαση του Διοικητή, ο προϊστάμενος παύεται υποχρεωτικά πριν από τη λήξη της θητείας του, αν συντρέξουν οι ακόλουθες προϋποθέσεις: α) αν καταδικασθεί τελεσιδίκως για τα αναφερόμενα αδικήματα στην περίπτωση Α΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 8 του Υπαλληλικού Κώδικα, β) αν στερηθεί λόγω καταδίκης τα πολιτικά του δικαιώματα και για όσο χρόνο διαρκεί η στέρηση αυτή, γ) αν υποβληθεί σε στερητική δικαστική συμπαράσταση (πλήρη ή μερική) ή το δικαστήριο έχει αποφασίσει συνδυασμό των δύο προηγούμενων ρυθμίσεων, δ) αν τεθεί σε διαθεσιμότητα ή αργία ή του επιβληθεί τελεσίδικα οποιαδήποτε πειθαρχική ποινή ανώτερη του προστίμου αποδοχών τεσσάρων (4) μηνών για οποιοδήποτε πειθαρχικό παράπτωμα μέχρι τη διαγραφή της ποινής κατά το άρθρο 145 του Κώδικα Κατάστασης Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ. (ν. 3528/2007).

5. Οι προϊστάμενοι έχουν δικαίωμα κατά τη διάρκεια της θητείας τους να υποβάλουν αίτηση υποψηφιότητας επιλογής σε κενή θέση ευθύνης ανώτερου επιπέδου ή να αιτηθούν να μετακινηθούν και να τοποθετηθούν σε θέση ευθύνης ίδιου επιπέδου για το υπόλοιπο της θητείας τους, εφόσον οι υπηρεσιακές ανάγκες το επιτρέπουν. Ο Διοικητής, δύναται να μετακινεί τους προϊσταμένους σε άλλη θέση ευθύνης του ιδίου επιπέδου, χωρίς σχετική αίτησή τους, όταν επείγουσες και εξαιρετικές περιστάσεις το επιβάλουν.

6. Με απόφαση του Διοικητή, κατόπιν σύμφωνης γνώμης του Συμβουλίου Διοίκησης, δύναται να εξειδικεύεται η πολιτική της Αρχής σε ό,τι αφορά στην περιοδική εναλλαγή των προϊσταμένων, τη δυνατότητα ανανέωσης της θητείας στην ίδια θέση ευθύνης και κάθε συναφές θέμα, λαμβανομένης υπόψη της ιδιαιτερότητας των θέσεων και των ειδικότερων συνθηκών.

Άρθρο 28
Συστήματα υπηρεσιακής εξέλιξης

1. Με αποφάσεις του Διοικητή, που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ύστερα από σύμφωνη γνώμη του Συμβουλίου Διοίκησης και γνώμη του Υπουργείου Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης, που διατυπώνεται εντός ενός (1) μηνός, η Αρχή δύναται να αναπτύσσει και εφαρμόζει μεθοδολογίες και ειδικότερα συστήματα ποιοτικής και ποσοτικής αξιολόγησης του προσωπικού της στη βάση των περιγραμ-

μάτων θέσεων εργασίας και των τεθέντων ποιοτικών και ποσοτικών στόχων και να καθορίζει τον τρόπο, τη διαδικασία και τα όργανα ελέγχου της επίτευξης των στόχων, τα κριτήρια αξιολόγησης των υπαλλήλων της Αρχής, τον τρόπο, τη διαδικασία, τα όργανα αξιολόγησης αυτών και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια εφαρμογής του συνόλου της διαδικασίας.

2. Με αποφάσεις του Διοικητή, που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ύστερα από σύμφωνη γνώμη του Συμβουλίου Διοίκησης και γνώμη του Υπουργείου Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης, που διατυπώνεται εντός ενός (1) μηνός, η Αρχή δύναται να αναπτύσσει και να εφαρμόζει μεθοδολογίες και ειδικότερα συστήματα προαγωγών και βαθμολογικής και υπηρεσιακής εξέλιξης του προσωπικού των υπηρεσιών της, κατά παρέκκλιση των κριτηρίων και της διαδικασίας που προβλέπονται στις διατάξεις του Υπαλληλικού Κώδικα και κάθε άλλης διάταξης.

Μέχρι την έκδοση των σχετικών αποφάσεων του παρόντος άρθρου, εφαρμόζονται για το προσωπικό της Αρχής οι κείμενες γενικές και ειδικές διατάξεις, καθώς και οι σχετικές αποφάσεις του Γενικού Γραμματέα Δημοσίων Εσόδων.

Άρθρο 29
Μισθολογικό καθεστώς και επιπλέον ανταμοιβή

1. Με απόφαση του Διοικητή της Αρχής, κατόπιν σύμφωνης γνώμης του Συμβουλίου Διοίκησης δύναται να καθορίζεται, εντός των ορίων του προϋπολογισμού της Αρχής και του εκάστοτε ΜΠΔΣ, ειδικό μισθολογικό καθεστώς του προσωπικού της Αρχής, στη βάση των περιγραμμάτων θέσεων εργασίας.

2. Ο Διοικητής, με απόφασή του, ύστερα από σύμφωνη γνώμη του Συμβουλίου Διοίκησης, δύναται να αναπτύσσει και εφαρμόζει μεθοδολογίες και ειδικότερο σύστημα επιπλέον ανταμοιβής (bonus) του προσωπικού της Αρχής, στο πλαίσιο της αξιολόγησής του, λαμβάνοντας υπόψη τη βαρύτητα της θέσης και το βαθμό ευθύνης τους και εφόσον ο βαθμός επίτευξης των τεθέντων στόχων της Αρχής υπερβαίνει το 100%.

Άρθρο 30
Υπηρεσιακά Συμβούλια, Ειδικές Επιτροπές Αξιολόγησης και λοιπά συλλογικά όργανα

1. Τα Α΄, Β΄ και Γ΄ Υπηρεσιακά Συμβούλια, που έχουν συσταθεί, συγκροτηθεί και λειτουργούν στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, αποτελούν τα Α΄, Β΄ και Γ΄ Υπηρεσιακά Συμβούλια της Αρχής.

2. Οι Ειδικές Επιτροπές Αξιολόγησης που έχουν συσταθεί, συγκροτηθεί και λειτουργούν στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων αποτελούν Ειδικές Επιτροπές Αξιολόγησης της Αρχής και συγκροτούνται σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις του Υπαλληλικού Κώδικα, περί των Ειδικών Επιτροπών Αξιολόγησης των Υπουργείων και Ν.Π.Δ.Δ..

3. Όπου για τη συμμετοχή προέδρων, συντονιστών, μελών, εισηγητών ή γραμματέων σε συλλογικό όργανο, που μεταφέρθηκε στην Αρχή από τη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων, απαιτείται ως τυπική προϋπόθεση η κατοχή Α΄ ή Β΄ βαθμού, από την ημερομηνία ισχύος του παρόντος, απαιτείται η κατοχή τουλάχιστον Γ΄ ή Δ΄, αντίστοιχα, βαθμού.

Άρθρο 31
Πειθαρχικά Συμβούλια

1. α) Με απόφαση του Διοικητή της Αρχής, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, συνιστάται και συγκροτείται το Πειθαρχικό Συμβούλιο της Αρχής, σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις του Υπαλληλικού Κώδικα, περί των Πειθαρχικών Συμβουλίων των Υπουργείων και των Ν.Π.Δ.Δ., με αποκλειστική αρμοδιότητα την άσκηση της πειθαρχικής εξουσίας σε πρώτο βαθμό στους υπαλλήλους της Αρχής, πλην των ανώτατων υπαλλήλων της Αρχής για τους οποίους, το αρμόδιο πειθαρχικό όργανο σε πρώτο και τελευταίο βαθμό είναι το Δευτεροβάθμιο Πειθαρχικό Συμβούλιο του άρθρου 146Α του ν. 3528/2007 (Α΄26). Με όμοια απόφαση καθορίζονται τα ειδικότερα θέματα λειτουργίας αυτού, σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις.

Ο Πρόεδρος, τα μέλη, τακτικά και αναπληρωματικά και ο γραμματέας του Πειθαρχικού Συμβουλίου ορίζονται και αντικαθιστώνται με απόφαση του Διοικητή της Αρχής.

β) Αρμόδιο πειθαρχικό όργανο για να κρίνει σε δεύτερο βαθμό το προσωπικό της Αρχής που υπάγεται στην αρμοδιότητα του Πειθαρχικού Συμβουλίου αυτής και σε πρώτο και δεύτερο βαθμό τους ανώτατους υπαλλήλους της Αρχής, καθώς και σε κάθε περίπτωση που προβλέπεται από τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις είναι το Δευτεροβάθμιο Πειθαρχικό Συμβούλιο του άρθρου 146Α του ν. 3528/2007, όπως εκάστοτε ισχύει.

Σε περίπτωση που κρίνονται υπάλληλοι της Αρχής, στο ως άνω Πειθαρχικό Συμβούλιο συμμετέχει αντί του μέλους που προβλέπεται στην περίπτωση δ΄ της παρ. 1 του άρθρου 146 Α, ο προϊστάμενος της Γενικής Διεύθυνσης της Αρχής που είναι αρμόδια για τα θέματα του προσωπικού αυτής, ο οποίος ορίζεται, με αναπληρωτή του άλλον προϊστάμενο Γενικής Διεύθυνσης της Αρχής ή Διεύθυνσης αυτής, με απόφαση του Διοικητή της Αρχής, πριν από την έναρξη λειτουργίας του Συμβουλίου.

2. α) Για κάθε παράβαση των υποχρεώσεων του Προέδρου και των μελών του Συμβουλίου Διοίκησης, του Διοικητή και του Εμπειρογνώμονα που απορρέουν από τον παρόντα νόμο, τις πράξεις που εκδίδονται κατ’ εξουσιοδότηση αυτού και λοιπές, γενικές και ειδικές κείμενες διατάξεις, τα ως άνω όργανα της Αρχής υπέχουν πειθαρχική ευθύνη.

β) Συνιστάται στην Αρχή Ειδικό Πειθαρχικό Συμβούλιο, το οποίο είναι αρμόδιο για την άσκηση πειθαρχικής εξουσίας στον Πρόεδρο και στα μέλη του Συμβουλίου Διοίκησης, καθώς και στο Διοικητή και στον Εμπειρογνώμονα. Το εν λόγω Συμβούλιο αποφασίζει σε πρώτο και τελευταίο βαθμό και συγκροτείται από έναν Σύμβουλο Επικρατείας, έναν Αρεοπαγίτη και έναν Νομικό Σύμβουλο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους. Καθήκοντα Προέδρου ασκεί ο αρχαιότερος των δικαστικών λειτουργών. Γραμματέας του Συμβουλίου ορίζεται με απόφαση

του Διοικητή, υπάλληλος της Αρχής. Ο Πρόεδρος, τα μέλη και ο γραμματέας του Συμβουλίου ορίζονται με ισάριθμους αναπληρωτές.

Ειδικά, τα μέλη του Συμβουλίου που είναι δικαστικοί λειτουργοί, υποδεικνύονται με απόφαση του Ανώτατου Δικαστικού Συμβουλίου και ο Νομικός Σύμβουλος από τον Πρόεδρο του Ν.Σ.Κ..

γ) Ο Πρόεδρος και τα μέλη του Ειδικού Πειθαρχικού Συμβουλίου ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, η οποία εκδίδεται μέσα σε εξήντα (60) ημέρες από την έναρξη ισχύος του παρόντος.

δ) Η αμοιβή του Προέδρου, των μελών και του γραμματέα καθορίζεται σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις.

ε) Σε περίπτωση που ο Πρόεδρος και τα μέλη του Συμβουλίου Διοίκησης είναι δικαστικοί λειτουργοί, η υπόθεση εκδικάζεται από τα όργανα που προβλέπονται στο Σύνταγμα και στον Κώδικα Δικαστικών λειτουργών.

στ) Την πειθαρχική διαδικασία ενώπιον του Ειδικού Πειθαρχικού Συμβουλίου κινεί ο Υπουργός Οικονομικών. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις των άρθρων 106 επ. του ν. 3528/2007 όπως ισχύει, επιφυλασσομένων των σχετικών διατάξεων του παρόντος και της ειδικής σχετικής νομοθεσίας.

ζ) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης και Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, καθορίζεται ο ειδικότερος τρόπος λειτουργίας του Ειδικού αυτού Πειθαρχικού Συμβουλίου, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ΄
ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 32
Απόρρητο - εχεμύθεια

Το Συμβούλιο Διοίκησης, ο Διοικητής, ο Εμπειρογνώμονας και το προσωπικό της Αρχής, ανεξάρτητα από τη σχέση εργασίας που έχει με την Αρχή, καταλαμβάνονται από τις διατάξεις περί φορολογικού απορρήτου όπως ισχύουν.

Το φορολογικό απόρρητο καταλαμβάνει και οποιοδήποτε τρίτο πρόσωπο, για τα ζητήματα που τίθενται σε γνώση του από τη διοίκηση ή το προσωπικό της Αρχής.

Άρθρο 33
Ευθύνη

1. Ο Διοικητής, ο Πρόεδρος, τα μέλη του Συμβουλίου Διοίκησης, ο Εμπειρογνώμονας και οι υπάλληλοι της Αρχής, που παραβαίνουν εκ δόλου τα καθήκοντά και τις υποχρεώσεις, που καθορίζονται από τον παρόντα νόμο και λοιπές, γενικές και ειδικές κείμενες διατάξεις, υπέχουν, ανεξάρτητα από την ποινική, και πειθαρχική ευθύνη. Ειδικά για τους υπαλλήλους της Αρχής για υπαίτια πράξη ή παράλειψή τους εφαρμόζονται οι διατάξεις των άρθρων 103 επ. του ν. 3528/2007, όπως ισχύει.

2. Την πειθαρχική δίωξη ασκεί:

α) για τον Διοικητή, ο Υπουργός Οικονομικών,

β) για τον Πρόεδρο του Συμβουλίου Διοίκησης, ο Υπουργός Οικονομικών,

γ) για τα μέλη του Συμβουλίου Διοίκησης και τον Εμπειρογνώμονα, ο Υπουργός Οικονομικών,

δ) Για τους Προϊσταμένους οργανικών μονάδων κάθε επιπέδου και τους υπαλλήλους της Αρχής εφαρμόζονται αναλόγως οι σχετικές διατάξεις του ν. 3528/2007, όπως ισχύει, σε συνδυασμό με τις διατάξεις της περίπτωσης στ΄ της παρ. 2 του άρθρου 14 του παρόντος.

3. Σε περίπτωση υπαλλήλων άλλων Υπουργείων ή Φορέων, αποσπασμένων στην Αρχή, η πειθαρχική δίωξη ασκείται με βάση τη διάταξη του άρθρου 118 παρ. 3 του ν. 3528/2007.

4. Οι διατάξεις των περιπτώσεων ε΄και η΄ της παραγράφου 2 του άρθρου 61 του ν. 4342/2015 (Α΄ 143) εφαρμόζονται αναλόγως για τα μέλη του Συμβουλίου Διοίκησης και τον Εμπειρογνώμονα.

Άρθρο 34
Υποχρέωση υποβολής δήλωσης περιουσιακής κατάστασης

Ο Διοικητής, ο Πρόεδρος και τα μέλη του Συμβουλίου Διοίκησης, καθώς και ο Εμπειρογνώμονας, εφόσον είναι φορολογικός κάτοικος Ελλάδος, υποχρεούνται σε δήλωση και έλεγχο της περιουσιακής τους κατάστασης σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3213/2003 (Α΄ 309), όπως εκάστοτε ισχύει, τόσο κατά τη διάρκεια της θητείας τους όσο και για δύο (2) έτη μετά από τη λήξη της θητείας τους και υπόκεινται σε κατά προτεραιότητα έλεγχο από τη Γ΄ Μονάδα Ελέγχου των Δηλώσεων Περιουσιακής Κατάστασης της Αρχής Καταπολέμησης της Νομιμοποίησης Εσόδων από Εγκληματικές Δραστηριότητες και της Χρηματοδότησης της Τρομοκρατίας και Ελέγχου των Δηλώσεων Περιουσιακής Κατάστασης.

Άρθρο 35
Σύγκρουση συμφερόντων

1. Ο Διοικητής, ο Πρόεδρος, τα μέλη του Συμβουλίου Διοίκησης και ο Εμπειρογνώμονας πρέπει να παρέχουν εγγυήσεις αμερόληπτης κρίσης κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων τους. Ιδιαίτερα οφείλουν να απέχουν από κάθε ενέργεια ή διαδικασία που συνιστά συμμετοχή σε λήψη απόφασης ή διατύπωση γνώμης ή πρότασης εφόσον: α) η ικανοποίηση προσωπικού συμφέροντός τους συνδέεται με την έκβαση της υπόθεσης, ή β) είναι σύζυγοι ή συγγενείς εξ αίματος ή εξ αγχιστείας, κατ’ ευθεία μεν γραμμή απεριορίστως, εκ πλαγίου δε έως και τετάρτου βαθμού, με κάποιον από τους ενδιαφερομένους, ή γ) έχουν ιδιαίτερο δεσμό ή ιδιάζουσα σχέση ή εχθρότητα με τους ενδιαφερομένους.

2. Τα ανωτέρω πρόσωπα οφείλουν να υπογράψουν σύμφωνο εμπιστευτικότητας και δήλωση για τη μη ύπαρξη σύγκρουσης συμφερόντων προτού αναλάβουν τα καθήκοντά τους.

3. Όταν οποιοδήποτε θέμα που άπτεται των ιδιωτικών ή προσωπικών συμφερόντων του Διοικητή, του Προέδρου ή άλλου μέλους του Συμβουλίου Διοίκησης ή του Εμπειρογνώμονα τεθεί ενώπιον του Συμβουλίου Διοίκησης, το μέλος αυτό υποχρεούται να προβεί σε δήλωση σχετικά με το λόγο που επιβάλλει την αποχή του κατά την έναρξη της συζήτησης, να μη συμμετάσχει στη συ-

ζήτηση και στη σχετική απόφαση και δεν προσμετράται για τον υπολογισμό απαρτίας. Σε περίπτωση κωλύματος συμμετοχής περισσότερων του ενός μελών λόγω σύγκρουσης συμφερόντων, το Συμβούλιο Διοίκησης βρίσκεται σε απαρτία και αποφασίζει νόμιμα με τα λοιπά, μη κωλυόμενα, μέλη. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 7 του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας (ν. 2690/1999, Α΄ 45).

4. Με τον Κανονισμό Λειτουργίας της Αρχής καθορίζονται ειδικότερες λεπτομέρειες σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος άρθρου για τη σύγκρουση συμφερόντων του Διοικητή, του Προέδρου, των μελών του Συμβουλίου Διοίκησης, του Εμπειρογνώμονα. Η παράβαση των διατάξεων του παρόντος άρθρου και των σχετικών διατάξεων του Κανονισμού Λειτουργίας της Αρχής συνιστά σοβαρό πειθαρχικό παράπτωμα.

Άρθρο 36
Δικαστική εκπροσώπηση

1. Η Αρχή εκπροσωπείται δικαστικώς και εξωδίκως από τον Διοικητή της και παρίσταται αυτοτελώς, εκπροσωπώντας το Δημόσιο, σε κάθε είδους δίκες που έχουν ως αντικείμενο πράξεις ή παραλείψεις της ή τις έννομες σχέσεις που την αφορούν. Οι επιδόσεις των δικογράφων στις δίκες αυτές γίνονται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις προς τον Διοικητή, αντί του Υπουργού των Οικονομικών. Ειδικώς για την εκπροσώπηση και την επίδοση των δικογράφων σε δίκες που αφορούν σε φορολογικές εν γένει διαφορές και σε διαφορές που αναφύονται κατά είσπραξη των δημοσίων εσόδων, εφαρμόζονται, κατά περίπτωση, οι διατάξεις του άρθρου 25 παρ. 1 περίπτωση α΄, σε συνδυασμό προς το άρθρο 49 (παράγραφοι 2 και 4) και 219 παρ. 2 του Κώδικα Διοικητικής Δικονομίας (ν. 2717/1999, Α΄ 97) και 85 παρ. 1, εδάφιο πρώτο του ν.δ. 356/1974 (Α΄ 90). Η προβλεπομένη στο άρθρο 85 παρ. 1 εδάφιο δεύτερο του ν.δ. 356/1974 κοινοποίηση στον Υπουργό Οικονομικών γίνεται προς τον Διοικητή, στην Κεντρική Υπηρεσία του ΝΣΚ.

2.α) Η εν γένει νομική και δικαστική υποστήριξη των υποθέσεων της Αρχής και το γνωμοδοτικό έργο διεξάγεται από το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους (ΝΣΚ), σύμφωνα με τις διατάξεις του Οργανισμού του (ν. 3086/2002, Α΄ 324). Το Ειδικό Γραφείο Νομικού Συμβούλου Φορολογίας μετονομάζεται σε Ειδικό Νομικό Γραφείο Δημοσίων Εσόδων (ΕΝΓΔΕ), αποτελεί υπηρεσιακή μονάδα του ΝΣΚ, λειτουργεί στην ΑΑΔΕ και διατηρεί τις καθ’ ύλην και κατά τόπο αρμοδιότητές του, στις οποίες προστίθενται και οι αρμοδιότητες που άπτονται των υποθέσεων που αναφύονται από πράξεις ή παραλείψεις της ΑΑΔΕ ή αφορούν σε έννομες σχέσεις της και δεν εμπίπτουν στην κατά τόπο και καθ’ ύλην αρμοδιότητα άλλων οργανικών μονάδων του ΝΣΚ. Για τις υποθέσεις εκτός της καθ΄ ύλην και κατά τόπο αρμοδιότητας του ΕΝΓΔΕ εφαρμόζονται οι διατάξεις του Οργανισμού του ΝΣΚ.

β) Η γραμματεία του Ειδικού Νομικού Γραφείου Δημοσίων Εσόδων στελεχώνεται από υπαλλήλους της Αρχής, με απόφαση απόσπασης του Διοικητή της, η οποία καθορίζει τη χρονική της διάρκεια, καθώς και την παράταση, διακοπή ή ανάκλησή της.

Άρθρο 37
Διαχείριση δεδομένων και συστημάτων

Με την επιφύλαξη των επόμενων παραγράφων, στην Αρχή μεταφέρονται όλες οι αρμοδιότητες και οι πόροι που αφορούν σε δεδομένα και Πληροφοριακά Συστήματα Τεχνολογιών Πληροφορικής και Επικοινωνιών, που προβλέπονται:

α) στην υποπερίπτωση α΄ της περίπτωσης 3 της υποπαραγράφου Ε2 της παρ. Ε΄ του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α΄ 222),

β) στα άρθρα 63, 66 και 67 του π.δ. 111/2014 (Α΄ 178), όπως ισχύουν μέχρι τη θέση σε ισχύ του παρόντος νόμου,

γ) στις αποφάσεις του Γενικού Γραμματέα Δημοσίων Εσόδων, που εκδόθηκαν: αα) κατ’ εξουσιοδότηση του δεύτερου εδαφίου της υποπαραγράφου γ΄ της παρ. 5 του άρθρου 55 του ν. 4002/2011 (Α΄ 180) σε συνδυασμό με τις διατάξεις της υποπαραγράφου δ΄ της παρ. 6 του άρθρου 54 του ν. 4178/2013 (Α΄ 174), της περίπτωσης δ΄ της παρ. 7 του άρθρου 34 του ν. 4141/2013 (Α΄ 81) και ββ) σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 54 του π.δ. 111/2014 (Α΄ 178) και

δ) στην αριθ. Δ6Α 1117082ΕΞ2013 (Β΄ 1779) απόφαση του Υπουργού Οικονομικών «Μεταφορά αρμοδιοτήτων, προσωπικού και διαθέσιμων πόρων οργανικών μονάδων της Γενικής Διεύθυνσης ΚΕ.Π.Υ.Ο. της Γενικής Γραμματείας Πληροφοριακών Συστημάτων (Γ.Γ.Π.Σ.) στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων και καθορισμός οργανικών θέσεων προσωπικού αυτής», όπως ισχύει.

Το λογισμικό εφαρμογών των Πληροφοριακών Συστημάτων και υπηρεσιών Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης που άπτονται των αρμοδιοτήτων της Αρχής σχεδιάζεται και αναπτύσσεται μόνο από την Αρχή και τίθενται σε παραγωγική λειτουργία κατ’ εντολή της.

Η Αρχή έχει την αποκλειστική διαχείριση των δεδομένων και του λογισμικού εφαρμογών των Πληροφοριακών Συστημάτων της και των υπηρεσιών Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησής της. Τα δεδομένα που διαχειρίζεται η Αρχή ανήκουν στο Υπουργείο Οικονομικών. Οι διαδικασίες τήρησης, πρόσβασης, διάθεσης, χορήγησης και δημοσιοποίησης των δεδομένων διέπονται από τις διατάξεις του άρθρου 17 του Κώδικα Φορολογικής Διαδικασίας (ν. 4174/2013, Α΄ 170), του άρθρου 11 του Τελωνειακού Κώδικα (ν. 2960/2001, Α΄ 265), καθώς και από τις διατάξεις περί προστασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.

Η Αρχή έχει την αποκλειστική διαχείριση των δικτυακών τόπων που χρησιμοποιεί για την παροχή ηλεκτρονικών υπηρεσιών, σύμφωνα με τις αρμοδιότητές της. Το λογισμικό εφαρμογών των Πληροφοριακών συστημάτων, οι υπηρεσίες Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και οποιοδήποτε άλλο θέμα αρμοδιότητας της Αρχής που παρέχονται μέσω δικτυακών τόπων της Γενικής Γραμματείας Πληροφοριακών Συστημάτων και Διοικητικής Υποστήριξης (Γ.Γ.Π.Σ. και Δ.Υ.) ή άλλων υπηρεσιών μεταφέρονται σε δικτυακούς τόπους της Αρχής το αργότερο μέχρι τις 31.3.2017.

Οι πληροφορίες και τα δεδομένα, ο πηγαίος και εκτελέσιμος κώδικας του λογισμικού εφαρμογών των

Πληροφοριακών Συστημάτων, των δικτυακών τόπων και των υπηρεσιών Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης της Αρχής, φιλοξενούνται, φυλάσσονται, εγκαθίστανται και λειτουργούν σε υπολογιστικές υποδομές της Γενικής Γραμματείας Πληροφοριακών Συστημάτων και Διοικητικής Υποστήριξης (Γ.Γ.Π.Σ. και Δ.Υ.) του Υπουργείου Οικονομικών, η οποία υποχρεούται να λαμβάνει τα κατάλληλα και αναγκαία μέτρα για: (α) την αδιάλειπτη και αποτελεσματική λειτουργία των υπολογιστικών υποδομών, (β) την αποκλειστικά κατά λόγο αρμοδιότητας προσπέλαση και πρόσβαση σύμφωνα με την άδεια της αρμόδιας υπηρεσίας της Αρχής, (γ) την τήρηση των αντιγράφων ασφαλείας και (δ) την προστασία τους από κάθε παραβίαση, καθώς και από σκόπιμη ή τυχαία απειλή.

Η Γ.Γ.Π.Σ. και Δ.Υ. του Υπουργείου Οικονομικών εγκαθιστά, διαχειρίζεται και παραμετροποιεί τις υπολογιστικές υποδομές τους (κεντρικές - περιφερειακές - δικτυακές) και το συστημικό λογισμικό (λειτουργικό σύστημα - πακέτα λογισμικού υπολογιστικής υποδομής), μεριμνά για την αδειοδότησή του και ευθύνεται έναντι της Αρχής για οποιαδήποτε παραβίαση των υποχρεώσεων αυτών.

Προς το σκοπό καθορισμού της φορολογικής πολιτικής και νομοθεσίας, παρέχεται στην αρμόδια για τη φορολογική πολιτική και νομοθεσία υπηρεσία του Υπουργείου Οικονομικών και σε εξουσιοδοτημένους υπαλλήλους της, απευθείας και απρόσκοπτη πρόσβαση στα συγκεντρωτικά δεδομένα που τηρούνται στο Σύστημα Διοικητικής Πληροφόρησης της Αρχής (Management Information System - MIS). Σε περίπτωση που απαιτούνται περαιτέρω ή διαφορετικά στοιχεία, αυτά χορηγούνται από την Αρχή κατά προτεραιότητα. Η Αρχή παρέχει εξουσιοδοτημένη πρόσβαση και ανάλογη υποστήριξη στη Γ.Γ.Π.Σ. και Δ.Υ. στα δεδομένα του MIS που δεν άπτονται των αρμοδιοτήτων της Αρχής.

Το πλαίσιο και η πολιτική ασφάλειας που εφαρμόζονται σε όλες τις συνεργασίες, διαδικασίες και λειτουργίες της Αρχής καταρτίζονται και επικαιροποιούνται από το Τμήμα Ασφάλειας του Υπουργείου Οικονομικών. Για εξειδικευμένα θέματα αρμοδιότητας της Αρχής το πλαίσιο ασφάλειας και η εφαρμογή του συνδιαμορφώνονται μεταξύ του Τμήματος Ασφάλειας του Υπουργείου Οικονομικών και του Γραφείου Ασφάλειας της Αρχής το αργότερο εντός τριών μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου.

Το Γραφείο Ασφάλειας της Αρχής ερευνά και διαχειρίζεται περιστατικά παραβίασης ή απειλής της ασφάλειας που σχετίζονται με τα δεδομένα και το λογισμικό εφαρμογών, υποχρεούται να ενημερώνει και να ενημερώνεται από το Τμήμα Ασφάλειας του Υπουργείου Οικονομικών, το οποίο συντάσσει την τελική αναφορά περιστατικού ασφάλειας και μεριμνά για την εφαρμογή της πολιτικής ασφάλειας του Υπουργείου Οικονομικών στο πλαίσιο της άσκησης των σχετικών αρμοδιοτήτων της Αρχής.

Το Τμήμα Ασφάλειας του Υπουργείου Οικονομικών ή/και η Γ.Γ.Π.Σ. και Δ.Υ., υποχρεούνται να παρέχουν στις αρμόδιες υπηρεσίες της Αρχής όλες τις σχετικές πληροφορίες και δεδομένα, όπως αρχεία καταγραφής ή προσβάσεων, που προκύπτουν από το συστημικό λογισμικό και απαιτούνται για τη διερεύνηση περιστατικών παραβίασης κανόνων ασφαλείας ή τακτικού ή έκτακτου ελέγχου τήρησης των κανόνων ασφαλείας.

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Η΄
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Άρθρο 38
Προσωπικό της Αρχής

1. Οι υπηρετούντες προϊστάμενοι οργανικών μονάδων επιπέδου Γενικής Διεύθυνσης, καθώς και Διεύθυνσης και Υποδιεύθυνσης των Υπηρεσιών που υπάγονται απευθείας στον Γενικό Γραμματέα Δημοσίων Εσόδων, της Κεντρικής Υπηρεσίας, των Ειδικών Αποκεντρωμένων Υπηρεσιών και των Ειδικών Δ.Ο.Υ., (ΦΑΕ Αθηνών, Δ.Ο.Υ. Κατοίκων Εξωτερικού, Δ.Ο.Υ. Πλοίων, ΦΑΕ Πειραιά, ΦΑΕ Θεσσαλονίκης), καθώς και των Τελωνείων: Α΄ Εισαγωγών-Εξαγωγών Θεσσαλονίκης, Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, Ε΄ Εισαγωγής Πειραιά και ΣΤ΄ Εξαγωγών-Εισαγωγών Πειραιά, συνεχίζουν να ασκούν τα καθήκοντά τους στις αντίστοιχες οργανικές μονάδες της Αρχής για το υπόλοιπο της θητείας τους, εφόσον κριθούν κατάλληλοι μετά από αξιολόγηση πριν την έναρξη λειτουργίας της Αρχής, άλλως μεταφέρονται ως υπάλληλοι. Οι προϊστάμενοι που επιλέγονται και τοποθετούνται εντός του 2016, καθώς και οι προϊστάμενοι που δεν ανήκουν στην κατηγορία του πρώτου εδαφίου, μεταφέρονται αυτοδίκαια στις αντίστοιχες θέσεις της Αρχής για το υπόλοιπο της θητείας τους, χωρίς προηγούμενη αξιολόγηση.

2. Το προσωπικό με σχέση δημοσίου δικαίου, ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου ή ορισμένου χρόνου ή με σχέση έμμισθης εντολής, που υπηρετεί ή κατέχει οργανική θέση κατά την προηγούμενη ημερομηνία της έναρξης λειτουργίας της Αρχής στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων (Γ.Γ.Δ.Ε.), μεταφέρεται αυτοδικαίως με την ίδια σχέση εργασίας στις αντίστοιχες θέσεις της Αρχής, με την επιφύλαξη της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Το προσωπικό με τις ως άνω σχέσεις εργασίας που μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου έχει μετακινηθεί από τις υπηρεσίες της Γ.Γ.Δ.Ε. σε άλλες υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών και αντιστρόφως, καταλαμβάνει οργανικές θέσεις από τις υφιστάμενες κενές οργανικές θέσεις στις υπηρεσίες στις οποίες έχει μετακινηθεί.

3. Η Αρχή υπεισέρχεται σε κάθε στάδιο των εκκρεμών διαδικασιών διορισμών και πάσης φύσεως υπηρεσιακών μεταβολών της Γ.Γ.Δ.Ε. χωρίς να απαιτείται επανάληψή τους, με την επιφύλαξη τυχόν ειδικότερων διατάξεων.

4. Οι αποσπάσεις προσωπικού από και προς τη Γ.Γ.Δ.Ε. διατηρούνται σε ισχύ και μετά την έναρξη λειτουργίας της Αρχής μέχρι τη λήξη τους. Η παράγραφος 7 του άρθρου 25 καταλαμβάνει και τις περιπτώσεις παράτασης των αποσπάσεων.

5. Οι υπάλληλοι που θα αξιολογηθούν ως ακατάλληλοι ή ανεπαρκείς κατά τον πρώτο χρόνο λειτουργίας της Αρχής, μεταφέρονται από αυτήν. Η διαδικασία, ο τρόπος και τα ειδικότερα ζητήματα της μεταφοράς από την Αρχή καθορίζονται με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και του Υπουργού Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης.

6. Από την έναρξη λειτουργίας της Αρχής το προσωπικό κατατάσσεται στα ίδια μισθολογικά κλιμάκια, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, διατηρεί το σύνολο των αποδοχών του, συμπεριλαμβανομένης της προσωπικής διαφοράς, και εξακολουθεί να διέπεται από το ίδιο συνταξιοδοτικό και ασφαλιστικό καθεστώς κύριας, επικουρικής ασφάλισης και πρόνοιας, που είχε ως προσωπικό της Γ.Γ.Δ.Ε. του Υπουργείου Οικονομικών.

7. Από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου, για την επιλογή και τοποθέτηση προϊσταμένων οργανικών μονάδων επιπέδου Γενικής Διεύθυνσης, Διεύθυνσης, Υποδιεύθυνσης και Τμήματος των υπηρεσιών της Γ.Γ.Δ.Ε., καθώς και των υπεύθυνων Αυτοτελών Γραφείων όλων των υπηρεσιών αυτής, εφαρμόζονται αναλογικά οι διατάξεις του άρθρου 26.

Άρθρο 39
Υπηρεσιακά και Πειθαρχικά Συμβούλια και Ειδικές Επιτροπές Αξιολόγησης

1. Τα Υπηρεσιακά Συμβούλια της Γ.Γ.Δ.Ε. λειτουργούν ως Υπηρεσιακά Συμβούλια της Αρχής, εφόσον έχουν συγκροτηθεί μετά την ισχύ του ν. 4369/2016 (Α΄ 33).

Οι εκκρεμείς, κατά το χρόνο έναρξης της λειτουργίας της Αρχής, υποθέσεις των υφιστάμενων Υπηρεσιακών Συμβουλίων της Γ.Γ.Δ.Ε., αποτελούν υποθέσεις των Υπηρεσιακών Συμβουλίων της Αρχής, εάν αφορούν σε προσωπικό αυτής και εξετάζονται από αυτά, διαφορετικά διαβιβάζονται εντός ενός (1) μηνός στο αρμόδιο για τον υπάλληλο Υπηρεσιακό Συμβούλιο.

2. Ως αρμόδια για τα πειθαρχικά θέματα του προσωπικού της Αρχής ορίζονται τα Α΄ και Β΄ κοινά Πειθαρχικά Συμβούλια του Υπουργείου Οικονομικών, κατά λόγο αρμοδιότητας, μέχρι την έναρξη λειτουργίας του Πειθαρχικού Συμβουλίου της Αρχής, το οποίο θα συσταθεί με απόφαση του Διοικητή αυτής, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 31 του παρόντος νόμου.

Οι τυχόν εκκρεμείς υποθέσεις στα υφιστάμενα Πειθαρχικά Συμβούλια του Υπουργείου Οικονομικών που αφορούν σε πειθαρχικά θέματα του προσωπικού της Αρχής, μέχρι την έναρξη λειτουργίας του νέου Πειθαρχικού Συμβουλίου αυτής, διαβιβάζονται σε αυτό, το αργότερο μέσα σε ένα (1) μήνα από την συγκρότησή του και κρίνονται από αυτό.

Οι τυχόν εκκρεμείς υποθέσεις στο Δευτεροβάθμιο Πειθαρχικό Συμβούλιο του άρθρου 146Α του Υπαλληλικού Κώδικα που αφορούν σε πειθαρχικά θέματα προσωπικού της Γ.Γ.Δ.Ε. που υπηρετεί στην Αρχή συνεχίζουν να κρίνονται από αυτό, με τη συγκρότηση που προβλέπεται στο δεύτερο εδάφιο της υποπαραγράφου β΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 31.

3. Οι Ειδικές Επιτροπές Αξιολόγησης της Γ.Γ.Δ.Ε. λειτουργούν ως Ειδικές Επιτροπές Αξιολόγησης της Αρχής, εφόσον έχουν συσταθεί και συγκροτηθεί μετά την ισχύ του ν. 4369/2016 (Α΄ 33).

Οι τυχόν εκκρεμείς, κατά το χρόνο έναρξης της λειτουργίας της Αρχής, υποθέσεις των υφιστάμενων Ειδικών Επιτροπών Αξιολόγησης της Γ.Γ.Δ.Ε., αποτελούν υποθέσεις των Ειδικών Επιτροπών Αξιολόγησης της Αρχής, εάν αφορούν προσωπικό αυτής, διαφορετικά διαβιβάζονται εντός ενός (1) μηνός στην αρμόδια Ειδική Επιτροπή.

Άρθρο 40
Οικονομικά θέματα

1. Μέχρι τη σύσταση και πλήρη λειτουργία της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών (Γ.Δ.Ο.Υ.) της Αρχής και για χρονικό διάστημα όχι μεγαλύτερο των δύο (2) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, οι αρμοδιότητες οικονομικού ενδιαφέροντος που αφορούν την Αρχή και ασκούνται κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος από την Γ.Δ.Ο.Υ. του Υπουργείου Οικονομικών, εξακολουθούν να ασκούνται από αυτήν.

2. Ειδικά, για τον πρώτο προϋπολογισμό της Αρχής το συνολικό ύψος των πιστώσεων της Αρχής που θα περιληφθεί στο σχέδιο Κρατικού Προϋπολογισμού για το έτος 2017, δεν δύναται να είναι κατώτερο του 100% των συνολικών πιστώσεων που προβλέπονται στον τρέχοντα ψηφισθέντα ετήσιο Κρατικό Προϋπολογισμό 2016 για τις υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Εσόδων.

Το συνολικό ύψος των πιστώσεων της Αρχής για τα έτη 2018 - 2019 που θα περιληφθεί στα αντίστοιχα ΜΠΔΣ και σχέδια Κρατικού Προϋπολογισμού, δεν δύναται να είναι κατώτερο του 100% των συνολικών πιστώσεων που θα προβλέπονται στον ψηφισθέντα ετήσιο Κρατικό Προϋπολογισμό έτους 2017 για τις υπηρεσίες της Αρχής, με εξαίρεση την απόδοση οριζόντιων μέτρων.

Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι δεν τίθεται σε κίνδυνο η επίτευξη των στόχων του εκάστοτε ισχύοντος ΜΠΔΣ για τη Γενική Κυβέρνηση και ταυτόχρονα να τηρηθούν τα ανωτέρω, αναζητούνται οι τυχόν αναγκαίες εξισορροπητικές παρεμβάσεις στο σύνολο των προϋπολογισμών και το ΜΠΔΣ της Γενικής Κυβέρνησης.

3. Εκκρεμείς διαδικασίες για τη σύναψη συμβάσεων μίσθωσης που αφορούν σε υπηρεσίες της Γ.Γ.Δ.Ε. ή σε εποπτευόμενους φορείς της, από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, συνεχίζονται και ολοκληρώνονται από την Αρχή, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις περί στέγασης δημοσίων υπηρεσιών.

4. Έργα προμηθειών που αφορούν σε Υπηρεσίες της Γ.Γ.Δ.Ε. ή σε εποπτευόμενους φορείς της και είναι σε εξέλιξη υλοποιούμενα από άλλες Υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών, από την έναρξη ισχύος του παρόντος συνεχίζονται από την Αρχή, η οποία καθίσταται δικαιούχος των έργων. Η Αρχή συνεχίζει και ολοκληρώνει τις διαδικασίες που απαιτούνται για την υλοποίηση των έργων, σύμφωνα με τις ισχύουσες περί προμηθειών διατάξεις.

5. Η διοίκηση και διαχείριση υλικών και άυλων περιουσιακών στοιχείων του Δημοσίου, τα οποία χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο του σκοπού και για την εξυπηρέτηση των αναγκών της Γ.Γ.Δ.Ε. κατά την έναρξη λειτουργίας της Αρχής, αναλαμβάνεται εφεξής από την Αρχή.

Εξαιρούνται από τις διατάξεις του παρόντος περιουσιακά στοιχεία του Δημοσίου που αφορούν σε κεντρικό εξοπλισμό και συστημικό λογισμικό πληροφορικής, καθώς και η διαχείριση του περιφερειακού εξοπλισμού.

6. Οι συμβάσεις μίσθωσης που έχουν συναφθεί για λογαριασμό των υπό στέγαση Υπηρεσιών της Γ.Γ.Δ.Ε. συνεχίζονται για λογαριασμό της Αρχής. Σε περιπτώ-

σεις που οι υπηρεσίες στεγάζονται σε δημόσια ακίνητα παραμένουν και λειτουργούν αυτοδίκαια σε αυτά.

Άρθρο 41
Λοιπές μεταβατικές διατάξεις

1. Γενικές και ειδικές διατάξεις που ισχύουν για την Ειδική Γραμματεία Σ.Δ.Ο.Ε., τις υπηρεσίες και το προσωπικό αυτής, ισχύουν και για τις υπηρεσίες και το προσωπικό της Αρχής, που ασκούν τις αρμοδιότητες της Γ.Γ.Δ.Ε. που μεταφέρθηκαν από το Σ.Δ.Ο.Ε., σύμφωνα με τις διατάξεις των υποπεριπτώσεων β΄ και γ΄ της περίπτωσης 3 της Υποπαραγράφου Ε.2 της παρ. Ε΄ του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α΄ 222) και της περίπτωσης 1 της Υποπαραγράφου Δ7 της παρ. Δ΄ του άρθρου 2 του ν. 4336/2015 (Α΄94).

2. Από την έναρξη λειτουργίας της Αρχής:

α) Οι οργανικές μονάδες Κεντρικές, Ειδικές Αποκεντρωμένες και Περιφερειακές, που υπάγονται στην Γ.Γ.Δ.Ε., όπως καθορίζονται στις διατάξεις του π.δ. 111/2014 (Α΄ 178 και 25) και τα συλλογικά όργανα της Γ.Γ.Δ.Ε. μεταφέρονται στην Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων και αποτελούν στο σύνολό τους υπηρεσίες και συλλογικά όργανα της Αρχής.

β) Όπου στις κείμενες διατάξεις αναφέρεται:

αα) ο όρος «Φορολογική Διοίκηση» ή «Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων» και οι υπηρεσίες αυτής νοούνται η Αρχή και οι υπηρεσίες αυτής και

ββ) «Γενικός Γραμματέας Δημοσίων Εσόδων» ή «Γενικός Γραμματέας της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Εσόδων» νοούνται ο «Διοικητής» ή το «Συμβούλιο Διοίκησης» της Αρχής, κατά λόγο αρμοδιότητας. Σε περίπτωση αμφιβολίας, νοείται ο Διοικητής.

3. α) Οι αρμοδιότητες που έχουν περιέλθει ή θα περιέλθουν, μέχρι την έναρξη λειτουργίας της Αρχής, με διατάξεις νόμων ή με αποφάσεις του Υπουργού Οικονομικών ή του καθ` ύλην αρμόδιου Αναπληρωτή Υπουργού ή του Υφυπουργού Οικονομικών στον Γενικό Γραμματέα της Γ.Γ.Δ.Ε., ισχύουν για τον Διοικητή της Αρχής, εκτός αν ρυθμίζεται διαφορετικά με τον παρόντα νόμο.

β) Όλες οι πράξεις του Γενικού Γραμματέα της Γ.Γ.Δ.Ε., με τις οποίες μεταβιβάσθηκαν αρμοδιότητες ή ανατέθηκαν καθήκοντα ή παρασχέθηκε η εξουσιοδότηση υπογραφής «Με Εντολή Γενικού Γραμματέα Δημοσίων Εσόδων» σε όργανα της Γ.Γ.Δ.Ε. και ισχύουν, κατά την ημερομηνία έναρξης λειτουργίας της Αρχής, εξακολουθούν να ισχύουν ως αντίστοιχες πράξεις του Διοικητή ή «Με Εντολή Διοικητή» για τα αντίστοιχα όργανα της Αρχής μέχρι την ανάκληση ή την τροποποίησή τους, εκτός και αν ρυθμίζεται διαφορετικά με τον παρόντα νόμο ή αντίκεινται στις διατάξεις αυτού.

γ) Όλες οι κανονιστικές αποφάσεις και οι λοιπές πράξεις του Γενικού Γραμματέα της Γ.Γ.Δ.Ε. και των λοιπών οργάνων αυτής, που βρίσκονται σε ισχύ, κατά την έναρξη λειτουργίας της Αρχής εξακολουθούν να ισχύουν μέχρι την έκδοση από τον Διοικητή ή από τα λοιπά αρμόδια όργανα της Αρχής, των αντίστοιχων κανονιστικών αποφάσεων ή λοιπών πράξεων, που θα εκδοθούν κατ’ εξουσιοδότηση των διατάξεων του παρόντος νόμου.

δ) Γενικές και ειδικές διατάξεις που ισχύουν για την Γ.Γ.Δ.Ε., τις υπηρεσίες και το προσωπικό αυτής, ισχύουν και για τις υπηρεσίες και το προσωπικό της Αρχής, ανάλογα.

4. Η Αρχή υπεισέρχεται αυτοδικαίως και χωρίς καμία άλλη διατύπωση στα δικαιώματα, στις απαιτήσεις, στις υποχρεώσεις και στις πάσης φύσεως έννομες σχέσεις και στις εκκρεμείς δικαστικές υποθέσεις της καταργούμενης Γ.Γ.Δ.Ε. και συνεχίζει τις εκκρεμείς δίκες, χωρίς να επέρχεται βίαιη διακοπή τους και χωρίς να απαιτείται οποιαδήποτε άλλη ενέργεια για τη συνέχισή τους.

5. α) Τα φυσικά αρχεία των Υπηρεσιών της Γ.Γ.Δ.Ε., καθώς και τα φυσικά αρχεία των υποθέσεων που εκκρεμούν στα δικαστήρια μεταφέρονται αυτοδικαίως στην Αρχή.

β) Τα ηλεκτρονικά αρχεία σε μεταφερόμενα μέσα αποθήκευσης των Υπηρεσιών της Γ.Γ.Δ.Ε., καθώς και των υποθέσεων που εκκρεμούν στα δικαστήρια παραχωρούνται προς διαχείριση στην Αρχή από το Υπουργείο Οικονομικών.

6. Ο διορισμός των μελών του πρώτου Συμβουλίου Διοίκησης της Αρχής θα πραγματοποιηθεί τρείς μήνες πριν από την έναρξη λειτουργίας αυτής.

Το Συμβούλιο Διοίκησης κατά το διάστημα αυτό θα παρέχει την απαραίτητη συνδρομή για την προετοιμασία του Οργανισμού και των Εσωτερικών Κανονισμών της Αρχής, οι οποίοι θα εκδοθούν αμέσως μετά από την έναρξη λειτουργίας της Αρχής.

7. Κατά την πρώτη συνεδρίαση του Συμβουλίου Διοίκησης, μετά από την έναρξη λειτουργίας της Αρχής, αυτό υποχρεούται να εγκρίνει τον Οργανισμό αυτής, ο οποίος εκδίδεται με απόφαση του Διοικητή της. Μέχρι την ημερομηνία έναρξης ισχύος του Οργανισμού της Αρχής ισχύουν οι διατάξεις του π.δ. 111/2014, που αφορούν στη Γ.Γ.Δ.Ε., οι οποίες καταργούνται από την ημερομηνία αυτή. Τα άρθρα του π.δ. 284/1988 (Α΄ 128), που αφορούν σε συλλογικά όργανα της Γ.Γ.Δ.Ε. και βρίσκονται σε ισχύ κατά την προηγούμενη ημερομηνία της έναρξης λειτουργίας της Αρχής ισχύουν και για αυτήν.

8. Οι διατάξεις του άρθρου 34 του ν. 1914/1990 (Α΄ 178), όπως αποσαφηνίστηκαν με τις διατάξεις του άρθρου 13 του ν. 2346/1995 (Α΄ 220), καθώς και οι διατάξεις της παρ. 22 του άρθρου 5 του ν. 2343/1995 (Α΄ 211) ισχύουν και για τη σύσταση των συλλογικών οργάνων της Αρχής, τα οποία συνιστώνται με αποφάσεις του Διοικητή αυτής.

9. Οι Δ.Ο.Υ. εκδίδουν μόνο τα πιστοποιητικά και τις βεβαιώσεις, που περιλαμβάνονται σε αποφάσεις του Υπουργού Οικονομικών ή σε κοινές αποφάσεις του Υπουργού Οικονομικών και του αρμόδιου κατά περίπτωση Υπουργού, οι οποίες ισχύουν κατά την έναρξη λειτουργίας της Αρχής. Μετά από την έναρξη λειτουργίας της Αρχής, οι Δ.Ο.Υ. εκδίδουν μόνο τα πιστοποιητικά και τις βεβαιώσεις, που περιλαμβάνονται σε αποφάσεις που εκδίδει ο Διοικητής αυτής ή σε κοινές αποφάσεις του Διοικητή και του αρμόδιου κατά περίπτωση Υπουργού. Μέχρι την έκδοση σχετικής απόφασης από τον Διοικητή, οι Δ.Ο.Υ. εκδίδουν μόνο τα πιστοποιητικά και τις βεβαιώσεις, που περιλαμβάνονται σε αποφάσεις του Υπουργού

Οικονομικών ή σε κοινές αποφάσεις του Υπουργού Οικονομικών και του αρμόδιου κατά περίπτωση Υπουργού, οι οποίες ισχύουν κατά την έναρξη λειτουργίας της Αρχής.

10. Εξαιρετικά, κατά την πρώτη λειτουργία της Αρχής, Διοικητής αυτής ορίζεται ο υπηρετών, κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος, Γενικός Γραμματέας της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Εσόδων, για το υπόλοιπο της θητείας του, η οποία ανανεώνεται για δύο ακόμη έτη, με μόνη απόφαση του Συμβουλίου Διοίκησης, που λαμβάνεται δύο μήνες πριν από τη λήξη της. Σε περίπτωση μη ανανέωσης, το Συμβούλιο Διοίκησης εκδίδει ειδικά αιτιολογημένη απόφασή του, με πλειοψηφία των 2/3 του συνόλου των μελών του. Σε κάθε περίπτωση, μετά την κατά το πρώτο εδάφιο της παρούσας ανανέωση, η θητεία του Διοικητή μπορεί να ανανεωθεί με τη διάρκεια και τις λοιπές προϋποθέσεις της παραγράφου 1 του άρθρου 13.

11. Για την εξασφάλιση της αδιάλειπτης και αποτελεσματικής λειτουργίας των Πληροφοριακών Συστημάτων της Αρχής και την προστασία των δεδομένων της, μεταξύ του Υπουργού Οικονομικών και των Γενικών Γραμματέων της Γ.Γ.Π.Σ. και Δ.Υ. και της Γ.Γ.Δ.Ε. του Υπουργείου Οικονομικών, υπογράφεται Συμφωνία Επιπέδου Εξυπηρέτησης (Service Level Agreement - SLA). Στη Συμφωνία Επιπέδου Εξυπηρέτησης συμφωνούνται τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των μερών μεταξύ άλλων για α) την υποστήριξη της παραγωγικής λειτουργίας, το επίπεδο διαθεσιμότητας των υποδομών και την ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών, β) τη διαδικασία εγκατάστασης νέων Πληροφοριακών Συστημάτων ή επικαιροποίησης υπαρχόντων, γ) τη διαδικασία υποβολής αιτήματος μεταβολής των διατιθέμενων υπολογιστικών πόρων, δ) τη διαδικασία εξυπηρέτησης αιτημάτων εγκατάστασης ή αναβάθμισης περιφερειακών υπολογιστικών υποδομών, ε) τους χρονικούς περιορισμούς ικανοποίησης αιτημάτων εξυπηρέτησης, στ) θέματα φυσικής ασφάλειας και ασφάλειας των Πληροφοριακών Συστημάτων και των Δεδομένων, ζ) θέματα εξοπλισμού (hardware) και λογισμικού (software), η) θέματα διαθεσιμότητας ανθρωπίνων πόρων, θ) χωροταξικά ζητήματα που προκύπτουν από την παρούσα εγκατάσταση υπηρεσιών της Γ.Γ.Δ.Ε. στο κτήριο που διαχειρίζεται η Γ.Γ.Π.Σ. και Δ.Υ., ι) θέματα διαχείρισης προμηθειών κεντρικού εξοπλισμού και του συστημικού λογισμικού πληροφορικής που απαιτείται για τη χρήση του, ή /και παροχής υπηρεσιών πληροφορικής εφόσον αυτές ζητηθούν από την Αρχή, ια) θέματα διαχείρισης δεδομένων, προκειμένου να διασφαλίζεται το φορολογικό απόρρητο και ειδικότερα η ασφάλεια των συστημάτων και των δεδομένων, ιβ) θέματα παροχής υπηρεσιών εκτύπωσης, ιγ) θέματα παροχής υπηρεσιών υποστήριξης στους συναλλασσομένους μέσω σύγχρονων μεθόδων επικοινωνίας, εφόσον υπάρχει διαθεσιμότητα και με την σύμφωνη γνώμη του Διοικητή της Αρχής, ιδ) τις αμοιβαίες υποχρεώσεις των συμβαλλομένων μερών και τις συνέπειες παραβίασης των όρων της Συμφωνίας Επιπέδου Εξυπηρέτησης.

Η ως άνω Συμφωνία Επιπέδου Εξυπηρέτησης υπογράφεται έως 31.6.2016 και τίθεται σε εφαρμογή το αργότερο έως την 31.12.2016.

Άρθρο 42
Καταργούμενες διατάξεις

Από την ημερομηνία έναρξης λειτουργίας της Αρχής καταργούνται οι διατάξεις της Υποπαραγράφου Ε.2 της παρ. Ε΄ του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α΄ 222), με την επιφύλαξη των οριζομένων στην παράγραφο 1 του άρθρου 2 του παρόντος.

Άρθρο 43

Οι διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου ισχύουν από 1η Ιανουαρίου 2017, εκτός και αν ορίζεται διαφορετικά σε επιμέρους διατάξεις του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

Άρθρο 44
Ρυθμίσεις θεμάτων φορολογίας εισοδήματος

1. Η παρ. 2 του άρθρου 13 του ν. 4172/2013 (Α΄ 167) αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Η αγοραία αξία της παραχώρησης ενός οχήματος σε εργαζόμενο ή εταίρο ή μέτοχο από ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή νομική οντότητα, για οποιοδήποτε χρονικό διάστημα ενός φορολογικού έτους, υπολογίζεται σε ποσοστό ογδόντα τοις εκατό (80%) του κόστους του οχήματος που εγγράφεται ως δαπάνη στα βιβλία του εργοδότη με τη μορφή της απόσβεσης περιλαμβανομένων των τελών κυκλοφορίας, επισκευών, συντηρήσεων καθώς και του σχετικού χρηματοδοτικού κόστους που αντιστοιχεί στην αγορά του οχήματος ή του μισθώματος. Σε περίπτωση που το κόστος είναι μηδενικό, η αγοραία αξία της παραχώρησης ορίζεται σε ποσοστό ογδόντα τοις εκατό (80%) της μέσης δαπάνης ή απόσβεσης κατά τα τελευταία τρία (3) έτη».

2. Οι διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου εφαρμόζονται για τα εισοδήματα που αποκτώνται από το φορολογικό έτος 2016 και επόμενα.

3. α. Στο τέλος της παρ. 1 του άρθρου 29 του ν. 4172/ 2013 προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Στην περίπτωση που αποκτάται εισόδημα από ατομική επιχειρηματική δραστηριότητα, η οποία υπάγεται στην ασφάλιση του ΟΓΑ, μαζί με εισόδημα από αγροτική δραστηριότητα, υπολογίζεται η μείωση του φόρου που προβλέπεται στο άρθρο 16 αλλά μόνον στο εισόδημα που αποκτάται από την αγροτική δραστηριότητα. Εφόσον, μαζί με τα εισοδήματα του προηγούμενου εδαφίου αποκτάται και εισόδημα από μισθωτή εργασία ή συντάξεις, η μείωση του φόρου θα είναι αυτή που αναλογεί στο μέρος του εισοδήματος που προέρχεται από μισθωτή εργασία και συντάξεις, καθώς και αγροτική δραστηριότητα.»

β. Στο τέλος της παρ. 3 του άρθρου 29 του ν. 4172/ 2013 (Α΄167), όπως ισχύει, προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Η μείωση του φόρου της παρούσας παραγράφου για τους ασκούντες αγροτική επιχειρηματική δραστηριότητα εφαρμόζεται μόνο για τους κατ’ επάγγελμα αγρότες,

όπως αυτοί ορίζονται στην κείμενη νομοθεσία, εφόσον τουλάχιστον το 50% του εισοδήματός τους προέρχεται από αγροτική δραστηριότητα.»

Οι διατάξεις της παρούσας παραγράφου έχουν εφαρμογή για τα εισοδήματα που αποκτώνται από το φορολογικό έτος 2016 και επόμενα.

4. Η παρ. 11 του άρθρου 112 του ν. 4387/2016 (Α΄ 85) αντικαθίσταται ως εξής:

«Οι διατάξεις των προηγουμένων παραγράφων έχουν εφαρμογή για τα εισοδήματα που αποκτώνται από το φορολογικό έτος 2016 και επόμενα, ενώ η παρακράτηση του φόρου και της εισφοράς από τους μισθούς και τις συντάξεις με τις νέες κλίμακες αρχίζει να πραγματοποιείται από την ημερομηνία δημοσίευσης του παρόντος νόμου. Ειδικά, οι διατάξεις της παραγράφου 7 ως προς τη φορολογία των μερισμάτων και οι διατάξεις της παραγράφου 8 του άρθρου αυτού έχουν εφαρμογή για τα εισοδήματα που αποκτώνται από την 1.1.2017 και μετά.»

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΓΙΑ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΣΥΛΛΟΓΙΚΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

Άρθρο 45
Φορολογικές Ρυθμίσεις για τις Εταιρείες Επενδύσεων Χαρτοφυλακίου (άρθρο 39 ν. 3371/2005)

1. Η παρ. 2 του άρθρου 39 του ν. 3371/2005 (Α΄178) καταργείται.

2. Η παρ. 3 του άρθρου 39 του ν. 3371/2005 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Οι εταιρείες επενδύσεων χαρτοφυλακίου υποχρεούνται σε καταβολή φόρου, ο συντελεστής του οποίου ορίζεται σε δέκα τοις εκατό (10%) επί του εκάστοτε ισχύοντος επιτοκίου παρέμβασης της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας (Επιτοκίου Αναφοράς), προσαυξανόμενου κατά μία (1) ποσοστιαία μονάδα και υπολογίζεται επί του εξαμηνιαίου μέσου όρου των επενδύσεων τους, πλέον διαθεσίμων σε τρέχουσες τιμές. Σε περίπτωση μεταβολής του Επιτοκίου Αναφοράς, η προκύπτουσα νέα βάση υπολογισμού του φόρου ισχύει από την πρώτη ημέρα του επόμενου της μεταβολής μήνα. Ο οφειλόμενος φόρος κάθε εξαμήνου δεν μπορεί να είναι μικρότερος του 0,375% του εξαμηνιαίου μέσου όρου των επενδύσεών τους, πλέον των διαθεσίμων, σε τρέχουσες τιμές. Ο φόρος αποδίδεται στην αρμόδια φορολογική αρχή μέσα στο πρώτο δεκαπενθήμερο των μηνών Ιουλίου και Ιανουαρίου του επόμενου εξαμήνου από τον υπολογισμό. Με την καταβολή του φόρου αυτού εξαντλείται η φορολογική υποχρέωση της εταιρείας και των μετόχων της. Οι διατάξεις του ν. 4174/2013 (Α΄170) εφαρμόζονται αναλόγως και για το φόρο που οφείλεται με βάση τις διατάξεις της παραγράφου αυτής.»

Άρθρο 46
Φορολογικές Ρυθμίσεις για τις Εταιρείες Επενδύσεων σε Ακίνητη Περιουσία (άρθρο 31 ν. 2778/1999)

1. Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 31 του ν. 2778/1999 (Α΄295) μετά τη λέξη «εξωτερικού,» προστίθεται η φράσης «πλην μερισμάτων ημεδαπής,».

2. Η παρ. 3 του άρθρου 31 του ν. 2778/1999 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Οι εταιρείες επενδύσεων σε ακίνητη περιουσία υποχρεούνται σε καταβολή φόρου ο συντελεστής του οποίου ορίζεται σε δέκα τοις εκατό (10%) επί του εκάστοτε ισχύοντος επιτοκίου παρέμβασης της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας (Επιτοκίου Αναφοράς) προσαυξανομένου κατά μία (1) ποσοστιαία μονάδα και υπολογίζεται επί του μέσου όρου των επενδύσεών τους, πλέον των διαθεσίμων, σε τρέχουσες τιμές, όπως απεικονίζονται στους εξαμηνιαίους πίνακες επενδύσεων που προβλέπονται από την παράγραφο 1 του άρθρου 25 του παρόντος νόμου. Σε περίπτωση μεταβολής του Επιτοκίου Αναφοράς, η προκύπτουσα νέα βάση υπολογισμού του φόρου ισχύει από την πρώτη ημέρα του επόμενου της μεταβολής μήνα. Ο οφειλόμενος φόρος κάθε εξαμήνου δεν μπορεί να είναι μικρότερος του 0,375% του μέσου όρου των επενδύσεών τους, πλέον των διαθεσίμων, σε τρέχουσες τιμές, όπως απεικονίζονται στους εξαμηνιαίους πίνακες επενδύσεων που προβλέπονται από την παράγραφο 1 του άρθρου 25 του παρόντος νόμου. Ο φόρος αποδίδεται στην αρμόδια φορολογική αρχή μέσα στο πρώτο δεκαπενθήμερο του μήνα που ακολουθεί το χρονικό διάστημα που αφορούν οι εξαμηνιαίοι πίνακες επενδύσεων. Σε περίπτωση παρακράτησης φόρου επί κτηθέντων μερισμάτων, ο φόρος αυτός συμψηφίζεται με το φόρο που προκύπτει από τη δήλωση που υποβάλλεται από την Εταιρεία Επενδύσεων σε ακίνητη περιουσία εντός του μηνός Ιουλίου. Τυχόν πιστωτικό υπόλοιπο μεταφέρεται για συμψηφισμό με επόμενες δηλώσεις. Με την καταβολή του φόρου αυτού εξαντλείται η φορολογική υποχρέωση της εταιρείας και των μετόχων της. Οι διατάξεις του ν. 4174/2013 (Α΄170) εφαρμόζονται ανάλογα και για τον φόρο που οφείλεται με βάση τις διατάξεις της παραγράφου αυτής. Για τα διανεμόμενα μερίσματα στους μετόχους της εταιρείας δεν έχουν εφαρμογή οι διατάξεις των άρθρων 62 και 64 του ν. 4172/2013. Κατά τον υπολογισμό του παραπάνω φόρου δε λαμβάνονται υπόψη τα ακίνητα που κατέχουν άμεσα ή έμμεσα θυγατρικές των ΑΕΕΑΠ, εταιρείες του άρθρου 22 παράγραφος 3 περιπτώσεις δ΄ και ε΄ του παρόντος νόμου, εφόσον αυτά αναγράφονται διακεκριμένα στις καταστάσεις επενδύσεών τους.»

3. Η παρ. 7 του άρθρου 31 του ν. 2778/1999 αντικαθίσταται ως εξής:

«7. Η υπεραξία από τη μεταβίβαση μετοχών των εταιρειών επενδύσεων σε ακίνητη περιουσία απαλλάσσεται από τον φόρο εισοδήματος.»

Άρθρο 47
Φορολογικές Ρυθμίσεις για τα Αμοιβαία Κεφάλαια Ακινήτων (άρθρο 20 ν. 2778/1999)

1. Το τρίτο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 20 του ν. 2778/1999 (Α΄295) αντικαθίσταται ως εξής:

«Ο φόρος υπολογίζεται επί του εξαμηνιαίου μέσου όρου του καθαρού ενεργητικού του αμοιβαίου κεφαλαίου, λογίζεται καθημερινά, δεν μπορεί να είναι μικρότερος

του 0,375% του εξαμηνιαίου μέσου όρου του καθαρού ενεργητικού του αμοιβαίου κεφαλαίου και αποδίδεται στην αρμόδια φορολογική αρχή μέσα στο πρώτο δεκαπενθήμερο των μηνών Ιουλίου και Ιανουαρίου του επόμενου εξαμήνου από τον υπολογισμό του.»

2. Στο άρθρο 20 του ν. 2778/1999 προστίθεται παράγραφος 5 ως εξής:

«5. Οι διατάξεις του ν. 4174/2013 (Α΄170) εφαρμόζονται ανάλογα και για τον φόρο που οφείλεται με βάση τις διατάξεις του άρθρου αυτού.»

Άρθρο 48
Φορολογικές Ρυθμίσεις για τους ΟΣΕΚΑ (άρθρο 103 ν. 4099/2012)

1. Η παρ. 2 του άρθρου 103 του ν. 4099/2012 (Α΄ 250) καταργείται.

2. Πριν από το προτελευταίο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 103 προστίθεται νέο εδάφιο ως εξής:

«Ο οφειλόμενος φόρος κάθε εξαμήνου δεν μπορεί να είναι μικρότερος:

α) του 0,025% του εξαμηνιαίου μέσου όρου του καθαρού ενεργητικού προκειμένου για ΟΣΕΚΑ χρηματαγοράς,

β) του 0,175% του εξαμηνιαίου μέσου όρου του καθαρού ενεργητικού προκειμένου για ομολογιακούς ΟΣΕΚΑ,

γ) του 0,25% του εξαμηνιαίου μέσου όρου του καθαρού ενεργητικού προκειμένου για μικτούς ΟΣΕΚΑ,

δ) του 0,375% του εξαμηνιαίου μέσου όρου του καθαρού ενεργητικού προκειμένου για μετοχικούς και λοιπούς ΟΣΕΚΑ.»

3. Η παρ. 4 του άρθρου 103 του ν. 4099/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Από τον φόρο που οφείλεται με βάση τη δήλωση της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου, εκπίπτουν τα ακόλουθα ποσά:

α) τυχόν φόρος που αποδεδειγμένα καταβλήθηκε στην αλλοδαπή, β) τυχόν φόρος που αναλογεί, σύμφωνα με την παράγραφο 2 και έχει καταβληθεί από άλλους ΟΣΕΚΑ ή άλλους οργανισμούς συλλογικών επενδύσεων στα μερίδια των οποίων έχει επενδύσει ο ΟΣΕΚΑ.

Τυχόν πιστωτικό υπόλοιπο εκ των ανωτέρω περιπτώσεων μεταφέρεται για έκπτωση εκ του φόρου που οφείλεται με τις επόμενες δηλώσεις.»

4. Στο τελευταίο εδάφιο της παρ. 5 του άρθρου 103 του ν. 4099/2012, η φράση «της παρ. 1 του άρθρου 54 και της παρ. 2 του άρθρου 114 του ν. 2238/1994» αντικαθίσταται με τη φράση «των άρθρων 62 και 64 του ν. 4172/ 2013».

5. Στο άρθρο 103 του ν. 4099/2012 προστίθεται παράγραφος 8 ως εξής:

«8. Οι διατάξεις του ν. 4174/2013 (Α΄170) εφαρμόζονται ανάλογα και για τον φόρο που οφείλεται με βάση τις διατάξεις του άρθρου αυτού.»

Άρθρο 49

Οι διατάξεις των άρθρων 45 έως 48 ισχύουν από 1.6.2016 και μετά.

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΕΝΙΑΙΟΥ ΦΟΡΟΥ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ ΑΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΔΗΛΩΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΑΚΙΝΗΤΩΝ (Ε9)

Άρθρο 50
Τροποποιήσεις διατάξεων Ενιαίου Φόρου Ιδιοκτησίας Ακινήτων

1. Η περίπτωση α΄ της παρ. 1 της Ενότητας Β΄ του άρθρου 4 του ν. 4223/2013 (Α΄ 287) αντικαθίσταται ως εξής:

«α) Το οικόπεδο εντάσσεται σε φορολογική ζώνη και προσδιορίζεται συντελεστής φόρου με βάση τη μοναδιαία αξία του οικοπέδου, σύμφωνα με τον πίνακα που ακολουθεί:

Μοναδιαία αξία (€/μ2)	Φ.Ζ.	Συντελεστής φόρου (€/μ2)
0,01 - 2,00	01	0,0037
2,01 - 4,00	02	0,0075
4,01 - 6,00	03	0,0125
6,01 - 10,00	04	0,0185
10,01 - 14,00	05	0,0285
14,01 - 20,00	06	0,0375
20,01 - 50,00	07	0,0750
50,01 - 75,00	08	0,1490
75,01 - 100,00	09	0,1850
100,01 - 150,00	10	0,2470
150,01 - 200,00	11	0,3700
200,01 - 300,00	12	0,5550
300,01 - 400,00	13	0,7400
400,01 - 500,00	14	0,9900
500,01 - 600,00	15	1,2500
600,01 - 700,00	16	1,6000
700,01 - 800,00	17	1,8500
800,01 - 900,00	18	2,0950
900,01 - 1.000,00	19	2,3500
1.000,01 - 1.500,00	20	3,1000
1.500,01 - 2.000,00	21	3,7000
2.000,01 - 3.000,00	22	4,9500
3.000,01 - 4.000,00	23	7,4000
4.000,01 - 5.000,00	24	9,2500
5.000,01 +	25	11,2500»

2. Η παρ. 2 του άρθρου 5 του ν. 4223/2013 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Για κάθε φυσικό πρόσωπο ο συμπληρωματικός φόρος επιβάλλεται και υπολογίζεται στη συνολική αξία των δικαιωμάτων της παραγράφου 2 του άρθρου 1, σύμφωνα με τα κλιμάκια και τους συντελεστές του παρακάτω πίνακα:

ΚΛΙΜΑΚΙΟ (€)	Συντελεστής
0,01 - 200.000	0,0%
200.000,01 - 250.000	0,10%
250.000,01 - 300.000	0,15%
300.000,01 - 400.000	0,30%
400.000,01 - 500.000	0,50%
500.000,01 - 600.000	0,60%
600.000,01 - 700.000	0,80%
700.000,01 - 800.000	0,90%
800.000,01 - 900.000	1,00%
900.000,01 - 1.000.000	1,05%
1.000.000,01 - 2.000.000	1,10%
Υπερβάλλον	1,15%

Στη συνολική αξία του πρώτου εδαφίου δεν συνυπολογίζεται η αξία των δικαιωμάτων επί των κτιρίων που είναι προγενέστερα των εκάστοτε τελευταίων εκατό (100) ετών και τα οποία έχουν χαρακτηριστεί ως ιστορικά διατηρητέα μνημεία ή ως έργα τέχνης, καθώς και των τυχόν αναλογούντων σε αυτά ποσοστών επί των γηπέδων ή οικοπέδων στα οποία βρίσκονται.»

3. Η παρ. 3 του άρθρου 5 του ν. 4223/2013 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Για κάθε νομικό πρόσωπο ή νομική οντότητα, ο συμπληρωματικός ΕΝ.Φ.Ι.Α. επιβάλλεται και υπολογίζεται στην αξία των δικαιωμάτων της παραγράφου 2 του άρθρου 1 με συντελεστή πέντε και μισό τοις χιλίοις (5,5‰). Ο συμπληρωματικός ΕΝ.Φ.Ι.Α. για τα ακίνητα τα οποία ιδιοχρησιμοποιούνται για την παραγωγή ή την άσκηση κάθε είδους επιχειρηματικής δραστηριότητας, ανεξαρτήτως αντικειμένου εργασιών, υπολογίζεται με συντελεστή ένα τοις χιλίοις (1‰). Ειδικά, για τα Ν.Π.Δ.Δ. και τα Ν.Π.Ι.Δ. μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, όπως ορίζονται στις περιπτώσεις β΄, δ', ε`, στ΄ και ζ' του άρθρου 3 του παρόντος και τις Ανώνυμες Εταιρείες Επενδύσεων σε Ακίνητη Περιουσία (Α.Ε.Ε.Α.Π.) του ν. 2778/1999, ο συμπληρωματικός ΕΝ.Φ.Ι.Α. υπολογίζεται με συντελεστή τρία και μισό τοις χιλίοις (3,5‰) για τα ακίνητα τα οποία δεν ιδιοχρησιμοποιούν.

Για τον υπολογισμό του συμπληρωματικού ΕΝ.Φ.Ι.Α. δεν συμπεριλαμβάνεται:

α) η αξία των δικαιωμάτων σε ακίνητα των νομικών προσώπων και νομικών οντοτήτων που απαλλάσσονται και κατά το μέρος της οριζόμενης απαλλαγής σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3 του παρόντος και

β) η αξία των δικαιωμάτων σε ακίνητα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των περιπτώσεων δ΄ της παραγράφου Β.1 και η΄ της παραγράφου Β.2 του άρθρου 4 του παρόντος.»

4. Οι διατάξεις των παραγράφων 1 έως 3 ισχύουν από 1.1.2016.

Άρθρο 51
Υποβολή δηλώσεων στοιχείων ακινήτων (Ε9)

Στο τέλος της παρ. 9 του άρθρου 23 του ν. 3427/2005 (Α΄ 312) προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Για τις αρχικές και τροποποιητικές δηλώσεις στοιχείων ακινήτων (Ε9) ετών 2010 και επόμενων, που υποβλήθηκαν ή θα υποβληθούν από την 31.12.2014 μέχρι και την 29.7.2016, το αυτοτελές πρόστιμο του άρθρου 4 του ν. 2523/1997 (Α΄ 179) ή το πρόστιμο του άρθρου 54 του ν. 4174/2013 (Α΄ 170) κατά περίπτωση, μειώνονται στο μισό.»

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΚΩΔΙΚΑ ΦΠΑ ΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΕΛΩΝ ΚΑΙ ΕΜΜΕΣΩΝ ΦΟΡΩΝ

Άρθρο 52
Τροποποιήσεις του άρθρου 21 του ν. 2859/2000 «Κύρωση του Κώδικα Φόρου Προστιθέμενης Αξίας»

1. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 21 του ν. 2859/2000 (Α΄ 248) αντικαθίσταται ως εξής:

«Ο συντελεστής του φόρου προστιθέμενης αξίας (ΦΠΑ) ορίζεται σε είκοσι τέσσερα τοις εκατό (24%) στη φορολογητέα αξία.»

2. Οι διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου ισχύουν από 1.6.2016.

3. Μετά την παρ. 6 του άρθρου 21 του ν. 2859/2000 προστίθεται παρ. 6Α ως εξής:

«6Α. Η μείωση των συντελεστών των παραγράφων 4, 5 και 6 δεν ισχύει για τα νησιά Θήρα, Μύκονο, Νάξο, Πάρο, Ρόδο, Σκιάθο από 1.10.2015 και για τα νησιά Σύρο, Θάσο, Άνδρο, Τήνο, Κάρπαθο, Μήλο, Σκύρο, Αλόννησο, Κέα, Αντίπαρο και Σίφνο από 1.6.2016.».

Άρθρο 53
Φόρος διαμονής

1. Επιβάλλεται φόρος υπέρ του Δημοσίου, με την ονομασία «Φόρος Διαμονής» σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου.

Ο φόρος διαμονής επιβάλλεται ανά ημερήσια χρήση του δωματίου, σουίτας, διαμερίσματος ή ενιαίας κατοικίας:

α. Σε κύρια ξενοδοχειακά καταλύματα της υποπερίπτωσης αα΄ της περίπτωσης α΄ της παρ. 2 του άρθρου 1 του ν. 4276/2014 (Α΄155), ως ακολούθως:

1-2 αστέρων	0,50 €
3 αστέρων	1,50 €
4 αστέρων	3,00 €
5 αστέρων	4,00 €

και

β. Σε ενοικιαζόμενα επιπλωμένα δωμάτια - διαμερίσματα της υποπερίπτωσης γγ΄ της περίπτωσης β΄ της παρ. 2 του άρθρου 1 του ν. 4276/2014, ως ακολούθως:

1-2 κλειδιών	0,25 €
3 κλειδιών	0,50 €
4 κλειδιών	1,00 €

2. Ο φόρος διαμονής επιβάλλεται από τις επιχειρήσεις της προηγούμενης παραγράφου κατά την έκδοση, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, του φορολογικού στοιχείου, και αποδίδεται στη Φορολογική Διοίκηση με μηνιαίες δηλώσεις, οι οποίες υποβάλλονται μέχρι την τελευταία εργάσιμη ημέρα του επόμενου μήνα από αυτόν της έκδοσης κάθε φορολογικού στοιχείου. Φόρος διαμονής δεν επιβάλλεται σε περίπτωση δωρεάν παροχής υπηρεσιών διαμονής από τις ανωτέρω επιχειρήσεις.

3. Στο τέλος του Παραρτήματος του ν. 4174/2013 (Α΄170), όπως ισχύει, προστίθεται η φράση «Φόρος Διαμονής».

4. Με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Δημοσίων Εσόδων καθορίζεται ο τύπος και το περιεχόμενο της δήλωσης απόδοσης του ειδικού αυτού φόρου, ο χρόνος και η διαδικασία επιβολής και απόδοσής του, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του άρθρου αυτού.

5. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου ισχύουν από την 1.1.2018 για φορολογικά στοιχεία που εκδίδονται από την ημερομηνία αυτή και μετά.

Άρθρο 54
Τέλος στη συνδρομητική τηλεόραση

1. Επιβάλλεται αναλογικό τέλος υπέρ του Δημοσίου, με την ονομασία «τέλος στη συνδρομητική τηλεόραση», το οποίο βαρύνει τους συνδρομητές των επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών συνδρομητικής τηλεόρασης.

Το τέλος αυτό επιβάλλεται επί κάθε μηνιαίου λογαριασμού κάθε σύνδεσης σε συνδρομητική τηλεόραση και υπολογίζεται ως ποσοστό δέκα τοις εκατό (10%) επί του συνολικού μηνιαίου λογαριασμού, περιλαμβανομένου και του πάγιου τέλους που εισπράττεται υπέρ της επιχείρησης, προ του φόρου προστιθέμενης αξίας.

Εάν ο λογαριασμός εκδίδεται για περισσότερους μήνες επιβάλλονται τόσα τέλη όσοι και οι μήνες. Στην περίπτωση αυτή, για την εξεύρεση του τέλους, ο λογαριασμός επιμερίζεται σε ίσα μέρη, ανάλογα των μηνών για τους οποίους εκδίδεται, εφόσον από αυτόν δεν προκύπτει διαφορετικός επιμερισμός.

Το τέλος εισπράττεται από τις επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών συνδρομητικής τηλεόρασης και αποδίδεται στη Φορολογική Διοίκηση με μηνιαίες δηλώσεις που υποβάλλονται μέχρι το τέλος του μεθεπόμενου μήνα από την έκδοση κάθε λογαριασμού, ανεξάρτητα από τον χρόνο εξόφλησης του λογαριασμού.

2. Απαλλαγές από φόρους και τέλη που προβλέπονται από τις ισχύουσες διατάξεις υπέρ ορισμένων προσώπων δεν καταλαμβάνουν το τέλος στη συνδρομητική τηλεόραση.

3. Στο τέλος του Παραρτήματος του ν. 4174/2013 (Α΄170), όπως ισχύει, προστίθεται η φράση «Τέλος στη συνδρομητική τηλεόραση».

4. Με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Δημοσίων Εσόδων καθορίζεται ο τύπος και το περιεχόμενο της δήλωσης απόδοσης του τέλους, ο χρόνος και η διαδικασία επιβολής και απόδοσής του, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του άρθρου αυτού.

5. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου αρχίζουν να ισχύουν από 1.6.2016 και καταλαμβάνουν λογαριασμούς που εκδίδονται από την ημερομηνία αυτή και μετά.

Άρθρο 55
Τέλος συνδρομητών σταθερής τηλεφωνίας

1. Επιβάλλεται αναλογικό τέλος υπέρ του Δημοσίου, με την ονομασία «τέλος συνδρομητών σταθερής τηλεφωνίας», το οποίο βαρύνει τους συνδρομητές των επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών σταθερής τηλεφωνίας.

Το τέλος αυτό επιβάλλεται επί κάθε μηνιαίου λογαριασμού κάθε σύνδεσης σταθερής τηλεφωνίας με πρόσβαση σε υπηρεσίες φωνής ή/και ευρυζωνικής πρόσβασης (internet) και υπολογίζεται ως ποσοστό πέντε τοις εκατό (5%) επί του συνολικού μηνιαίου λογαριασμού, περιλαμβανομένου και του πάγιου τέλους που εισπράττεται υπέρ της επιχείρησης, προ του φόρου προστιθέμενης αξίας.

Εάν ο λογαριασμός εκδίδεται για περισσότερους μήνες επιβάλλονται τόσα τέλη όσοι και οι μήνες. Στην περίπτωση αυτή, για την εξεύρεση του τέλους, ο λογαριασμός επιμερίζεται σε ίσα μέρη, ανάλογα των μηνών για τους οποίους εκδίδεται, εφόσον από αυτόν δεν προκύπτει διαφορετικός επιμερισμός.

Το τέλος εισπράττεται από τις επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών σταθερής τηλεφωνίας από τους συνδρομητές και αποδίδεται στη Φορολογική Διοίκηση με μηνιαίες δηλώσεις που υποβάλλονται μέχρι το τέλος του μεθεπόμενου μήνα από την έκδοση κάθε λογαριασμού, ανεξάρτητα από τον χρόνο εξόφλησης του λογαριασμού.

2. Απαλλαγές από φόρους και τέλη που προβλέπονται από τις ισχύουσες διατάξεις υπέρ ορισμένων προσώπων δεν καταλαμβάνουν το τέλος συνδρομητών σταθερής τηλεφωνίας.

3. Στο τέλος του Παραρτήματος του ν. 4174/2013 (Α΄170), όπως ισχύει, προστίθεται η φράση «Τέλος συνδρομητών σταθερής τηλεφωνίας».

4. Με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Δημοσίων Εσόδων καθορίζεται ο τύπος και το περιεχόμενο της δήλωσης απόδοσης του τέλους, ο χρόνος και η διαδικασία επιβολής και απόδοσής του, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του άρθρου αυτού.

5. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου αρχίζουν να ισχύουν από 1.1.2017 και καταλαμβάνουν λογαριασμούς που εκδίδονται από την ημερομηνία αυτή και μετά.

Άρθρο 56
Ρυθμίσεις επί των τυχερών παιγνίων

1. Οι διατάξεις των δύο πρώτων εδαφίων της παρ. 5 του άρθρου 50 του ν. 4002/2011 (Α΄180) αντικαθίστανται ως εξής:

«5. Για όλα τα τυχερά παίγνια η συμμετοχή του Ελληνικού Δημοσίου στα έσοδα καθορίζεται σε τριάντα πέντε τοις εκατό (35%) επί του μικτού κέρδους που αφορά τα ποσά τα οποία προέρχονται από την εκμετάλλευση της δραστηριότητας του κατόχου της άδειας.

Τα έσοδα αυτά αποδίδονται στο Δημόσιο εντός δεκαέξι (16) ημερών από το τέλος του ημερολογιακού μήνα που αφορούν.

2. Η ισχύς της παραγράφου αυτής αρχίζει από 1 Ιανουαρίου 2016. Για έσοδα που έχουν πραγματοποιηθεί από 1.1.2016 έως και το τέλος του προηγούμενου μήνα από τον μήνα δημοσίευσης του παρόντος, η καταβολή πραγματοποιείται εμπρόθεσμα εντός δεκαέξι (16) ημερών από το τέλος του ημερολογιακού μήνα δημοσίευσης του παρόντος.

Άρθρο 57
Κατάργηση φόρου επί του ζύθου

Οι διατάξεις του άρθρου 39 του β.δ. της 24/9-20/10/1958 (Α΄ 171) και της περ. 14 της Υποπαραγράφου Δ.12 του άρθρου 2 του ν. 4336/2015 (Α’ 94) καταργούνται.

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΟΥ ΚΩΔΙΚΑ

Άρθρο 58
Προσθήκη άρθρου 53Α στο ν. 2960/2001 «Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας» (Α΄ 265)

1. Μετά το άρθρο 53 του ν. 2960/2001 «Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας» προστίθεται άρθρο 53Α, ως εξής:

«Άρθρο 53Α
Επιβολή Φόρου Κατανάλωσης-Βάση Υπολογισμού και Συντελεστές Φόρου-Βεβαίωση και Είσπραξη του Φόρου

1. Επιβάλλεται φόρος κατανάλωσης στα εισαγόμενα από τρίτες χώρες, προερχόμενα από άλλα Κράτη-Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή εγχωρίως παραγόμενα προϊόντα, ως ακολούθως:

α) Στα υγρά αναπλήρωσης, τα οποία περιέχονται στα ηλεκτρονικά τσιγάρα του κωδικού Συνδυασμένης Ονοματολογίας 85437090 ή σε ειδικούς περιέκτες επαναπλήρωσης ή φιαλίδια μίας χρήσης που προορίζονται να ενσωματωθούν σε συσκευές ηλεκτρονικού τσιγάρου, τα οποία κατατάσσονται στον κωδικό Σ.Ο. 38249092. Οι συσκευές ηλεκτρονικού τσιγάρου του κωδικού Σ.Ο. 85437090 δεν υπόκεινται σε Φόρο Κατανάλωσης, εφόσον αποτελούνται μόνο από την εξωτερική συσκευή και δεν περιέχουν υγρά τα οποία καταναλώνονται μέσω αυτής.

β) Στον καβουρδισμένο καφέ των κωδικών Σ.Ο. 0901 21 00 και 0901 22 00.

γ) Στον μη καβουρδισμένο καφέ των κωδικών Σ.Ο. 0901 11 00 και 0901 12 00.

δ) Στο στιγμιαίο καφέ του κωδικού Σ.Ο. ΕΧ 2101 11 00.

ε) Στα παρασκευάσματα με βάση τα εκχυλίσματα, αποστάγματα ή συμπυκνώματα του καφέ ή με βάση τον καφέ των κωδικών Σ.Ο. ΕΧ 2101 12 92 και 2101 12 98.

2. Οι συντελεστές φόρου κατανάλωσης που επιβάλλονται στα προϊόντα της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου ορίζονται ως ακολούθως:

α) Για τα προϊόντα της περίπτωσης α΄, δέκα λεπτά (0,10) ανά χιλιοστόλιτρο (ml) προϊόντος.

β) Για τα προϊόντα της περίπτωσης β΄, τρία (3) ευρώ ανά κιλό καθαρού βάρους.

γ) Για τα προϊόντα της περίπτωσης γ΄, δύο (2) ευρώ ανά κιλό καθαρού βάρους.

δ) Για τα προϊόντα της περίπτωσης δ΄, τέσσερα (4) ευρώ ανά κιλό καθαρού βάρους.

ε) Για τα προϊόντα της περίπτωσης ε΄, τέσσερα (4) ευρώ ανά κιλό καθαρού βάρους που περιέχεται στο τελικό προϊόν.

3. Για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος άρθρου:

α) ως «ηλεκτρονικό τσιγάρο» ορίζεται το προϊόν, το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί για κατανάλωση ατμού με επιστόμιο ή στοιχείο του εν λόγω προϊόντος, συμπεριλαμβανομένου του περιέκτη, του δοχείου και της συσκευής χωρίς περιέκτη ή δοχείο. Τα ηλεκτρονικά τσιγάρα μπορούν να είναι είτε επαναπληρώσιμα μέσω περιέκτη επαναπλήρωσης και δοχείου είτε επαναπληρώσιμα με περιέκτες μίας χρήσης.

β) Ως «περιέκτης επαναπλήρωσης» ορίζεται το δοχείο που περιέχει υγρό, το οποίο μπορεί να επαναχρησιμοποιηθεί για να επαναπληρώσει ηλεκτρονικό τσιγάρο.

γ) Ως «παραγωγή καφέ», δεν νοείται η φρύξη (καβούρντισμα), η άλεση και η συσκευασία του τελικού προϊόντος.

δ) Ως «εγκεκριμένος αποθηκευτής προϊόντων φόρου κατανάλωσης»: το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που παραλαμβάνει, κατέχει ή αποστέλλει κατά την άσκηση του επαγγέλματός του υποκείμενα σε φόρο κατανάλωσης προϊόντα τα οποία τελούν σε καθεστώς φορολογικής αποθήκης.

4. Τα προϊόντα της παραγράφου 1 τα οποία παράγονται εγχωρίως ή παραλαμβάνονται από άλλα κράτη-μέλη στο εσωτερικό της χώρας ή εισάγονται από τρίτη χώρα και έχουν τεθεί σε ελεύθερη κυκλοφορία, δύνανται να τίθενται σε καθεστώς φορολογικής αποθήκης και για το χρονικό διάστημα που παραμένουν στο καθεστώς αυτό τελούν σε αναστολή καταβολής του φόρου κατανάλωσης και του Φ.Π.Α., σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 25 του κώδικα Φ.Π.Α..

5. Οι διατάξεις του άρθρου 56 του παρόντος νόμου, αναφορικά με το απαιτητό του φόρου κατά το χρόνο θέσης σε ανάλωση και οι διατάξεις του άρθρου 109 του ιδίου νόμου αναφορικά με τη διαδικασία και τις διατυπώσεις για τη βεβαίωση και είσπραξη του φόρου εφαρμόζονται κατ΄ αναλογία και στα προϊόντα του παρόντος άρθρου.

6. Η υποχρέωση καταβολής του φόρου κατανάλωσης που επιβάλλεται στα προϊόντα της παραγράφου 1, στην περίπτωση παραλαβής των προϊόντων αυτών από άλλα κράτη-μέλη γεννάται κατά την παραλαβή τους στο εσωτερικό της χώρας.

7. Υπόχρεος για την καταβολή του φόρου είναι κατά περίπτωση:

α) το πρόσωπο που εισάγει από τρίτη χώρα τα ανωτέρω προϊόντα,

β) το πρόσωπο που αποκτά από άλλο κράτος-μέλος της Ε.Ε. τα ανωτέρω προϊόντα,

γ) το πρόσωπο που παράγει εγχωρίως τα ανωτέρω προϊόντα, εκτός καθεστώτος αναστολής,

δ) ο εγκεκριμένος αποθηκευτής των προϊόντων αυτών.

8. Η βεβαίωση και είσπραξη του φόρου κατανάλωσης που επιβάλλεται στα προϊόντα της παραγράφου 1 ενεργείται από την αρμόδια αρχή, ως κατωτέρω:

α) ως προς την εισαγωγή, κατά την ίδια χρονική στιγμή που βεβαιώνονται και εισπράττονται οι λοιπές δασμοφορολογικές επιβαρύνσεις.

β) Ως προς την απόκτηση από άλλο κράτος-μέλος, το αργότερο εντός 10 ημερών από τη γένεση της υποχρέωσης, εκτός εάν τα προϊόντα τεθούν άμεσα σε καθεστώς φορολογικής αποθήκης της παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου.

γ) Ως προς την εγχώρια παραγωγή των προϊόντων αυτών, εκτός καθεστώτος αναστολής, το αργότερο εντός 10 ημερών από τη γένεση της υποχρέωσης.

δ) Ως προς την έξοδο από τη φορολογική αποθήκη, ήτοι από το καθεστώς αναστολής των φορολογικών επιβαρύνσεων, το αργότερο μέχρι τις 25 του επόμενου μήνα από το μήνα εξόδου από το καθεστώς αναστολής.

9. Με τον φόρο κατανάλωσης των ανωτέρω προϊόντων βεβαιώνεται και εισπράττεται, κατά την ίδια χρονική στιγμή, ο αναλογών Φ.Π.Α.. Η φορολογητέα αξία διαμορφώνεται με βάση τα άρθρα 19 και 20 του ν. 2859/2000 (Α΄ 248).

Οι εγκεκριμένοι αποθηκευτές των προϊόντων του παρόντος άρθρου ασκούν το δικαίωμα έκπτωσης του ΦΠΑ των εισροών τους με την υποβολή του προβλεπόμενου παραστατικού στην αρμόδια τελωνειακή αρχή.

10. Με αποφάσεις του Υπουργού Οικονομικών καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη χορήγηση άδειας φορολογικής αποθήκης και εγκεκριμένου αποθηκευτή των ανωτέρω προϊόντων, οι διαδικασίες επιβολής του Φόρου Κατανάλωσης, η παρακολούθηση και ο έλεγχος των προϊόντων του παρόντος άρθρου, καθώς και οι λοιπές λεπτομέρειες εφαρμογής των διατάξεων των προηγουμένων παραγράφων.»

2. Η ισχύς της προηγούμενης παραγράφου αρχίζει από 1.1.2017.

Άρθρο 59
Τροποποιήσεις διατάξεων των άρθρων 120, 121, 123, 126 και 141 του ν. 2960/2001 «Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας» και του άρθρου 17 του ν. 3833/2010

1. Προστίθεται περίπτωση κ΄ στο άρθρο 120 του ν. 2960/2001 (Α΄ 265), ως εξής:

«κ) «Λιανική τιμή πώλησης προ φόρων για τη διαμόρφωση της φορολογητέας αξίας για την επιβολή του τέλους ταξινόμησης»: η ανώτατη προτεινόμενη τιμή πώλησης, χωρίς ΦΠΑ, από τον κατασκευαστή, προκειμένου για εγχωρίως παραγόμενα οχήματα ή από τον εισαγωγέα/επίσημο αντιπρόσωπο, προκειμένου για εισαγόμενα και ενδοκοινοτικώς αποκτούμενα οχήματα, όπως αυτή προκύπτει από τους υποβαλλόμενους τιμοκαταλόγους στην αρμόδια Τελωνειακή Αρχή. Στην εν λόγω τιμή, η οποία ισχύει από την ημερομηνία υποβολής του τιμοκαταλόγου, συμπεριλαμβάνεται η αξία του πρόσθετου εξοπλισμού, καθώς και η αξία ειδικών εκδόσεων του οχήματος και κάθε είδους διαμορφωτικό της τιμής πώλησης κόστος. Οι λιανικές τιμές πώλησης προ φόρων κατά μάρκα, μοντέλο, παραλλαγή και έκδοση των οχημάτων δημοσιεύονται στον έντυπο και ηλεκτρονικό τύπο και στο διαδίκτυο.»

2. Η παρ. 2 του άρθρου 121 του ν. 2960/2001 αντικαθίσταται, ως εξής:

«2. Οι συντελεστές του τέλους ταξινόμησης της προηγούμενης παραγράφου ορίζονται ως ακολούθως:

α) Για αυτοκίνητα με φορολογητέα αξία μέχρι και 14.000 ευρώ, 4%.

β) Για αυτοκίνητα με φορολογητέα αξία άνω των 14.000 ευρώ και μέχρι 17.000 ευρώ, 8%.

γ) Για αυτοκίνητα με φορολογητέα αξία άνω των 17.000 ευρώ και μέχρι 20.000 ευρώ, 16%.

δ) Για αυτοκίνητα με φορολογητέα αξία άνω των 20.000 ευρώ και μέχρι 25.000 ευρώ, 24%.

ε) Για αυτοκίνητα με φορολογητέα αξία άνω των 25.000 ευρώ, 32%.

στ) Για αυτοκίνητα οχήματα τρίκυκλα ή τετράκυκλα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας 2002/24/ΕΚ του Συμβουλίου της 18ης Μαρτίου 2002 (E.E.L.124 της 9.5.2002) και πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές της Οδηγίας 2002/51/ΕΚ ή μεταγενέστερης:

ΚΥΛΙΝΔΡΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΤΗΡΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΕΛΟΥΣ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗΣ
Κάτω των 50 κυβικών εκατοστών	0%
Από 50 μέχρι και 500 κυβικά εκατοστά	5%
Από 501 μέχρι και 900 κυβικά εκατοστά	9%
Από 901 κυβικά εκατοστά και πάνω	15%

ζ) Οι διατάξεις του άρθρου 26 του ν.1959/1991 (Α΄ 123) και της αριθ. Β.27660/712/10.7.1992 κοινής υπουργικής απόφασης των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β΄ 519), εφαρμόζονται και για τα πετρελαιοκίνητα οχήματα της προηγούμενης περίπτωσης στ΄.

η) Για την επιλογή του συντελεστή των περιπτώσεων α΄ έως ε΄, για μεταχειρισμένα επιβατικά αυτοκίνητα, λαμβάνεται υπόψη η φορολογητέα αξία της παραγράφου 1 του άρθρου 126, πριν από τις προβλεπόμενες μειώσεις από το άρθρο αυτό.»

3. Αντικαθίσταται η παρ. 3 του άρθρου 121 του ν. 2960/2001, ως εξής:

«3. Για επιβατικά αυτοκίνητα της παραγράφου 1, των οποίων η εκπεμπόμενη μάζα διοξειδίου του άνθρακα - CO2 (συνδυασμένος κύκλος) είναι:

α) μικρότερη ή ίση των 100 γρ./χλμ, οι συντελεστές των περιπτώσεων α΄, β΄, γ΄, δ΄ και ε΄ της παραγράφου 2 μειώνονται κατά 5%,

β) μεγαλύτερη από 120 και μικρότερη ή ίση από 140 γρ./χλμ, οι συντελεστές των περιπτώσεων α΄, β΄, γ΄, δ΄ και ε΄ της παραγράφου 2 αυξάνονται κατά 10%,

γ) μεγαλύτερη από 140 και μικρότερη ή ίση από 160 γρ./χλμ, οι συντελεστές των περιπτώσεων α΄, β΄, γ΄, δ΄ και ε΄ της παραγράφου 2 αυξάνονται κατά 20%,

δ) μεγαλύτερη από 160 και μικρότερη ή ίση από 180 γρ./χλμ, οι συντελεστές των περιπτώσεων α΄, β΄, γ΄, δ΄ και ε΄ της παραγράφου 2 αυξάνονται κατά 30%,

ε) μεγαλύτερη από 180 και μικρότερη ή ίση από 200 γρ./χλμ, οι συντελεστές των περιπτώσεων α΄, β΄, γ΄, δ΄ και ε΄ της παραγράφου 2 αυξάνονται κατά 40%,

στ) μεγαλύτερη από 200 και μικρότερη ή ίση από 250 γρ./χλμ, οι συντελεστές των περιπτώσεων α΄, β΄, γ΄, δ΄ και ε΄ της παραγράφου 2 αυξάνονται κατά 60%,

ζ) μεγαλύτερη από 250 γρ./χλμ οι συντελεστές των περιπτώσεων α΄, β΄, γ΄, δ΄ και ε΄ της παραγράφου 2 αυξάνονται κατά 100%.»

4. Αντικαθίσταται η παράγραφος 4 του άρθρου 121 του ν. 2960/2001, ως εξής:

«4. Για επιβατικά αυτοκίνητα της παραγράφου 1 τα οποία:

α) πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές του αμέσως προηγούμενου από το ισχύον, ως προς την ταξινόμηση, ευρωπαϊκού προτύπου εκπομπών ρύπων (Euro), οι συντελεστές των περιπτώσεων α΄, β΄, γ΄, δ΄ και ε΄ της παραγράφου 2, αυξάνονται κατά 50%,

β) δεν πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές του ισχύοντος, ως προς την ταξινόμηση, ευρωπαϊκού προτύπου εκπομπών ρύπων (Euro) και του αμέσως προηγούμενου και δεν είναι συμβατικής τεχνολογίας, οι συντελεστές των περιπτώσεων α΄, β΄, γ΄, δ΄ και ε΄ της παραγράφου 2, αυξάνονται κατά 200%,

γ) δεν πληρούν προδιαγραφές ευρωπαϊκού προτύπου εκπομπών ρύπων (Euro), συμβατικής τεχνολογίας και για τα οποία δεν αποδεικνύονται οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, οι συντελεστές των περιπτώσεων α΄, β΄, γ΄, δ΄ και ε΄ της παραγράφου 2, αυξάνονται κατά 500%, σε συνδυασμό με την περίπτωση ζ΄ της παραγράφου 3.»

5. Αντικαθίσταται η παρ. 5 του άρθρου 121 του ν. 2960/2001, ως εξής:

«5. Τα υβριδικά αυτοκίνητα απαλλάσσονται από το 50% του προβλεπόμενου από τις διατάξεις του άρθρου αυτού τέλους ταξινόμησης. Τα αμιγώς ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα δεν υπόκεινται στο προβλεπόμενο από τις διατάξεις του άρθρου αυτού τέλος ταξινόμησης.»

6. Αντικαθίσταται η παρ. 7 του άρθρου 121 του ν. 2960/2001, ως εξής:

«7. Σε περίπτωση που ο κάτοχος μεταχειρισμένου κοινοτικού επιβατικού αυτοκίνητου, με πρώτη άδεια κυκλοφορίας κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εκδοθείσα πριν από την 1η Ιουνίου του 2016, εκτιμά ότι το προς επιβολή τέλος ταξινόμησης, όπως βεβαιώνεται, σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 2, 3 και 4 και τις διατάξεις του άρθρου 126 του παρόντος νόμου, υπερβαίνει το υπολειπόμενο τέλος ταξινόμησης που είναι ενσωματωμένο σε όμοιο, της αυτής μάρκας και τύπου μεταχειρισμένου αυτοκινήτου ή ελλείψει αυτών σε όχημα παρόμοιο ή παρεμφερές που έχει ήδη ταξινομηθεί στη χώρα πριν από την εν λόγω ημερομηνία, έχει δικαίωμα να αιτηθεί τον υπολογισμό του ιστορικού τέλους ταξινόμησης από την Ειδική Επιτροπή του δεύτερου εδαφίου της παρ. 4 του άρθρου 126. Για τον υπολογισμό του ιστορικού τέλους ταξινόμησης, λαμβάνονται υπόψη οι ισχύοντες συντελεστές του τέλους ταξινόμησης και τα ισχύοντα στοιχεία διαμόρφωσης της φορολογητέας αξίας, κατά το χρόνο της πρώτης κυκλοφορίας του αυτοκινήτου σε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το τέλος ταξινόμησης για τα υπό κρίση αυτοκίνητα, βεβαιώνεται σύμφωνα με το μικρότερο ποσό, όπως προκύπτει μεταξύ του ιστορικού τέλους ταξινόμησης και του τέλους ταξινόμησης, όπως αυτό υπολογίζεται, σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 2, 3 και 4 του παρόντος άρθρου και τις διατάξεις του άρθρου 126 του παρόντος νόμου. Με την απόφαση του τέταρτου εδαφίου της παρ. 5 του άρθρου 126, καθορίζονται τα στοιχεία που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη από την Επιτροπή αυτή και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου.»

7. Αντικαθίσταται το πρώτο και το δεύτερο εδάφιο της παρ. 8 του άρθρου 121 του ν. 2960/2001, ως εξής:

«8. Για την υπαγωγή στους αντίστοιχους συντελεστές τέλους ταξινόμησης των παραγράφων 2, 3 και 4 του παρόντος άρθρου, η διαπίστωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και του ευρωπαϊκού προτύπου εκπομπών ρύπων (Euro), τις προδιαγραφές του οποίου πληροί εκ κατασκευής το όχημα, πραγματοποιείται από την αρμόδια τελωνειακή αρχή με βάση την προσκομιζόμενη σε αυτήν έγκριση τύπου ή το δελτίο κοινοποίησης έγκρισης τύπου και το αντίστοιχο πιστοποιητικό συμμόρφωσης του οχήματος.

Σε περίπτωση που δεν υπάρχει ταύτιση στοιχείων μεταξύ του πιστοποιητικού συμμόρφωσης του οχήματος και της αντίστοιχης έγκρισης τύπου ή του δελτίου κοινοποίησης έγκρισης τύπου, η υπαγωγή στον αντίστοιχο συντελεστή τέλους ταξινόμησης θα γίνεται με βάση τις αναγραφόμενες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και το αναγραφόμενο πρότυπο εκπομπών ρύπων που πληροί εκ κατασκευής το όχημα στην έγκριση τύπου ή στο δελτίο κοινοποίησης έγκρισης τύπου.»

8. Αντικαθίσταται το άρθρο 123 του ν. 2960/2001, ως εξής:

«Άρθρο 123
Τέλος ταξινόμησης φορτηγών αυτοκινήτων

1. Τα φορτηγά αυτοκίνητα και οι βάσεις τους της δασμολογικής κλάσης 87.04 της Συνδυασμένης Ονοματολογίας και τα αυτοκίνητα οχήματα που διαθέτουν εκ κατασκευής χωριστό θάλαμο με δύο σειρές καθισμάτων για τον οδηγό, συνοδηγό και τους επιβάτες και χωριστό ανοικτό χώρο φόρτωσης εμπορευμάτων της Δ.Κ. 87.03 της Σ.Ο., τα οποία πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές του ισχύοντος, ως προς την ταξινόμηση, ευρωπαϊκού προτύπου εκπομπών ρύπων (Euro) και του αμέσως προηγούμενου, υποβάλλονται σε τέλος ταξινόμησης ως εξής:

α) Φορτηγά αυτοκίνητα, μικτού βάρους πάνω από 3,5 τόνους, ποσοστό πέντε τοις εκατό (5%).

β) Ανοικτά φορτηγά μέχρι και 3,5 τόνους, ποσοστό οκτώ τοις εκατό (8%).

γ) Κλειστά φορτηγά αυτοκίνητα μικτού βάρους μέχρι και 3,5 τόνους, ποσοστό δέκα τοις εκατό (10%).

δ) Βάσεις των φορτηγών αυτοκινήτων των προηγούμενων περιπτώσεων, ποσοστό πέντε τοις εκατό (5%).

ε) Αυτοκίνητα οχήματα με μικτό βάρος μέχρι 3,5 τόνους που διαθέτουν εκ κατασκευής χωριστό θάλαμο με δύο σειρές καθισμάτων για τον οδηγό, συνοδηγό και τους επιβάτες και χωριστό ανοικτό χώρο φόρτωσης εμπορευμάτων της Δ.Κ. 87.03, ποσοστό οκτώ τοις εκατό (8%).

στ) Οι συντελεστές των προηγούμενων περιπτώσεων α΄ έως και ε΄ προσαυξάνονται κατά ποσοστό τριάντα τοις εκατό (30%) προκειμένου για αυτοκίνητα που δεν πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές του ισχύοντος, ως προς την ταξινόμηση, ευρωπαϊκού προτύπου εκπομπών ρύπων (Euro) και του αμέσως προηγούμενου.

ζ) Για τα αυτοκίνητα οχήματα που καθορίζονται στις περιπτώσεις β΄ και ε΄, τα οποία με την προσθήκη στον ανοικτό χώρο φόρτωσης καλύμματος από άκαμπτο στερεό υλικό, διασκευάζονται σε οχήματα με μόνιμο κλειστό αμάξωμα των δασμολογικών κλάσεων 87.04 και 87.03, εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν. 1573/1985 (Α΄ 201).

Ως αυτοκίνητο όχημα με μόνιμο κλειστό αμάξωμα νοείται όχι μόνο αυτό που εκ κατασκευής το αμάξωμά του είναι κλειστό, αλλά και αυτό που προκύπτει με την προσθήκη στο αμάξωμα ανοικτού φορτηγού της περίπτωσης β΄, καθώς και στον ανοικτό χώρο φόρτωσης των οχημάτων της περίπτωσης ε΄, καλύμματος από άκαμπτα στερεά υλικά, ανεξάρτητα αν αφαιρείται εύκολα ή δύ-

σκολα ή αν το πίσω μέρος του αμαξώματος παραμένει ανοικτό.

η) Αυτοκίνητα οχήματα, ανοικτά ή κλειστά, τρίκυκλα ή τετράκυκλα, που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας 92/61/ΕΚ του Συμβουλίου της 30ής Ιουνίου 1992 (ΕΕL 225 της 10.9.1992) και πληρούν εκ κατασκευής τις προδιαγραφές της Οδηγίας αυτής ή μεταγενέστερης, υποβάλλονται σε τέλος ταξινόμησης, ως ακολούθως:

ΚΥΛΙΝΔΡΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΤΗΡΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΕΛΟΥΣ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗΣ
Κάτω των 50 κυβικών εκατοστών	0%
Από 50 μέχρι και 500 κυβικά εκατοστά	4%
Από 501 μέχρι και 900 κυβικά εκατοστά	8%
Από 901 κυβικά εκατοστά και πάνω	14%

2. Προκειμένου για κλειστά φορτηγά που προέρχονται από μετατροπή επιβατικών αυτοκινήτων, το αναφερόμενο στην περίπτωση γ΄ της προηγούμενης παραγράφου ποσοστό τέλους τριπλασιάζεται και υπολογίζεται επί της φορολογητέας αξίας, όπως αυτή διαμορφώνεται για τα επιβατικά.

3. Για την επιβολή του τέλους ταξινόμησης των αυτοκινήτων των περιπτώσεων β΄, γ΄ και των βάσεων αυτών, καθώς και της περίπτωσης ε΄ της παραγράφου 1, η φορολογητέα αξία διαμορφώνεται με βάση τη λιανική τιμή πώλησης προ φόρων.

Για τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, η ως άνω τιμή λιανικής πώλησης προ φόρων απομοιώνεται με βάση τα στοιχεία που η αρμόδια Τελωνειακή Υπηρεσία Αξιών διαθέτει και η τελική φορολογητέα αξία καθορίζεται από την υπηρεσία αυτή.

4. Για την επιβολή του τέλους ταξινόμησης των αυτοκινήτων της περίπτωσης α΄ της παρ. 1 και των βάσεων αυτών, η φορολογητέα αξία διαμορφώνεται από την άθροιση των παρακάτω στοιχείων:

α) Την πράγματι πληρωθείσα ή πληρωτέα αξία για τα καινούρια αυτοκίνητα.

Για τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα λαμβάνεται υπόψη η τιμή που καθορίζεται από την αρμόδια Τελωνειακή Υπηρεσία Αξιών με βάση τα στοιχεία που η υπηρεσία αυτή διαθέτει. Η τεκμαρτή αυτή αξία δεν μπορεί να είναι μικρότερη της πράγματι πληρωθείσας ή πληρωτέας αξίας (τιμή αγοράς).

β) Τους εισαγωγικούς δασμούς που πράγματι καταβάλλονται.

γ) Τα παρεπόμενα έξοδα με τα οποία επιβαρύνονται τα οχήματα, όπως έξοδα προμήθειας, μεσιτείας, τόκων, φόρτωσης, εκφόρτωσης, ασφάλισης και μεταφοράς στο εσωτερικό της χώρας.

5. Τα ανοικτά φορτηγά αυτοκίνητα που διασκευάζονται σε κλειστά κατ’ εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 11 του άρθρου 4 του ν. 2443/1996 (Α΄265) υποβάλλονται αντί των φορολογικών επιβαρύνσεων που προβλέπονται από το ν. 1573/1985 (Α΄201) σε τέλος ταξινόμησης, το ύψος του οποίου ορίζεται ως εξής:

-Για τα κυλινδρισμού κινητήρα από 901 - 1.400 κυβ. εκατοστά, επτακόσια τριάντα τρία (733) ευρώ.

-Για τα κυλινδρισμού κινητήρα από 1.401 - 1.800 κυβ. εκατοστά, χίλια είκοσι επτά (1.027) ευρώ.

-Για τα κυλινδρισμού κινητήρα από 1.801 - 2.000 κυβ. εκατοστά, χίλια τετρακόσια εξήντα επτά (1.467) ευρώ.

-Για τα κυλινδρισμού κινητήρα από 2.001 κυβ. εκατοστά και πάνω, δύο χιλιάδες τριακόσια σαράντα επτά (2.347) ευρώ.

6. Τα ηλεκτροκίνητα φορτηγά αυτοκίνητα και τα οχήματα της περίπτωσης ε΄ της παραγράφου 1 δεν υπόκεινται στο προβλεπόμενο από τις διατάξεις του άρθρου αυτού τέλος ταξινόμησης.

7. Τα ανοικτά ή κλειστά φορτηγά αυτοκίνητα μικτού βάρους άνω των 3,5 τόνων που προέρχονται από διασκευή ελκυστήρων της δασμολογικής κλάσης (δ.κ.) 87.01, επιβατικών αυτοκινήτων (λεωφορείων) της δ.κ. 87.02, φορτηγών αυτοκινήτων ψυγείων της δ.κ. 87.04 για τα οποία δεν έχει καταβληθεί το αναλογούν τέλος ταξινόμησης, αυτοκινήτων οχημάτων ειδικών χρήσεων της δ.κ. 87.05 της Συνδυασμένης Ονοματολογίας, υποβάλλονται, αντί των φορολογικών επιβαρύνσεων που προβλέπονται από το ν. 1573/1985 (Α΄ 201), σε τέλος ταξινόμησης το ύψος του οποίου ορίζεται ως εξής:

- Μικτού βάρους πάνω από 3,5 τόνους μέχρι και 7,5 τόνους 1.000 ευρώ.

- Μικτού βάρους πάνω από 7,5 τόνους μέχρι και 14 τόνους 1.800 ευρώ.

- Μικτού βάρους πάνω από 14 τόνους 2.500 ευρώ. Τα παραπάνω ποσά προσαυξάνονται κατά πεντακόσια (500) ευρώ στις περιπτώσεις που από τη μετασκευή προκύπτει ανατρεπόμενο ή βυτιοφόρο όχημα

8. Αναστέλλεται η βεβαίωση του τέλους ταξινόμησης που αναλογεί σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου στα φορτηγά αυτοκίνητα της δασμολογικής κλάσης 87.04 της Συνδυασμένης Ονοματολογίας και στις βάσεις αυτών, που παραλαμβάνονται με προορισμό τη διασκευή τους στο εσωτερικό της χώρας, μετά από έγκριση της αρμόδιας τελωνειακής αρχής, υπό τους όρους και διατυπώσεις που καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, σε οχήματα των δασμολογικών κλάσεων 87.02, 87.04 και 87.05 της Συνδυασμένης Ονοματολογίας.

Το τέλος ταξινόμησης που αναλογεί στα διασκευασθέντα έτοιμα οχήματα, που προορίζονται για ταξινόμηση στη χώρα μας, επιβάλλεται και εισπράττεται με την ολοκλήρωση της διασκευής των οχημάτων αυτών.

Ομοίως και για τα προερχόμενα από διασκευή των βάσεων των δασμολογικών κλάσεων 87.02 και 87.06 της Συνδυασμένης Ονοματολογίας έτοιμα οχήματα, το τέλος ταξινόμησης με το οποίο επιβαρύνονται επιβάλλεται και εισπράττεται μετά την ολοκλήρωση της διασκευής των βάσεων αυτών.

Για τα ως άνω οχήματα που δεν προορίζονται για ταξινόμηση στη χώρα μας, μετά την ολοκλήρωση της διασκευής επιτρέπεται με την τήρηση των διατυπώσεων και διαδικασιών να επαναποστέλλονται σε άλλο κράτος - μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή να εξάγονται σε τρίτη χώρα χωρίς καταβολή του αναλογούντος τέλους ταξινόμησης που έτυχαν αναστολής.

Για την επιβολή του τέλους ταξινόμησης, ως φορολογητέα αξία για τα φορτηγά οχήματα της δασμολογικής κλάσης 87.04 της Συνδυασμένης Ονοματολογίας

λαμβάνεται η αξία της βάσης, όπως αυτή διαμορφώνεται σύμφωνα μμε τα οριζόμενα στις προηγούμενες παράγραφους, στην οποία προστίθεται και το κόστος της διασκευής.

9. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι διαδικασίες και τα απαραίτητα δικαιολογητικά για τη διαπίστωση του προτύπου εκπομπών ρύπων (Euro), καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

10. Τα δικαιολογητικά στοιχεία και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια, για τον προσδιορισμό της φορολογητέας αξίας των φορτηγών οχημάτων ανεξαρτήτου προελεύσεως ή των εγχωρίως παραγομένων, καθορίζονται με την απόφαση του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 4 του άρθρου 126.»

9. Αντικαθίσταται η παρ. 1 του άρθρου 126 του ν. 2960/2001, ως εξής:

«1. Η φορολογητέα αξία για την επιβολή του τέλους ταξινόμησης των επιβατικών αυτοκινήτων διαμορφώνεται με βάση τη λιανική τιμή πώλησης προ φόρων του αυτοκινήτου, κατά τύπο, παραλλαγή και έκδοση αυτού, όπως αυτή προκύπτει από τους υποβαλλόμενους τιμοκαταλόγους στην αρμόδια Τελωνειακή Αρχή από τους επίσημους αντιπρόσωπους/διανομείς αυτοκινήτων, συμπεριλαμβανομένης και της αξίας του προαιρετικού (EXTRA) αυτού εξοπλισμού.

Για μεταχειρισμένα επιβατικά αυτοκίνητα, λαμβάνεται υπόψη η κατά τα παραπάνω τιμή λιανικής πώλησης όμοιου κατά μάρκα, τύπο, παραλλαγή και έκδοση καινούργιου επιβατικού αυτοκινήτου με τον ίδιο εξοπλισμό, κατά το χρόνο κυκλοφορίας του στη διεθνή αγορά, αφού αυτή μειωθεί κατά το ποσοστό απομείωσης που ορίζεται αναλογα με την ηλικία του και την κατηγορία αμαξώματος.

Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, καθορίζονται τα ως άνω ποσοστά ανά εξάμηνο και έτος ηλικίας του αυτοκινήτου και ανά κατηγορία αμαξώματος. Τα στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό των εν λόγω ποσοστών, καθώς και ο τρόπος προσδιορισμού των ποσοστών των ενδιάμεσων μηνών καθορίζονται με την απόφαση της παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου.

Η φορολογητέα αξία, μετά την ως άνω απομείωση, μειώνεται περαιτέρω ποσοστιαία με χρήση συντελεστή 0,10 για κάθε 500 επιπλέον χιλιόμετρα που έχουν διανυθεί από τον ετήσιο μέσο όρο. Η απομείωση βάσει διανυθέντων χιλιομέτρων δεν πρέπει να ξεπερνά το 10% της αξίας που προσδιορίζεται μετά την ως άνω απομείωση.

Ο ετήσιος μέσος όρος διανυθέντων χιλιομέτρων, για σκοπούς εφαρμογής της παρούσας διάταξης, ορίζεται στις δεκαπέντε χιλιάδες (15.000). Η συνολική απομείωση, περιλαμβανόμενης και της απομείωσης λόγω διανυθέντων χιλιομέτρων πέραν του μέσου όρου, δεν δύναται να υπερβαίνει το 95%.»

10. Διαγράφεται η φράση «της περίπτωσης α΄» από το πρώτο εδάφιο της παρ. 5 του άρθρου 126 του ν. 2960/2001.

11. Προστίθεται παράγραφος 4 στο άρθρο 141 του ν. 2960/ 2001, ως εξής:

«4. Όπου στις κείμενες διατάξεις και στις κατ’ εξουσιοδότηση αυτών εκδοθείσες διοικητικές πράξεις αναφέρεται η φράση «αυτοκίνητα τύπου JEEP της δασμολογικής κλάσης 87.04 της Συνδυασμένης Ονοματολογίας», νοείται εφεξής ότι αυτή δεν έχει εφαρμογή.»

12. Το άρθρο 17 του ν. 3833/2010 (Α΄ 40) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 17
Ειδικός φόρος σε είδη πολυτελείας

1. Επιβάλλεται φόρος πολυτελείας επί της φορολογητέας αξίας, όπως αυτή διαμορφώνεται από τα άρθρα 19 και 20 του ν. 2859/2000 (Α΄ 248) για τα ενδοκοινοτικώς αποκτούμενα και τα εισαγόμενα από τρίτες χώρες και επί της τιμής πώλησης προ Φ.Π.Α. για τα εγχωρίως παραγόμενα, στα παρακάτω είδη:

ΕΙΔΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΦΟΡΟΥ ΠΟΛΥΤΕΛΕΙΑΣ
α) Δέρματα ερπετών, κροκοδείλων, σαυροειδών και αγρίων ζώων γενικά καθώς και πτηνών, ψαριών και θαλασσίων ζώων γενικά, κατεργασμένα ή μη. Κωδικός Σ.Ο. 41.06.40, 41.13.30, ΕΧ41.14.10.90 4103.20, ΕΧ 4103.90, ΕΧ 4106.91, ΕΧ 4106.92	10%
β) Τεχνουργήματα από δέρμα της περίπτωσης α). Κωδικός Σ.Ο. 42.02.21.00, 42.02.31.00, 42.03.30.30	10%
γ) Υποδήματα από δέρμα της περίπτωσης α). Δ.Κ. ΕΧ 64.03	10%
δ) Ενδύματα, εξαρτήματα της ένδυσης και, άλλα είδη από γουνοδέρματα. Δ.Κ. 43.03	10%
ε) Τάπητες από οποιαδήποτε ύλη που περιέχουν μετάξι ή απορρίμματα από μετάξι σε ποσοστό πάνω από 10% στο συνολικό βάρος. Κωδικός Σ.Ο. 57.01.10.10,57.01.90.10	10%
στ) Μαργαριτάρια ακατέργαστα ή κατεργασμένα, πολύτιμες ή ημιπολύτιμες πέτρες, πέτρες, συνθετικές ή ανασχηματισμένες, κατεργασμένες ιί ακατέργαστες. Εξαιρούνται εκείνες που προορίζονται για βιομηχανική χρήση. Διαμάντια έστω και κατεργασμένα Δ.Κ. 71.01, ΕΧ 71.02, ΕΧ 71.03 και 71.04.	10%

ζ) Σκόνη διαμαντιού και σκόνη από πολύτιμες r ημιπολύτιμες πέτρες φυσικές ή συνθετικές. Δ.Κ. 71.05	10%
η) Κοσμήματα με ή χωρίς πολύτιμες πέτρες και μέρη αυτών, από πολύτιμα μέταλλα η από μέταλλα επιστρωμένα με πολύτιμα μέταλλα. Δ.Κ. 71.13	10%
θ) Είδη χρυσοχοΐας και μέρη αυτών από πολύτιμα μέταλλα ή από μέταλλα επιστρωμένα με πολύτιμα μέταλλα. Δ.Κ. 71.14	10%
ι) Άλλα τεχνουργήματα από πολύτιμα μέταλλα ή από μέταλλα επιστρωμένα με πολύτιμα μέταλλα. Δ.Κ. 71.15	10%
ια) Τεχνουργήματα από μαργαριτάρια, από πολύτιμες ή ημιπολύτιμες πέτρες ή από πέτρες συνθετικές ή ανασχηματισμένες. Δ.Κ. 71.16	10%
ιβ) Αεροπλάνα, υδροπλάνα και ελικόπτερα ιδιωτικής χρήσης. Δ.Κ. Ε.Χ. 88.02	20%
ιγ) Ρολόγια από πολύτιμα μέταλλα ή από μέταλλα επιστρωμένα με πολύτιμα μέταλλα Δ.Κ. 9101	10%
ιδ) Κάσες (κελύφη) για ρολόγια από πολύτιμο μέταλλα ή από μέταλλα επιστρωμένα με πολύτιμα μέταλλα της δασμολογικής διάκρισης 9111.10	10%
ιε) Βραχιόλια (μπρασελέ) ρολογιών από πολύτιμα μέταλλα ή από μέταλλα επιστρωμένα από πολύτιμα μέταλλα τη δασμολογικής διάκρισης 9113.10	10%

2. Για τους σκοπούς εφαρμογής της περίπτωσης ιβ΄ της παρ. 1, ως ιδιωτική χρήση νοείται η χρησιμοποίηση αεροπλάνου, υδροπλάνου και ελικόπτερου για μη εμπορική δραστηριότητα.

3. Από το φόρο πολυτελείας εξαιρούνται:

α) τα είδη των περιπτώσεων η΄, θ΄, ι΄ και ια΄ του πίνακα της παρ. 1 του άρθρου αυτού, των οποίων η φορολογητέα αξία επιβολής του φόρου πολυτελείας είναι μικρότερη των χιλίων (1.000) ευρώ ανά τεμάχιο,

β) τα είδη των περιπτώσεων η΄, θ΄ και ι΄ του πίνακα της παραγράφου 1 από άργυρο των δασμολογικών κλάσεων ΕΧ 7113, ΕΧ 7114 και ΕΧ 7115.

4. Ειδικότερα από τον ως άνω φόρο πολυτελείας εξαιρούνται τα εγχωρίως παραγόμενα γουνοποιητικά προϊόντα που πωλούνται χονδρικώς στο εσωτερικό της χώρας μεταξύ των επιχειρήσεων.

5. Ο φόρος πολυτελείας των μεταφορικών μέσων της περίπτωσης ιβ΄ του πίνακα της παραγράφου 1, ανεξάρτητα από τη χώρα προέλευσης, βεβαιώνεται και εισπράττεται από τις αρμόδιες τελωνειακές αρχές παράλληλα με τη βεβαίωση και είσπραξη των οφειλόμενων φορολογικών επιβαρύνσεων και ως προς τις κυρώσεις εφαρμογή έχουν οι διατάξεις των άρθρων 142 και επόμενα του ν. 2960/2001.

6. Για τα είδη της παραγράφου 1 που προέρχονται από τρίτες προς την Ευρωπαϊκή Ένωση χώρες, ο φόρος πολυτελείας βεβαιώνεται και εισπράττεται από τις τελωνειακές αρχές κατά τη θέση αυτών σε ανάλωση, ενώ τα προερχόμενα από άλλα κράτη - μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή τα εγχωρίως παραγόμενα, ο φόρος αποδίδεται στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. της έδρας του επιτηδευματία.

7. Υπόχρεος για την απόδοση του φόρου για μεν τα εγχωρίως παραγόμενα είναι ο παραγωγός των προϊόντων, για δε τα προερχόμενα από τα λοιπά κράτη - μμέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης το πρόσωπο που πραγματοποιεί την ενδοκοινοτική απόκτηση.

8. Ο φόρος πολυτελείας της παραγράφου 1 για τα εγχωρίως παραγόμενα ειδικά για τα πωλούμενα λιανικώς για τα οποία προηγούμενα δεν έχει επιβληθεί φόρος πολυτελείας λόγω παραγωγής τους από την ίδια επιχείρηση, επιβάλλεται επί της τιμής λιανικής πώλησης προ Φ.Π.Α., μειωμένης κατά 30%. Ο φόρος αυτός δεν επιβάλλεται εάν τα αγαθά αυτά εξάγονται ή αποτελούν αντικείμενο ενδοκοινοτικής παράδοσης. Χρόνος γένεσης της φορολογικής υποχρέωσης κατά την ενδοκοινοτική απόκτηση είναι ο χρόνος παραλαβής των ειδών από τον αποκτώντα, για δε τα εγχωρίως παραγόμενα, κατά την πώληση αυτών από τον παραγωγό. Τα θέματα που αφορούν τη βεβαίωση, τον έλεγχο, την παραγραφή του δικαιώματος του Δημοσίου και την έκδοση καταλογιστικών πράξεων διέπονται από τις διατάξεις που ισχύουν κάθε φορά στη φορολογία εισοδήματος. Οι διατάξεις του ν. 2523/1997 (Α΄179) εφαρμόζονται αναλόγως και στη φορολογία αυτή.

9. Με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Δημοσίων Εσόδων καθορίζονται ο χρόνος, ο τρόπος, η διαδικασία και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την απόδοση του φόρου αυτού στις Δ.Ο.Υ..

10. Τα είδη της παρ. 4 που παραλαμβάνονται ως πρώτες ύλες για την παραγωγή ετοίμων προϊόντων της ίδιας παραγράφου, απαλλάσσονται του φόρου πολυτελείας.

11. Με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Δημοσίων Εσόδων καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις τα απαιτούμενα δικαιολογητικά και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του άρθρου αυτού.»

13. Η ισχύς των διατάξεων των παραγράφων 1 έως 12 του παρόντος άρθρου αρχίζει από 1.6.2016 και καταλαμβάνει αυτοκίνητα για τα οποία το τέλος ταξινόμησης καθίσταται απαιτητό από την ημερομηνία αυτή και μετά.

Άρθρο 60
Τροποποιήσεις των άρθρων 73, 81, 87 και 97 του ν. 2960/2001 «Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας»

1. α. Η παρ. 1 του άρθρου 97 του ν. 2960/2001 (Α΄ 265) αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Στα τσιγάρα και τα προϊόντα που εξομοιώνονται με αυτά ο ειδικός φόρος κατανάλωσης διαρθρώνεται:

α) σε ένα πάγιο φόρο, ο οποίος επιβάλλεται ανά μονάδα προϊόντος, το ποσό του οποίου είναι 82,50 ευρώ ανά χίλια (1.000) τεμάχια τσιγάρων (1 φορολογική μονάδα) και είναι το ίδιο για όλες τις κατηγορίες τσιγάρων, και

β) σε έναν αναλογικό φόρο, ο συντελεστής του οποίου είναι 26% και υπολογίζεται στην τιμή λιανικής πώλησης χιλίων (1.000) τεμαχίων τσιγάρων (1 φορολογική μονάδα) και είναι ο ίδιος για όλες τις κατηγορίες τσιγάρων.

Το συνολικό ποσό του ειδικού φόρου κατανάλωσης που υπολογίζεται σύμφωνα με τις ανωτέρω περιπτώσεις α΄ και β΄ δεν μπορεί να είναι κατώτερο των 117,50 ευρώ ανά χίλια (1.000) τεμάχια τσιγάρων (1 φορολογική μονάδα).»

β. Η παρ. 3 του άρθρου 97 του ν. 2960/2001 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Στο λεπτοκομμένο καπνό, ο οποίος προορίζεται για την κατασκευή χειροποίητων τσιγάρων, ο συντελεστής του ειδικού φόρου κατανάλωσης ορίζεται στα 170 ευρώ ανά χιλιόγραμμο καθαρού βάρους.»

2. α. Η παρ. 3 του άρθρου 81 του ν. 2960/2001 αντικαθίσταται ως εξής :

«3. Εφαρμόζεται μειωμένος κατά πενήντα τοις εκατό (50%) συντελεστής Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.) αιθυλικής αλκοόλης, έναντι του ισχύοντος κανονικού συντελεστή, για την αιθυλική αλκοόλη που προορίζεται για την παρασκευή ούζου ή που περιέχεται στο τσίπουρο και την τσικουδιά. Ο μειωμένος αυτός συντελεστής καθορίζεται σε χίλια διακόσια είκοσι πέντε (1.225) ευρώ, ανά εκατόλιτρο άνυδρης αιθυλικής αλκοόλης.

Οι όροι και οι προϋποθέσεις εφαρμογής των διατάξεων της παρούσας παραγράφου καθορίζονται με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Δημοσίων Εσόδων.»

β. Η παρ. 2 του άρθρου 87 του ν. 2960/2001 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Ο φόρος αυτός ορίζεται σε πέντε ευρώ (5 ευρώ) ανά βαθμό PLATO κατά όγκο και εκατόλιτρο μπύρας.»

γ. Το προτελευταίο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 87 του ν. 2960/2001, αντικαθίσταται ως εξής:

«Ο μειωμένος αυτός συντελεστής καθορίζεται σε δύο ευρώ και πενήντα λεπτά (2,50) ανά βαθμό PLATO κατά όγκο και εκατόλιτρο μπύρας.»

3. α. Στην παρ. 1 του άρθρου 73 του ν. 2960/2001, οι περιπτώσεις β΄, γ΄, στ΄, ζ΄, η΄, ι΄, ια΄, ιβ΄, ιγ΄ και κστ΄ αντικαθίστανται ως εξής :

«1. Οι συντελεστές Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης (ΕΦΚ) στα παρακάτω ενεργειακά προϊόντα, ορίζονται ως ακολούθως:

«ΕΙΔΟΣ	ΚΩΔΙΚΟΣ Σ.Ο.	ΠΟΣΟ ΦΟΡΟΥ ΣΕ ΕΥΡΩ	ΜΟΝΑΔΑ ΕΠΙΒΟΛΗΣ
β) Βενζίνη χωρίς μόλυβδο - με αριθμό οκτανίων μέχρι 96,5 - με αριθμό οκτανίων μεγαλύτερο των 96,5	2710 1141 και ΕΧ 27101145 ΕΧ27101145 και 27101149	700	1.000 λίτρα
γ) Βενζίνη χωρίς μόλυβδο με την προσθήκη ειδικών προσθέτων, που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί, προσφέρεται προς πώληση ή και χρησιμοποιείται ως ισοδύναμο καύσιμο αντί της μολυβδούχου βενζίνης των κωδικών της Σ.Ο.2710 11 51 και 2710 1159	2710 11 41 2710 1145 και 2710 1149	700	1.000 λίτρα
στ) Πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (DIESEL) που χρησιμοποιείται ως καύσιμο κινητήρων	2710 19 41 2710 19 45 και 2710 19 49	410	1.000 λίτρα
ζ) Πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (DIESEL) που χρησιμοποιείται ως καύσιμο θέρμανσης	2710 19 41 2710 19 45 και 2710 19 49	410	1.000 λίτρα
η) Πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (DIESEL) που χρησιμοποιείται για χρήσεις άλλες από αυτές που καθορίζονται στις παραπάνω περιπτώσεις στ) και ζ)	2710 19 41 2710 19 45 και 2710 19 49	410	1.000 λίτρα

ι) φωτιστικό πετρέλαιο (κηροζίνη), που χρησιμοποιείται ως καύσιμο κινητήρων	2710 19 21 και 2710 19 25	410	1.000 λίτρα
ια) Φωτιστικό πετρέλαιο (κηροζίνη), που χρησιμοποιείται ως καύσιμο θέρμανσης	2710 19 21 και 2710 19 25	410	1.000 λίτρα
ιβ) Φωτιστικό πετρέλαιο (κηροζίνη), που χρησιμοποιείται για άλλες χρήσεις εκτός από αυτές που καθορίζονται στις παραπάνω περιπτώσεις ι) και ια)	.2710 19 21 και 2710 19 25	410	1.000 λίτρα
ιγ) Υγραέρια (LPG) που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα κινητήρων	271112 11 έως 271119 00	430	1.000 χιλιόγραμμα
κστ) Βιοντήζελ από μεθυλεστέρες λιπαρών οξέων, όπως ορίζεται με την απόφαση Α.Χ.Σ. 334/2004, που χρησιμοποιείται ως καύσιμο κινητήρων, είτε αυτούσιο είτε σε ανάμιξη με πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (DIESEL) της παραπάνω περίπτωσης στ)	3824 90 99	410	1.000 λίτρα

β. Το πρώτο εδάφιο της περίπτωσης α΄ της παρ. 2 του άρθρου 73 του ν. 2960/2001 αντικαθίσταται ως εξής:

«α) Για την εφαρμογή των παραπάνω περιπτώσεων ζ’ για το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (DIESEL), και ια΄ για το φωτιστικό πετρέλαιο (κηροζίνη), τα οποία χρησιμοποιούνται ως καύσιμα θέρμανσης για τη χρονική περίοδο από τη 15η Οκτωβρίου μέχρι και την 30ή Απριλίου κάθε έτους, ο συντελεστής του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.) ορίζεται σε διακόσια ογδόντα (280) ευρώ το χιλιόλιτρο.»

4. Οι διατάξεις των παραγράφων 1 και 3α΄ ισχύουν από 1.1.2017, οι διατάξεις της παραγράφου 2α ισχύουν από 1.1.2018, οι διατάξεις της παραγράφου 2β ισχύουν από 1.6.2016 και οι διατάξεις της παραγράφου 3β΄ ισχύουν από 15.10.2016.

Μέχρι την έναρξη ισχύος των διατάξεων της παραγράφου 1, οι υπόχρεοι για την καταβολή του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης του άρθρου 101 του ν. 2960/2001 που επιβάλλεται στα τσιγάρα και το λεπτοκομμένο καπνό, θέτουν κάθε μήνα σε ανάλωση ποσότητα των εν λόγω προϊόντων, όχι μεγαλύτερη από την ποσότητα που αντιστοιχεί στο μέσο όρο των μηνιαίων αναλώσεών τους κατά το προηγούμενο δωδεκάμηνο από την ημερομηνία δημοσίευσης του νόμου αυτού.

Άρθρο 61
Τροποποιήσεις των άρθρων 73 και 78 του ν. 2960/2001 (Α΄ 265) «Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας»

1. Η περίπτωση ζ΄ της παρ. 1 του άρθρου 78 του ν. 2960/2001 αντικαθίσταται ως εξής:

«ζ) Ο λιθάνθρακας, λιγνίτης και οπτάνθρακας (κοκ) της Σ.Ο. 2701, 2702 και 2704 και το φυσικό αέριο της Σ.Ο. 2711 11 00 και 2711 21 00, που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας.»

2. Στην παρ. 1 του άρθρου 73 του ν. 2960/2001 οι περιπτώσεις ιζ΄ και ιη΄ αντικαθίστανται ως εξής:

«ΕΙΔΟΣ	ΚΩΔΙΚΟΣ Σ.Ο.	ΠΟΣΟ ΦΟΡΟΥ ΣΕ ΕΥΡΩ	ΜΟΝΑΔΑ ΕΠΙΒΟΛΗΣ
ιζ) Φυσικό αέριο που χρησιμοποιείται ως καύσιμο θέρμανσης	27111100 και 2711 2100		Gigajoule μεικτή θερμογόνος δύναμη
- για οικιακή χρήση		0,30	
- για χρήση από τους λοιπούς καταναλωτές		1,50	

ιη) φυσικό αέριο που χρησιμοποιείται για άλλες χρήσεις εκτός από αυτές που καθορίζονται στις παραπάνω ιστ) και ιζ) περιπτώσεις			
- για ετήσια κατανάλωση >3.600.000 Gjoule (>1.000.000Mwh)		0,30	
-για ετήσια κατανάλωση από 1.800.001 έως 3.600.000 Gjoule (από 500.001 έως 1.000.000 Mwh)	27111100 και 2711 21 00	0,35	Gigajoule μεικτή θερμογόνος δύναμη»
-για ετήσια κατανάλωση από 360.001 έως 1.800.000 Gjoule (από 100.001 έως 500.000 Mwh)		0,40	
-για ετήσια κατανάλωση από 36.000 έως 360-000 Gjoule (από 10.000 έως 100.000 Mwh)		0,45	
-για ετήσια κατανάλωση < 36.000 Gjoule (<10.000 Mwh)		1,50	

3. Η περίπτωση ιβ΄της παρ. 1 του άρθρου 78 του ν. 2960/2001, όπως προστέθηκε με το άρθρο έκτο και του ν. 4379/2016 (Α΄ 63), καταργείται από τότε που ίσχυσε.

4. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 ισχύουν από 1.6.2016, ενώ οι διατάξεις της παραγράφου 2 ισχύουν από 1.1.2017.

Άρθρο 62
Λοιπές φορολογικές διατάξεις

1. Η ωφέλεια νομικού πρόσωπου, νομικής οντότητας, καθώς και φυσικού προσώπου που αποκτά εισόδημα από επιχειρηματική δραστηριότητα, η οποία προκύπτει από τη διαγραφή μέρους ή του συνόλου του χρέους προς πιστωτικό ή χρηματοδοτικό ίδρυμα, προς υπό ειδική εκκαθάριση πιστωτικό ή χρηματοδοτικό ίδρυμα ή προς εταιρεία του ν. 4354/2015 (Α΄ 176) στο πλαίσιο εξωδικαστικού συμβιβασμού ή σε εκτέλεση δικαστικής απόφασης, δεν θεωρείται δωρεά και απαλλάσσεται του φόρου εισοδήματος.

2. Για διαγραφές χρέους προς πιστωτικό ή χρηματοδοτικό ίδρυμα, προς υπό ειδική εκκαθάριση πιστωτικό ή χρηματοδοτικό ίδρυμα ή προς εταιρεία του ν. 4354/2015 στο πλαίσιο εξωδικαστικού συμβιβασμού, η παρ. 1 εφαρμόζεται αποκλειστικά για οφειλές που την 31η Μαρτίου 2016 βρίσκονταν σε καθυστέρηση ή ήταν επίδικες ή ρυθμισμένες και για συμφωνίες εξωδικαστικού συμβιβασμού που συνάπτονται από την 1η Ιανουαρίου 2016 μέχρι και την 31η Δεκεμβρίου 2017.

3. Για διαγραφές χρέους προς πιστωτικό ή χρηματοδοτικό ίδρυμα, προς υπό ειδική εκκαθάριση πιστωτικό ή χρηματοδοτικό ίδρυμα ή προς εταιρεία του ν. 4354/2015 σε εκτέλεση δικαστικής απόφασης, η παρ. 1 εφαρμόζεται αποκλειστικά για οφειλές οι οποίες την 31η Μαρτίου 2016 ήταν επίδικες ή για οφειλές οι οποίες κατά την ανωτέρω ημερομηνία ήταν ρυθμισμένες με δικαστικές αποφάσεις που έχουν εκδοθεί από την 1η Ιανουαρίου 2016 ή για οφειλές που κατά την 31η Μαρτίου 2016 ήταν σε καθυστέρηση και οι σχετικές αιτήσεις ενώπιον δικαστηρίων υποβάλλονται μέχρι και την 31η Δεκεμβρίου 2017.

4. Η ωφέλεια που αποκτά φυσικό πρόσωπο και η οποία προκύπτει από τη διαγραφή μέρους ή του συνόλου του χρέους προς πιστωτικό ή χρηματοδοτικό ίδρυμα, προς υπό ειδική εκκαθάριση πιστωτικό ή χρηματοδοτικό ίδρυμα ή προς εταιρεία του ν. 4354/2015 στο πλαίσιο εξωδικαστικού συμβιβασμού, δεν θεωρείται εισόδημα και απαλλάσσεται του φόρου δωρεάς.

5. Η παρ. 4 εφαρμόζεται αποκλειστικά για οφειλές που την 31η Μαρτίου 2016 βρίσκονταν σε καθυστέρηση ή ήταν επίδικες ή ρυθμισμένες και για συμφωνίες εξωδικαστικού συμβιβασμού που συνάπτονται μέχρι και την 31η Δεκεμβρίου 2017.

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ΄
ΛΟΙΠΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Άρθρο 63
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4093/2012

Στο τέλος της υποπερίπτωσης ε΄ της περίπτωσης 5 της υποπαραγράφου Ε.2 της παραγράφου Ε΄ του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α΄ 222), όπως αναριθμήθηκε και ισχύει, προστίθενται εδάφια, ως εξής:

«Στο Γραφείο του Γενικού Γραμματέα της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Εσόδων συνιστάται μία επιπλέον θέση ειδικού συνεργάτη, με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου, καθώς και θέση Διευθυντή, ο

οποίος προΐσταται αυτού και η οποία καλύπτεται από ένα εκ των ειδικών συνεργατών. Ο Διευθυντής του Γραφείου του Γενικού Γραμματέα ασκεί, κατ’ αντιστοιχία, τις αρμοδιότητες που προβλέπονται στις διατάξεις της παραγράφου 6 του άρθρου 56 του π.δ. 63/2005, εφαρμοζομένης της παραγράφου 3 του ίδιου άρθρου.

Για τις αποδοχές των υπηρετούντων στις θέσεις της παρούσας υποπερίπτωσης εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν. 4354/2015 (Α΄ 176), που αφορούν στους μετακλητούς υπαλλήλους, οι οποίοι υπηρετούν στα πολιτικά γραφεία των μελών της Κυβέρνησης και των Υφυπουργών. Κατά τα λοιπά ισχύουν οι διατάξεις του π.δ. 63/2005 (Α΄ 98).».

Άρθρο 64

Μετά το πρώτο εδάφιο της παρ.1 του άρθρου 11 του ν. 3833/2010 (Α΄40), όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 2 του άρθρου 37 του ν. 3986/2011 (Α΄152) και την υποπαράγραφο Ζ.5 της παρ. Ζ΄ του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α΄ 222), προστίθενται δεύτερο και τρίτο εδάφιο, ως εξής :

«Για το έτος 2017, ο αριθμός των ετήσιων προσλήψεων και διορισμών του μόνιμου προσωπικού και του προσωπικού με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου στους φορείς της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 3812/2009 (Α΄234) δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερος συνολικά από το λόγο ένα προς τέσσερα (μια πρόσληψη ανά τέσσερις αποχωρήσεις) και για το έτος 2018 δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερος συνολικά από το λόγο ένα προς τρία (μια πρόσληψη ανά τρείς αποχωρήσεις), στο σύνολο των φορέων.

Στους ανωτέρω περιορισμούς δεν εμπίπτουν οι διορισμοί και οι προσλήψεις προσωπικού που προκύπτουν σε συμμόρφωση με αμετάκλητες αποφάσεις δικαστηρίων, για τις οποίες οι προβλεπόμενες αποφάσεις κατανομής έχουν εκδοθεί μετά την 1.1.2015, με αποφάσεις του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, καθώς επίσης και η μεταφορά προσωπικού από τα Ν.Π.Ι.Δ. του Κεφάλαιο Α΄ του ν. 3429/2005 (Α΄314) προς τους φορείς της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 3812/2009 (Α΄234).»

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ- ΑΝΑΠΤΥΞΗ- ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄
ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΚΑΤ’ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ ΑΓΡΟΤΗ

Άρθρο 65

1. Η παρ. 1 του άρθρου 2 του ν. 3874/2010 (Α΄151), όπως ισχύει, τροποποιείται ως εξής:

α) Η περίπτωση α΄ της παρ. 1 αντικαθίσταται ως εξής:

«α) Επαγγελματίας αγρότης είναι το ενήλικο φυσικό πρόσωπο που έχει δικαίωμα εγγραφής στο Μητρώο Αγροτών και Αγροτικών Εκμεταλλεύσεων, εφόσον πληροί σωρευτικά τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

αα) Είναι κάτοχος αγροτικής εκμετάλλευσης.

αβ) Ασχολείται επαγγελματικά με αγροτική δραστηριότητα στην εκμετάλλευσή του τουλάχιστον κατά 30% του συνολικού ετήσιου χρόνου εργασίας του.

αγ) Λαμβάνει από την απασχόλησή του σε αγροτική δραστηριότητα το 50% τουλάχιστον του συνολικού ετήσιου εισοδήματός του και

αδ) Είναι ασφαλισμένος ο ίδιος και η αγροτική του εκμετάλλευση, όπου απαιτείται, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.

αε) Τηρεί λογιστικά βιβλία, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.»

β) Η υποπερίπτωση βα΄ της περίπτωσης β΄ της παρ. 1 αντικαθίσταται ως εξής:

«βα) Είναι κάτοχος ατομικής επαγγελματικής άδειας αλιείας και ιδιοκτήτης, συνιδιοκτήτης, μισθωτής ή συμμετέχει, με οποιονδήποτε τρόπο, στην εκμετάλλευση επαγγελματικού αλιευτικού σκάφους εκτός από σκάφη υπερπόντιας αλιείας ή απασχολείται στην υδατοκαλλιέργεια ως κάτοχος ή μισθωτής υδατοκαλλιεργητικής εκμετάλλευσης. Το ως άνω φυσικό πρόσωπο ασχολείται με μία ή περισσότερες εκ των ανωτέρω δραστηριοτήτων τουλάχιστον κατά 30% του συνολικού ετήσιου χρόνου εργασίας του και λαμβάνει από την απασχόλησή του αυτή το 50% τουλάχιστον του συνολικού ετήσιου εισοδήματός του.»

γ) Η υποπερίπτωση βγ΄ της περίπτωσης β΄ της παραγράφου 1 αντικαθίσταται ως εξής:

«βγ) Είναι ασφαλισμένος, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Οι προϋποθέσεις της απόληψης του 50% τουλάχιστον του συνολικού ετήσιου εισοδήματος και της προμήθειας καυσίμων θαλάσσης απαιτείται να συντρέχουν για τους ιδιοκτήτες επαγγελματικών αλιευτικών σκαφών ολικού μήκους μέχρι έξι (6) μέτρα.»

2. Η παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 2520/1997 (Α΄173), όπως ισχύει, τροποποιείται ως εξής:

α) Η υποπερίπτωση ββ΄ της περίπτωσης α΄ της παρ. 1 αντικαθίσταται ως εξής:

«ββ) Ασχολείται επαγγελματικά με αγροτική δραστηριότητα στην εκμετάλλευση τουλάχιστον κατά 30% του συνολικού ετήσιου χρόνου εργασίας του και λαμβάνει από την απασχόλησή του αυτή το 50% τουλάχιστον του συνολικού ετήσιου εισοδήματός του και».

β) Η υποπερίπτωση αα΄ της περίπτωσης β΄ της παρ. 1 αντικαθίσταται ως εξής:

«αα) Είναι κάτοχος ατομικής επαγγελματικής άδειας αλιείας και ιδιοκτήτης, συνιδιοκτήτης, μισθωτής ή συμμετέχει με οποιονδήποτε τρόπο στην εκμετάλλευση επαγγελματικού αλιευτικού σκάφους, εκτός από σκάφη υπερπόντιας αλιείας ή απασχολείται στην υδατοκαλλιέργεια ως κάτοχος ή μισθωτής υδατοκαλλιεργητικής εκμετάλλευσης. Το ως άνω φυσικό πρόσωπο ασχολείται με μία ή περισσότερες εκ των ανωτέρω δραστηριοτήτων τουλάχιστον κατά 30% του συνολικού ετήσιου χρόνου εργασίας του και λαμβάνει από την απασχόλησή του αυτή το 50% τουλάχιστον του ετήσιου εισοδήματός του.»

γ) Το δεύτερο και το τρίτο εδάφιο της υποπερίπτωσης γγ΄ της περίπτωσης β΄ της παραγράφου 1 αντικαθίσταται ως εξής:

«Οι προϋποθέσεις της απόληψης του 50% τουλάχιστον του συνολικού ετήσιου εισοδήματος και της προμήθειας καυσίμων θαλάσσης απαιτείται να συντρέχουν για τους ιδιοκτήτες επαγγελματικών αλιευτικών σκαφών ολικού μήκους μέχρι έξι (6) μέτρα.»

3. Όπου στις διατάξεις των νόμων 3874/2010 και 2520/1997 αναφέρεται η ασφάλιση αγροτών σε οποιον-

δήποτε ασφαλιστικό φορέα, νοείται η ασφάλισή τους σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.

4. Από τη δημοσίευση του παρόντος παύει η ισχύς του διορισμού και οι εξουσίες των εκκαθαριστών της υπό εκκαθάριση Εταιρείας Αξιοποίησης Αγροτικής Γης Α.Ε. (ΑΓΡΟΓΗ Α.Ε.) που συνεστήθη με τα άρθρα 46 επ. του ν. 2637/1998 (Α΄200), όπως τροποποιήθηκε με τις παραγράφους 23 και 24 του άρθρου 24 του ν. 2945/2001 (Α΄ 223), η οποία είχε λυθεί και τεθεί σε εκκαθάριση με το άρθρο 2 του ν. 3895/2010 (Α΄206). Οι αρμοδιότητες των άνω εκκαθαριστών περιέρχονται στη Γενική Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων. Η δικαστική και εξώδικη εκπροσώπηση της υπό εκκαθάριση ΑΓΡΟΓΗ Α.Ε. ανατίθεται στο Νομικό Συμβούλιο του Κράτους. Χορηγείται νέα προθεσμία σε συνέχεια της λήξασας ένα μήνα μετά τη δημοσίευση του ν. 3895/2010 (Α΄ 206) για τη διενέργεια της προβλεπόμενης στο εδάφιο β΄ της παρ. 3 του άρθρου 2 του ν. 3895/2010 από τον Υπουργό Οικονομικών απογραφής όλων των κινητών και ακινήτων της λυθείσας Εταιρείας Αξιοποίησης Αγροτικής Γης Α.Ε., έως την 31.12.2016. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών, Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού και Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, ρυθμίζεται κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια που αφορά στην εκκαθάριση της ΑΓΡΟΓΗ Α.Ε. και ιδίως η διαδικασία παράδοσης - παραλαβής των δικαστικών και εξώδικων υποθέσεων της υπό εκκαθάριση εταιρείας στο Νομικό Συμβούλιο του Κράτους, του λοιπού αρχείου αυτής στη Γενική Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, καθώς και η ημερομηνία λήξης της εκκαθάρισης.

5. Στο τέλος της παρ. 2 του άρθρου 27 του ν. 4314/2014 (Α΄ 265) προστίθεται εδάφιο, ως εξής:

«Ειδικά για τις πράξεις στο πλαίσιο παρεμβάσεων Τοπικής Ανάπτυξης με Πρωτοβουλία των Τοπικών Κοινοτήτων (CLLD), η εγγραφή στο ΠΔΕ πραγματοποιείται σε έναν ενάριθμο κωδικό με την απόφαση έγκρισης των τοπικών προγραμμάτων.»

6. Μετά την παρ. 4 του άρθρου 30 του ν. 4314/2014 προστίθεται παράγραφος 5 ως εξής:

«5. Οι συμβάσεις μίσθωσης έργου που συνήφθησαν από τις ομάδες τοπικής δράσης (ΟΤΔ), στο πλαίσιο υλοποίησης του συγχρηματοδοτούμενου προγράμματος LEADER 2007 - 2013, παρατείνονται από τη λήξη τους μέχρι και τις 30.9.2016, για την ολοκλήρωση των ανειλημμένων υποχρεώσεων του ανωτέρω προγράμματος καθώς και για την προετοιμασία της προπαρασκευαστικής φάσης του προγράμματος LEADER/CLLD της προγραμματικής περιόδου 2014 -2020. Αντίστοιχα οι συμβάσεις μίσθωσης έργου που συνήφθησαν από τους Υποστηρικτικούς Μηχανισμούς για την υλοποίηση των καθεστώτων ενίσχυσης (ιδιωτικές επενδύσεις) του Άξονα 3 του Προγράμματος Αγροτικής Ανάπτυξης (ΠΑΑ) της Ελλάδας 2007-2013 παρατείνονται από τη λήξη τους μέχρι τις 30.6.2016 για την ολοκλήρωση των ανειλημμένων υποχρεώσεων του ανωτέρω Άξονα 3, καθώς και για την προετοιμασία της προπαρασκευαστικής φάσης του προγράμματος LEADER/CLLD της προγραμματικής περιόδου 2014 -2020.»

7. Μετά την παρ. 4 του άρθρου 66 του ν. 4314/2014 προστίθεται παράγραφος 5 ως εξής:

«5. Οι ανωτέρω αρμοδιότητες δύναται να εκχωρούνται δυνάμει του άρθρου 65 του παρόντος νόμου.»

8. Μετά την παρ. 2 του άρθρου 69 του ν. 4314/2014 προστίθεται παράγραφος 3 ως εξής:

«3. Με απόφαση του Υπουργού Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων εκδίδεται πρόσκληση για την υποβολή και επιλογή σχεδίων τοπικών προγραμμάτων στο πλαίσιο της Τοπικής Ανάπτυξης με Πρωτοβουλία Τοπικών Κοινοτήτων (CLLD/LEADER) του ΠΑΑ 2014-2020 και του ΕΠΑλΘ 2014-2020 και ρυθμίζονται τα συναφή με τη διαδικασία θέματα. Σε συνέχεια της πρόσκλησης αυτής εκδίδεται Υπουργική Απόφαση για την έγκριση των σχεδίων αυτών.»

9. Στο πλαίσιο πράξεων του ΠΑΑ 2014-2020 που αφορούν σε δημόσιες συμβάσεις, η καταβολή της ενίσχυσης επί του αιτήματος πληρωμής του δικαιούχου της πράξης από τον ΟΠΕΚΕΠΕ θα πραγματοποιείται στο λογαριασμό του δικαιούχου ή του αναδόχου.

Με απόφαση του Υπουργού Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και των τυχόν συναρμόδιων Υπουργών καθορίζονται οι αναγκαίες λεπτομέρειες εφαρμογής της παρούσας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄
ΕΡΓΑΛΕΙΟΘΗΚΗ ΟΟΣΑ ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΕΣΠΑ

Άρθρο 66
Τροποποίηση του ν. 2969/2001 (Α΄ 281) και του ν.δ. της 29.12.1923 (Α΄ 384)

1. Η παρ. 3 του άρθρου 6 του ν. 2969/2001 (Α΄ 281) αντικαθίσταται ως εξής :

«3. Εξαιρετικά για τους οινοπνευματοποιούς Β΄ κατηγορίας, η άδεια χορηγείται υπό την προϋπόθεση ότι η ημερήσια παραγωγική τους ικανότητα σε καθαρή αιθυλική αλκοόλη είναι τουλάχιστον 10.000 λίτρα άνυδρα.»

2. Η παρ. 5 του άρθρου 9 του ν.δ. της 29.12.1923 «Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως των περί φορολογίας του ζύθου νόμων» (Α΄ 384), αντικαθίσταται ως εξής:

«5.α. Για τη διαδικασία επιβολής κυρώσεων για τις παραβάσεις των νόμων περί φορολογίας του ζύθου, από τις αρμόδιες Αρχές (Υπηρεσίες της Γενικής Διεύθυνσης Τελωνείων και Ειδικών Φόρων Κατανάλωσης και Χημικές Υπηρεσίες του Γενικού Χημείου του Κράτους) ως και την κατάσχεση, δήμευση και απόδοση εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις των άρθρων 14 και 13, αντιστοίχως, του ν. 2969/2001, με την επιφύλαξη των περί λαθρεμπορίας διατάξεων του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα (Α’265).

β. Από το πεδίο εφαρμογής της παραγράφου 1 του άρθρου 1 του ν. 4235/2014 (Α’32) εξαιρείται ο τομέας του ζύθου και των προϊόντων ζύθου, στους οποίους εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις των νόμων περί φορολογίας του ζύθου, του ν. 2960/2001 και του ν. 2969/2001.»

Άρθρο 67
Τροποποίηση του ν. 4303/2014 (Α΄ 231)

1. Η υποπαράγραφος 2 της παρ. 2 του έκτου άρθρου του ν. 4303/2014 αντικαθίσταται ως εξής:

«2.α Για τον έλεγχο της αιθυλικής αλκοόλης, ως και των άλλων πρώτων υλών εκ των κατά την υποπαράγραφο 1 της παρ. 1 του παρόντος άρθρου επιτρεπομένων για την παραγωγή ξυδιού που, αυτούσιες ή τα προϊόντα της κατεργασίας των οποίων, υπόκεινται σε Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.) και παραλαμβάνονται προς οξοποίηση στα οξοποιεία, αρμόδιες Αρχές είναι οι Χημικές Υπηρεσίες του Γενικού Χημείου του Κράτους (Γ.Χ.Κ.) και οι Τελωνειακές Αρχές υπό τον έλεγχο και την εποπτεία των οποίων τελούν τα εν λόγω οξοποιεία, εφαρμοζομένων και των σχετικών διατάξεων του ν. 2969/2001 (Α’ 281) και του ν. 2960/2001 (Α’ 265).

β. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου που αναφέρονται στην περίπτωση της αιθυλικής αλκοόλης εφαρμόζονται επίσης στις περιπτώσεις των λοιπών πρώτων υλών, εκ των κατά την υποπαράγραφο 1 της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου επιτρεπομένων που, αυτούσιες ή τα προϊόντα της κατεργασίας των οποίων, υπόκεινται σε Ε.Φ.Κ. και παραλαμβάνονται προς κατεργασία από τα οξοποιεία για παραγωγή ξυδιού.»

2. Στην υποπαράγραφο 5 της παρ. 10 του έκτου άρθρου του ν. 4303/2014 η περίπτωση ε΄ αναριθμείται σε στ΄ και προστίθεται περίπτωση ε΄ ως εξής:

«ε. Οι διατάξεις της παρούσας υποπαραγράφου, εκτός της πρώτης περιόδου της περίπτωσης γ΄, εφαρμόζονται και προκειμένου για τους οξοποιούς οι οποίοι παραλαμβάνουν προς κατεργασία και παραγωγή ξυδιού και άλλες πρώτες ύλες, εκ των κατά την υποπαράγραφο 1 της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου επιτρεπομένων, που υπόκεινται σε Ε.Φ.Κ..»

Άρθρο 68

1. Φάρμακα, τα οποία κατά τις κείμενες διατάξεις πληρούν τις προϋποθέσεις κατάταξης στην κατηγορία των μη συνταγογραφούμενων φαρμάκων (ΜΗ.ΣΥ.ΦΑ. ή Ο.Τ.Κ.), μπορούν να καταταγούν περαιτέρω στην υποκατηγορία των φαρμακευτικών προϊόντων γενικής διάθεσης (γενικής διάθεσης φάρμακα ή ΓΕ.ΔΙ.ΦΑ.), εφόσον πληρούνται επιπροσθέτως και σωρευτικά τα ακόλουθα κριτήρια:

α) Έχουν ήδη καταταγεί στην κατηγορία των ΜΗ.ΣΥ.ΦΑ. ή πληρούν τις προϋποθέσεις κατάταξής τους στα ΜΗ.ΣΥ.ΦΑ. και δεν συντρέχουν νεώτερα επιστημονικά δεδομένα για την επανεξέταση της κατάταξής τους ως συνταγογραφούμενων.

β) Είναι φάρμακα αντιμετώπισης προφανούς συμπτώματος ή συμβάντος εύκολης αντιμετώπισης, η αυτοδιάγνωση των οποίων είναι εύκολη, με την έννοια ότι τα συμπτώματα κατευθύνουν τον ασθενή σε διάγνωση συγκεκριμένης νόσου, και δεν συγχέονται με τα συμπτώματα άλλης νόσου.

γ) Η οδηγία του δοσολογικού σχήματος είναι απλή, κατά τρόπο ώστε να είναι εύκολο να ακολουθηθεί από τον ασθενή.

δ) Οι αλληλεπιδράσεις τους με άλλες συχνά χορηγούμενες θεραπείες είναι ελάχιστες και, εφόσον υπάρχουν, αυτές είναι χαμηλού κινδύνου.

ε) Δεν χρειάζονται ιδιαίτερες συνθήκες φύλαξης και διακίνησης, σύμφωνα με τα εγκεκριμένα στοιχεία της άδειας κυκλοφορίας τους.

στ) Οι συσκευασίες τους είναι μικρές και, σε συνδυασμό με την περιεκτικότητα, η συνολική ποσότητα του φαρμάκου δεν ξεπερνά δόση που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο τον λήπτη.

ζ) Δεν υπάρχουν σοβαρές και τεκμηριωμένες ενδείξεις από τη δημοσιευμένη βιβλιογραφία σε έγκριτα επιστημονικά περιοδικά που διαθέτουν κριτική επιτροπή αξιολόγησης, για σοβαρούς κινδύνους από τη μακροχρόνια χρήση των φαρμάκων.

2. Τα φάρμακα, τα οποία κατατάσσονται στην υποκατηγορία των ΓΕ.ΔΙ.ΦΑ. διατίθενται λιανικώς στο κοινό μόνο από τα νομίμως λειτουργούντα φαρμακεία και από σημεία πώλησης (καταστήματα χωρίς την παρουσία φαρμακοποιού ή βοηθού φαρμακοποιού) πλην των φαρμακείων. Με απόφαση του Υπουργού Υγείας καθορίζονται τα ανωτέρω σημεία πώλησης πλην των φαρμακείων τα οποία μπορούν να διαθέτουν λιανικώς στο κοινό τα ΓΕ.ΔΙ.ΦΑ., καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

3. Εφόσον συντρέχουν οι ανωτέρω προϋποθέσεις, ο Ε.Ο.Φ. κατατάσσει τα φάρμακα στην υποκατηγορία των ΓΕ.ΔΙ.ΦΑ. κατά την έκδοση της οικείας άδειας κυκλοφορίας (αρχικής ή τροποποιητικής), σύμφωνα με τα οριζόμενα στο ν. 1316/1983 (Α’ 3), όπως ισχύει και τις κείμενες διατάξεις περί νόμιμης παραγωγής και κυκλοφορίας φαρμάκων που προορίζονται για ανθρώπινη χρήση. Εφόσον πρόκειται για φάρμακα που έχουν καταταγεί ως ΜΗ.ΣΥ.ΦΑ. με τη διαδικασία του Κανονισμού (ΕΚ) 726/2004 και συντρέχουν οι προϋποθέσεις του παρόντος, ο Ε.Ο.Φ. με απόφασή του εγκρίνει την περαιτέρω κατάταξή τους στην υποκατηγορία των ΓΕ.ΔΙ.ΦΑ. σύμφωνα με τα οριζόμενα στο ν. 1316/1983 (Α’ 3), όπως ισχύει και τις κείμενες διατάξεις περί νόμιμης παραγωγής και κυκλοφορίας φαρμάκων που προορίζονται για ανθρώπινη χρήση.

4. Με απόφαση του Υπουργού Υγείας που εκδίδεται ύστερα από πρόταση του Διοικητικού Συμβουλίου (Δ.Σ.) του Ε.Ο.Φ., καθορίζονται οι λεπτομέρειες της διαδικασίας κατάταξης των φαρμάκων στην υποκατηγορία των ΓΕ.ΔΙ.ΦΑ., η επισήμανση, οι συνθήκες και οι όροι ασφαλούς φύλαξης, διακίνησης και διάθεσής τους στο κοινό, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια. Με την ίδια απόφαση δύνανται να εξειδικεύονται περαιτέρω τα κριτήρια της παρ.1 του παρόντος.

5. Με απόφαση του Υπουργού Υγείας που εκδίδεται ύστερα από πρόταση του Διοικητικού Συμβουλίου (Δ.Σ.) του Ε.Ο.Φ., επικαιροποιείται και δημοσιεύεται ο κατάλογος των φαρμάκων που κατατάσσονται στα ΓΕ.ΔΙ.ΦΑ..

6. Απαγορεύεται η λιανική πώληση των ΓΕ.ΔΙ.ΦΑ. από κατόχους άδειας κυκλοφορίας, παραγωγούς, αντιπροσώπους και εισαγωγείς φαρμάκων. Κάτοχοι άδειας κυκλοφορίας ή άδειας χονδρικής πώλησης φαρμάκων, παραγωγοί, αντιπρόσωποι και εισαγωγείς φαρμάκων μπορούν να πωλούν χονδρικώς ΓΕ.ΔΙ.ΦΑ. και στα σημεία πώλησης πλην των φαρμακείων που ορίζονται με Απόφαση του Υπουργού Υγείας στην παράγραφο 2.

7. Όποιος χωρίς να έχει το εκ του νόμου δικαίωμα, πωλεί ή διαθέτει προς πώληση λιανικώς ΓΕ.ΔΙ.ΦΑ. τιμωρείται με τις ποινικές και διοικητικές κυρώσεις της παρ. 2 και 12 του άρθρου 19 του ν.δ. 96/1973 (Α’172), όπως ισχύει.

8. Κατά τα λοιπά, εφαρμόζεται και στα ΓΕ.ΔΙ.ΦΑ. το σύνολο της κείμενης φαρμακευτικής νομοθεσίας.

Άρθρο 69
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4314/2014 (Α΄ 265)

Το άρθρο 58 του ν. 4314/2014 (Α΄ 265) τροποποιείται ως εξής:

α) Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 58 μετά τις λέξεις «Ειδικές Υπηρεσίες Διαχείρισης» προστίθενται οι λέξεις «και οι λοιπές Ειδικές Υπηρεσίες του μέρους Ι».

β) Στο τέλος του άρθρου 58 προστίθενται παράγραφοι 12 και 13, ως εξής:

«12. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού και του αρμόδιου κάθε φορά Υπουργού, μπορεί να ρυθμίζονται ειδικότερα θέματα που αφορούν στις προϋποθέσεις, τις διαδικασίες, τους όρους, τα όργανα και κάθε άλλο ζήτημα σχετικό με τη διαχείριση, παρακολούθηση, χρηματοδότηση, υλοποίηση ή άλλη συναφή ενέργεια που συνδέεται με την υλοποίηση πράξεων, οι οποίες συγχρηματοδοτούνται στο πλαίσιο των ΕΠ του ΕΣΠΑ 2014 - 2020, προγραμμάτων του ΕΟΧ, άλλων ευρωπαϊκών ταμείων ή διεθνών ή διακρατικών προγραμμάτων.

13. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού μπορεί να συγκροτούνται ομάδες εργασίες με αντικείμενο σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος νόμου. Αν οι πιο πάνω ομάδες περιλαμβάνουν και μέλη προερχόμενα από άλλους φορείς, αυτά υποδεικνύονται από τους φορείς τους.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄
ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ Ν. 4354/2015 (Α΄176) - ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΧΡΕΟΥΣ- ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄
ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ Ν. 4354/2015 (Α΄ 176)

Άρθρο 70

1. Τα άρθρα 1, 2 και 3 του ν. 4354/2015 (Α΄ 176) αντικαθίστανται ως εξής:

«Άρθρο 1
Εταιρίες Διαχείρισης Απαιτήσεων από Δάνεια και Πιστώσεις (Ε.Δ.Α.Δ.Π.) και Εταιρίες Απόκτησης Απαιτήσεων από Δάνεια και Πιστώσεις (Ε.Α.Α.Δ.Π.)

1.α. Η διαχείριση των απαιτήσεων από δάνεια και πιστώσεις που χορηγούνται ή έχουν χορηγηθεί από πιστωτικά ή χρηματοδοτικά ιδρύματα εκτός των αναφερόμενων στην περίπτωση δ΄ της παρ. 5 του άρθρου 2 του ν. 4261/2014 (Α΄107) ανατίθεται αποκλειστικά:

αα) σε ανώνυμες εταιρίες Διαχείρισης Απαιτήσεων από Δάνεια και Πιστώσεις, ειδικού και αποκλειστικού σκοπού, υπό την επιφύλαξη της παρ. 20, που εδρεύουν στην Ελλάδα και

ββ) σε εταιρίες που εδρεύουν σε κράτος - μέλος του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ), με οποιονδήποτε νομικό τύπο αποδεκτό για ιδρύματα που διέπονται από τις διατάξεις της Οδηγίας 2013/36 (EEL 176/338/27.6.2013) και με την προϋπόθεση ότι έχουν εγκατασταθεί νόμιμα στην Ελλάδα μέσω υποκαταστήματος με σκοπό τη διαχείριση απαιτήσεων από δάνεια και πιστώσεις, με την επιφύλαξη των διατάξεων της ανωτέρω Οδηγίας, καθώς και της Οδηγίας 2004/39 (EEL 145/2004), και της περίπτωσης δ΄ της παρούσας παραγράφου.

Οι παραπάνω εταιρίες λαμβάνουν ειδική άδεια από την Τράπεζα της Ελλάδος, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και εποπτεύονται για τη συμμόρφωση προς τις διατάξεις του παρόντος νόμου από την Τράπεζα της Ελλάδος. Οι εταιρίες αυτές καταχωρούνται σε ειδικά Μητρώα του Γενικού Εμπορικού Μητρώου (ΓΕΜΗ) και διέπονται από τις διατάξεις του παρόντος νόμου και συμπληρωματικά από τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1920 (Α' 37) για τις ανώνυμες εταιρίες.

β. Η μεταβίβαση απαιτήσεων από πιστώσεις και δάνεια που έχουν χορηγήσει ή χορηγούν πιστωτικά ή χρηματοδοτικά ιδρύματα πλην της περίπτωσης δ΄ της παρ. 5 του άρθρου 2 του ν. 4261/2014 (Α΄ 107), μπορεί να λάβει χώρα μόνο λόγω πώλησης, δυνάμει σχετικής έγγραφης συμφωνίας, σύμφωνα και με τα όσα προβλέπονται στο άρθρο 3, και αποκλειστικά και μόνο προς:

αα) Ανώνυμες εταιρίες που σύμφωνα με το καταστατικό τους μπορούν να προβαίνουν σε απόκτηση απαιτήσεων από δάνεια και πιστώσεις, εδρεύουν στην Ελλάδα και καταχωρίζονται στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (ΓΕΜΗ).

ββ) Εταιρίες που έχουν έδρα στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, που σύμφωνα με το καταστατικό τους μπορούν να προβαίνουν σε απόκτηση απαιτήσεων από δάνεια και πιστώσεις, υπό την επιφύλαξη των διατάξεων της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και

γγ) σε εταιρίες που έχουν έδρα σε τρίτες χώρες, που σύμφωνα με το καταστατικό τους μπορούν να προβαίνουν σε απόκτηση απαιτήσεων από δάνεια και πιστώσεις, υπό την επιφύλαξη διατάξεων της ενωσιακής νομοθεσίας, οι οποίες έχουν τη διακριτική ευχέρεια να εγκαθίστανται στην Ελλάδα μέσω υποκαταστήματος υπό την προϋπόθεση ότι:

γγα) Η έδρα τους δεν βρίσκεται σε κράτος που έχει προνομιακό φορολογικό καθεστώς, όπως αυτό προσδιορίζεται στις εκάστοτε κανονιστικές πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 6 και 7 του άρθρου 65 του ν. 4172/2013 (Α΄ 167) και

γγβ) η έδρα τους δεν βρίσκεται σε μη συνεργάσιμο κράτος, όπως αυτό προσδιορίζεται στις εκάστοτε κανονιστικές πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 65 του ν. 4172/2013.

γ. Η πώληση των παραπάνω απαιτήσεων είναι ισχυρή μόνο εφόσον έχει υπογραφεί συμφωνία ανάθεσης διαχείρισης μεταξύ εταιρίας απόκτησης απαιτήσεων από δάνεια και πιστώσεις και εταιρίας διαχείρισης απαιτήσεων που αδειοδοτείται και εποπτεύεται κατά τον παρόντα νόμο από την Τράπεζα της Ελλάδος. Η προϋπόθεση αυτή οφείλει να πληρούται και σε κάθε περαιτέρω μεταβίβαση. Τα δικαιώματα που απορρέουν από τις μεταβιβαζόμενες λόγω πώλησης απαιτήσεις δύνανται

να ασκούνται μόνο μέσω των εταιριών διαχείρισης της παρούσας παραγράφου. Οι μεταβιβαζόμενες απαιτήσεις από δάνεια και πιστώσεις λογίζονται ως τραπεζικές και μετά τη μεταβίβασή τους. Οι εταιρίες διαχείρισης απαιτήσεων ευθύνονται για όλες τις υποχρεώσεις απέναντι στο Δημόσιο και σε τρίτους, οι οποίες βαρύνουν τις εταιρίες απόκτησης απαιτήσεων και απορρέουν από τις μεταβιβαζόμενες απαιτήσεις.

δ. Οι διατάξεις του παρόντος δεν επηρεάζουν την εφαρμογή των διατάξεων των νόμων 3156/2003 (Α΄ 157), ν. 1905/1990 (Α΄ 147), 1665/1986 (Α΄ 194), 3606/2007 (Α΄ 195) και 4261/2014 (Α΄ 107).

2. Η αίτηση χορήγησης άδειας για τις εταιρίες της περίπτωσης α΄ της παρ. 1 του παρόντος άρθρου πρέπει να συνοδεύεται από τα ακόλουθα έγγραφα:

α) το καταστατικό της εταιρίας και όλες τις τροποποιήσεις,

β) την ταυτότητα των φυσικών και νομικών προσώπων που κατέχουν άμεσα ή έμμεσα, ήτοι ασκώντας έλεγχο, όπως αυτό ορίζεται στο στοιχείο (34) της παρ. 1 του άρθρου 3 του ν. 4261/2014 διά ενδιάμεσων νομικών προσώπων, ποσοστό ή δικαιώματα ψήφου ίσα ή μεγαλύτερα από 10% στο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρίας,

γ) την ταυτότητα των νομικών και φυσικών προσώπων που, ακόμη και αν δεν καταλαμβάνονται από την προηγούμενη περίπτωση, ασκούν έλεγχο επί της εταιρίας, μέσω έγγραφης ή άλλης συμφωνίας ή δια κοινών πράξεων, κατά την έννοια της παραγράφου 5 του άρθρου 23 του ν. 4261/2014,

δ) την ταυτότητα των μελών του διοικητικού συμβουλίου ή των διοικούντων,

ε) ερωτηματολόγια συμπληρωμένα από τα πρόσωπα των περιπτώσεων β΄, γ΄ και δ΄, για την αξιολόγηση των κριτηρίων ικανότητας και καταλληλότητας, όπως αυτά καθορίζονται με απόφαση που εκδίδεται από την Τράπεζας της Ελλάδος,

στ) την οργανωτική δομή και εσωτερικές καταγεγραμμένες διαδικασίες της εταιρίας,

ζ) το επιχειρηματικό πλάνο της εταιρίας,

η) εμπεριστατωμένη έκθεση στην οποία καταγράφονται διεξοδικά οι βασικές αρχές και μέθοδοι που θα διασφαλίζουν την επιτυχή αναδιάρθρωση δανείων.

Η έκθεση πρέπει να παρουσιάζει μεθόδους αναδιάρθρωσης οφειλών εναλλακτικές της αναγκαστικής εκτέλεσης, στο πλαίσιο του Κώδικα Δεοντολογίας (Β’ 2289/2014), καθώς και σύμφωνα με το άρθρο 28 της Οδηγίας 2014/17 (EEL 60/2014), τα άρθρα 10 και 74 της Οδηγίας 2013/36 (EEL 176/338/27.6.2013), τα άρθρα 10 και 66 του ν. 4261/2014 (Α΄ 107) και την Πράξη της Εκτελεστικής Επιτροπής της Τράπεζας της Ελλάδος 42/30.5.2014 (Β΄ 1582), όπως εκάστοτε ισχύει, ιδίως το Κεφάλαιο ΙΙΙ, λαμβάνοντας υπόψη και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που τυχόν κατηγοριοποιούν τους δανειολήπτες που είναι φυσικά πρόσωπα σε κοινωνικά ευπαθείς ομάδες, σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ. 2 του Κώδικα Δεοντολογίας (Β΄ 2289/2014) όπως εκάστοτε ισχύει.

θ) οποιαδήποτε επιπρόσθετη πληροφορία ή στοιχείο που η Τράπεζα της Ελλάδος θεωρεί σημαντικό για την αξιολόγηση της αίτησης.

3. Οι μετοχές των ανώνυμων εταιριών της περίπτωση α΄ της παρ. 1 του παρόντος άρθρου είναι ονομαστικές

4. Η Τράπεζα της Ελλάδος χορηγεί την άδεια της παραγράφου 1 του παρόντος μέσα σε αποκλειστική προθεσμία δύο (2) μηνών από την επομένη της υποβολής της σχετικής αίτησης ή σε περίπτωση που η αίτηση είναι ελλιπής, εντός δύο (2) μηνών από την υποβολή των επιπρόσθετων πληροφοριών, στοιχείων ή εγγράφων που απαιτούνται. Προηγείται απλή γνώμη τριμελούς Επιτροπής, της οποίας η σύνθεση, σύσταση και οι λοιπές λεπτομέρειες για τη λειτουργία της, καθορίζονται με κοινή υπουργική απόφαση των Υπουργών Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού και Οικονομικών. Η Τράπεζα της Ελλάδος διαβιβάζει άμεσα το φάκελο της αίτησης με συνοπτικό σημείωμα στην Επιτροπή, η οποία διαβιβάζει τη γνώμη της μέσα σε δέκα (10) εργάσιμες ημέρες από την επομένη της υποβολής της σχετικής αίτησης με πλήρη φάκελο. Αν παρέλθει άπρακτη η προθεσμία του προηγούμενου εδαφίου, η Τράπεζα της Ελλάδος εκδίδει την απόφασή της εντός της προθεσμίας του πρώτου εδαφίου και χωρίς τη γνώμη της Επιτροπής. Τα πρακτικά των συνεδριάσεων της τριμελούς Επιτροπής είναι εμπιστευτικά και οι συνεδριάσεις της Επιτροπής είναι μυστικές.

5. Η Τράπεζα της Ελλάδος χορηγεί άδεια εφόσον, διαπιστώσει ότι:

α. Η εταιρία είναι σε θέση να συμμορφωθεί πλήρως με τις διατάξεις του παρόντος νόμου,

β. τα πρόσωπα των περιπτώσεων β΄, γ΄ και δ΄ της παρ. 2 του παρόντος έχουν καλή φήμη, επαρκή γνώση, ικανότητες και εμπειρία να ασκούν την αρμοδιότητά τους και να πληρούν τα κριτήρια της ικανότητας και της καταλληλότητάς τους, όπως αυτά καθορίζονται από τη σχετική απόφαση της Τράπεζας της Ελλάδος,

γ. η εταιρία διαθέτει οργανωτική δομή και εσωτερικές διαδικασίες που της επιτρέπουν να παρέχει υπηρεσίες σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου,

δ. το επιχειρηματικό πλάνο λειτουργιών και στόχων της εταιρίας παραθέτει αναλυτικά τις προγραμματισμένες της δράσεις, τη στρατηγική της και τους διαθέσιμους πόρους της.

ε. δεν υφίστανται επαγγελματικές ή συγγενικές σχέσεις μεταξύ των προσώπων των περιπτώσεων β΄, γ΄ και δ΄ της παρ. 2 και οποιωνδήποτε άλλων προσώπων που κατέχουν υψηλά πολιτικά αξιώματα ή υψηλές διοικητικές θέσεις στην εποπτεύουσα αρχή, ώστε να παρεμποδίζεται η αποτελεσματική διεξαγωγή εποπτείας.

6. Η Τράπεζα της Ελλάδος αρνείται αιτιολογημένα τη χορήγηση της απαιτούμενης άδειας σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, αν διαπιστώσει ότι η εταιρία δεν πληροί τα κριτήρια που καθορίζονται στο παρόν άρθρο και ενημερώνει προς τούτο την αιτούσα εταιρία.

7. Η Τράπεζα της Ελλάδος διατηρεί στην επίσημη ιστοσελίδα της πλήρως ενημερωμένο κατάλογο με όλες τις αδειοδοτημένες εταιρίες δυνάμει των διατάξεων του παρόντος.

8. Σε περίπτωση που φυσικό ή νομικό πρόσωπο:

α. προτίθεται να αποκτήσει ή να διαθέσει άμεσα ή έμμεσα ειδική συμμετοχή σε εταιρία διαχείρισης απαιτήσεων, ή

β. προτίθεται να αυξήσει ή να μειώσει άμεσα ή έμμεσα την ειδική συμμετοχή του, όπως αυτή ορίζεται στο στοιχείο (33) της παρ. 1 του άρθρου 3 του ν. 4261/2014, σε εταιρία διαχείρισης απαιτήσεων, ώστε η αναλογία των δικαιωμάτων ψήφου ή του κεφαλαίου που κατέχει, άμεσα ή έμμεσα, να φτάσει ή να υπερβεί ή να μειωθεί κάτω από το δέκα (10%), το είκοσι (20%), το τριάντα (30%) ή το πενήντα τοις εκατό (50%) του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας ή ώστε η εταιρία να καταστεί ή να παύσει να είναι θυγατρική του, οφείλει να γνωστοποιεί στην Τράπεζα της Ελλάδος το ύψος της συμμετοχής που θα προκύψει από τη μεταβολή αυτή.

Η Τράπεζα της Ελλάδος μέσα σε δύο (2) μήνες από την ημερομηνία της κατά το προηγούμενο εδάφιο γνωστοποίησης πρόθεσης εξαγοράς ή της αύξησης της ειδικής συμμετοχής, δύναται να μην επιτρέψει την εν λόγω εξαγορά, εάν υπό το πρίσμα της ανάγκης διασφάλισης της ορθής και συνετούς διοίκησης της εταιρίας κρίνει αιτιολογημένα ως ακατάλληλα οποιοδήποτε από τα πρόσωπα του προηγούμενου εδαφίου, ενώ αν επιτρέψει την εν λόγω αγορά, δύναται να ορίσει προθεσμία ή και όρους για την υλοποίησή της.

9. Αν η Τράπεζα της Ελλάδος διαπιστώσει αιτιολογημένα ότι η ίδρυση της εταιρίας ή η εξαγορά συμμετοχής σε αυτήν υποκρύπτει ή αποσκοπεί στη νομιμοποίηση εσόδων από εγκληματική δραστηριότητα, τότε:

α) αρνείται τη χορήγηση της άδειας του παρόντος νόμου ή

β) δεν επιτρέπει την απόκτηση ή την αύξηση ειδικής συμμετοχής κατά την παράγραφο 8.

10. Αν εταιρία που αδειοδοτείται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου αποφασίσει να τερματίσει τις δραστηριότητές της, εφαρμόζονται αναλογικά οι διατάξεις του κ.ν. 2190/1920 (Α΄ 28).

11. Η Τράπεζα της Ελλάδος δύναται με απόφασή της να αναστείλει τη χορηγηθείσα άδεια σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου σε εταιρίες της περίπτωσης α΄ της παρ. 1 του παρόντος άρθρου, όταν:

α. σταθμίζοντας τη βαρύτητα των παραβάσεων που προβλέπονται στην παράγραφο 13 του παρόντος άρθρου, αποφασίσει να μην προχωρήσει σε ανάκληση της άδειας,

β. διαπιστώσει παράβαση των διατάξεων του παρόντος νόμου ή των αποφάσεων της Τράπεζας της Ελλάδος.

Εφόσον η Τράπεζα της Ελλάδος εκδώσει απόφαση που διατάσσει την αναστολή της άδειας λειτουργίας, προβαίνει ταυτόχρονα σε έγγραφες συστάσεις προς την εταιρία και θέτει εύλογη προθεσμία για συμμόρφωση, η οποία δεν μπορεί να υπερβαίνει τους τρεις (3) μήνες από την ημερομηνία γνωστοποίησης της απόφασης αναστολής.

Εντός της ως άνω προθεσμίας η Εταιρία Διαχείρισης ενημερώνει την Τράπεζα της Ελλάδος αναφορικά με τη συμμόρφωσή της προς τις συστάσεις του προηγούμενου εδαφίου.

Κατά την περίοδο αναστολής λειτουργίας, η Εταιρία Διαχείρισης μπορεί να προβαίνει σε δραστηριότητες που της επιτρέπονται ρητώς από τη σχετική απόφαση αναστολής λειτουργίας της Τράπεζας της Ελλάδος.

12. Εάν η Τράπεζα της Ελλάδος:

α. διαπιστώσει ότι η εταιρία συμμορφώθηκε με τις συστάσεις του δεύτερου εδαφίου της περίπτωσης β΄ της παραγράφου 11 του παρόντος άρθρου, ανακαλεί την πράξη περί αναστολής της άδειας και ενημερώνει γραπτώς την εταιρία,

β. διαπιστώσει ότι η εταιρία δεν συμμορφώθηκε πλήρως με τις συστάσεις του δεύτερου εδαφίου της περίπτωσης β΄ της παραγράφου 11, είτε παρατείνει την περίοδο αναστολής της άδειας και προβαίνει σε νέες συστάσεις είτε ενεργοποιεί τη διαδικασία ανάκλησης της άδειας.

13.α. Η Τράπεζα της Ελλάδος δύναται να ανακαλέσει τη, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, χορηγηθείσα άδεια, εάν η εταιρία:

αα. εξασφάλισε την άδεια βάσει ψευδών ή παραπλανητικών στοιχείων ή με οποιονδήποτε άλλο τρόπο κατά παράβαση των διατάξεων των άρθρων 1 έως 3, ή δολίως υπέβαλε, γνωστοποίησε ή άλλως δημοσιοποίησε με οποιονδήποτε τρόπο ψευδείς ή παραπλανητικές πληροφορίες ή ψευδή ή παραπλανητικά στοιχεία ή έντυπα,

ββ. δεν πληροί πλέον τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες χορηγήθηκε η άδεια λειτουργίας της,

γγ. έχει διαπράξει παραβάσεις του παρόντος νόμου ή των αποφάσεων που εκδόθηκαν από την Τράπεζα της Ελλάδος ή αυτών που εκδίδονται βάσει του παρόντος νόμου,

δδ. χρησιμοποιείται ως μέσο για νομιμοποίηση εσόδων από εγκληματικές δραστηριότητες ή χρηματοδοτεί εγκληματικές δραστηριότητες,

εε. έχει υποπέσει σε άλλη παράβαση που προβλέπει ως κύρωση την ανάκληση της άδειάς της, σύμφωνα με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας,

στστ. παρακωλύει με οποιονδήποτε τρόπο τον εποπτικό έλεγχο της Τράπεζας της Ελλάδος,

ζζ. παραβιάζει διατάξεις νόμου ή αποφάσεις της Τράπεζας της Ελλάδος που αφορούν στην εποπτεία ή τον τρόπο λειτουργίας των Εταιριών Διαχείρισης, εφόσον τίθεται σε κίνδυνο η αποτελεσματική άσκηση εποπτείας,

ηη. συστηματικά δεν συμμορφώνεται με την έκθεση της περίπτωσης η΄ της παρ. 2 του παρόντος άρθρου. Η Τράπεζα της Ελλάδος για τη διαπίστωση της παράβασης αυτής δε λαμβάνει υπόψη τις οδηγίες ή εντολές του δικαιούχου των απαιτήσεων προς την εποπτευόμενη Εταιρία Διαχείρισης,

θθ. δεν συμμορφώνεται με τις υποχρεώσεις της περίπτωσης γ΄ της παρ. 1 του παρόντος άρθρου.

β. Σε περίπτωση ανάκλησης χορηγηθείσας άδειας, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, σε Εταιρία που λαμβάνει την άδεια της παρ. 20 του παρόντος, εφαρμόζεται αναλογικά το άρθρο 145 του ν. 4261/2014.

γ. Εταιρία της οποίας η άδεια έχει ανακληθεί, παραμένει υπό την εποπτεία της Τράπεζας της Ελλάδος μέχρις ότου ολοκληρωθεί η υλοποίηση του σχεδίου δράσης τερματισμού δραστηριοτήτων που έχει εγκριθεί από την Τράπεζα της Ελλάδος.

δ. Αν εταιρία του παρόντος νόμου παραβιάζει τις διατάξεις της παρούσας παραγράφου, η Τράπεζα της Ελλάδος δύναται, αφού προηγουμένως καλέσει την εταιρία

σε ακρόαση, να της επιβάλλει διοικητικό πρόστιμο, το οποίο δεν υπερβαίνει τις τριακόσιες χιλιάδες (300.000) ευρώ.

14. Η Τράπεζα της Ελλάδος εποπτεύει τις δραστηριότητες των εταιριών που αδειοδοτεί με στόχο τη διασφάλιση της χρηματοπιστωτικής σταθερότητας στη χώρα σύμφωνα με το άρθρο 55 Α του Καταστατικού της (ν. 3424/1927, Α΄ 298).

15.α. Κάθε εταιρία που αδειοδοτείται από την Τράπεζα της Ελλάδος και διαχειρίζεται απαιτήσεις από δάνεια και πιστώσεις, οφείλει να διατηρεί ανά πάσα στιγμή ελάχιστο ολοσχερώς καταβληθέν μετοχικό κεφάλαιο ύψους εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ.

β. Το μετοχικό κεφάλαιο της παραπάνω εταιρίας επιτρέπεται να μειωθεί κάτω από το προβλεπόμενο στο προηγούμενο εδάφιο ελάχιστο όριο, εφόσον υπάρχει εγκεκριμένο από την Τράπεζα της Ελλάδος σχέδιο δράσης για τον τερματισμό της δραστηριότητας αυτής.

16. Αν η Τράπεζα της Ελλάδος, κατά την άσκηση των εποπτικών της αρμοδιοτήτων, κρίνει αιτιολογημένα ότι οποιοδήποτε μέλος του διοικητικού οργάνου της Εταιρίας είναι ακατάλληλο να ενεργεί ως μέλος διοικητικού οργάνου, με βάση τα κριτήρια που καθορίζονται με απόφαση της Τράπεζας της Ελλάδος, σύμφωνα με την παράγραφο 23 του παρόντος άρθρου, δύναται να ζητήσει εγγράφως την αντικατάστασή του.

17. α. Κάθε εταιρία που έχει άδεια λειτουργίας σε ισχύ, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, υποβάλλει στην Τράπεζα της Ελλάδος αντίγραφο του ισολογισμού, του λογαριασμού αποτελεσμάτων χρήσεως και οποιεσδήποτε άλλες πληροφορίες η τελευταία θεωρεί απαραίτητες για τους σκοπούς της άσκησης του προληπτικού ελέγχου και εποπτείας, εφαρμοζόμενων των Πράξεων Εκτελεστικής Επιτροπής της Τράπεζας της Ελλάδος 42/30.5.2014 (Β΄ 1582) και 47/9.2.2015 (Β΄ 249)

β. Με απόφαση της Τράπεζας της Ελλάδος καθορίζεται και εξειδικεύεται ο τρόπος, η συχνότητα, οι ημερομηνίες υποβολής και αναφοράς, καθώς και το είδος της απαιτούμενης πληροφόρησης της περίπτωσης α΄ της παρούσας παραγράφου και οποιεσδήποτε άλλες πληροφορίες η τελευταία θεωρεί απαραίτητες για τους σκοπούς της άσκησης του προληπτικού ελέγχου και εποπτείας.

γ. Με απόφαση της Τράπεζας της Ελλάδος και της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς μπορεί να καθορίζονται τα στοιχεία των Εταιριών Διαχείρισης που συμβάλλονται με εταιρίες της παρ. 1 β, τα οποία θα δημοσιεύονται περιοδικά για σκοπούς διαφάνειας.

18. Κάθε εταιρία που έχει άδεια λειτουργίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, οφείλει, ύστερα από κλήση της Τράπεζας της Ελλάδος να επιτρέψει σε εξουσιοδοτημένους προς το σκοπό αυτό υπαλλήλους της Τράπεζας της Ελλάδος να εισέλθουν στα κτήριά της για να διερευνήσουν τις εργασίες και τις δραστηριότητές της και να θέσει στη διάθεσή τους οποιαδήποτε βιβλία, έγγραφα ή αρχεία, ή/και να διαβιβάσει στην Τράπεζα της Ελλάδος οποιεσδήποτε πληροφορίες η τελευταία κρίνει αναγκαίες για την άσκηση των εποπτικών της δραστηριοτήτων, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με τα στοιχεία ενεργητικού και παθητικού και ιδίως έγγραφα και αρχεία αναφορικά με το χαρτοφυλάκιο των διαχειριζόμενων από αυτήν απαιτήσεων.

19. Κάθε εταιρία αποζημιώνει την Τράπεζα της Ελλάδος για όλα τα έξοδα τα οποία σχετίζονται με την άσκηση των εποπτικών της αρμοδιοτήτων με την καταβολή σε αυτήν ετήσιου τέλους, του οποίου το ύψος, ο χρόνος και ο τρόπος καταβολής θα προσδιοριστούν με απόφαση της Τράπεζας της Ελλάδος.

20. Οι εταιρίες της περίπτωσης α΄ της παρ. 1 του παρόντος άρθρου δύνανται να λαμβάνουν άδεια από την Τράπεζα της Ελλάδος, προκειμένου να χορηγούν νέα δάνεια ή/και πιστώσεις σε δανειολήπτες, των οποίων δάνεια ή πιστώσεις διαχειρίζονται, με αποκλειστικό σκοπό την αναχρηματοδότηση των δανείων τους ή την αναδιάρθρωση της δανειολήπτριας επιχείρησης δυνάμει ενός συγκεκριμένου σχεδίου αναδιάρθρωσης που συμφωνείται μεταξύ των μερών, υπό την προϋπόθεση της προηγούμενης συναίνεσης του δικαιούχου της απαίτησης. Τα νέα δάνεια και πιστώσεις του προηγούμενου εδαφίου λογίζονται ως τραπεζικά δάνεια και πιστώσεις, διέπονται από το Ελληνικό Δίκαιο και αποκλειστικά αρμόδια για την εκδίκαση των διαφορών που απορρέουν από τη σύμβαση είναι τα κατά τόπους Ελληνικά Δικαστήρια. Τα νέα αυτά δάνεια και πιστώσεις θα επιβαρύνονται με την εισφορά του άρθρου 1 του ν. 128/1975 (Α΄ 178), για την απόδοση της οποίας υπεύθυνες είναι οι εταιρίες διαχείρισης της περίπτωσης α΄ της παραγράφου 1.

Η άδεια της παραγράφου αυτής θα χορηγείται υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α. ότι η εταιρία έχει ήδη καταβάλλει σε μετρητά και σε τραπεζικό λογαριασμό ελληνικού πιστωτικού ιδρύματος το ποσό των τεσσάρων εκατομμυρίων πεντακοσίων χιλιάδων (4.500.000) ευρώ ως ελάχιστο μετοχικό κεφάλαιο,

β. ότι η εταιρία συμμορφώνεται με τους κανόνες και τις αποφάσεις της Τράπεζας της Ελλάδος σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 14 του παρόντος.

Οι παραπάνω εταιρίες έχουν υποχρέωση σύνταξης των χρηματοοικονομικών τους καταστάσεων βάσει των Διεθνών Προτύπων Χρηματοοικονομικής Αναφοράς, όπως αυτά έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση, δυνάμει του Κανονισμού 1606/2002 (EEL 243/2002) (Δ.Π.Χ.Α. - υποχρεωτική εφαρμογή Δ.Π.Χ.Α.), για τις ατομικές και ενοποιημένες χρηματοοικονομικές τους καταστάσεις και σύμφωνα με το ν. 4308/2014 (Α’ 251), όπως εκάστοτε τροποποιείται και ισχύει.

21. Το επαγγελματικό απόρρητο του δικαιούχου των υπό διαχείριση απαιτήσεων έναντι των δανειοληπτών αίρεται στις σχέσεις του με την Εταιρία Διαχείρισης, στο μέτρο που οι πληροφορίες αυτές είναι απαραίτητες για τις ανάγκες της διαχείρισης και εφαρμόζονται αναλογικά οι παράγραφοι 20 και 21 του άρθρου 10 του ν. 3156/2003 (Α’ 157).

22. Οι εταιρίες του παρόντος νόμου θεωρούνται δανειστές και προμηθεύτριες κατά την έννοια του ν. 2251/1994 (Α’191) και υποχρεούνται να συμμορφώνονται με την κείμενη νομοθεσία περί Προστασίας Καταναλωτή, όπως αυτή κάθε φορά εφαρμόζεται και ισχύει, με τον Κώδικα Δεοντολογίας Τραπεζών (Β’ 2289/2014), με τους κανόνες

που διέπουν τη χορήγηση δανείων και πιστώσεων που ισχύουν για τα πιστωτικά ιδρύματα, συμπεριλαμβανομένης της οδηγίας 2014/17, καθώς και με όλες τις σχετικές με χορηγούμενα από πιστωτικά και χρηματοδοτικά ιδρύματα δάνεια και πιστώσεις αποφάσεις της Τράπεζας της Ελλάδος και να λαμβάνουν ειδική μέριμνα για κοινωνικά ευπαθείς ομάδες.

23. Με απόφαση της Τράπεζας της Ελλάδος εξειδικεύονται τα κριτήρια, οι προϋποθέσεις, τα δικαιολογητικά και όλα τα έγγραφα που απαιτούνται για τη χορήγηση της άδειας της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.

24. Οι αποφάσεις της Τράπεζας της Ελλάδος που εκδίδονται κατ’ εφαρμογή του παρόντος άρθρου υπόκεινται σε αίτηση ακύρωσης ενώπιον του Συμβουλίου της Επικράτειας. Εξαιρούνται οι αποφάσεις της περίπτωσης δ΄ της παραγράφου 13, οι οποίες υπόκεινται σε προσφυγή ενώπιον του Διοικητικού Πρωτοδικείου.

25. Οι εταιρίες της περίπτωσης α΄ της παρ. 1 λογίζονται ως χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, κατά την έννοια της παρ. 3 του άρθρου 4 του ν. 3691/2008 (Α’ 166) και ως υπόχρεα πρόσωπα κατά την έννοια της παρ. 1 του άρθρου 5 του ίδιου νόμου και εποπτεύονται από την Τράπεζα της Ελλάδος, σύμφωνα με την περίπτωση Α΄ της παρ. 2 του άρθρου 6 του ιδίου νόμου. Οι πληροφορίες της περίπτωσης β΄ της παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 3691/2008 πρέπει να είναι διαθέσιμες στον δανειολήπτη.

Άρθρο 2
Συμβάσεις ανάθεσης της διαχείρισης

1. Στις εταιρίες της περίπτωσης α΄ της παρ. 1 του άρθρου 1 του παρόντος νόμου δύναται να ανατίθεται η διαχείριση απαιτήσεων από συμβάσεις δανείων ή/και πιστώσεων που έχουν χορηγηθεί ή χορηγούνται από πιστωτικά ή χρηματοδοτικά ιδρύματα, πλην της περίπτωσης δ΄ της παρ. 5 του άρθρου 2 του ν. 4261/2014.

2. Η σύμβαση ανάθεσης διαχείρισης των απαιτήσεων αυτών υπόκειται σε συστατικό έγγραφο τύπο και περιλαμβάνει κατ’ ελάχιστο περιεχόμενο τα ακόλουθα:

α. Τις προς διαχείριση απαιτήσεις και το τυχόν στάδιο μη εξυπηρέτησης κάθε απαίτησης.

β. Τις πράξεις της διαχείρισης, οι οποίες μπορεί να συνίστανται ιδίως στη νομική και λογιστική παρακολούθηση, την είσπραξη, τη διενέργεια διαπραγματεύσεων με τους οφειλέτες των προς διαχείριση απαιτήσεων και τη σύναψη συμβάσεων συμβιβασμού κατά την έννοια των άρθρων 871-872 ΑΚ ή ρύθμισης και διακανονισμού οφειλών σύμφωνα με τον Κώδικα Δεοντολογίας, όπως έχει θεσπισθεί με την υπ’ αριθμ. 116/25.8.2014 απόφαση της Επιτροπής Πιστωτικών και Ασφαλιστικών Θεμάτων της Τράπεζας της Ελλάδος κατ’ εφαρμογή της παρ. 2 του άρθρου 1 του ν. 4224/2013.

γ. Την καταβλητέα αμοιβή διαχείρισης, η οποία σε κάθε περίπτωση δεν μπορεί να μετακυλίεται στον υπόχρεο καταβολής της απαίτησης.

Αντίγραφο της συμβάσεως κοινοποιείται στην Τράπεζα της Ελλάδος εντός δέκα (10) ημερών από την υπογραφή της.

3. Το ελάχιστο περιεχόμενο της σύμβασης ανάθεσης διαχείρισης της προηγούμενης παραγράφου δύναται να εξειδικεύεται περαιτέρω με απόφαση της Τράπεζας της Ελλάδος. Τα σχέδια των συμβάσεων ανάθεσης διαχείρισης αποτελούν αντικείμενο εποπτείας από την Τράπεζα της Ελλάδος για σκοπούς συμμόρφωσης στον παρόντα νόμο.

4. Οι Εταιρίες Διαχείρισης νομιμοποιούνται, ως μη δικαιούχοι διάδικοι, να ασκήσουν κάθε ένδικο βοήθημα και να προβαίνουν σε κάθε άλλη δικαστική ενέργεια για την είσπραξη των υπό διαχείριση απαιτήσεων, καθώς και να κινούν, παρίστανται ή συμμετέχουν σε προπτωχευτικές διαδικασίες εξυγίανσης, πτωχευτικές διαδικασίες αφερεγγυότητας, διαδικασίες διευθέτησης οφειλών και ειδικής διαχείρισης των άρθρων 61 επ. του ν. 4307/2014 (Α΄ 246). Εφόσον οι Εταιρίες συμμετέχουν σε οποιαδήποτε δίκη με την ιδιότητα του μη δικαιούχου διαδίκου το δεδικασμένο της απόφασης καταλαμβάνει και τον δικαιούχο της απαίτησης.

5. Οι Εταιρίες Διαχείρισης δύνανται για τους σκοπούς του παρόντος νόμου, να προσλαμβάνουν Εταιρίες Ενημέρωσης Οφειλετών για ληξιπρόθεσμες οφειλές, που λειτουργούν σύμφωνα με το ν. 3758/2009, ή αντίστοιχου σκοπού εταιρίες, που λειτουργούν σε κράτος - μέλος της Ε.Ε. ή κράτος του ΕΟΧ. Οι Εταιρίες του παρόντος νόμου κατά τη διαχείριση των μη εξυπηρετούμενων δανείων οφείλουν να ακολουθούν τις ρυθμίσεις του ν. 3758/ 2009, σύμφωνα με τη διάταξη της παραγράφου 22 του άρθρου 1 του παρόντος και με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος.

Άρθρο 3
Συμβάσεις πώλησης και μεταβίβασης απαιτήσεων από συμβάσεις δανείων και πιστώσεων

1. Η σύμβαση πώλησης και μεταβίβασης απαιτήσεων από συμβάσεις δανείων και πιστώσεων, που έχουν χορηγηθεί από πιστωτικά ή χρηματοδοτικά ιδρύματα πλην περίπτωσης δ΄ της παρ. 5 του άρθρου 2 του ν. 4261/2014, υπόκειται σε συστατικό έγγραφο τύπο και αντικείμενό της μπορεί να είναι μεμονωμένες απαιτήσεις ή ομάδες απαιτήσεων κατά οποιουδήποτε δανειολήπτη, μη εφαρμοζομένου στην περίπτωση αυτή του άρθρου 479 ΑΚ. Άλλα δικαιώματα, ακόμα αν δεν αποτελούν παρεπόμενα δικαιώματα κατά την έννοια του άρθρου 458 ΑΚ, εφόσον συνδέονται με τις μεταβιβαζόμενες απαιτήσεις, μπορούν να μεταβιβάζονται μαζί με αυτές. Η πώληση των μεταβιβαζόμενων απαιτήσεων διέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 513 επ. ΑΚ, η δε μεταβίβαση από τις διατάξεις των άρθρων 455 επ. ΑΚ, εφόσον οι διατάξεις αυτές δεν αντίκεινται στις διατάξεις του παρόντος άρθρου.

2. Αναγκαία προϋπόθεση για να προσφερθούν προς πώληση οι απαιτήσεις των πιστωτικών ή χρηματοδοτικών ιδρυμάτων από μη εξυπηρετούμενα δάνεια είναι να έχει προσκληθεί με εξώδικη πρόσκληση ο δανειολήπτης και ο εγγυητής μέσα σε δώδεκα (12) μήνες πριν από την προσφορά, πριν ή μετά τη θέση σε ισχύ του παρόντος νόμου, να διακανονίσει τις οφειλές του βάσει γραπτής πρότασης κατάλληλης ρύθμισης με συγκεκριμένους όρους αποπληρωμής σύμφωνα και με τις διατάξεις του Κώδικα Δεοντολογίας (ν. 4224/2013). Εξαιρούνται από την ως άνω προϋπόθεση απαιτήσεις επίδικες ή επιδικασθείσες και απαιτήσεις κατά οφειλετών μη συνεργάσιμων κατά την έννοια της παρ. 2 του άρθρου 1 του ν. 4224/2013,

όπως αυτή ισχύει. Κάθε νέος εκδοχέας απαιτήσεων από μη εξυπηρετούμενα δάνεια και πιστώσεις του άρθρου 1 παρ. 1 οφείλει να εκκινεί εκ νέου τη Διαδικασία Επίλυσης Καθυστερήσεων (ΔΕΚ) του Κώδικα Δεοντολογίας, όπως έχει θεσπισθεί με την υπ’ αριθμ. 116/25.8.2014 απόφαση της Επιτροπής Πιστωτικών και Ασφαλιστικών Θεμάτων της Τράπεζας της Ελλάδος, κατ’ εφαρμογή της παρ. 2 του άρθρου 1 του ν. 4224/2013, δια της αντισυμβαλλόμενης εταιρίας διαχείρισης απαιτήσεων.

3. Η σύμβαση πώλησης και μεταβίβασης απαιτήσεων καταχωρίζεται στο δημόσιο βιβλίο του άρθρου 3 του ν. 2844/2000 (Α΄ 220). Τυχόν συμφωνίες μεταξύ μεταβιβάζοντας πιστωτικού ή χρηματοδοτικού ιδρύματος και δανειοληπτών περί ανεκχώρητου των μεταξύ τους απαιτήσεων δεν αντιτάσσονται στον εκδοχέα. Από την καταχώριση της σχετικής σύμβασης επέρχεται η μεταβίβαση των πωλούμενων απαιτήσεων του μεταβιβάζοντας πιστωτικού ιδρύματος. Ο εκχωρητής θεωρείται αντίκλητος του εκδοχέα για οποιαδήποτε κοινοποίηση σχετίζεται με τη μεταβιβασθείσα απαίτηση. Από την καταχώριση της σχετικής σύμβασης, οι Εταιρίες Διαχείρισης της περίπτωσης α΄ της παρ. 1 του άρθρου 1 του παρόντος νόμου υποχρεούνται να αποδίδουν την εισφορά του άρθρου 1 του ν. 128/1975 (Α΄ 178), που βαρύνει τις μεταβιβαζόμενες απαιτήσεις από συμβάσεις δανείων και πιστώσεων εφαρμοζομένων των διατάξεων του ως άνω νόμου και των κατ΄εξουσιοδότηση αυτού κανονιστικών πράξεων.

4. Αναγγελία της καταχώρισης γίνεται προς τους οφειλέτες και τους εγγυητές με κάθε πρόσφορο μέσο. Πριν από την καταχώριση δεν αποκτώνται έναντι τρίτων δικαιώματα που απορρέουν από τη μεταβίβαση απαιτήσεων της παραγράφου 1. Καταβολή προς το πιστωτικό ή χρηματοδοτικό ίδρυμα πριν από την αναγγελία ελευθερώνει τον δανειολήπτη έναντι του μεταβιβάζοντος και των ελκόντων δικαιώματα από την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος νόμου.

5. Καταπιστευτική μεταβίβαση των απαιτήσεων του πιστωτικού ή χρηματοδοτικού ιδρύματος δεν επιτρέπεται και οποιοσδήποτε καταπιστευτικός όρος δεν ισχύει. Επιτρέπεται η αναπροσαρμογή ή πίστωση του τιμήματος της πώλησης και η υπαναχώρηση από τη σύμβαση πώλησης κατά τους όρους της σχετικής σύμβασης και τις διατάξεις των άρθρων 513 επ. ΑΚ.και με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος.

6. Αν η μεταβιβαζόμενη απαίτηση του πιστωτικού ή χρηματοδοτικού ιδρύματος ασφαλίζεται με υποθήκη ή προσημείωση υποθήκης ή ενέχυρο ή άλλο παρεπόμενο δικαίωμα ή προνόμιο, το οποίο έχει υποβληθεί σε δημοσιότητα με καταχώριση σε δημόσιο βιβλίο ή αρχείο, για τη σημείωση της μεταβολής του δικαιούχου είναι απαραίτητη η καταχώριση της βεβαίωσης στο δημόσιο βιβλίο του άρθρου 3 του ν. 2844/2000 και σχετική μνεία σε περίληψη του εμπράγματου βάρους, του παρεπόμενου δικαιώματος ή του προνομίου. Από την καταχώριση για κάθε ενέχυρο σε σχέση με τις μεταβιβαζόμενες απαιτήσεις του πιστωτικού ή χρηματοδοτικού ιδρύματος επέρχονται τα αποτελέσματα των άρθρων 39 και 44 του ν.δ. 17.7/13.8.1923.

7. Στις περιπτώσεις πώλησης και μεταβίβασης απαιτήσεων του παρόντος νόμου, καθώς και σε περιπτώσεις ανάθεσης διαχείρισης, δεν χειροτερεύει η ουσιαστική και δικονομική θέση του οφειλέτη και του εγγυητή και δεν επιτρέπεται η μονομερής τροποποίηση όρου σύμβασης, καθώς και του επιτοκίου. Σε περίπτωση που μεταβιβάζεται απαίτηση από εξυπηρετούμενο δάνειο ή πίστωση, για την εξυπηρέτηση του οποίου έχει συμφωνηθεί κυμαινόμενο επιτόκιο, ο εκδοχέας δεν επιτρέπεται σε καμία περίπτωση να προσδιορίσει περιθώριο, επιπλέον του επιτοκίου αναφοράς, υψηλότερο εκείνου που είχε προσδιορίσει το πιστωτικό ή χρηματοδοτικό ίδρυμα κατά το χρόνο καταχώρισης της μεταβίβασης, ακόμα κι αν τέτοιο δικαίωμα υφίστατο συμβατικά για τον εκχωρητή.

8. Η εφαρμογή των άρθρων 1 έως 3 του παρόντος νόμου αναστέλλεται ως προς τις δανειακές συμβάσεις και πιστώσεις με υποθήκη ή με προσημείωση υποθήκης πρώτης κατοικίας σε ακίνητα αντικειμενικής αξίας έως εκατό σαράντα χιλιάδων (140.000) ευρώ μέχρι και την 31η Δεκεμβρίου 2017. Πάσης φύσεως δάνεια που εγγυάται ή έχει εγγυηθεί το Ελληνικό Δημόσιο εξαιρούνται από την εφαρμογή των άρθρων 1 έως 3Α του παρόντος νόμου.»

2. Μετά το άρθρο 3 του ν. 4354/2015 (Α΄176) προστίθεται νέο άρθρο 3Α ως εξής:

«Άρθρο 3Α
Φορολογικές και άλλες ρυθμίσεις

1. Η υπεραξία από τη μεταβίβαση απαιτήσεων σε εταιρία της περίπτωσης β΄ της παρ. 1 του άρθρου 1 υπόκειται σε φορολογία εισοδήματος με βάση τις γενικές διατάξεις του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος (ν. 4172/2013, Α΄ 167). Οι διατάξεις του προηγούμενου εδαφίου εφαρμόζονται ανάλογα και στην υπεραξία που αποκτούν οι παραπάνω εταιρίες από τη μεταγενέστερη μεταβίβαση απαιτήσεων που έχουν αποκτήσει κατ’ εφαρμογή των διατάξεων αυτού του νόμου.

2. Οι διατάξεις της παραγράφου 6 του άρθρου 64 του ν. 4172/2013 εφαρμόζονται ανάλογα και για τους τόκους που καταβάλλονται σε εταιρίες της περίπτωσης β΄ της παρ. 1 του άρθρου 1 από απαιτήσεις που έχουν αποκτήσει κατ’ εφαρμογή των διατάξεων αυτού του νόμου, καθώς και από δάνεια ή πιστώσεις που χορηγούν οι εταιρίες της περίπτωσης α΄ της παρ. 1 του άρθρου 1 σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος.

3. Για τις συμβάσεις μεταβίβασης απαιτήσεων του άρθρου 3, για τις συμβάσεις ανάθεσης διαχείρισης του άρθρου 2, καθώς και για τη διαχείριση απαιτήσεων σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος εφαρμόζονται οι διατάξεις του Κώδικα Φ.Π.Α. (ν. 2859/2000, Α΄ 248).

4. Οι συμβάσεις δανείων ή πιστώσεων που καταρτίζουν οι Εταιρίες Διαχείρισης Απαιτήσεων σύμφωνα με την παρ. 20 του άρθρου 1 απαλλάσσονται από τέλη χαρτοσήμου.

5. Για κάθε καταχώριση ή εγγραφή σε οποιοδήποτε δημόσιο βιβλίο ή μητρώο που τηρείται σε υποθηκοφυλακείο, ενεχειροφυλακείο ή κτηματολόγιο, σύμβασης της παρ. 1 του άρθρου 3 του παρόντος νόμου, καταβάλλονται μόνο πάγια τέλη δύο χιλιάδων πεντακοσίων (2.500) ευρώ, αποκλειόμενης οποιασδήποτε άλλης επιβάρυνσης αμοιβής ή τέλους. Το ως άνω ποσό αναλύεται ως εξής:

α) Στην περίπτωση των έμμισθων υποθηκοφυλακείων, αποδίδονται δύο χιλιάδες εκατόν είκοσι πέντε (2.125) ευρώ στο Δημόσιο και τριακόσια εβδομήντα πέντε (375) ευρώ στο ΤΑ.Χ.ΔΙ.Κ..

β) Στην περίπτωση των άμισθων υποθηκοφυλακείων, αποδίδονται χίλια επτακόσια πενήντα (1.750) ευρώ στο Δημόσιο, τριακόσια εβδομήντα πέντε (375) ευρώ στο ΤΑ.Χ.ΔΙ.Κ. και τριακόσια εβδομήντα πέντε (375) ευρώ στο άμμισοθο υποθηκοφυλακείο.

Τα δικαιώματα που εισπράττονται από τα υποθηκοφυλακεία σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο, κατά τη μεταβατική περίοδο λειτουργίας τους ως Κτηματολογικών Γραφείων προσαυξάνονται κατά το ποσό των πεντακοσίων (500) ευρώ, το οποίο και αποδίδεται στην ΕΚΧΑ Α.Ε.. Όλες οι αναγκαίες λεπτομέρειες για την είσπραξη και απόδοση από τον Προϊστάμενο του Κτηματολογικού Γραφείου των ως άνω Δικαιωμάτων στην ΕΚΧΑ Α.Ε. καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας, μετά από πρόταση της ΕΚΧΑ Α.Ε.. Το κόστος εγγραφής που προκύπτει από την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου δεν μπορεί με οποιονδήποτε τρόπο να μετακυλιστεί στον οφειλέτη και τον εγγυητή του δανείου.

Άρθρο 71
Μεταβατική διάταξη

1. Οι διατάξεις του παρόντος υποκεφαλαίου εφαρμόζονται και σε αιτήσεις χορήγησης άδειας που έχουν υποβληθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 1 του ν. 4354/2015, πριν την τροποποίησή του με το άρθρο 70 του παρόντος. Η Τράπεζα της Ελλάδος καλεί εγγράφως τις εταιρίες που έχουν ήδη υποβάλει αίτηση να συμμορφωθούν με τις διατάξεις του παρόντος νόμου εντός εύλογης προθεσμίας, η οποία δεν μπορεί να υπερβαίνει τους δύο (2) μήνες από την κοινοποίηση της σχετικής πρόσκλησης. Μετά την παρέλευση της προθεσμίας του προηγούμενου εδαφίου εκκινούν εκ νέου οι προθεσμίες της παραγράφου 4 του άρθρου 1 του ν. 4354/2015, όπως τροποποιείται με το άρθρο 70 του παρόντος.

2. Κανονιστικές πράξεις που εκδόθηκαν κατ’ εξουσιοδότηση των διατάξεων των άρθρων 1 έως 3 του ν. 4354/2015, πριν την τροποποίησή τους με το άρθρο 70 του παρόντος, εξακολουθούν να ισχύουν, εφόσον δεν είναι αντίθετες με τις νέες τροποποιούμενες διατάξεις, έως τη ρητή αντικατάσταση ή κατάργησή τους με νεότερες πράξεις.

3. Οι διατάξεις του άρθρου 3Α του ν. 4354/2015 έχουν εφαρμογή για συμβάσεις που καταρτίζονται, για εισοδήματα που αποκτώνται και για πληρωμές που πραγματοποιούνται από τη δημοσίευση του παρόντος.

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄
ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΧΡΕΟΥΣ

Άρθρο 72
Σύνθεση ΚΥ.Σ.Δ.Ι.Χ.

Συνιστάται Κυβερνητικό Συμβούλιο Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους (ΚΥ.Σ.Δ.Ι.Χ.), το οποίο αποτελείται από τους Υπουργούς Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού, Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης και Οικονομικών.

Άρθρο 73
Αρμοδιότητες του ΚΥ.Σ.Δ.Ι.Χ.

1. Το Συμβούλιο ενεργεί στο πλαίσιο των αποφάσεων και κατευθύνσεων του Υπουργικού Συμβουλίου και του Πρωθυπουργού και είναι αρμόδιο για:

α) τη διαμόρφωση και δημοσιοποίηση της στρατηγικής και των πολιτικών σχετικά με την οργάνωση ενός ολοκληρωμένου μηχανισμού αποτελεσματικής διαχείρισης του ιδιωτικού χρέους, καθώς και την κατάρτιση και επικαιροποίηση ενός σχεδίου δράσης με δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα για την υλοποίηση της ανωτέρω στρατηγικής,

β) τη διαπίστωση δυσλειτουργιών και τη διατύπωση προτάσεων για τροποποίηση του υφιστάμενου νομικού πλαισίου σε θέματα διαδικαστικά και ουσιαστικά για την ενίσχυση της αποτελεσματικότητας στην επίλυση θεμάτων ιδιωτικού χρέους, συμπεριλαμβανομένης της επιτάχυνσης των διαδικασιών αναφορικά με τις καθυστερούμενες αποπληρωμές δανείων, τη βελτίωση του θεσμικού πλαισίου που διέπει την αγορά ακινήτων, στο μέτρο που επιδρά στη διαχείριση του ιδιωτικού χρέους, και την άμεση ενεργοποίηση των αρμόδιων φορέων για τη διοικητική, επιχειρησιακή και νομοθετική υλοποίηση των ως άνω αναφερόμενων προτάσεων,

γ) την κατάρτιση δράσεων ευαισθητοποίησης και την αξιοποίηση όλων των μέσων επικοινωνίας που διαθέτει η Ελληνική Κυβέρνηση για την άμεση και αποτελεσματική ενημέρωση και υποστήριξη των πολιτών και των ενδιαφερομένων μερών σχετικά με τη λήψη αποφάσεων επί των ανωτέρω θεμάτων,

δ) τη δημιουργία ενός δικτύου παροχής δωρεάν συμβουλευτικών υπηρεσιών σε φυσικά και νομικά πρόσωπα για θέματα διαχείρισης οφειλών και το σχεδιασμό δράσεων ενημέρωσης και επιμόρφωσης νοικοκυριών και μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων σε θέματα χρηματοοικονομικής διαχείρισης,

ε) τη διαμόρφωση και επίβλεψη τήρησης των αναγκαίων χρονοδιαγραμμάτων για την υλοποίηση ενός στρατηγικού σχεδίου για την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση του ιδιωτικού χρέους.

2. Στο πλαίσιο της εντολής του, το Συμβούλιο ορίζει με απόφασή του την έννοια του «συνεργάσιμου δανειολήπτη» και προβαίνει ετησίως στην εκτίμηση των «εύλογων δαπανών διαβίωσης», με βάση τα ετήσια στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ. Η απόφαση αυτή δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ο δε ορισμός του «συνεργάσιμου δανειολήπτη» και η εκτίμηση των «εύλογων δαπανών διαβίωσης», που περιέχονται σε αυτήν, ενσωματώνονται και αποτελούν μέρος του Κώδικα Δεοντολογίας της παραγράφου 2 του άρθρου 1 του ν. 4224/2013 (Α΄ 288), προκειμένου να αξιοποιηθούν στις απόπειρες εξωδικαστικού συμβιβασμού και ενώπιον των δικαστηρίων.

3. Για την παρακολούθηση της αποστολής του το Συμβούλιο υποβάλλει στον Πρωθυπουργό και στη Διαρκή Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων του Κοινοβουλίου

τριμηνιαίες συνοπτικές αναφορές και ετήσια αναλυτική έκθεση προόδου. Οι αναφορές και η έκθεση προόδου αναρτώνται σε ιστότοπο της Κυβέρνησης, ο οποίος θα προσδιοριστεί με απόφαση του ΚΥ.Σ.Δ.Ι.Χ..

Άρθρο 74
Λειτουργία του ΚΥ.Σ.Δ.Ι.Χ.

1. Πρόεδρος του Συμβουλίου ορίζεται ο Υπουργός Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού, ο οποίος το συγκαλεί σε τακτά χρονικά διαστήματα, τουλάχιστον τέσσερις (4) φορές ετησίως, καθώς και όποτε κρίνεται αναγκαίο, συντονίζει το όργανο και εποπτεύει τις εργασίες του. Το Συμβούλιο συνεδριάζει, ύστερα από πρόσκληση του Προέδρου του, στην οποία ορίζεται ως εισηγητής ο κατά περίπτωση αρμόδιος Υπουργός.

2. Το Συμβούλιο βρίσκεται σε απαρτία, την οποία διαπιστώνει ο Πρόεδρός του, όταν παρίστανται τα τρία τουλάχιστον μέλη του. Οι εισηγήσεις των αρμοδίων καθ’ ύλην Υπουργών κοινοποιούνται σε όλα τα μέλη του Συμβουλίου τουλάχιστον δύο (2) ημέρες πριν τη συνεδρίαση του οργάνου.

3. Στο Συμβούλιο μπορεί να μετέχουν για θέματα αρμοδιότητάς τους, χωρίς δικαίωμα ψήφου, Αναπληρωτές Υπουργοί ή Υφυπουργοί ή οι Διοικητικοί ή Τομεακοί Γραμματείς της παραγράφου 3 του άρθρου 75, καθώς και ο Γενικός Γραμματέας Συντονισμού.

4. Προς εκπλήρωση της εντολής του το Συμβούλιο δύναται να απευθύνεται στον Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος προς διατύπωση γνώμης επί ζητημάτων αρμοδιότητάς της και ο Διοικητής συμμετέχει, ύστερα από πρόσκληση του Προέδρου, ως παρατηρητής.

5. Το Συμβούλιο μπορεί να συμβουλεύεται ειδικούς εμπειρογνώμονες (φυσικά ή νομικά πρόσωπα) για ιδιαίτερα θέματα και προβλήματα, εφόσον το κρίνει αναγκαίο και σκόπιμο. Με απόφαση του Συμβουλίου, ορίζεται το ύψος της αποζημίωσης των ειδικών εμπειρογνωμόνων.

6. Το Συμβούλιο μπορεί, όταν συντρέχουν ειδικοί λόγοι, να συγκροτεί με απόφασή του επιτροπές και ομάδες εργασίας από εξειδικευμένο προσωπικό του δημόσιου τομέα και ιδιώτες εμπειρογνώμονες, για την εξέταση και έρευνα θεμάτων που άπτονται των αρμοδιοτήτων του. Για τον καθορισμό αποζημίωσης των μελών των επιτροπών και ομάδων εργασίας της παρούσας παραγράφου εφαρμόζεται το άρθρο 21 του ν. 4354/2015 (Α΄ 176). Για την εφαρμογή του άρθρου 21 του ν. 4354/2015, ως καθ’ ύλην αρμόδιος Υπουργός νοείται ο Υπουργός Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού.

7. Η γραμματειακή υποστήριξη και τεχνική εξυπηρέτηση του Συμβουλίου ανατίθεται στο Τμήμα Στρατηγικού Σχεδιασμού και Συντονισμού της υποπερίπτωσης αα΄ της περίπτωσης β΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 81.

8. Οι δαπάνες λειτουργίας του ΚΥ.Σ.Δ.Ι.Χ. βαρύνουν τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Οι αναγκαίες πιστώσεις εγγράφονται κάθε έτος στον προϋπολογισμό του Υπουργείου Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού και στο φορέα της παραγράφου 1 του άρθρου 95. Η διάθεση των πιστώσεων γίνεται με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού και η διενέργεια των αντίστοιχων δαπανών γίνεται από τον ίδιο Υπουργό ως κύριο διατάκτη. Αρμόδια για τη διαχείριση των πιστώσεων του προϋπολογισμού είναι η Γενική Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού (άρθρο 14 του π.δ. 116/2014, Α΄ 185).

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄
ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΧΡΕΟΥΣ

Άρθρο 75
Οργάνωση και λειτουργία της Συντονιστικής Επιτροπής

1. Συνιστάται Συντονιστική Επιτροπή για τη Διαχείριση του Ιδιωτικού Χρέους.

2. Πρόεδρος της Συντονιστικής Επιτροπής είναι ο Ειδικός Τομεακός Γραμματέας Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους του άρθρου 80, ο οποίος είναι αρμόδιος και για τα ζητήματα της εσωτερικής οργάνωσης και της λειτουργίας αυτής.

3. Μέλη της Συντονιστικής Επιτροπής είναι:

α) Ο Τομεακός Γραμματέας Εμπορίου και Προστασίας Καταναλωτή του Υπουργείου Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού,

β) ο Διοικητικός Γραμματέας του Υπουργείου Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων,

γ) ο Διοικητικός Γραμματέας του Υπουργείου Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης και

δ) ο Τομεακός Γραμματέας Οικονομικής Πολιτικής του Υπουργείου Οικονομικών.

4. Η Συντονιστική Επιτροπή συγκαλείται από τον Πρόεδρό της, ο οποίος καθορίζει και την ημερήσια διάταξη. Σε περίπτωση κωλύματος του Προέδρου, προεδρεύει ο Τομεακός Γραμματέας Εμπορίου και Προστασίας Καταναλωτή του Υπουργείου Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού. Η Συντονιστική Επιτροπή συνεδριάζει τακτικά, τουλάχιστον τέσσερις (4) φορές ετησίως, και όποτε κρίνεται σκόπιμο. Για τις συνεδριάσεις της Συντονιστικής Επιτροπής ενημερώνονται ο Πρωθυπουργός, ο Αντιπρόεδρος της Κυβέρνησης, οι Υπουργοί που συμμετέχουν στο ΚΥ.Σ.Δ.Ι.Χ., ο Τομεακός Γραμματέας Συντονισμού και η Τράπεζα της Ελλάδος, οι οποίοι δικαιούνται να ορίσουν εκπροσώπους τους που συμμετέχουν στη συνεδρίαση ως παρατηρητές.

5. Η Συντονιστική Επιτροπή επικουρείται στο έργο της και στις συνεδριάσεις της μπορεί να μετέχουν, ύστερα από πρόσκληση του Ειδικού Τομεακού Γραμματέα Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους, εκπρόσωποι φορέων, όπως το Ταμείο Χρηματοπιστωτικής Σταθερότητας, η Ελληνική Ένωση Τραπεζών, στελέχη της δημόσιας διοίκησης και ανεξάρτητων αρχών, καθώς και εμπειρογνώμονες, ιδιώτες ή μη, με διεθνή εμπειρία.

6. Η γραμματειακή υποστήριξη και τεχνική εξυπηρέτηση της Συντονιστικής Επιτροπής παρέχεται από το Τμήμα Στρατηγικού Σχεδιασμού και Συντονισμού της υποπερίπτωσης αα΄ της περίπτωσης β΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 81.

7. Ο Πρόεδρος και τα μέλη της Συντονιστικής Επιτροπής δεν αμείβονται.

8. Οι δαπάνες λειτουργίας της Συντονιστικής Επιτροπής βαρύνουν τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Οι αναγκαίες πιστώσεις εγγράφονται, κάθε έτος στον προϋπολογισμό του Υπουργείου Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού και στον φορέα της παραγράφου 1 του άρθρου 95. Η διάθεση των πιστώσεων γίνεται με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού και η διενέργεια των αντίστοιχων δαπανών γίνεται από τον ίδιο Υπουργό ως κύριο διατάκτη. Αρμόδια για τη διαχείριση των πιστώσεων του προϋπολογισμού είναι η Γενική Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού (άρθρο 14 του π.δ. 116/2014, Α΄ 185).

Άρθρο 76
Αρμοδιότητες της Συντονιστικής Επιτροπής

1. Η Συντονιστική Επιτροπή δρώντας στο πλαίσιο των αποφάσεων του Συμβουλίου:

α) εισηγείται προς το Συμβούλιο προτάσεις για τροποποίηση του υφιστάμενου νομικού και θεσμικού πλαισίου για τα θέματα που περιγράφονται στο άρθρο 73,

β) εξειδικεύει τις λεπτομέρειες για την υλοποίηση του σχεδίου δράσης σύμφωνα με τις γενικές κατευθύνσεις, τις προτεραιότητες των ανατεθειμένων δράσεων και τους στόχους των αποφάσεων του Συμβουλίου, παρακολουθεί το ταχθέν από το Συμβούλιο χρονοδιάγραμμα ενεργειών, προϋπολογισμό δράσεων, ενημερώνει το Συμβούλιο και συντονίζει το έργο της διαχείρισης,

γ) εισηγείται τροποποιήσεις των βασικών κατευθύνσεων και του σχεδιασμού δράσεων και έργων, ώστε να εξασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα και η επιτάχυνσή τους,

δ) ασκεί τον επιτελικό συντονισμό και παρακολούθηση του έργου της αποτελεσματικής διαχείρισης του μη εξυπηρετούμενου ιδιωτικού χρέους και των διαφόρων ομάδων που εργάζονται στο πλαίσιο αυτό και

ε) επικουρεί το ΚΥ.Σ.Δ.Ι.Χ. στη σύνταξη των αναφορών και της έκθεσης της παραγράφου 3 του άρθρου 73.

2. Η Συντονιστική Επιτροπή, με σκοπό την αποτελεσματική άσκηση των αρμοδιοτήτων που ορίζονται στην παράγραφο 1, συλλέγει και αξιοποιεί κάθε είδους υφιστάμενα στοιχεία και μελέτες και παρακολουθεί την υλοποίηση και την αποτελεσματικότητα των δράσεων που έχουν αναληφθεί. Για την υποβοήθηση των επιμέρους δραστηριοτήτων της, η Συντονιστική Επιτροπή μπορεί να εισηγείται τη σύσταση ή τροποποίηση ομάδων εργασίας και ομάδων διοίκησης έργου, ad hoc ομάδων εργασίας από εξειδικευμένο προσωπικό του δημόσιου τομέα και ιδιώτες εμπειρογνώμονες και να προτείνει τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας τους. Η Συντονιστική Επιτροπή περιγράφει το έργο, τα χρονοδιαγράμματα και τα παραδοτέα των ομάδων εργασίας, καθώς και το ύψος των οικονομικών πόρων που θα διατεθούν.

Άρθρο 77
Αρμοδιότητες Διοικητικών και Τομεακών Γραμματέων

1. Οι Διοικητικοί και οι Τομεακοί Γραμματείς, που είναι μέλη της Συντονιστικής Επιτροπής, σχεδιάζουν και υλοποιούν επιμέρους δράσεις, που αφορούν στην Εθνική Στρατηγική για τη Διαχείριση του Ιδιωτικού Χρέους, εντός του πλαισίου των αρμοδιοτήτων του Υπουργείου τους, όπως περιγράφονται στο άρθρο 76, και ιδίως αναφορικά με:

α) την εκπροσώπηση των Υπουργείων σε συσκέψεις για την πολιτική διαχείρισης του ιδιωτικού χρέους και την υλοποίησή της·

β) τον καθορισμό των λεπτομερειών και των χρονοδιαγραμμάτων των απαιτούμενων ενεργειών εντός των αρμοδιοτήτων των Υπουργείων τους, στο πλαίσιο της Εθνικής Στρατηγικής για τη διαχείριση του ιδιωτικού χρέους·

γ) την προετοιμασία προτάσεων ως προς τις τεχνικές τους λεπτομέρειες και της διαβούλευσης με άλλους ενδιαφερομένους επ’ αυτών·

δ) την καθοδήγηση της προετοιμασίας νομοθετικών πρωτοβουλιών και της σύνταξης εκθέσεων αξιολόγησης κανονιστικών - ρυθμιστικών επιπτώσεων·

ε) τη συνεργασία με τρίτα εμπλεκόμενα μέρη, για σχετικά τεχνικά στοιχεία της στρατηγικής·

στ) τη διατήρηση και ενημέρωση στοιχείων του κειμένου της Εθνικής Στρατηγικής διαχείρισης του ιδιωτικού χρέους της περίπτωσης ιστ’ της παραγράφου 2 του άρθρου 79, τα οποία υπάγονται στο πεδίο των αρμοδιοτήτων τους·

ζ) το συντονισμό με άλλα συναρμόδια Υπουργεία ως προς τις ενέργειες που απαιτούνται·

η) την αναφορά στην Ειδική Γραμματεία Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους της προόδου στην υλοποίηση των απαιτούμενων ενεργειών·

θ) την έγκαιρη προώθηση δεδομένων και πληροφοριών των αντίστοιχων Υπουργείων·

ι) τη συγκρότηση επιτροπών και ομάδων εργασίας από εξειδικευμένο προσωπικό του δημόσιου τομέα και ιδιώτες εμπειρογνώμονες, για την εξέταση και έρευνα θεμάτων που άπτονται του σχεδιασμού και της υλοποίησης επιμέρους δράσεων εντός του πλαισίου των αρμοδιοτήτων του αντίστοιχου Υπουργείου· το άρθρο 21 του ν. 4354/2015 εφαρμόζεται και στις επιτροπές και ομάδες εργασίας της παρούσας περίπτωσης.

2. Οι υπηρεσίες του δημοσίου τομέα και κάθε άλλος εμπλεκόμενος φορέας του δημοσίου ή ιδιωτικού τομέα, συνεργάζονται με τη Συντονιστική Επιτροπή και το Συμβούλιο για την άμεση υλοποίηση των αποφάσεων αυτού, καθώς και την προώθηση των απαιτούμενων δράσεων.

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΧΡΕΟΥΣ

Άρθρο 78

Συνιστάται Ειδική Γραμματεία Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους (Ε.Γ.Δ.Ι.Χ.), η οποία είναι αυτοτελής δημόσια υπηρεσία, υπαγόμενη στο Κυβερνητικό Συμβούλιο Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους (ΚΥ.Σ.Δ.Ι.Χ.). Έδρα της ορίζεται η Αθήνα, δυνάμενη να μεταβληθεί με απόφαση του ΚΥ.Σ.Δ.Ι.Χ.

Άρθρο 79
Αποστολή και αρμοδιότητες της Ε.Γ.Δ.Ι.Χ.

1. Η Ειδική Γραμματεία Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους έχει ως αποστολή:

α) την υποστήριξη του έργου του ΚΥ.Σ.Δ.Ι.Χ., με τη συνδρομή στο σχεδιασμό και την υλοποίηση της εθνικής στρατηγικής για τη διαχείριση του ιδιωτικού χρέους,

β) την οργάνωση και τη διαμόρφωση της πολιτικής για την ενημέρωση και την υποστήριξη προς ενδιαφερόμενους για λήψη δανείου και δανειολήπτες, καθώς και τη χρηματοοικονομική εκπαίδευση νοικοκυριών και μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων, και

γ) τον επιχειρησιακό συντονισμό της Συντονιστικής Επιτροπής.

2. Στο πλαίσιο αυτής της αποστολής ασκεί τις παρακάτω αρμοδιότητες:

α) Συνδράμει στο σχεδιασμό και την υλοποίηση της εθνικής στρατηγικής για την οργάνωση ενός ολοκληρωμένου μηχανισμού αποτελεσματικής διαχείρισης του ιδιωτικού χρέους και αποφυγής της υπερχρέωσης μέσω και του σχεδιασμού δράσεων χρηματοοικονομικής εκπαίδευσης.

β) Εισηγείται τους άξονες και την εξειδίκευση των επιμέρους στόχων της στρατηγικής για την αντιμετώπιση του προβλήματος της διαχείρισης των μη εξυπηρετούμενων ιδιωτικών δανείων και εν γένει του ιδιωτικού χρέους.

γ) Επεξεργάζεται θέσεις, γενικές κατευθύνσεις και προτάσεις για τη βελτίωση της υφιστάμενης νομοθεσίας που ρυθμίζει την αντιμετώπιση του ιδιωτικού χρέους και εισηγείται προς το ΚΥ.Σ.Δ.Ι.Χ. τη λήψη νομοθετικών μέτρων βελτίωσής της. Στην παραπάνω αρμοδιότητα περιλαμβάνεται και η υποβολή προτάσεων προς το ΚΥ.Σ.Δ.Ι.Χ. σχετικά με τη βελτίωση του θεσμικού πλαισίου που διέπει την αγορά ακινήτων, λόγω ιδίως της σημασίας τους ως εμπράγματης εξασφάλισης οφειλών.

δ) Εισηγείται στο ΚΥ.Σ.Δ.Ι.Χ. την οργάνωση, την αξιολόγηση και συνδράμει στον έλεγχο συστήματος παρακολούθησης δράσεων ευαισθητοποίησης για την άμεση και αποτελεσματική ενημέρωση και υποστήριξη των πολιτών και των ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με τη λήψη αποφάσεων επί θεμάτων ανάληψης και διαχείρισης χρέους.

ε) Παρακολουθεί τη λειτουργία διεθνών ή μη επιτροπών και ομάδων εργασίας σε σχετικά θέματα και εισηγείται στα αρμόδια κυβερνητικά όργανα τον ορισμό εκπροσώπων.

στ) Μεριμνά για την ομαλή λειτουργία του δικτύου ενημέρωσης και υποστήριξης δανειοληπτών, που θα παρέχει οικονομικής και νομικής φύσεως συμβουλευτικές υπηρεσίες προς ενδιαφερόμενους δανειολήπτες, φυσικά και νομικά πρόσωπα (νοικοκυριά, πολύ μικρές, μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις), για ζητήματα σύναψης νέων δανείων, διαχείρισης υφιστάμενων οφειλών ενήμερων ή σε καθυστέρηση και εν γένει για θέματα χρηματοοικονομικής διαχείρισης, και συντονίζει τη λειτουργία των Κέντρων Ενημέρωσης - Υποστήριξης Δανειοληπτών (Κ.Ε.Υ.Δ.).

ζ) Αναπτύσσει και διατηρεί ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους (Ο.Π.Σ.), το οποίο περιλαμβάνει όλα τα αναγκαία στοιχεία για την υποβολή αιτημάτων, τον προγραμματισμό και την επεξεργασία τους.

η) Διοργανώνει σεμινάρια για την κατάρτιση και εκπαίδευση υπαλλήλων και λειτουργών των δημόσιων και ιδιωτικών φορέων που ασχολούνται με τη διαχείριση του ιδιωτικού χρέους, καθώς και με την εκπαίδευσή τους στη χρήση του Πληροφοριακού Συστήματος Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους.

θ) Συντάσσει εισηγήσεις, εκθέσεις και αναφορές για θέματα της αρμοδιότητάς της.

ι) Υποβάλλει προς το ΚΥ.Σ.Δ.Ι.Χ. ετήσια έκθεση πεπραγμένων.

ια) Συντονίζει το έργο των εμπλεκόμενων κρατικών φορέων και υπηρεσιών, όπως τα συναρμόδια Υπουργεία και η Ανεξάρτητη Αρχή «Συνήγορος του Καναναλωτή», και συμμετέχει στα αρμόδια όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης για κάθε ζήτημα που αφορά στη διαχείριση των θεμάτων αρμοδιότητάς της.

ιβ) Παρέχει τεχνική υποστήριξη στο ΚΥ.Σ.Δ.Ι.Χ. για διαμόρφωση εθνικών θέσεων για θέματα αρμοδιότητάς της.

ιγ) Σχεδιάζει προγράμματα πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης των ενδιαφερόμενων φορέων και του κοινού για θέματα αρμοδιότητάς της και προώθησης των συμμετοχικών διαδικασιών.

ιδ) Έχει την ευθύνη λειτουργίας τηλεφωνικού κέντρου (help desk) για την καθοδήγηση και ενημέρωση των δανειοληπτών και των εν γένει ενδιαφερομένων για λήψη δανείου.

ιε) Έχει την ευθύνη λειτουργίας ιστοσελίδας, με διαδικτυακό εργαλείο υπολογισμού των «εύλογων δαπανών» και διαχείρισης δηλώσεων, στην οποία θα αναρτώνται η απόφαση και οι κατ’ έτος εκτιμήσεις της παραγράφου 2 του άρθρου 73, καθώς και υποδείγματα εντύπων, με οδηγίες και αυτοματοποιημένο τρόπο συμπλήρωσης και επαλήθευσης/επικύρωσης, του ν. 3869/2010 (Α΄ 130), ενδεικτικά: αίτηση προς τα πιστωτικά ιδρύματα για παροχή στοιχείων, κατάσταση της περιουσίας και των εισοδημάτων του οφειλέτη, κατάσταση πιστωτών, κατάσταση μεταβιβάσεων εμπραγμάτων δικαιωμάτων επί ακινήτων, σχέδιο διευθέτησης οφειλών, υπεύθυνη δήλωση για την ορθότητα του περιεχομένου της αίτησης της παρ. 1 του άρθρου 4 του ν. 3869/2010, υπόδειγμα υπολογισμού ικανότητας αποπληρωμής της παρ. 2 του άρθρου 9 του ν. 3869/2010), καθώς και της τυποποιημένης κατάστασης οικονομικής πληροφόρησης κατά τον Κώδικα Δεοντολογίας του ν. 4224/2013 (Β΄ 2289/2014) στην ίδια ιστοσελίδα θα παρέχονται πληροφορίες στους οφειλέτες (σε απλούς όρους και με παραπομπή στο οικείο θεσμικό πλαίσιο και σε πηγές περαιτέρω πληροφόρησης) για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους (ιδίως κατά τον Κώδικα Δεοντολογίας), τους εξουσιοδοτημένους να παράσχουν συμβουλευτική συνδρομή φορείς, καθώς και άλλες συναφείς πληροφορίες.

ιστ) Συντάσσει και υποβάλλει μέσω του ΚΥ.Σ.Δ.Ι.Χ. στη Διαρκή Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων του Κοινοβουλίου: αα) επικαιροποιημένο κείμενο της Εθνικής Στρατηγικής για τη διαχείριση του ιδιωτικού χρέους, ββ) συνοπτικές τριμηνιαίες αναφορές για την πρόοδο της

διαχείρισης του ιδιωτικού χρέους, γγ) αναλυτικές ετήσιες εκθέσεις για την πρόοδο της διαχείρισης του ιδιωτικού χρέους. Η επικαιροποιημένη Εθνική Στρατηγική, οι αναφορές και οι εκθέσεις αναρτώνται και σε ιστότοπο της Κυβέρνησης, ο οποίος θα προσδιοριστεί με απόφαση του ΚΥ.Σ.Δ.Ι.Χ..

ιζ) Συνεργάζεται με την Τράπεζα της Ελλάδος, στο πλαίσιο της παραγράφου 1 του άρθρου 96.

Άρθρο 80
Ειδικός Τομεακός Γραμματέας Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους

1. Στην Ειδική Γραμματεία Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους προΐσταται Ειδικός Τομεακός Γραμματέας, με βαθμό 1ο της κατηγορίας ειδικών θέσεων, ο οποίος διορίζεται με απόφαση του Πρωθυπουργού που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, κατόπιν εισήγησης του ΚΥ.Σ.Δ.Ι.Χ..

2. Οι διατάξεις που ισχύουν για τους Ειδικούς Τομεακούς Γραμματείς του άρθρου 6 του ν. 4369/2016 (Α΄ 33) εφαρμόζονται και για τον Ειδικό Τομεακό Γραμματέα Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους. Η θητεία του Γραμματέα παρατείνεται αυτοδικαίως μέχρι το διορισμό νέου, η παράταση όμως δεν μπορεί να υπερβεί τους έξι (6) μήνες. Οι διατάξεις της παραγράφου 17 του άρθρου 55 και της παραγράφου 6 του άρθρου 56 του π.δ. 63/2005 (Α΄ 98) ισχύουν και για τον Ειδικό Τομεακό Γραμματέα Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους.

3. Ο Γραμματέας ασκεί όλες τις αρμοδιότητες που προβλέπονται στο πλαίσιο λειτουργίας της Ε.Γ.Δ.Ι.Χ. ή ανατίθενται σε αυτήν από άλλες διατάξεις.

4. Ο Γραμματέας μπορεί να συμβουλεύεται ειδικούς εμπειρογνώμονες, προκειμένου να μεγιστοποιεί την αποτελεσματικότητα της Γραμματείας. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού και Οικονομικών, κατόπιν πρότασης του Γραμματέα, ορίζεται το ύψος της αποζημίωσης των ειδικών εμπειρογνωμόνων.

5. Ο Γραμματέας μπορεί, όταν συντρέχουν ειδικοί λόγοι, να συγκροτεί με απόφασή του επιτροπές και ομάδες εργασίας από εξειδικευμένο προσωπικό του δημόσιου τομέα και ιδιώτες εμπειρογνώμονες, για την εξέταση και έρευνα θεμάτων που άπτονται των αρμοδιοτήτων της Γραμματείας, καθώς και της εύρυθμης λειτουργίας αυτής. Για τον καθορισμό αποζημίωσης των μελών των επιτροπών και ομάδων εργασίας της παρούσας παραγράφου εφαρμόζεται το άρθρο 21 του ν. 4354/2015 (Α΄ 176). Για την εφαρμογή του άρθρου 21 του ν. 4354/2015, ως καθ’ ύλην αρμόδιος Υπουργός νοείται ο Υπουργός Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού ο οποίος αποφασίζει κατόπιν εισήγησης του Γραμματέα.

Άρθρο 81
Διάρθρωση της Ε.Γ.Δ.Ι.Χ.

1. Η Ειδική Γραμματεία Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους διαρθρώνεται ως εξής:

α) Γραφείο Ειδικού Τομεακού Γραμματέα

β) Κεντρική Υπηρεσία:

αα) Τμήμα Στρατηγικού Σχεδιασμού και Συντονισμού

ββ) Τμήμα Οργάνωσης, Διοικητικής και Οικονομικής Υποστήριξης

γγ) Διεύθυνση Ενημέρωσης - Υποστήριξης Δανειοληπτών:

γαγαα) Τμήμα Τηλεφωνικού Κέντρου και Πληροφοριακού Υλικού

γβγββ) Τμήμα Παρακολούθησης Λειτουργίας Κ.Ε.Υ.Δ.

δδ) Τμήμα Νομικής Υποστήριξης

εε) Τμήμα Παροχής Οικονομικών Συμβουλών

στστ) Γραφείο Επικοινωνίας και Δημοσίων Σχέσεων

ζζ) Γραφείο Εσωτερικού Ελέγχου και Εσωτερικών Υποθέσεων

γ) Περιφερειακές Υπηρεσίες

Ως περιφερειακές υπηρεσίες, σε επίπεδο τμήματος, ορίζονται τριάντα (30) Κέντρα Ενημέρωσης - Υποστήριξης Δανειοληπτών (Κ.Ε.Υ.Δ.).

2. Η Διεύθυνση Ενημέρωσης - Υποστήριξης Δανειοληπτών, τα τμήματα Στρατηγικού Σχεδιασμού και Συντονισμού, Οργάνωσης, Διοικητικής και Οικονομικής Υποστήριξης, Νομικής Υποστήριξης και Παροχής Οικονομικών Συμβουλών και τα γραφεία Επικοινωνίας και Δημοσίων Σχέσεων και Εσωτερικού Ελέγχου και Εσωτερικών Υποθέσεων είναι αυτοτελή και υπάγονται απευθείας στον Ειδικό Τομεακό Γραμματέα Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους.

Άρθρο 82
Γραφείο Ειδικού Τομεακού Γραμματέα

Το Γραφείο του Ειδικού Τομεακού Γραμματέα επικουρεί το Γραμματέα στην άσκηση των καθηκόντων του, έχει την επιμέλεια της αλληλογραφίας του και την τήρηση των σχετικών αρχείων και στοιχείων και οργανώνει την επικοινωνία του με τις υπηρεσίες και τους πολίτες.

Άρθρο 83
Τμήμα Στρατηγικού Σχεδιασμού και Συντονισμού

Αρμοδιότητες του Τμήματος Στρατηγικού Σχεδιασμού και Συντονισμού είναι:

α) Η συγκέντρωση και επεξεργασία όλων των διαθέσιμων πληροφοριών και κάθε πρόσφορου στοιχείου, που αφορούν σε θέματα πρόληψης και καταπολέμησης της υπερχρέωσης.

β) Η δημιουργία βάσης στατιστικών δεδομένων και πληροφοριών, η οποία αξιοποιείται για το σχεδιασμό της εθνικής στρατηγικής για τη διαχείριση του ιδιωτικού χρέους.

γ) Η διεξαγωγή μελετών και ερευνών για θέματα πρόληψης και καταπολέμησης της υπερχρέωσης.

δ) Η ανάπτυξη καινοτομικών εργαλείων ή υπηρεσιών για την πρόληψη ή την καταπολέμηση της υπερχρέωσης.

ε) Η προετοιμασία του επικαιροποιημένου κειμένου της Εθνικής Στρατηγικής για τη διαχείριση του ιδιωτικού χρέους, καθώς και των τριμηνιαίων αναφορών και της ετήσιας έκθεσης κατά την περίπτωση ιστ΄ της παραγράφου 2 του άρθρου 79.

στ) Ο συντονισμός του έργου των κρατικών φορέων και υπηρεσιών για το σχεδιασμό και την υλοποίηση της Εθνικής Στρατηγικής για τη διαχείριση του ιδιωτικού χρέους, συνδράμοντας στον διυπουργικό συντονισμό και την έγκαιρη υλοποίηση των δράσεων.

ζ) Η γραμματειακή υποστήριξη και τεχνική εξυπηρέτηση του ΚΥ.Σ.Δ.Ι.Χ. και της Συντονιστικής Επιτροπής.

η) Η διοικητική υποστήριξη της προβλεπόμενης στην παράγραφο 1 του άρθρου 96 συνεργασίας με την Τράπεζα της Ελλάδος.

Άρθρο 84
Τμήμα Οργάνωσης, Διοικητικής και Οικονομικής Υποστήριξης

Αρμοδιότητες του Τμήματος Οργάνωσης, Διοικητικής και Οικονομικής Υποστήριξης είναι:

α) Η ανάπτυξη, διαχείριση, παρακολούθηση και ο συντονισμός των λειτουργιών της διοίκησης προσωπικού, της διοικητικής οργάνωσης και της υποστήριξης των υπηρεσιών της Ειδικής Γραμματείας Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους.

β) Η ανάπτυξη των διοικητικών δραστηριοτήτων των υπηρεσιών, η θέσπιση διαδικασιών των υπηρεσιών και η αξιολόγηση της ποιότητας των παραγομένων διοικητικών αποτελεσμάτων.

γ) Ο σχεδιασμός και η διαμόρφωση των διαύλων υπηρεσιακής επικοινωνίας και συνεργασίας μεταξύ των οργανικών μονάδων της Ειδικής Γραμματείας Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους και άλλων φορέων για την πλήρη και επαρκή υποστήριξη του διοικητικού τους έργου.

δ) Η προαγωγή της ορθολογικής ανάπτυξης του ανθρώπινου δυναμικού και η αποτελεσματική και με διαφάνεια άσκηση των αρμοδιοτήτων της διοίκησης προσωπικού και της διοικητικής οργάνωσης.

ε) Η εφαρμογή της κείμενης νομοθεσίας που αφορά στην υπηρεσιακή κατάσταση και στις υπηρεσιακές μεταβολές του προσωπικού.

στ) Η καταγραφή των υπηρεσιακών αναγκών και η εφαρμογή της κείμενης νομοθεσίας που αφορά σε θέματα στελέχωσης.

ζ) Η τήρηση αρχείου, πρωτοκόλλου και η διακίνηση της αλληλογραφίας.

η) Η αποτελεσματική και αξιόπιστη διοικητική υποστήριξη των οργανικών μονάδων.

θ) Η ανίχνευση των εκπαιδευτικών αναγκών του προσωπικού της Ε.Γ.Δ.Ι.Χ., σε συνεργασία με φορείς παροχής πιστοποιημένης επιμόρφωσης, και ο σχεδιασμός και οργάνωση προγραμμάτων εκπαίδευσης και επιμόρφωσης, γενικού ή ειδικού ενδιαφέροντος, καθώς και επαγγελματικής εξειδίκευσης.

ι) Ο διοικητικός συντονισμός των υπηρεσιών της Ε.Γ.Δ.Ι.Χ..

ια) Η παροχή εν γένει τεχνικής υποστήριξης.

ιβ) Η υλοποίηση, επίβλεψη και συντονισμός των διαδικασιών για τη στέγαση των υπηρεσιακών μονάδων, τη χωροταξική κατανομή του προσωπικού καθώς και τη συντήρηση, βελτίωση και φύλαξη των χώρων.

ιγ) Η αποτελεσματική και με διαφάνεια προμήθεια κάθε είδους υλικών και άυλων αγαθών με σύγχρονες διαδικασίες και με κριτήρια κόστους - οφέλους.

ιδ) Η ενιαία οικονομική διαχείριση και ο έλεγχος των οικονομικών υποθέσεων και λειτουργιών της Ειδικής Γραμματείας Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους, σύμφωνα με τις αρχές και τους κανόνες της χρηστής δημοσιονομικής διαχείρισης και ευθύνης, με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Οικονομίας Ανάπτυξης και Τουρισμού κατά την παράγραφο 1 του άρθρου 95.

ιε) Η οικονομική παρακολούθηση των Κέντρων Ενημέρωσης - Υποστήριξης Δανειοληπτών (Κ.Ε.Υ.Δ.) σύμφωνα με τις αρχές και τους κανόνες της χρηστής δημοσιονομικής διαχείρισης και ευθύνης, με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Οικονομίας Ανάπτυξης και Τουρισμού κατά την παράγραφο 1 του άρθρου 95.

ιστ) Η μέριμνα για την απρόσκοπτη λειτουργία του συνόλου των υποδομών (εξοπλισμού, εξυπηρετητών, λειτουργικών συστημάτων, δικτύων και επικοινωνιών) και την υποστήριξη των χρηστών της Ειδικής Γραμματείας Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους, εφαρμόζοντας τις βέλτιστες τεχνολογικές πρακτικές που θα συμβάλλουν στην αύξηση της παραγωγικότητας και της ποιότητας των παρεχόμεομένων υπηρεσιών, με ταυτόχρονη μείωση του λειτουργικού κόστους.

ιζ) Η εκπόνηση δράσεων για την τεχνολογική στρατηγική, τον έλεγχο ποιότητας, τη διερεύνηση αναγκών, το σχεδιασμό και τη διαχείριση έργων για θέματα Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης στους τομείς δράσης της Ειδικής Γραμματείας Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους, με στόχο την παροχή ποιοτικών και ασφαλών ψηφιακών υπηρεσιών προς τον πολίτη και το κράτος.

Άρθρο 85
Διεύθυνση Ενημέρωσης - Υποστήριξης Δανειοληπτών

Αρμοδιότητες της Διεύθυνσης Ενημέρωσης - Υποστήριξης Δανειοληπτών είναι οι ακόλουθες και κατανέμονται μεταξύ των τμημάτων της ως εξής:

1. Τμήμα Τηλεφωνικού Κέντρου και Πληροφοριακού Υλικού.

α) Η ευθύνη λειτουργίας τηλεφωνικού κέντρου (help desk) για την καθοδήγηση και ενημέρωση των δανειοληπτών και των εν γένει ενδιαφερομένων για λήψη δανείου

β) Η εκπόνηση πληροφοριακού υλικού, προκειμένου αυτό να αναρτηθεί στην ιστοσελίδα της περίπτωσης ιε΄ της παραγράφου 2 του άρθρου 79.

γ) Η εκπόνηση έντυπου πληροφοριακού υλικού, το οποίο θα παρέχει συνοπτικά τις πληροφορίες που είναι διαθέσιμες στην ανωτέρω ιστοσελίδα και θα διανέμεται, ιδίως μέσω των Κέντρων Ενημέρωσης - Υποστήριξης Δανειοληπτών και των υποκαταστημάτων των πιστωτικών ιδρυμάτων.

2. Τμήμα Παρακολούθησης Λειτουργίας Κ.Ε.Υ.Δ..

α) Η διαχείριση και παρακολούθηση της λειτουργίας των τριάντα (30) Κέντρων Ενημέρωσης - Υποστήριξης Δανειοληπτών, του άρθρου 92.

β) Η ενημέρωση του Γραμματέα για προβλήματα που παρατηρούνται αναφορικά με την αποδοτική λειτουργία των Κ.Ε.Υ.Δ..

γ) Η κατάρτιση προτάσεων προς τον Γραμματέα για την αποδοτικότερη λειτουργία των Κ.Ε.Υ.Δ. ή για διεύρυνση των παρεχόμενων από αυτά υπηρεσιών.

Άρθρο 86
Τμήμα Νομικής Υποστήριξης

Αρμοδιότητα του Τμήματος Νομικής Υποστήριξης είναι η παροχή συμβουλευτικής νομικής υποστήριξης στις υπόλοιπες μονάδες της Κεντρικής Υπηρεσίας, καθώς και στα Κέντρα Ενημέρωσης - Υποστήριξης Δανειοληπτών.

Άρθρο 87
Τμήμα Παροχής Οικονομικών Συμβουλών

Αρμοδιότητα του Τμήματος Οικονομικής Υποστήριξης είναι η παροχή οικονομικών συμβουλών στις μονάδες της Κεντρικής Υπηρεσίας και στα Κέντρα Ενημέρωσης - Υποστήριξης Δανειοληπτών.

Άρθρο 88
Γραφείο Επικοινωνίας και Δημοσίων Σχέσεων

Αρμοδιότητες του Γραφείου Επικοινωνίας και Δημοσίων Σχέσεων είναι:

α) Ο σχεδιασμός και υλοποίηση δράσεων για τη χρηματοοικονομική ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πολιτών

β) Η δημοσιοποίηση της δραστηριότητας της Ειδικής Γραμματείας Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους, η προβολή του ρόλου της και η ενημέρωση του κοινού στους τομείς αρμοδιότητάς της, με την παραγωγή ειδήσεων και ενημερωτικού υλικού και τη διοχέτευσή τους στον κατάλληλο κατά περίπτωση αποδέκτη, με βάση την πληροφόρηση του Τμήματος από τις Υπηρεσίες ή και από συλλογή πρωτογενών στοιχείων.

γ) Η επεξεργασία προγράμματος και πολιτικής επικοινωνίας της Ειδικής Γραμματείας Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους και η περιοδική αναφορά και ενημέρωση προόδου υλοποίησης του προγράμματος αυτού.

δ) Η μέριμνα για τη λειτουργία ιστοσελίδας κατά την περίπτωση ιε΄ της παραγράφου 2 του άρθρου 79.

ε) Η δημόσια προβολή των νέων πηγών πληροφόρησης κατά την περίπτωση ιε΄ της παραγράφου 2 του άρθρου 79, και τις περιπτώσεις α΄ και γ΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 85.

στ) Η διοργάνωση σεμιναρίων ενημέρωσης των οφειλετών για τις υποχρεώσεις, τις επιλογές και τα δικαιώματά τους.

ζ) Ο σχεδιασμός δράσεων ενημέρωσης, ευαισθητοποίησης και επιμόρφωσης φυσικών και νομικών προσώπων.

η) Η επικοινωνιακή υποστήριξη της Ε.Γ.Δ.Ι.Χ., όταν ανακύπτουν ζητήματα επικοινωνιακού χαρακτήρα, η ενημέρωση των υπηρεσιών αυτής για τα δημοσιευόμενα σχόλια, προτάσεις, παράπονα και απόψεις σε θέματα αρμοδιότητας της, η μέριμνα για την ανάλυση αυτών και για την απάντηση τους.

θ) Η συνοπτική, διαφανής, έγκαιρη και πλέον ενδεδειγμένη πληροφόρηση του Τύπου και των Μέσων Μαζικής Επικοινωνίας για θέματα αρμοδιότητας της Ε.Γ.Δ.Ι.Χ., συμπεριλαμβανομένης και της παραγωγής οπτικοακουστικού υλικού, ενημερωτικού και πληροφοριακού περιεχομένου σε θέματα αρμοδιότητάς της.

Άρθρο 89
Γραφείο Εσωτερικού Ελέγχου
και Εσωτερικών Υποθέσεων

Αρμοδιότητες του Γραφείου Εσωτερικού Ελέγχου είναι:

α) Η διενέργεια ελέγχων στις μονάδες, όπου υπάρχουν περιθώρια κινδύνου κατάχρησης της ορθής διαχείρισης και της αποτελεσματικής αξιοποίησης των διαθέσιμων πόρων ή παραβίασης των αρχών της χρηστής διοίκησης.

β) Η διενέργεια ελέγχων για την τήρηση της ισχύουσας νομοθεσίας από τους υπαλλήλους της Ε.Γ.Δ.Ι.Χ..

γ) Η εξέταση παραπόνων για τη συμπεριφορά υπαλλήλων της Ε.Γ.Δ.Ι.Χ..

Άρθρο 90
Προσωπικό της Κεντρικής Υπηρεσίας της Ε.Γ.Δ.Ι.Χ.

1. Στην Κεντρική Υπηρεσία της Ειδικής Γραμματείας Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους συνιστώνται εβδομήντα εννέα (79) θέσεις, οι οποίες κατανέμονται ως εξής:

α) Πενήντα επτά (57) θέσεις κατηγορίας Πανεπιστημιακής Εκπαίδευσης (ΠΕ), εκ των οποίων:

αα) Πενήντα τρεις (53) θέσεις του κλάδου ή ειδικότητας ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού

ββαβ) Τρεις (3) θέσεις του κλάδου ή ειδικότητας ΠΕ Μηχανικών

γγαγ) Μία (1) θέση του κλάδου ή ειδικότητας ΠΕ Πληροφορικής

β) Επτά (7) θέσεις κατηγορίας Τεχνολογικής Εκπαίδευσης (ΤΕ), εκ των οποίων:

αα) Έξι (6) θέσεις του κλάδου ή ειδικότητας ΤΕ Διοικητικού - Λογιστικού.

ββ) Μία (1) θέση του κλάδου ή ειδικότητας ΤΕ Πληροφορικής.

γ) Πέντε (5) θέσεις κατηγορίας Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης (ΔΕ), του κλάδου ή ειδικότητας ΔΕ Διοικητικών Γραμματέων.

δ) Δύο (2) θέσεις κατηγορίας Υποχρεωτικής Εκπαίδευσης (ΥΕ) του κλάδου ΥΕ Επιμελητών.

ε) Οκτώ (8) θέσεις νομικών συνεργατών με σχέση έμμισθης εντολής.

2. Τα απαιτούμενα προσόντα για την κάλυψη των ανωτέρω θέσεων είναι τα οριζόμενα στο π.δ. 50/2001 (Α΄ 39).

3. Με απόφαση του ΚΥ.Σ.Δ.Ι.Χ. και ύστερα από προκήρυξη της Ειδικής Γραμματείας Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους, η οποία θα περιλαμβάνει την περιγραφή του αντικειμένου των προς κάλυψη θέσεων, οι οργανικές θέσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 καλύπτονται με μετατάξεις, μεταφορές και αποσπάσεις μονίμων υπαλλήλων ή υπαλλήλων ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου του δημοσίου τομέα, όπως αυτός οριοθετείται στο άρθρο 51 του ν. 1892/1990 (Α΄ 101), κατά παρέκκλιση των κειμένων διατάξεων, χωρίς να απαιτείται απόφαση ή σύμφωνη γνώμη των αρμόδιων Υπηρεσιακών Συμβουλίων, με την ίδια σχέση εργασίας και με το ίδιο μισθολογικό καθεστώς, κατά τις διατάξεις του ν. 4354/2015. Ο χρόνος υπηρεσίας των αποσπασμένων λογίζεται ως χρόνος υπηρεσίας στην οργανική τους θέση και οι αποδοχές τους βαρύνουν τις υπηρεσίες από τις οποίες αποσπώνται.

4. Οι θέσεις των νομικών συνεργατών καλύπτονται με πρόσληψη δικηγόρων στο Εφετείο τουλάχιστον, κατόχων μεταπτυχιακού ή διδακτορικού διπλώματος της ημεδαπής ή ισότιμο της αλλοδαπής και άριστη γνώση αγγλικής γλώσσας. Οι προσλήψεις των νομικών συνεργατών γίνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα περί Δικηγόρων (ν. 4194/2013, Α΄ 208). Οι αποδοχές τους καθορίζονται σύμφωνα με το ν. 4354/2015.

5. Στο Γραφείο Επικοινωνίας και Δημοσίων Σχέσεων συνιστάται μία (1) θέση δημοσιογράφου, με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου, στην οποία προσλαμβάνεται από τον Γραμματέα δημοσιογράφος είτε μέλος αναγνωρισμένης στην Ελλάδα επαγγελματικής δημοσιογραφικής οργάνωσης είτε με διετή τουλάχιστον προϋπηρεσία σε ημερήσια πολιτική ή οικονομική εφημερίδα ή σε περιοδικό ευρείας κυκλοφορίας ή στη ραδιοφωνία ή στην τηλεόραση, που αποδεικνύεται από την καταβολή των εισφορών στον οικείο ασφαλιστικό φορέα με την ιδιότητα του δημοσιογράφου, ο οποίος μπορεί να ορίζεται προϊστάμενος του Γραφείου αυτού. Στη σύμβαση τίθεται υποχρεωτικά ο όρος ότι αυτή λύεται αυτοδικαίως και χωρίς αποζημίωση και ο προσληφθείς απολύεται με την αποχώρηση για οποιονδήποτε λόγο του Ειδικού Τομεακού Γραμματέα Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους που τον προσέλαβε. Στη θέση αυτή μπορεί, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού και Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης, να αποσπάται δημοσιογράφος της Γενικής Γραμματείας Ενημέρωσης και Επικοινωνίας.

6. Τα θέματα υπηρεσιακής κατάστασης και μισθολογίου του προσωπικού, ρυθμίζονται από τις ισχύουσες κάθε φορά διατάξεις, ανάλογα με τη σχέση εργασίας των υπαλλήλων.

7. Το προσωπικό της Ειδικής Γραμματείας Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους υπάγεται στο Υπηρεσιακό και Πειθαρχικό Συμβούλιο του Υπουργείου Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού, καθώς και στο Συμβούλιο Επιλογής Προϊσταμένων του ίδιου Υπουργείου (π.δ. 116/2014).

8. Με απόφαση του Ειδικού Τομεακού Γραμματέα Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους κατανέμονται οι θέσεις και το προσωπικό που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στις οργανικές μονάδες της Κεντρικής Υπηρεσίας της Γραμματείας. Η σύνθεση σε προσωπικό των οργανικών μονάδων της Κεντρικής Υπηρεσίας μπορεί να μεταβάλλεται οποτεδήποτε με απόφαση του Ειδικού Τομεακού Γραμματέα Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους. Από τις θέσεις της παραγράφου 1 ο Γραμματέας μπορεί να τοποθετεί μέχρι τρεις (3) θέσεις κατηγορίας Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης (ΔΕ), του κλάδου ή ειδικότητας ΔΕ Διοικητικών Γραμματέων, στο Γραφείο Ειδικού Τομεακού Γραμματέα για τη γραμματειακή του υποστήριξη.

Άρθρο 91
Προϊστάμενοι των οργανικών μονάδων της Κεντρικής Υπηρεσίας

1. Για τους προϊσταμένους των οργανικών μονάδων της Κεντρικής Υπηρεσίας εφαρμόζονται οι διατάξεις των άρθρων 84 επ. του Κώδικα Κατάστασης Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ. (ν. 3528/2007, Α΄ 26), καθώς και του άρθρου 30 του ν. 4369/2016 (Α΄ 33). Οι προϊστάμενοι που επιλέγονται κατά τις διατάξεις αυτές, τοποθετούνται με απόφαση του Γραμματέα. Με όμοια απόφαση παύονται οι προϊστάμενοι των οργανικών μονάδων στις περιπτώσεις της παραγράφου 10 του άρθρου 86 του ανωτέρω Κώδικα.

2. Ο χρόνος υπηρεσίας των αποσπασμένων σε θέσεις προϊσταμένων λογίζεται ότι έχει διανυθεί στην υπηρεσία από την οποία προέρχονται για κάθε συνέπεια και καλύπτει και τον τυχόν προβλεπόμενο, από τις διατάξεις που διέπουν την Υπηρεσία τους, χρόνο άσκησης καθηκόντων προϊσταμένου, ως προϋπόθεση για προαγωγή σε επόμενο βαθμό ή για επιλογή σε θέση προϊσταμένου, οπότε λογίζεται ως χρόνος άσκησης καθηκόντων προϊσταμένου στο επίπεδο της οργανικής μονάδας για την οποία γίνεται η επιλογή.

Άρθρο 92
Κέντρα Ενημέρωσης - Υποστήριξης Δανειοληπτών

1. Ως περιφερειακές υπηρεσίες, σε επίπεδο τμήματος, ορίζονται τα τριάντα (30) Κέντρα Ενημέρωσης - Υποστήριξης Δανειοληπτών (Κ.Ε.Υ.Δ.) ως εξής:

α) Τρία Κ.Ε.Υ.Δ. στην Περιφερειακή Ενότητα Κεντρικού Τομέα Αθηνών.

β) Δύο Κ.Ε.Υ.Δ. στην Περιφερειακή Ενότητα Βόρειου Τομέα Αθηνών.

γ) Ένα Κ.Ε.Υ.Δ. στην Περιφερειακή Ενότητα Δυτικού Τομέα Αθηνών.

δ) Δύο Κ.Ε.Υ.Δ. στην Περιφερειακή Ενότητα Νότιου Τομέα Αθηνών.

ε) Ένα Κ.Ε.Υ.Δ. στην Περιφερειακή Ενότητα Ανατολικής Αττικής.

στ) Ένα Κ.Ε.Υ.Δ. στην Περιφερειακή Ενότητα Δυτικής Αττικής.

ζ) Ένα Κ.Ε.Υ.Δ. στην Περιφερειακή Ενότητα Πειραιώς.

η) Τρία Κ.Ε.Υ.Δ. στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης.

θ) Ένα Κ.Ε.Υ.Δ. στην Περιφερειακή Ενότητα Έβρου.

ι) Ένα Κ.Ε.Υ.Δ. στην Περιφερειακή Ενότητα Καβάλας.

ια) Ένα Κ.Ε.Υ.Δ. στην Περιφερειακή Ενότητα Ημαθίας.

ιβ) Ένα Κ.Ε.Υ.Δ. στην Περιφερειακή Ενότητα Σερρών.

ιγ) Ένα Κ.Ε.Υ.Δ. στην Περιφερειακή Ενότητα Κοζάνης.

ιδ) Ένα Κ.Ε.Υ.Δ. στην Περιφερειακή Ενότητα Ιωαννίνων.

ιε) Ένα Κ.Ε.Υ.Δ. στην Περιφερειακή Ενότητα Λάρισας.

ιστ) Ένα Κ.Ε.Υ.Δ. στην Περιφερειακή Ενότητα Μαγνησίας.

ιζ) Ένα Κ.Ε.Υ.Δ. στην Περιφερειακή Ενότητα Εύβοιας.

ιη) Ένα Κ.Ε.Υ.Δ. στην Περιφερειακή Ενότητα Αχαΐας.

ιθ) Ένα Κ.Ε.Υ.Δ. στην Περιφερειακή Ενότητα Αιτωλοακαρνανίας.

κ) Ένα Κ.Ε.Υ.Δ. στην Περιφερειακή Ενότητα Κορινθίας.

κα) Ένα Κ.Ε.Υ.Δ. στην Περιφερειακή Ενότητα Μεσσηνίας.

κβ) Ένα Κ.Ε.Υ.Δ. στην Περιφερειακή Ενότητα Ρόδου.

κγ) Ένα Κ.Ε.Υ.Δ. στην Περιφερειακή Ενότητα Ηρακλείου.

κδ) Ένα Κ.Ε.Υ.Δ. στην Περιφερειακή Ενότητα Χανίων.

2. Η έδρα των ανωτέρω Κ.Ε.Υ.Δ., καθώς και η έναρξη λειτουργίας τους ορίζεται με απόφαση του ΚΥ.Σ.Δ.Ι.Χ..

3. Ο Γραμματέας μπορεί με απόφασή του να μετακινεί κλιμάκια υπαλλήλων σε πλησιέστερες Περιφερειακές Ενότητες, όπου δεν λειτουργούν Κ.Ε.Υ.Δ. για την εξυπηρέτηση των εκεί ενδιαφερομένων.

Άρθρο 93
Αρμοδιότητες των Κ.Ε.Υ.Δ.

1. Επιχειρησιακός στόχος των Κ.Ε.Υ.Δ. είναι η ενημέρωση και η υποστήριξη φυσικών και νομικών προσώπων (νοικοκυριών και μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων), με την παροχή οικονομικών και νομικών συμβουλευτικών υπηρεσιών για ζητήματα σύναψης δανείων, διαχείρισης ενήμερων ή ληξιπρόθεσμων οφειλών έναντι πιστωτικών, χρηματοδοτικών ιδρυμάτων και εταιριών του ν. 4354/2015, καθώς και εν γένει για θέματα χρηματοοικονομικής διαχείρισης.

2. Τα Κ.Ε.Υ.Δ. υποστηρίζονται στο έργο τους από τα Τμήματα της Κεντρικής Υπηρεσίας.

3. Ο Γραμματέας εκδίδει οδηγίες προς τα Κ.Ε.Υ.Δ. για τον ειδικότερο τρόπο άσκησης των αρμοδιοτήτων τους, όπως αυτές θα προσδιοριστούν κατά την παράγραφο 3 του άρθρου 97.

Άρθρο 94
Στελέχωση των Κ.Ε.Υ.Δ.

1. Οι θέσεις του προσωπικού των Κ.Ε.Υ.Δ. ανέρχονται σε διακόσιες (200) και κατανέμονται ανά Κ.Ε.Υ.Δ. με απόφαση του Γραμματέα.

2. Με απόφαση του ΚΥ.Σ.Δ.Ι.Χ. και ύστερα από προκήρυξη της Ειδικής Γραμματείας Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους, η οποία θα περιλαμβάνει την περιγραφή του αντικειμένου των προς κάλυψη θέσεων, τουλάχιστον δύο (2) θέσεις ανά Κ.Ε.Υ.Δ. καλύπτονται με μετατάξεις, μεταφορές και αποσπάσεις μονίμων υπαλλήλων ή υπαλλήλων ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου του δημοσίου τομέα, όπως αυτός οριοθετείται στο άρθρο 51 του ν. 1892/1990 (Α΄101), κατά παρέκκλιση των κειμένων διατάξεων, χωρίς να απαιτείται απόφαση ή σύμφωνη γνώμη των αρμόδιων Υπηρεσιακών Συμβουλίων, με την ίδια σχέση εργασίας και με το ίδιο μισθολογικό καθεστώς, κατά τις διατάξεις του ν. 4354/2015. Ο χρόνος υπηρεσίας των αποσπασμένων λογίζεται ως χρόνος υπηρεσίας στην οργανική τους θέση και οι αποδοχές τους βαρύνουν τις υπηρεσίες από τις οποίες αποσπώνται.

3. Οι θέσεις που δεν θα καλυφθούν με τις μετατάξεις, μεταφορές και αποσπάσεις της προηγούμενης παραγράφου, καταλαμβάνονται από εξειδικευμένους εξωτερικούς συμβούλους, με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου και ειδικότερα από πτυχιούχους νομικών ή οικονομικών ή κοινωνικών και πολιτικών επιστημών.

4. Με απόφαση του Γραμματέα προσλαμβάνεται το προσωπικό των θέσεων της προηγούμενης παραγράφου, με σύμβαση εργασίας ορισμένου χρόνου, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2190/1994, (Α΄ 28) ύστερα από προκήρυξη της Ειδικής Γραμματείας Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους, στην οποία εξειδικεύονται τα εκάστοτε απαιτούμενα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα του προσωπικού που θα στελεχώσει κάθε Κ.Ε.Υ.Δ., σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2 του π.δ. 50/2001.

5. Η παράγραφος 6 του άρθρου 90, καθώς και το άρθρο 91 εφαρμόζονται και για το προσωπικό των Κ.Ε.Υ.Δ..

6. Το προσωπικό των Κ.Ε.Υ.Δ. υπάγεται στο Υπηρεσιακό και Πειθαρχικό Συμβούλιο της παραγράφου 7 του άρθρου 90.

Άρθρο 95
Δαπάνες της Ε.Γ.Δ.Ι.Χ.

1. Οι δαπάνες λειτουργίας της Ειδικής Γραμματείας Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους βαρύνουν τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Οι αναγκαίες πιστώσεις εγγράφονται, κάθε έτος σε ιδιαίτερο φορέα και με ιδιαίτερους κωδικούς στον προϋπολογισμό του Υπουργείου Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού. Η διάθεση των πιστώσεων γίνεται με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού και η διενέργεια των αντίστοιχων δαπανών γίνεται από τον Υπουργό Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού ως κύριο διατάκτη. Αρμόδια για τη διαχείριση των πιστώσεων του προϋπολογισμού είναι η Γενική Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού (άρθρο 14 του π.δ. 116/2014).

2. Στην Ειδική Γραμματεία Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους ανήκει η διαχείριση, συντήρηση και εποπτεία των κτιρίων της, των εγκαταστάσεων, επίπλων, σκευών και κάθε άλλου εξοπλισμού τους, των μηχανημάτων και του αναλώσιμου ή μη υλικού που διατίθενται για τις ανάγκες των υπηρεσιών της.

3. Τα Κ.Ε.Υ.Δ. μπορούν να εγκατασταθούν και σε κτίρια είτε των Δήμων είτε των Περιφερειών είτε άλλων δημόσιων υπηρεσιών ή ν.π.δ.δ. που θα παραχωρηθούν βάσει προγραμματικής σύμβασης που θα συνταχθεί μεταξύ του παραχωρούντος και του Υπουργείου Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού. Με την προγραμματική σύμβαση μπορεί να συμφωνηθεί ότι εκείνος, που παραχωρεί το κτίριο, μπορεί να εκτελεί εργασίες και να διενεργεί πληρωμές για την ομαλή λειτουργία των Κ.Ε.Υ.Δ. εντός των κτιρίων του.

4. Η Ειδική Γραμματεία Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους μπορεί να λειτουργεί ως δικαιούχος συγχρηματοδοτούμενων έργων στο πλαίσιο του ν. 4314/2014 (Α΄ 265).

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄
ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΕΥΡΥΤΕΡΟΥ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ

Άρθρο 96

1. Στο πλαίσιο των καταστατικών αρμοδιοτήτων της, η Τράπεζα της Ελλάδος διευκολύνει και υποστηρίζει τον ευρύτερο συντονισμό μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων και ενδιαφερομένων, καθώς και την παρακολούθηση της προόδου αναφορικά με το σχεδιασμό και την υλοποίηση της στρατηγικής για τη διαχείριση του ιδιωτικού χρέους. Για την επίτευξη του σκοπού αυτού, η Τράπεζα της Ελλάδος μπορεί να λαμβάνει, κατόπιν αιτήματός της ή με πρωτοβουλία της Ειδικής Γραμματείας Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους ή και των λοιπών εμπλεκόμενων φο-

ρέων, όποια στοιχεία και πληροφορίες απαιτούνται για την εκπλήρωση της εν λόγω αποστολής.

2. Για την επίτευξη των στόχων του παρόντος νόμου, συντάσσεται μνημόνιο συνεργασίας μεταξύ της Ελληνικής Ένωσης Τραπεζών και του Υπουργείου Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού.

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ΄ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΙΚΕΣ, ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 97 Εξουσιοδοτικές διατάξεις

1. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού, Οικονομικών και Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης, μπορούν να δημιουργούνται να καταργούνται και να συγχωνεύονται οργανικές μονάδες της Κεντρικής Υπηρεσίας της Ε.Γ.Δ.Ι.Χ., να ανακατανέμονται οι αρμοδιότητες, ανάμεσα στις μονάδες αυτές και να αναπροσαρμόζεται ο αριθμός των θέσεων του προσωπικού της Κεντρικής Υπηρεσίας και των Κ.Ε.Υ.Δ.. Η ανακατανομή των αρμοδιοτήτων ανάμεσα στις οργανικές μονάδες της Κεντρικής Υπηρεσίας μπορεί να γίνει και με απόφαση του Κ.Υ.Σ.Δ.Ι.Χ. που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

2. Ο Ειδικός Τομεακός Γραμματέας Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους μπορεί, με πράξη του που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, να εξουσιοδοτεί τους προϊσταμένους των οργανικών μονάδων της Ε.Γ.Δ.Ι.Χ. να υπογράφουν αντί αυτού κατηγορίες πράξεων που σχετίζονται με τη Γραμματεία.

3. Με απόφασή του, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, το ΚΥ.Σ.Δ.Ι.Χ. προσδιορίζει τις υπηρεσίες, που παρέχουν τα Κ.Ε.Υ.Δ., εντός των πλαισίων του επιχειρησιακού στόχου που προσδιορίζει η παράγραφος 1 του άρθρου 93. Με όμοια απόφαση μπορούν να συνιστώνται, να μετακινούνται, να καταργούνται και να συγχωνεύονται Κ.Ε.Υ.Δ..

4. Με απόφασή του, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ο Ειδικός Τομεακός Γραμματέας Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους μπορεί να καθορίζει τις ώρες προσέλευσης και αποχώρησης των υπαλλήλων των Κ.Ε.Υ.Δ., εντός του πλαισίου του άρθρου 1 της από 29.12.1980 πράξης νομοθετικού περιεχομένου (Α΄ 299), όπως αυτή κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 1157/ 1981 (Α΄ 126) και ισχύει, καθώς και τις ημέρες και ώρες εισόδου του κοινού στα Κ.Ε.Υ.Δ..

5. Τα αρμόδια όργανα και ο τρόπος της διαχείρισης, συντήρησης και εποπτείας των κτιρίων και του εξοπλισμού της Ε.Γ.Δ.Ι.Χ., κατά την παράγραφο 2 του άρθρου 95, καθώς και κάθε άλλη σχετική με το θέμα αυτό λεπτομέρεια, ορίζονται με απόφαση του Ειδικού Τομεακού Γραμματέα Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους.

Άρθρο 98 Καταργούμενες διατάξεις

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου καταργούνται:

α) οι παράγραφοι 1, 1.α. και 1.β. του άρθρου 1 του ν. 4224/2013 (Α΄ 288),

β) η υπ’ αριθ. 6/2014 Πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου (Α΄ 39), όπως αυτή τροποποιήθηκε με τις υπ’ αριθ. 20/2015 και 23/2015 Πράξεις του Υπουργικού Συμβουλίου (Α΄ 95 και Α΄ 122 αντίστοιχα).

Άρθρο 99 Μεταβατικές διατάξεις

1. Ατομικές ή κανονιστικές διοικητικές πράξεις, οι οποίες εκδόθηκαν κατ’ εξουσιοδότηση των καταργούμενων διατάξεων, διατηρούνται σε ισχύ, εφόσον δεν αντίκεινται στις διατάξεις του παρόντος νόμου.

2. Ο ισχύων ορισμός του «συνεργάσιμου δανειολήπτη», όπως αποφασίστηκε από το ΚΥ.Σ.Δ.Ι.Χ. και παρατίθεται στον Κώδικα Δεοντολογίας του ν. 4224/2013 (Β΄2289 /27.8.2014), διατηρείται σε ισχύ έως τη δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως νέου ορισμού, που θα εκδοθεί σε αντικατάσταση αυτού.

3. Διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας ή διοικητικών πράξεων, που αναφέρονται στην Ομάδα Υποστήριξης του εδαφίου ε΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 1 του ν. 4224/2013 και των άρθρων 2 έως 4 της υπ’ αριθ. 6/2014 Πράξης του Υπουργικού Συμβουλίου, θεωρείται ότι αναφέρονται στη Συντονιστική Επιτροπή του Υποκεφαλαίου Γ΄.

4. Έως την πλήρωση των θέσεων των Διοικητικών Γραμματέων και των Τομεακών Γραμματέων κατά την παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 4369/2016, οι διατάξεις των Υποκεφαλαίων Β΄και Γ΄, που αναφέρονται σε Διοικητικούς Γραμματείς ή σε Τομεακούς Γραμματείς, θεωρείται ότι αναφέρονται στους αντίστοιχους Γενικούς Γραμματείς.

5. Μέχρι τη θέση σε λειτουργία του Εθνικού Μητρώου Επιτελικών Στελεχών Δημόσιας Διοίκησης του άρθρου 1 του ν. 4369/2016 και τη σύσταση του Ειδικού Συμβουλίου Επιλογής Διοικήσεων του άρθρου 10 του ν. 4369/2016, ο Πρωθυπουργός, κατόπιν εισήγησης του ΚΥ.Σ.Δ.Ι.Χ., διορίζει Ειδικό Γραμματέα Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους κατά τις κείμενες διατάξεις για τους Ειδικούς Γραμματείς, ο οποίος ασκεί τις αρμοδιότητες του Ειδικού Τομεακού Γραμματέα Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους. Ως Ειδικός Γραμματέας διορίζεται πρόσωπο που έχει τα προσόντα εγγραφής στο Μητρώο και που διακρίνεται για την επιστημονική του κατάρτιση και την επαγγελματική του ικανότητα σε ζητήματα συναφή με τις αρμοδιότητές του και διαθέτει σημαντική διοικητική εμπειρία, σε θέσεις ευθύνης, σε διοίκηση ανθρώπινου δυναμικού, κατάρτιση στρατηγικών σχεδίων, διαχείριση έργων και δραστηριοτήτων, στοχοθεσία, συντονισμό ομάδων και παρακολούθηση επίτευξης στόχων.

6. Έως την αρχική στελέχωση της Κεντρικής Υπηρεσίας της Γ.Δ.Ι.Χ., η λειτουργία της υποβοηθείται από τη Γενική Διεύθυνση Διοικητικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού (άρθρο 9 του π.δ. 116/2014).

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ΄
ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 100
Τροποποιήσεις του ν. 2469/1997

1. Στο τέλος της περίπτωσης γ΄ της παρ. 11 του άρθρου 15 του ν. 2469/1997 (Α΄38) προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Από την 1.5.2016 τυχόν δικαιώματα ψήφου που αντιστοιχούν ή απορρέουν από τίτλους που ανήκουν στο ενεργητικό του Κοινού Κεφαλαίου και ιδίως δικαιώματα ψήφου στο πλαίσιο γενικών συνελεύσεων κατόχων τίτλων του Ελληνικού Δημοσίου, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν απόφαση συμμετοχής ή μη του Κ.Κ. Ν.Π.Δ.Δ. και Α.Φ. σε πρόγραμμα ανταλλαγής τίτλων του Ελληνικού Δημοσίου, κατ' εφαρμογή προγράμματος για την αναδιάταξη του ελληνικού χρέους, ανήκουν αποκλειστικά στην αρμοδιότητα και ασκούνται από τους φορείς που συμμετέχουν στο Κοινό Κεφάλαιο δια των αρμοδίων οργάνων τους και κατά το λόγο συμμετοχής τους σε αυτό.

Σε περίπτωση κεφαλαιακών ζημιών των Ν.Π.Δ.Δ. και Α.Φ. από την για οποιονδήποτε λόγο μη προσήκουσα και ιδίως μη έγκαιρη ή μη ολοσχερή εκπλήρωση των υποχρεώσεων του Ελληνικού Δημοσίου ως αντισυμβαλλομένου σε συμβάσεις αγοράς ή πώλησης με σύμφωνα επαναγοράς, το Ν.Π.Δ.Δ. ή ο Α.Φ. που υπέστη τη ζημία έχει απευθείας αξίωση αποζημίωσης κατά του Ελληνικού Δημοσίου.»

2. Στο τέλος της περίπτωσης ζ΄ της παρ. 11 του άρθρου 15 του ν. 2469/1997 (Α΄ 38) προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Η διαχείριση των επενδυόμενων κεφαλαίων από λογαριασμούς ταμειακής διαχείρισης, καθώς και η κατανομή των προσόδων στους δικαιούχους γίνεται κατά τρόπο ανάλογο εκείνου των Κ.Κ.Ν.Π.Δ.Δ. και Α.Φ..»

Άρθρο 101
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3845/2010

1. Μετά το πρώτο εδάφιο της περίπτωσης β΄ της παρ. 1 του άρθρου δεύτερου του ν. 3845/2010 (Α΄ 65) προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Απογράφονται επίσης υποχρεωτικά τα φυσικά πρόσωπα που μισθοδοτούνται ή λαμβάνουν πάσης φύσεως αποδοχές ή πρόσθετες αμοιβές ή αποζημιώσεις ή με οποιαδήποτε άλλη ονομασία απολαβές και συνδέονται με οποιαδήποτε σχέση ή σύμβαση εργασίας ή έργου με τους φορείς του δημόσιου τομέα που ορίζονται στην παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 2190/1994 (Α΄ 28), καθώς και με τους φορείς της Γενικής Κυβέρνησης που περιλαμβάνονται στο οικείο Μητρώο της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής, όπως ορίζεται από το Ευρωπαϊκό Σύστημα Λογαριασμών - ESA 2010 (Κανονισμός ΕΕ 549/2013, ΕΕΕΚ L174/1), εκτός των φορέων που υπάγονται στο Κεφάλαιο Β΄ του ν. 3429/2005 (Α΄ 314).»

2. Από την ημερομηνία δημοσίευσης του παρόντος νόμου καταργείται η διάταξη του τελευταίου εδαφίου της περίπτωσης β΄ της παρ. 1, καθώς επίσης και η διάταξη της παραγράφου 1ζ του άρθρου δεύτερου του ν. 3845/2010, η οποία προστέθηκε με την παρ. 13 του άρθρου 23 του ν. 4310/2014 (Α΄ 258).

Άρθρο 102

1. Το δεύτερο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 3 του π.δ. 95/1996 (Α΄ 76), όπως είχε τροποποιηθεί με τη διάταξη της παρ. 20 του άρθρου 16 του ν. 2873/2000 (Α΄ 285), αντικαθίσταται ως εξής:

«Με την ίδια απόφαση ορίζεται ο Πρόεδρος με τον αναπληρωτή του, καθώς και οι αρμοδιότητές του.»

2. Καταργείται η θέση Αντιπροέδρου του Δ.Σ. του Ταμείου Παρακαταθηκών και Δανείων. Οι αρμοδιότητες του Αντιπροέδρου, όπως είχαν καθοριστεί με τις οικείες υπουργικές αποφάσεις, ασκούνται εφεξής από τον Προϊστάμενο της Γενικής Διεύθυνσης του Ταμείου Παρακαταθηκών και Δανείων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ΄
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ Ν. 3959/2011
(Α΄93)
ΠΕΡΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΕΛΕΥΘΕΡΟΥ
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Άρθρο 103
Θέματα πειθαρχικής διαδικασίας

1. Η παρ. 1 του άρθρου 13Α του ν. 3959/2011 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Ο Πρόεδρος και τα μέλη του Πειθαρχικού Συμβουλίου απολαύουν πλήρους ανεξαρτησίας κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, δεν ζητούν ούτε δέχονται οδηγίες και υπέχουν υποχρέωση εμπιστευτικότητας και εχεμύθειας. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο συνεδριάζει νομίμως με την παρουσία όλων των μελών του και αποφασίζει με απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων.»

2. Η παρ. 2 του άρθρου 13Α του ν. 3959/2011 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Ως πειθαρχικά παραπτώματα θεωρούνται: α) η ουσιώδης παράβαση διατάξεων του παρόντος και εν γένει της ισχύουσας νομοθεσίας κατά την άσκηση των καθηκόντων και αρμοδιοτήτων του μέλους, β) η απόκτηση ή η επιδίωξη απόκτησης αθέμιτου οικονομικού οφέλους ή ανταλλάγματος του ιδίου του μέλους ή τρίτου προσώπου κατά την άσκηση των καθηκόντων του ή εξ αφορμής αυτών και γ) η υπαίτια πρόκληση ζημίας σε βάρος του Ελληνικού Δημοσίου ή της Επιτροπής Ανταγωνισμού. Τα παραπάνω παραπτώματα τιμωρούνται πειθαρχικά, αν έχουν τελεστεί με δόλο ή αμέλεια, μη αρκούσης της ιδιαίτερα ελαφράς αμέλειας.»

3. Η παρ. 3 του άρθρου 13Α του ν. 3959/2011 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Οι επιβαλλόμενες από το Πειθαρχικό Συμβούλιο ποινές είναι: α) πρόστιμο έως τις αποδοχές δώδεκα (12) μηνών και β) οριστική παύση.»

4. Από την παρ. 4 του άρθρου 13Α του ν. 3959/2011 απαλείφεται η φράση «επίπληξης ή/και».

5. Στην περίπτωση β΄ της παρ. 5 του άρθρου 13Α του ν. 3959/2011, μετά τη φράση «επιδίωξε να αποκτήσει» προστίθεται η λέξη «αθέμιτο».

6. Στην περίπτωση γ΄ της παρ. 5 του άρθρου 13Α του ν. 3959/2011, η φράση «της παράβασης» αντικαθίσταται με τη φράση «της εκ προθέσεως παράβασης».

7. Η περίπτωση ε΄ της παρ. 5 του άρθρου 13Α του ν. 3959/2011 αντικαθίσταται ως εξής:

«ε) της πρόκλησης ζημίας σε βάρος του Ελληνικού Δημοσίου ή της Επιτροπής Ανταγωνισμού με πρόθεση ή από βαριά αμέλεια».

8. Η παρ. 6 του άρθρου 13Α του ν. 3959/2011 αντικαθίσταται ως εξής:

«6. Μετά την κίνηση της πειθαρχικής διαδικασίας κατά την παράγραφο 1 του άρθρου 13, ο Πρόεδρος του Πειθαρχικού Συμβουλίου υποχρεούται να καλέσει το μέλος σε προηγούμενη ακρόαση και παροχή έγγραφων εξηγήσεων με κλήση, η οποία αναφέρει με ακρίβεια το αποδιδόμενο παράπτωμα και τα πραγματικά περιστατικά που το στοιχειοθετούν και επιδίδεται στο μέλος με δικαστικό επιμελητή ή άλλο δημόσιο όργανο. Στην κλήση αναφέρεται η ημερομηνία ακρόασης του μέλους ενώπιον του Πειθαρχικού Συμβουλίου, η οποία δεν μπορεί να απέχει λιγότερο των δέκα (10) εργασίμων ημερών από την ημερομηνία επίδοσης της κλήσης. Προ της ακροάσεως και της παροχής έγγραφων εξηγήσεων, το μέλος έχει πρόσβαση στο φάκελο της υπόθεσης και δικαιούται να λάβει αντίγραφο αυτού. Το πειθαρχικά διωκόμενο μέλος δικαιούται να παρίσταται με δικηγόρο της επιλογής του.»

9. Μετά την παρ. 8 του άρθρου 13Α του ν. 3959/2011 προστίθεται παράγραφος 8α ως εξής:

«8α. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο ενημερώνει εγγράφως την Επιτροπή Ανταγωνισμού για την πρόοδο της υπόθεσης, όποτε ερωτάται προς τούτο από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, διαφυλασσόμενης σε κάθε περίπτωση της εμπιστευτικότητας της διαδικασίας. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού παρέχει εγγράφως τις απόψεις της προς το Πειθαρχικό Συμβούλιο, συνοδευόμενες με όσα έγγραφα σχετίζονται με την υπόθεση.»

10. Στο τέλος του άρθρου 13Α του ν. 3959/2011 προστίθεται η εξής παράγραφος 13:

«13. Οι αποφάσεις τον Πειθαρχικού Συμβουλίου, καθώς και οι πράξεις του Υπουργού Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού, που εκδίδονται σε εκτέλεση των αποφάσεων αυτών κατά την παράγραφο 4 του άρθρου 13, υπόκεινται σε αίτηση ακυρώσεως ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας. Αν με την απόφαση του Πειθαρχικού Συμβουλίου επιβάλλεται η ποινή της οριστικής παύσης ή η απόφαση αυτή έχει ως συνέπεια την αυτοδίκαιη έκπτωση του μέλους κατά την παράγραφο 4, τότε η απόφαση του Πειθαρχικού Συμβουλίου υπόκειται σε προσφυγή ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας κατά τα άρθρα 41 έως 44 το π.δ. 18/1989 (Α΄ 8). Από την κοινοποίηση της πειθαρχικής απόφασης που επιβάλλει την ποινή της οριστικής παύσης ή συνεπάγεται την αυτοδίκαιη έκπτωση και έως τη λήξη της προθεσμίας προσφυγής ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας ή, σε περίπτωση εμπρόθεσμης άσκησης προσφυγής, έως τη με οποιονδήποτε τρόπο περάτωση της δίκης, το μέλος της Επιτροπής Ανταγωνισμού τίθεται αυτοδίκαια σε αργία. Η παράγραφος 3 του άρθρου 103 και οι παράγραφοι 1 έως 3 του άρθρου 105 του Κώδικα Κατάστασης Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ. εφαρμόζονται και σε αυτήν την περίπτωση. Κατά τη διάρκεια της αργίας τα μέλη εξακολουθούν να βαρύνονται με τους περιορισμούς, τις υποχρεώσεις και τα ασυμβίβαστα του άρθρου 12. Σε περίπτωση θέσης μέλους σε αργία διορίζεται αναπληρωματικό μέλος, η θητεία του οποίου διαρκεί όσο διαρκεί η αργία.»

Άρθρο 104
Θέματα οργάνωσης και νομικής υποστήριξης της Επιτροπής Ανταγωνισμού

1. Τα εδάφια γ΄ και δ΄ της παρ. 6 του άρθρου 20 του ν. 3959/2011 αντικαθίστανται ως εξής:

«Η συνολική ετήσια αμοιβή έκαστου εξωτερικού δικηγόρου (φυσικού ή νομικού προσώπου) δεν μπορεί να υπερβαίνει τις είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ. Το ποσό του προηγούμενου εδαφίου μπορεί να αναπροσαρμόζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού, η οποία εφαρμόζεται από το επόμενο οικονομικό έτος σε σχέση με αυτό της δημοσίευσής της. Δεν επιτρέπεται να ανατίθεται υπόθεση σε εξωτερικό δικηγόρο (φυσικό ή νομικό πρόσωπο), ο οποίος: α) εκπροσωπεί άλλο διάδικο στην ίδια υπόθεση ή σε υπόθεση συναφή, κατά την έννοια της περίπτωσης α΄ της παραγράφου 2 του άρθρου 122 του Κώδικα Διοικητικής Δικονομίας (ν. 2717/1999, Α΄ 97), η οποία είναι εκκρεμής ενώπιον της Επιτροπής Ανταγωνισμού ή ενώπιον των δικαστηρίων κατόπιν προσφυγής κατά απόφασης της Επιτροπής Ανταγωνισμού, β) είναι μέλος δικηγορικής εταιρίας, η οποία εκπροσωπεί διάδικο σε τέτοια υπόθεση, γ) έχει ως μέλος δικηγόρο, ο οποίος εκπροσωπεί διάδικο σε τέτοια υπόθεση, δ) απασχολεί ή απασχολείται από δικηγόρο (φυσικό ή νομικό πρόσωπο), ο οποίος εκπροσωπεί διάδικο σε τέτοια υπόθεση, ε) είναι μέλος διοικητικού συμβουλίου ανώνυμης εταιρίας, η οποία είναι διάδικος σε τέτοια υπόθεση. Αν οι υποθέσεις του προηγούμενου εδαφίου δεν είναι συναφείς, τότε ο εξωτερικός δικηγόρος, που αναλαμβάνει την εκπροσώπηση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, αναλαμβάνει εγγράφως την υποχρέωση προς την Επιτροπή να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα και προφυλάξεις, προκειμένου να εξασφαλίσει το απόρρητο όσων πληροφορείται κατά το χειρισμό της υπόθεσης και ιδίως να μην αποκαλύψει ούτε να επιτρέψει την πρόσβαση σε όποια πληροφορία ή υλικό σχετίζεται με την υπόθεση, να μην ανταλλάξει γραπτά ή προφορικά πληροφορίες που σχετίζονται με την υπόθεση με τους δικηγόρους του προηγούμενου εδαφίου ή το προσωπικό που απασχολούν, με τα μέλη των δικηγορικών εταιριών του προηγούμενου εδαφίου ή με τους μετόχους, τα μέλη των οργάνων διοίκησης ή το προσωπικό των ανωνύμων εταιριών του προηγούμενου εδαφίου, και να λάβει όλες τις αναγκαίες προφυλάξεις, ώστε να αποχωρίζει και να επιβλέπει τις πληροφορίες και το υλικό της υπόθεσης σε έναν περιορισμένο χώρο του απόλυτου και αποκλειστικού ελέγχου του. Αν ένας εξωτερικός δικηγόρος αναλάβει τέτοια υπόθεση και παραβεί οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις του προηγούμενου εδαφίου, η Επιτροπή Ανταγωνισμού υποβάλλει αναφορά στον οικείο Δικηγορικό Σύλλογο προς άσκηση πειθαρχικής δίωξης και ο δικηγόρος αυτός δεν επιτρέπεται να αναλάβει άλλη υπόθεση της Επιτροπής Ανταγωνισμού.»

2. Στο τέλος του άρθρου 50 του ν. 3959/2011 προστίθεται παράγραφος 9 ως εξής:

«9. Η ανώτατη ετήσια αμοιβή των είκοσι χιλιάδων (20.000) ευρώ που αναφέρεται στην παράγραφο 6 του άρθρου 20, ισχύει μετά τη στελέχωση του Γραφείου Νομικής Υποστήριξης.»

3. Η παρ. 5 του άρθρου 282 του ν. 4364/2016 (Α΄ 13) καταργείται. Η παρ. 2 του άρθρου 21 του ν. 3959/2011 επανέρχεται στη μορφή που είχε πριν την τροποποίησή της από την παράγραφο 5 του άρθρου 282 του ν. 4364/2016.

Άρθρο 105
Διαδικασία διευθέτησης διαφορών ενώπιον της Επιτροπής Ανταγωνισμού

1. Μετά το άρθρο 25 του ν. 3959/2011 προστίθεται άρθρο 25α ως εξής:

«Άρθρο 25α
Διαδικασία διευθέτησης διαφορών

Με απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, η οποία λαμβάνεται σε Ολομέλεια, μπορεί να θεσπιστεί διαδικασία διευθέτησης διαφορών για τις επιχειρήσεις που παραδέχονται τη συμμετοχή στην αποδιδόμενη σε αυτούς οριζόντια σύμπραξη κατά παράβαση του άρθρου 1 του παρόντος νόμου ή/και του άρθρου 101 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Με την απόφαση αυτή ρυθμίζονται ιδίως τα εξής θέματα:

α) Οι όροι και προϋποθέσεις υπαγωγής στη διαδικασία διευθέτησης.

β) Το στάδιο της διαδικασίας ελέγχου, κατά το οποίο μπορεί να υποβληθεί αίτημα του ελεγχομένου να υπαχθεί σε διαδικασία διευθέτησης, το αργότερο μέχρι την κατάθεση από το μέρος του πρώτου υπομνήματος μετά την κοινοποίηση της εισήγησης.

γ) Η διαδικασία που ακολουθείται, προκειμένου να επιτευχθεί η διευθέτηση της διαφοράς. Στη διαδικασία αυτή θα προβλέπεται υποχρεωτικά η παραδοχή από τον ελεγχόμενο της αποδιδόμενης σε αυτόν παράβασης ως προϋπόθεση για τη διευθέτηση της διαφοράς. Εάν τελικά η διευθέτηση δεν επιτευχθεί, τότε η τυχόν δήλωση του ελεγχόμενου περί παραδοχής της παράβασης, όπως περιλαμβάνεται στις παρατηρήσεις που υπέβαλε, θεωρείται ανακληθείσα και δεν μπορεί να ληφθεί υπόψη ούτε από την Επιτροπή ούτε από τα δικαστήρια.

δ) Η πρόσβαση των συμμετεχόντων στη διαδικασία διευθέτησης στα στοιχεία του φακέλου της υπόθεσης κατά τη διάρκεια της διαδικασίας διευθέτησης και η δυνατότητα ή μη αξιοποίησης των δηλώσεων και αποδεικτικών στοιχείων που προσκομίστηκαν από τα μέρη κατά τη διαδικασία αυτή, με την επιφύλαξη των σχετικών ενωσιακών διατάξεων.

ε) Η δυνατότητα ή μη χωριστής διευθέτησης, σε περίπτωση περισσότερων ελεγχομένων, εκ των οποίων μόνο μερικοί συναινούν στη διευθέτηση.

στ) Η δυνατότητα της Επιτροπής, σε περίπτωση διευθέτησης της διαφοράς, να μειώσει τα επιβαλλόμενα πρόστιμα. Η μείωση που θα προβλεφθεί δεν μπορεί να υπερβαίνει το 15% του προστίμου που θα επιβαλλόταν σε περίπτωση μη διευθέτησης της διαφοράς, όπως αυτό το πρόστιμο θα διαμορφωνόταν ύστερα και από τυχόν μείωση κατά την παράγραφο 8 του άρθρου 25.

ζ) Ζητήματα διαχρονικού δικαίου.

η) Κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

Σε περίπτωση διευθέτησης της διαφοράς, η Επιτροπή εκδίδει απόφαση κατ’ απλοποιημένη διαδικασία, στην οποία, μεταξύ άλλων, βεβαιώνεται η τέλεση της αποδιδόμενης παράβασης, καθώς και το γεγονός της διευθέτησης της διαφοράς, και επιβάλλονται οι ανάλογες κυρώσεις.»

2. Στην περίπτωση ιδ΄ της παρ. 2 του άρθρου 14 του ν. 3959/2011 προστίθεται υποπερίπτωση εε΄ ως εξής:

«εε) Τον καθορισμό της διαδικασίας, των όρων και των προϋποθέσεων της διαδικασίας διευθέτησης διαφορών κατά το άρθρο 25α».

Άρθρο 106
Ποινικές διατάξεις

Η παρ. 3 του άρθρου 44 του ν. 3959/2011 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Εάν στις περιπτώσεις των άρθρων 25 και 25α ο παραβάτης αναγνωρίσει ενώπιον της αρμόδιας αρχής την ευθύνη του και εξοφληθεί ολοσχερώς το πρόστιμο που επιβλήθηκε ή, κατ’ εφαρμογή της παραγράφου 8 του άρθρου 25, λάβει χώρα απαλλαγή από αυτό, εξαλείφεται το αξιόποινο των σχετικών εγκλημάτων που στοιχειοθετούνται με την ίδια παράβαση και επέρχεται πλήρης απαλλαγή από άλλου είδους διοικητικές κυρώσεις. Με την παροχή διευκόλυνσης τμηματικής καταβολής του προστίμου, αναστέλλεται η ποινική δίωξη για όσο χρόνο διαρκεί η ρύθμιση και ο οφειλέτης είναι συνεπής με τους όρους της. Κατά το χρονικό διάστημα της αναστολής, αναστέλλεται η παραγραφή των εγκλημάτων χωρίς να ισχύουν οι χρονικοί περιορισμοί του εδαφίου α΄ της παραγράφου 3 του άρθρου 113 του Ποινικού Κώδικα. Η υπαγωγή στο πρόγραμμα του άρθρου 25 παράγραφος 8, συνεπεία της οποίας επιβλήθηκε μειωμένο πρόστιμο, εάν αυτό δεν εξοφληθεί ολοσχερώς, συνιστά ελαφρυντική περίσταση για τις πράξεις των παραγράφων 1 και 2 και επιβάλλεται ποινή μειωμένη κατά το άρθρο 83 του Ποινικού Κώδικα.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ΄
ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΠΟΠΤΕΙΑΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Άρθρο 107
Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων

1. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής είναι σύμφωνα με την εκάστοτε κείμενη νομοθεσία αρμόδιο για τη χάραξη της λιμενικής πολιτικής, την εποπτεία των λιμενικών υποδομών κάθε λειτουργικής μορφής και την προαγωγή του εθνικού λιμενικού συστήματος ως παράγοντα ανάπτυξης της οικονομίας, των νησιών και της ναυτιλίας της χώρας.

2. Η Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής είναι αρμόδια σύμφωνα με την εκάστοτε κείμενη νομοθεσία για τη χάραξη και την

εφαρμογή ολοκληρωμένης πολιτικής και στρατηγικής για την οργάνωση, λειτουργία, ανάπτυξη και αξιοποίηση των λιμένων της χώρας. Μεριμνά για το σχεδιασμό και την προώθηση μέτρων για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, την προσέλκυση ναυτιλιακών επενδύσεων στο λιμενικό και παραναυτιλιακό τομέα και την προαγωγή του αναπτυξιακού περιβάλλοντος της ναυτιλίας ως παράγοντα ενίσχυσης της εθνικής οικονομίας. Παράλληλα, υποστηρίζει το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής σε κτιριακές υποδομές.

Άρθρο 108
Σύσταση Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων

1. Συνιστάται Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή με την επωνυμία «Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων» (Ρ.Α.Λ.), η οποία έχει ως γενικότερη αποστολή την εποπτεία και τη διασφάλιση της νομιμότητας των σχέσεων μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών φορέων του εθνικού λιμενικού συστήματος, με έμφαση στην τήρηση της συμβατικής τάξης και την εφαρμογή της νομοθεσίας περί ελεύθερου ανταγωνισμού και με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργούνται το άρθρο 43 του ν. 4150/2013 (Α΄ 102), όπως ισχύει, και η εκεί προβλεπόμενη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (Ρ.Α.Λ.) ως αυτοτελής δημόσια υπηρεσία και ως διακριτό νομικό πρόσωπο. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος η Ρ.Α.Λ. ως Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή υποκαθιστά στο σύνολο των εννόμων σχέσεων και των περιουσιακών στοιχείων την καταργούμενη Ρ.Α.Λ. του άρθρου 43 του ν. 4150/2013 (Α΄ 102). Ως έδρα της Ρ.Α.Λ. ορίζεται ο Δήμος Πειραιά.

2. Τα μέλη της Ρ.Α.Λ. απολαμβάνουν προσωπικής και λειτουργικής ανεξαρτησίας και κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων τους, δεσμεύονται μόνο από το νόμο και τη συνείδησή τους και υποχρεούνται να τηρούν τις αρχές της αντικειμενικότητας και της αμεροληψίας. Για τη Ρ.Α.Λ. εφαρμόζεται αναλόγως το τελευταίο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 2 του ν. 3051/2002 (Α΄ 220), όπως ισχύει.

3. Η Ρ.Α.Λ. υποβάλλει μέχρι την 31η Μαρτίου κάθε έτους στον Πρόεδρο της Βουλής ετήσια έκθεση, η οποία περιέχει στοιχεία για τη δραστηριότητά της, την εφαρμογή των κριτηρίων κατά προτεραιότητα εξέτασης και την επιδίωξη των στρατηγικών στόχων, τις αποφάσεις της και τις εκτιμήσεις της για την κατάσταση και τις εξελίξεις στον τομέα της αρμοδιότητάς της.

4. Η Ρ.Α.Λ. υποχρεούται να κινεί τουλάχιστον μία φορά κάθε τέσσερα (4) χρόνια διαδικασία αξιολόγησης της λειτουργίας της, της αποτελεσματικότητας εφαρμογής των διατάξεων του νόμου και του ευρωπαϊκού δικαίου γενικότερα από ελεγκτές αναγνωρισμένου κύρους και αξιοπιστίας. Τα αποτελέσματα της αξιολόγησης αποστέλλονται χωρίς καθυστέρηση στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής και στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και δημοσιεύονται στην ιστοσελίδα της.

5. Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται μετά από πρόταση των Υπουργών Οικονομικών, Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής τροποποιείται το π.δ. 19/2016 (Α΄28) «Κανονισμός Λειτουργίας και Οργάνωση Υπηρεσιών της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (Ρ.Α.Λ.)», ώστε να προσαρμοστούν οι σχετικές ρυθμίσεις στη μετεξέλιξη της Ρ.Α.Λ. σε Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή και οι σχετικές διατάξεις κωδικοποιούνται σε ενιαίο κείμενο. Με το ίδιο προεδρικό διάταγμα ρυθμίζονται όλα τα αναγκαία ζητήματα σχετικά με τα κωλύματα και τα ασυμβίβαστα των μελών της Αρχής, την υπηρεσιακή κατάστασή τους, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την κατά τον παρόντα νόμο λειτουργία της.

Μέχρι την έκδοση του προεδρικού διατάγματος της παρούσας, οι διατάξεις του π.δ. 19/2016 ισχύουν και για τη ρύθμιση των ζητημάτων της Ρ.Α.Λ. ως Ανεξάρτητης Διοικητικής Αρχής, ως προς την οποίαν εφαρμόζεται αναλόγως, στο μέτρο που διατάξεις του δεν αντιτίθενται σε διατάξεις του παρόντος νόμου ή δεν καταργούνται ρητά από αυτές.

6. Το προσωπικό που υπηρετεί στην καταργούμενη με τον παρόντα νόμο Ρ.Α.Λ. του άρθρου 43 του ν. 4150/2013 μετατάσσεται αυτοδικαίως στη Ρ.Α.Λ. ως Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή με το ίδιο νομικό καθεστώς. Η ιδρυόμενη Ρ.Α.Λ. αναδέχεται τις σχετικές συμβάσεις και ο χρόνος προϋπηρεσίας στην καταργούμενη Ρ.Α.Λ. προσμετράται ως πραγματικός χρόνος.

Άρθρο 109
Συγκρότηση

1. Η Ρ.Α.Λ. συγκροτείται από εννέα (9) μέλη, εκ των οποίων ένα μέλος είναι Πρόεδρος, ένα μέλος Αντιπρόεδρος και δύο μέλη Εισηγητές και απαρτίζεται από πρόσωπα αναγνωρισμένου κύρους που διακρίνονται για την επιστημονική τους κατάρτιση την ειδικότερη γνώση και εμπειρία της πρακτικής λειτουργίας των λιμένων και την επαγγελματική τους ικανότητα στον τεχνικό, νομικό και οικονομικό τομέα, ιδίως σε θέματα ναυτιλίας, στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδιασμού, οργάνωσης, διοίκησης και λειτουργίας λιμένων ή οικονομικής και πολιτικής λιμένων ή λιμενικής βιομηχανίας, καθώς και εχέγγυα ανεξαρτησίας και αμεροληψίας. Για τη Ρ.Α.Λ. εφαρμόζεται αναλόγως η παρ. 1 του άρθρου 3 του ν. 3051/2002 (Α΄ 220), όπως ισχύει. Ο Πρόεδρος, ο Αντιπρόεδρος και οι Εισηγητές είναι ανώτατοι κρατικοί λειτουργοί πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης και τελούν, κατά το χρόνο που κατέχουν τη θέση τους, σε αναστολή της επαγγελματικής τους δραστηριότητας. Με την απόφαση διορισμού καθορίζεται εάν τα λοιπά πέντε (5) μέλη είναι πλήρους και αποκλειστικής ή μερικής απασχόλησης. Εφόσον τα μέλη της Ρ.Α.Λ. που είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης είναι μέλη διδακτικού ερευνητικού προσωπικού Ανώτατων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων (ΔΕΠ ΑΕΙ) τότε, σε σχέση με την αναστολή ασκήσεως των καθηκόντων τους ως μελών ΔΕΠ Α.Ε.Ι, εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 24 του ν. 4009/2011 (Α΄ 195). Επιπλέον των τακτικών μελών ορίζονται και δύο αντίστοιχα αναπληρωματικά μέλη τα οποία πρέπει να έχουν τα ίδια προσόντα με τα τακτικά μέλη και τα οποία αναπληρώνουν το τακτικό

μέλος, εκτός του Προέδρου, του Αντιπροέδρου και των Εισηγητών, όταν αυτό απουσιάζει, κωλύεται ή ελλείπει. Όταν απουσιάζει, κωλύεται ή ελλείπει ο Πρόεδρος, αναπληρώνεται από τον Αντιπρόεδρο και ο Αντιπρόεδρος από τον Εισηγητή που είναι αρχαιότερος κατά το διορισμό. Όταν απουσιάζει, κωλύεται ή ελλείπει Εισηγητής αναπληρώνεται από άλλον Εισηγητή κατά την πιο πάνω αρχαιότητα κατά το διορισμό.

2. Ο Πρόεδρος, ο Αντιπρόεδρος, τα μέλη και οι Εισηγητές της Ρ.Α.Λ. επιλέγονται από τη Διάσκεψη των Προέδρων, ύστερα από γνώμη της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής, σύμφωνα με την περίπτωση η΄ του άρθρου 14 και του άρθρο 43 Α΄ του Κανονισμού της Βουλής και διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής μέσα σε προθεσμία δεκαπέντε (15) ημερών από την κοινοποίηση σε αυτόν της απόφασης της Διάσκεψης των Προέδρων. Η θητεία του Προέδρου, του Αντιπροέδρου και των μελών της Ρ.Α.Λ., τακτικών και αναπληρωματικών, καθώς και των Εισηγητών, είναι πενταετής και μπορεί να ανανεωθεί μία φορά. Η διαδικασία διορισμού των μελών της Ρ.Α.Λ. κινείται δύο μήνες πριν από τη λήξη της θητείας των προηγούμενων μελών. Αν πεθάνει, παραιτηθεί ή εκπέσει ο Πρόεδρος ή ο Αντιπρόεδρος ή μέλος της Ρ.Α.Λ. διορίζεται νέος Πρόεδρος, Αντιπρόεδρος ή νέο μέλος για το υπόλοιπο της θητείας. Δεν μπορούν να οριστούν μέλη της Ρ.Α.Λ, τα πρόσωπα που έχουν εκπέσει από την ιδιότητα του μέλους αυτής για τους λόγους που ορίζονται στο νόμο αυτόν. Η θητεία των μελών της Ρ.Α.Λ. παρατείνεται αυτοδικαίως μέχρι το διορισμό νέων. Ο Πρόεδρος, ο Αντιπρόεδρος και τα μέλη της Ρ.Α.Λ. αποχωρούν αυτοδικαίως με τη συμπλήρωση του εβδομηκοστού (70ού) έτους ηλικίας τους. Η θητεία των υφιστάμενων μελών της Ρ.Α.Λ. παρατείνεται αυτοδίκαια μέχρι το διορισμό νέων, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο.

3. Ο Πρόεδρος, ο Αντιπρόεδρος και τα μέλη της Ρ.Α.Λ., τακτικά και αναπληρωματικά, μετά την επιλογή τους και πριν από την έκδοση της πράξης διορισμού τους, γνωστοποιούν στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής την παροχή υπηρεσίας, συμβουλής, εργασίας ή έργου, που έχουν αναλάβει με εντολή ή με οποιαδήποτε έννομη σχέση τα τελευταία πέντε χρόνια πριν από την έναρξη της θητείας τους. Μετά από εξέταση των προσκομισθέντων στοιχείων, ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής μπορεί με αιτιολογημένη απόφασή του να αναπέμψει το ζήτημα στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας για νέα κρίση. Αντίστοιχη υποχρέωση έγγραφης ενημέρωσης του Προέδρου της Ρ.Α.Λ. υφίσταται και για κάθε έργο, εργασία, υπηρεσία, συμβουλή ή εντολή που παρέχουν τα μέλη της Ρ.Α.Λ. που δεν είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης, κατά τη διάρκεια της θητείας τους. Εφόσον από τις πιο πάνω γνωστοποιήσεις προκύπτει προηγούμενη ή υφιστάμενη σχέση του μέλους με επιχείρηση που εμπλέκεται άμεσα ή έμμεσα σε υπό εξέταση υπόθεση, τεκμαίρεται κώλυμα συμμετοχής του στις συνεδριάσεις της Ρ.Α.Λ. για τη συζήτηση και λήψη απόφασης που σχετίζεται με την επιχείρηση αυτή.

4. Κατά τη διάρκεια της θητείας τους, τα τακτικά μέλη της Ρ.Α.Λ. τα οποία δεν είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης, καθώς και τα αναπληρωματικά μέλη, δεν επιτρέπεται να ασκούν οποιοδήποτε έμμισθο ή άμισθο δημόσιο λειτούργημα ή κάθε άλλη επαγγελματική δραστηριότητα επιχειρηματική ή μη, που δεν συμβιβάζονται με την ιδιότητα και τα καθήκοντα του μέλους της Ρ.Α.Λ.. Δεν συνιστά ασυμβίβαστο για μέλη της, τακτικά και αναπληρωματικά, η άσκηση καθηκόντων μέλους ΔΕΠ ΑΕΙ, με καθεστώς πλήρους ή μερικής απασχόλησης.

5. Για τα μέλη ή τους αναπληρωτές, για τους οποίους προκύπτει ζήτημα ασυμβίβαστου κατά την προηγούμενη παράγραφο, αποφασίζει το Πειθαρχικό Συμβούλιο που προβλέπεται στο άρθρο 110. Σε εκτέλεση της απόφασης εκδίδεται πράξη του αρμόδιου για το διορισμό του μέλους οργάνου.

6. Η ιδιότητα του Προέδρου, του Αντιπροέδρου και του μέλους (τακτικού ή αναπληρωματικού) της Ρ.Α.Λ. είναι ασυμβίβαστη με την εξ αίματος ή εξ αγχιστείας μέχρι β΄ βαθμού συγγένεια ή συζυγική σχέση με πρόσωπο που κατέχει το βουλευτικό αξίωμα ή είναι βουλευτής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή είναι μέλος της Κυβέρνησης. Το ασυμβίβαστο αυτό ισχύει καθ’ όλη τη διάρκεια της θητείας. Η διαπίστωση του ανωτέρω ασυμβίβαστου συνεπάγεται την αυτοδίκαιη έκπτωση από τη θέση του Προέδρου, του Αντιπροέδρου ή του μέλους, αντίστοιχα, για την οποία εκδίδεται διαπιστωτική πράξη του αρμόδιου για το διορισμό οργάνου. Η παρούσα παράγραφος καταλαμβάνει τα ήδη υπηρετούντα πρόσωπα.

7. Στον Πρόεδρο, στον Αντιπρόεδρο και στα μέλη της Ρ.Α.Λ. απαγορεύεται ο άμεσος ή έμμεσος προσπορισμός οποιουδήποτε οφέλους από επιχειρήσεις ή από τρίτους που επηρεάζονται άμεσα από τη δραστηριότητά τους.

8. Τα μέλη της Ρ.Α.Λ. και οι αναπληρωτές τους έχουν υποχρέωση τήρησης της εμπιστευτικότητας και της εχεμύθειας. Ο Πρόεδρος, ο Αντιπρόεδρος και τα μέλη της Ρ.Α.Λ. υποχρεούνται στην τήρηση εμπιστευτικότητας πληροφοριών σχετικών με επιχειρηματική δραστηριότητα των οποίων έλαβαν γνώση κατά την άσκηση των καθηκόντων τους.

9. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ύστερα από γνώμη της Ρ.Α.Λ., καταρτίζεται Κώδικας Δεοντολογίας που ρυθμίζει τον τρόπο άσκησης των καθηκόντων των μελών της και του προσωπικού της.

10. Ο Πρόεδρος, ο Αντιπρόεδρος και τα μέλη της Ρ.Α.Λ, τακτικά και αναπληρωματικά, δεν επιτρέπεται, μετά τη λήξη της θητείας τους, με οποιονδήποτε τρόπο, να παρέχουν υπηρεσία με έμμισθη εντολή ή με οποιαδήποτε έννομη σχέση, σε εταιρία ή επιχείρηση επί των υποθέσεων εκείνων τις οποίες οι ίδιοι χειρίστηκαν ή επί των οποίων είχαν συμμετάσχει στη λήψη απόφασης κατά τη διάρκεια της θητείας τους. Ο Πρόεδρος, ο Αντιπρόεδρος και τα μέλη της Ρ.Α.Λ, τακτικά ή αναπληρωματικά, δεν επιτρέπεται, για τρία έτη μετά τη λήξη της θητείας τους να αναλαμβάνουν γενικώς την υπεράσπιση υποθέσεων ενώπιον της Ρ.Α.Λ. ή την προσφυγή ενώπιον των δικαστηρίων κατά αποφάσεών της. Η απαγόρευση αυτή δεν υπόκειται σε προθεσμία αναφορικά με υποθέσεις που χειρίστηκαν ή επί των οποίων είχαν συμμετάσχει στη λήψη απόφασης κατά τη διάρκεια της θητείας τους. Σε όσους παραβαίνουν τις διατάξεις της παραγράφου

επιβάλλεται, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, πρόστιμο ίσο με το δεκαπλάσιο των συνολικών αποδοχών και αποζημιώσεων που έλαβε το μέλος της Ρ.Α.Λ. κατά τη διάρκεια της θητείας του.

11. Τα μέλη της Ρ.Α.Λ. εκπίπτουν αυτοδικαίως από τη θέση τους: α) αν εκδοθεί σε βάρος τους αμετάκλητη δικαστική απόφαση για αδίκημα που συνεπάγεται κώλυμα διορισμού σε θέση δημοσίου υπαλλήλου ή έκπτωση δημοσίου υπαλλήλου, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Κατάστασης Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ. (Α΄ 26), β) εάν δεν προβούν στις γνωστοποιήσεις της παραγράφου 3.

12. Η ιδιότητα του μέλους αναστέλλεται αν εκδοθεί αμετάκλητο παραπεμπτικό βούλευμα για αδίκημα που συνεπάγεται κώλυμα διορισμού σε θέση δημοσίου υπαλλήλου ή έκπτωση δημοσίου υπαλλήλου, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3528/2007 (Α΄ 26) και μέχρι να εκδοθεί αμετάκλητη αθωωτική απόφαση. Αν ανασταλεί η ιδιότητα μέλους, διορίζεται αναπληρωματικό μέλος, η θητεία του οποίου διαρκεί όσο διαρκεί η αναστολή.

13. Οι αποδοχές των μελών της Ρ.Α.Λ. που είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

14. Το ύψος της ημερήσιας αποζημίωσης, των δαπανών μετακίνησης και διανυκτέρευσης του Προέδρου, του Αντιπροέδρου, των Εισηγητών και των λοιπών μελών της, καθώς και του προσωπικού της για εκτέλεση υπηρεσίας καθορίζονται σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Τα οριζόμενα στην παρούσα παράγραφο τελούν υπό την επιφύλαξη των διατάξεων του ν. 3833/2010 (Α΄ 40).

15. Ο Πρόεδρος και όλα τα μέλη της Ρ.Α.Λ., καθώς και τα αναπληρωματικά μέλη υποβάλλουν κατ` έτος τη δήλωση περιουσιακής κατάστασης που προβλέπεται από το ν. 3213/2003 (Α΄ 309), όπως ισχύει.

Άρθρο 110
Πειθαρχικός Έλεγχος

1. Για κάθε παράβαση των υποχρεώσεων τους που απορρέουν από τον παρόντα νόμο και τις κανονιστικές πράξεις που εκδίδονται κατ’ εξουσιοδότηση αυτού, τα μέλη της Ρ.Α.Λ. υπέχουν πειθαρχική ευθύνη. Την πειθαρχική διαδικασία ενώπιον του Πειθαρχικού Συμβουλίου της παραγράφου 2 κινεί το Υπουργικό Συμβούλιο, ύστερα από πρόταση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, για τον Πρόεδρο και τα μέλη της. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο αποφασίζει σε πρώτο και τελευταίο βαθμό την επιβολή των κυρώσεων που ορίζονται κατά τη διαδικασία του άρθρου 111. Τα πρόσωπα του προηγούμενου εδαφίου έχουν υποχρέωση εμπιστευτικότητας και εχεμύθειας.

2. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο αποτελείται από έναν Σύμβουλο Επικρατείας, έναν Αρεοπαγίτη και έναν Καθηγητή Πανεπιστημίου με ειδίκευση στα οικονομικά, με τριετή θητεία. Καθήκοντα Προέδρου ασκεί ο αρχαιότερος των δικαστικών λειτουργών. Χρέη γραμματέα του Συμβουλίου εκτελεί υπάλληλος του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Ο Πρόεδρος, τα μέλη και ο γραμματέας του Συμβουλίου ορίζονται με ισάριθμους αναπληρωτές. Τα πρόσωπα του προηγούμενου εδαφίου έχουν υποχρέωση εμπιστευτικότητας και εχεμύθειας.

3. Το Συμβούλιο συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, η οποία εκδίδεται μέσα σε εξήντα (60) ημέρες από την έναρξη ισχύος του παρόντος. Ειδικά, τα μέλη του Συμβουλίου που είναι δικαστικοί λειτουργοί, διορίζονται με απόφαση του Ανώτατου Δικαστικού Συμβουλίου.

4. Σε εκτέλεση της απόφασης του Πειθαρχικού Συμβουλίου εκδίδεται σχετική πράξη του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Άρθρο 111
Πειθαρχικό Συμβούλιο

1. Ο Πρόεδρος και τα μέλη του Πειθαρχικού Συμβουλίου απολαύουν πλήρους ανεξαρτησίας κατά την άσκηση των καθηκόντων τους και δεν ζητούν ούτε δέχονται οδηγίες.

Το Πειθαρχικό Συμβούλιο συνεδριάζει νόμιμα με την παρουσία όλων των μελών του και αποφασίζει με απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων.

Οι αποφάσεις του Πειθαρχικού Συμβουλίου υπόκεινται σε αίτηση ακύρωσης ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας.

2. Πειθαρχικά παραπτώματα θεωρούνται: α) η ουσιώδης παράβαση διατάξεων του παρόντος και εν γένει της ισχύουσας νομοθεσίας κατά την άσκηση των καθηκόντων και αρμοδιοτήτων, β) η απόκτηση οικονομικού οφέλους ή ανταλλάγματος του ιδίου του μέλους ή τρίτου προσώπου κατά την άσκηση των καθηκόντων του ή εξ αφορμής αυτών και γ) η υπαίτια πρόκληση ζημίας σε βάρος του Ελληνικού Δημοσίου ή της Ρ.Α.Λ..

Τα παραπάνω παραπτώματα τιμωρούνται πειθαρχικά αν έχουν τελεστεί με δόλο ή αμέλεια, μη αρκούσης της ιδιαιτέρας ελαφράς αμέλειας.

3. Οι επιβαλλόμενες από το Πειθαρχικό Συμβούλιο ποινές είναι: α) πρόστιμο έως τις αποδοχές δώδεκα (12) μηνών και β) οριστική παύση.

4. Σε περίπτωση επιβολής εντός διετίας δύο πειθαρχικών ποινών προστίμου σε μέλος της Ρ.Α.Λ. για το ίδιο ή διαφορετικό πειθαρχικό παράπτωμα, το μέλος αυτό εκπίπτει αυτοδίκαια από τη θέση του.

5. Η ποινή της οριστικής παύσης μπορεί να επιβληθεί μόνο στις εξής περιπτώσεις:

α) αν το πειθαρχικό παράπτωμα συνιστά ταυτόχρονα και αξιόποινη πράξη,

β) αν το μέλος απέκτησε ή επιδίωξε να αποκτήσει αθέμιτο οικονομικό όφελος ή αντάλλαγμα προς όφελος του ιδίου ή τρίτου προσώπου κατά την άσκηση των καθηκόντων του ή εξ αφορμής αυτών,

γ) της εκ προθέσεως παράβασης της υποχρέωσης εμπιστευτικότητας και εχεμύθειας,

δ) της παράβασης της παραγράφου 4 του άρθρου 108,

ε) της πρόκλησης ζημίας σε βάρος του Ελληνικού Δημοσίου ή της Ρ.Α.Λ. με πρόθεση ή από βαριά αμέλεια.

6. Μετά την κίνηση της πειθαρχικής διαδικασίας κατά το άρθρο 110 παράγραφος 1, ο Πρόεδρος του Πειθαρχικού Συμβουλίου υποχρεούται να καλέσει το μέλος

σε προηγούμενη ακρόαση και παροχή έγγραφων εξηγήσεων με κλήση, η οποία αναφέρει το αποδιδόμενο παράπτωμα και τα πραγματικά περιστατικά που το στοιχειοθετούν και επιδίδεται στο μέλος με δικαστικό επιμελητή ή άλλο δημόσιο όργανο. Στην κλήση αναφέρεται η ημερομηνία ακρόασης του μέλους ενώπιον του Πειθαρχικού Συμβουλίου, η οποία δεν μπορεί να απέχει λιγότερο των δέκα (10) εργασίμων ημερών από την ημερομηνία επίδοσης της κλήσης. Προ της ακροάσεως και της παροχής έγγραφων εξηγήσεων, το μέλος δικαιούται να λάβει γνώση του φακέλου της υπόθεσης και δικαιούται να λάβει αντίγραφο αυτού. Το πειθαρχικά διωκόμενο μέλος δικαιούται να παρίσταται με δικηγόρο της επιλογής του.

7. Κατά την ακρόαση, το μέλος υποβάλλει ενώπιον του Πειθαρχικού Συμβουλίου τις έγγραφες εξηγήσεις του, παρέχει τις απαιτούμενες διευκρινίσεις, απαντά σε ερωτήσεις και εν γένει διευκολύνει το έργο του Πειθαρχικού Συμβουλίου για τη διακρίβωση των πραγματικών περιστατικών της υπόθεσης. Μετά την ολοκλήρωση της ανωτέρω διαδικασίας, το Πειθαρχικό Συμβούλιο διασκέπτεται αυθημερόν και εκδίδει απόφαση, η οποία είτε:

α) κρίνει ικανοποιητικές και επαρκείς τις εξηγήσεις του μέλους και παύει την πειθαρχική διαδικασία,

β) δίδει εντολή στον Πρόεδρο του Συμβουλίου να συντάξει έκθεση πειθαρχικού παραπτώματος στην οποία περιγράφονται τα πραγματικά περιστατικά, το κατά την παράγραφο 2 πειθαρχικό παράπτωμα και ορίζεται ημέρα και ώρα συνεδριάσεως του Πειθαρχικού Συμβουλίου για τη συζήτηση της υποθέσεως, στην οποία καλείται να παραστεί το διωκόμενο μέλος, εφόσον το επιθυμεί και με πληρεξούσιο δικηγόρο. Η ως άνω απόφαση και στις δύο περιπτώσεις επιδίδεται στο μέλος με δικαστικό επιμελητή ή άλλο δημόσιο όργανο.

8. Σε περίπτωση άσκησης πειθαρχικής δίωξης με απόφαση της περίπτωσης β΄ του εδαφίου β΄ της προηγούμενης παραγράφου, κατά την ορισθείσα ημέρα συνεδρίασης, το Πειθαρχικό Συμβούλιο δύναται κατά την κρίση του να εξετάσει μάρτυρες, μετά δε την προφορική ενώπιον του απολογία του διωκόμενου μέλους ή, σε περίπτωση μη εμφανίσεώς του, μετά τη διαπίστωση της νόμιμης κλήτευσής του, εκδίδει αμέσως την απόφασή του. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο δύναται, αν το κρίνει αναγκαίο, να διατάξει τη συμπλήρωση της έκθεσης πειθαρχικού παραπτώματος και επανάληψη της συζητήσεως. Στην περίπτωση αυτή καλείται με νέα κλήση το διωκόμενο μέλος, στην οποία ορίζεται νέα ημέρα και ώρα συζητήσεως, η οποία επιδίδεται σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο. Η επίδοση αυτή μπορεί να παραλειφθεί, εφόσον το μέλος κατά την πρώτη συζήτηση ήταν παρόν και του γνωστοποιήθηκε η νέα ημερομηνία συζητήσεως. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο δύναται επίσης άπαξ να αναβάλει τη λήψη αποφάσεως, προκειμένου να εξετάσει ή επανεξετάσει μάρτυρες, ορίζοντας για το λόγο αυτόν νέα ημερομηνία συζήτησης της υποθέσεως. Στην περίπτωση αυτή, κλήση του διωκόμενου μέλους απαιτείται μόνο εάν αυτό ήταν απόν. Οι μάρτυρες προσέρχονται με επιμέλεια των ενδιαφερομένων. Η μη προσέλευση των μαρτύρων δεν κωλύει τη λήψη απόφασης.

8 α. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο ενημερώνει εγγράφως τη Ρ.Α.Λ. για την πρόοδο της υπόθεσης, όποτε ερωτάται προς τούτο από τη Ρ.Α.Λ., διαφυλάσσοντας σε κάθε περίπτωση την εμπιστευτικότητα της διαδικασίας. Η Ρ.Α.Λ. παρέχει εγγράφως τις απόψεις της προς το Πειθαρχικό Συμβούλιο, συνοδευόμενες με όσα έγγραφα σχετίζονται με την υπόθεση.

9. Η απόφαση του Πειθαρχικού Συμβουλίου είναι ειδικώς αιτιολογημένη, συντάσσεται εγγράφως και τηρούνται συνοπτικά πρακτικά των συνεδριάσεων.

10. Η πειθαρχική διαδικασία είναι αυτοτελής και ανεξάρτητη από τυχόν εκκρεμή ποινική δίωξη. Η ποινική δίκη δεν αναστέλλει αυτοδίκαια την πειθαρχική διαδικασία, δύναται όμως το Πειθαρχικό Συμβούλιο να διατάξει την αναστολή της μέχρι την περάτωση της ποινικής δίκης. Πραγματικά περιστατικά, τα οποία διαπιστώθηκαν με αμετάκλητη απόφαση ποινικού δικαστηρίου λαμβάνονται υπόψη στην πειθαρχική διαδικασία, χωρίς ωστόσο το Πειθαρχικό Συμβούλιο να δεσμεύεται στην κρίση του από την απόφαση του ποινικού δικαστηρίου. Σε περίπτωση αμετάκλητης απόφασης ποινικού δικαστηρίου για αδίκημα σχετιζόμενο με παραβάσεις των διατάξεων του παρόντος ή για αδίκημα που συνεπάγεται κώλυμα διορισμού ή έκπτωση δημοσίου υπαλλήλου, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3528/2007, εκδίδεται απόφαση του Πειθαρχικού Συμβουλίου, με την οποία διαπιστώνεται η οριστική παύση του μέλους.

11. Τα πειθαρχικά παραπτώματα της παραγράφου 2 παραγράφονται μετά πενταετία από την τέλεσή τους. Πειθαρχικό παράπτωμα, το οποίο αποτελεί και ποινικό αδίκημα δεν παραγράφεται πριν παραγραφεί το ποινικό αδίκημα. Η κατά την παράγραφο 6 κλήση για ακρόαση και για έγγραφες εξηγήσεις διακόπτει την ως άνω παραγραφή. Στην περίπτωση αυτή ο συνολικός χρόνος παραγραφής δεν μπορεί να υπερβεί τα επτά (7) έτη, με την επιφύλαξη του εδαφίου β΄ και της περίπτωσης της αναστολής της πειθαρχικής διαδικασίας κατά την παράγραφο 10, οπότε και ο χρόνος παραγραφής του πειθαρχικού παραπτώματος δεν συμπληρώνεται πριν την παρέλευση έτους από την ημερομηνία δημοσίευσης της αμετάκλητης απόφασης ποινικού δικαστηρίου.

12. Οι διατάξεις του Μέρους Ε΄ («Πειθαρχικό Δίκαιο») του Κώδικα Κατάστασης Δημοσίων Πολιτικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ., ο οποίος κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 3528/2007, όπως οι διατάξεις αυτές εκάστοτε ισχύουν, εφαρμόζονται αναλογικά, στο μέτρο που δεν αντίκεινται στις διατάξεις του παρόντος νόμου.

Άρθρο 112
Κανονιστικές αρμοδιότητες

1. Η Ρ.Α.Λ. έχει την αρμοδιότητα έκδοσης κανονιστικών πράξεων και δεσμευτικών οδηγιών για τη ρύθμιση θεμάτων που αφορούν:

α) Στην απλούστευση, στη διαφάνεια και στη συμβατότητα των τελών κοινού ενδιαφέροντος όλων των ελληνικών λιμένων με τη νομοθεσία περί ανταγωνισμού.

β) Στην τυποποίηση της διαδικασίας αριθμητικού προσδιορισμού και υπολογισμού, επιβολής και είσπραξης ποινικών ρητρών ή άλλων συμβατικών αξιώσεων

που προβλέπονται στις Συμβάσεις Παραχώρησης, καθώς και στην τυποποίηση της διαδικασίας διατύπωσης και κρίσης των αντιρρήσεων των ενδιαφερομένων κατά των αποφάσεων επιβολής.

Ρητά ορίζεται ότι τα σχετικά εισπραττόμενα ποσά αποτελούν έσοδο του Υπουργείου Οικονομικών και δεν προσαυξάνουν τον προϋπολογισμό της Ρ.Α.Λ..

γ) Στην άσκηση των λοιπών αρμοδιοτήτων της, συμπεριλαμβανομένης της έκδοσης Κανονισμού Ακροάσεων προσώπων και επιχειρήσεων.

2. Οι κανονιστικές πράξεις του παρόντος άρθρου δημοσιεύονται με ποινή ακυρότητας στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

3. Κατά την άσκηση των ανωτέρω κανονιστικών αρμοδιοτήτων της, η Ρ.Α.Λ. δεν έχει το δικαίωμα: i) να ενεργεί αντίθετα με ή ii) να τροποποιεί αμέσως ή εμμέσως όρους Συμβάσεων Παραχώρησης ή νόμων που τις κυρώνουν.

Άρθρο 113
Ρυθμιστικές αρμοδιότητες

1. Η Ρ.Α.Λ. έχει την αρμοδιότητα να λαμβάνει ρυθμιστικά μέτρα για:

α) την παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων και διατάξεων των Συμβάσεων Παραχώρησης στους λιμένες, ιδίως σε ό,τι αφορά την τήρηση των κανόνων ανταγωνισμού, του συμφωνημένου επιπέδου εξυπηρέτησης και τη συμμόρφωση προς τους χρηματοοικονομικούς στόχους,

β) την τήρηση των υποχρεώσεων των λιμένων στο πλαίσιο της σχετικής κείμενης - εθνικής και ευρωπαϊκής - νομοθεσίας, σε σχέση με δημόσιες συμβάσεις, Συμβάσεις Παραχώρησης και τους κανόνες ανταγωνισμού,

γ) την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας στο λιμενικό τομέα σύμφωνα με τις Συμβάσεις Παραχώρησης και τους κανόνες ανταγωνισμού,

δ) τη διαμεσολάβηση και επίλυση διαφορών μεταξύ χρηστών και φορέων διαχείρισης, τη διαχείριση παραπόνων, και τη λήψη δεσμευτικών αποφάσεων επί αυτών σε εύλογο χρονικό διάστημα, σε κάθε θέμα αρμοδιότητάς της,

ε) την υποστήριξη προς τις αρμόδιες αρχές για την κατάρτιση προδιαγραφών δημοσίων συμβάσεων (παραχωρήσεις χερσαίας ζώνης) και των σχετικών ανανεώσεων που προτείνονται από το φορέα διαχείρισης, την παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων των δημοσίων συμβάσεων, προς εξασφάλιση ιδίως της τήρησης του συμφωνημένου επιπέδου εξυπηρέτησης, με προσδιορισμό των επιπέδων απόδοσης, επενδύσεων, δημιουργίας θέσεων απασχόλησης και της συμμόρφωσης με τους χρηματοοικονομικούς στόχους,

στ) τη συνεργασία με την Επιτροπή Ανταγωνισμού για την εξασφάλιση της πιστής εφαρμογής της αντιμονοπωλιακής νομοθεσίας στον κλάδο, την αποτροπή κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης, εναρμονισμένων πρακτικών, εξοντωτικής τιμολόγησης και άλλων πρακτικών που στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό. Οι διατάξεις του παρόντος νόμου δεν θίγουν αρμοδιότητες της Επιτροπής Ανταγωνισμού που της απονέμονται από την κείμενη νομοθεσία.

2. Περαιτέρω, η Ρ.Α.Λ. είναι αρμόδια για:

α) την επεξεργασία και πρόταση στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής των αναγκαίων νομοθετικών διατάξεων για κάθε θέμα αρμοδιότητάς της,

β) τη σύνταξη και υποβολή προς κάθε συναρμόδιο Υπουργείο ή Ανεξάρτητη Αρχή εισηγήσεων για κάθε θέμα αρμοδιότητάς της,

γ) την ανταλλαγή πληροφοριών και συνεργασία με τους αντίστοιχους φορείς των άλλων κρατών - μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσον αφορά τις αρμοδιότητές της,

δ) τη γνωμοδότηση επί της μεθοδολογίας και του καθορισμού των τελών λιμενικών υπηρεσιών και των τελών λιμενικών υποδομών, τη γνωμοδότηση - κατόπιν σχετικού ερωτήματος του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής - στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής επί ειδικών θεμάτων λιμένων - περιλαμβανομένων και μέτρων για την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό του εθνικού λιμενικού συστήματος,

ε) την άσκηση των συμβατικών δικαιωμάτων του Ελληνικού Δημοσίου που απορρέουν από Συμβάσεις Παραχώρησης στο όνομα και για λογαριασμό του.

Ειδικά για τα παρακάτω:

αα) την καταγγελία ή με άλλο τρόπο λύση τέτοιας Σύμβασης Παραχώρησης, στο σύνολό της ή (εφόσον παρέχεται τέτοια δυνατότητα) μερικώς,

ββ) τη διαπίστωση της πλήρωσης διαλυτικής αίρεσης ή/και τη διαπίστωση της ματαίωσης αναβλητικής αίρεσης, καθώς και την επίκληση οποιουδήποτε από τα ανωτέρω, στο μέτρο που επιδρά στην ισχύ Σύμβασης Παραχώρησης, ολικά ή μερικά,

γγ) την άσκηση δικαιωμάτων παρέμβασης στα υπό παραχώρηση περιουσιακά στοιχεία ή/και την άσκηση δικαιωμάτων υποκατάστασης - υπεισέλευσης στη Σύμβαση Παραχώρησης,

δδ) την προσφυγή σε οποιοδήποτε δικαιοδοτικό όργανο επίλυσης των σχετικών συμβατικών διαφορών, όπως ενδεικτικά διαιτητικό ή πολιτειακό δικαστήριο, και την εν γένει άσκηση ενδίκων βοηθημάτων και μέσων, η Ρ.Α.Λ. ασκεί το σχετικό δικαίωμα ή προβαίνει στη σχετική ενέργεια μόνον εφόσον έχει προηγηθεί προηγούμενη σύμφωνη γνώμη του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ή του Υπουργού Οικονομικών. Σε περίπτωση που οι δύο τελευταίοι Υπουργοί αιτηθούν γραπτώς στη Ρ.Α.Λ. την άσκηση δικαιώματος της παρούσας περίπτωσης, η Ρ.Α.Λ. έχει δέσμια αρμοδιότητα να προβεί στην άσκησή του κατά τα προσδιοριζόμενα στο σχετικό έγγραφο.

Η τροποποίηση Σύμβασης Παραχώρησης υπόκειται στους ουσιαστικούς και διαδικαστικούς κανόνες που ρυθμίζουν τη σύναψή της.

3. Η Ρ.Α.Λ. συνεργάζεται με την Επιτροπή Ανταγωνισμού και μπορεί να ζητεί τη γνώμη της σε θέματα ανταγωνισμού ή να παραπέμπει σε αυτήν υποθέσεις, οι οποίες ενδέχεται να εμπίπτουν στις ρυθμίσεις του ν. 3959/ 2011 και στην αρμοδιότητα της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

4. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις και όταν η Ρ.Α.Λ. έχει αποχρώσες ενδείξεις ότι η παράβαση διατάξεων της κείμενης νομοθεσίας ενέχει άμεση, σοβαρή και επικείμενη απειλή για τη δημόσια ασφάλεια, τη δημόσια τάξη ή τη

δημόσια υγεία ή θα προξενήσει σοβαρά οικονομικά ή λειτουργικά προβλήματα στη λειτουργία των θαλάσσιων μεταφορών, μπορεί να λαμβάνει έκτακτα προσωρινά μέτρα προς αντιμετώπιση της κατάστασης, πριν τη λήψη οριστικής απόφασης, η οποία λαμβάνεται μετά από ακρόαση της ενδιαφερόμενης επιχείρησης και τηρώντας την αρχή της αναλογικότητας. Τα προσωρινά αυτά μέτρα δεν πρέπει να κατατείνουν στην πλήρη ικανοποίηση του δικαιώματος.

5. Η απόφαση της Ρ.Α.Λ. περί των προσωρινών μέτρων είναι άμεσα εκτελεστή και μπορεί να επιβάλει ταυτόχρονα και διοικητικό πρόστιμο μέχρι πέντε χιλιάδες (5.000) ευρώ για κάθε ημέρα μη συμμόρφωσης.

6. Η διαδικασία λήψεως προσωρινών μέτρων καθορίζεται με τον Κανονισμό Ακροάσεων. Στον ενδιαφερόμενο παρέχεται δυνατότητα να εκθέσει τις απόψεις του και να προτείνει μέτρα αποκατάστασης. Εάν αυτά κριθούν επαρκή, η Ρ.Α.Λ. ανακαλεί τα προσωρινά μέτρα και επικυρώνει τα προτεινόμενα από την επιχείρηση μέτρα αποκατάστασης.

7. Τα προσωρινά μέτρα της Ρ.Α.Λ. έχουν ισχύ μέγιστης διάρκειας δυο μηνών, η οποία, σε περιπτώσεις μη ολοκλήρωσης των διαδικασιών συμμόρφωσης, μπορεί να παραταθεί για ακόμη δυο μήνες με ειδικά αιτιολογημένη απόφαση.

Άρθρο 114
Διερεύνηση καταγγελιών

1. Κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο έχει το δικαίωμα να καταγγέλλει ενώπιον της Ρ.Α.Λ. παραβάσεις για κάθε θέμα αρμοδιότητάς της. Με απόφαση της Ρ.Α.Λ. καθορίζονται ο τύπος, το περιεχόμενο, τα διαδικαστικά αποτελέσματα, καθώς και ο τρόπος υποβολής και καταχώρισης των καταγγελιών του προηγούμενου εδαφίου. Η Ρ.Α.Λ. αξιολογεί αν τα στοιχεία και οι ισχυρισμοί που τίθενται υπόψη της από τον καταγγέλλοντα συνιστούν ενδείξεις παράβασης. Αν από την αξιολόγηση αυτή δεν προκύπτουν ενδείξεις παράβασης των εν λόγω άρθρων, η καταγγελία λογίζεται ως προφανώς αβάσιμη και τίθεται στο αρχείο. Οι καταγγελίες αξιολογούνται το συντομότερο δυνατό και πάντως μετά την πάροδο πέντε μηνών από την υποβολή τους στη Ρ.Α.Λ.. Οι δημόσιοι υπάλληλοι, οι υπάλληλοι νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου, οι εργαζόμενοι σε δημόσιες επιχειρήσεις ή επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας και οι εντεταλμένοι προσωρινά την άσκηση δημόσιας υπηρεσίας οφείλουν να ανακοινώνουν, χωρίς υπαίτια καθυστέρηση, στη Ρ.Α.Λ., ό,τι περιέρχεται στη γνώση τους με οποιονδήποτε τρόπο και σχετίζεται με θέματα αρμοδιότητάς της.

2. Καταγγελίες περί ζητημάτων που δεν εμπίπτουν στις αρμοδιότητες της Ρ.Α.Λ. με βάση τις διατάξεις του παρόντος νόμου τίθενται στο αρχείο με πράξη του Προέδρου της, ύστερα από εισήγηση της αρμόδιας οργανικής μονάδας, μέσα σε προθεσμία πέντε μηνών από την υποβολή τους. Εάν η καταγγελία εμπίπτει στις αρμοδιότητες άλλης ανεξάρτητης ή διοικητικής ή δικαστικής αρχής η Ρ.Α.Λ. οφείλει να τη διαβιβάσει αρμοδίως μέσα στην παραπάνω προθεσμία.

3. Όταν είναι αναγκαίο για την άσκηση των αρμοδιοτήτων της Ρ.Α.Λ., που ορίζονται στον παρόντα νόμο, ο Πρόεδρος της Ρ.Α.Λ. ή ο εξουσιοδοτημένος από αυτόν Αντιπρόεδρος, μπορεί να ζητά με έγγραφο πληροφορίες από επιχειρήσεις, ενώσεις επιχειρήσεων ή άλλα φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή δημόσιες ή άλλες αρχές. Στο έγγραφο αναφέρονται οι διατάξεις του νόμου, οι οποίες θεμελιώνουν το αίτημα, ο σκοπός της αίτησης, η προθεσμία που τάσσεται για την παροχή των πληροφοριών, η οποία δεν μπορεί να είναι μικρότερη των πέντε εργασίμων ημερών. Εκείνοι, στους οποίους απευθύνεται το έγγραφο υποχρεούνται σε άμεση, πλήρη και ακριβή παροχή των πληροφοριών που ζητούνται. Δεν υπέχουν υποχρέωση παροχής πληροφοριών τα πρόσωπα που δεν εξετάζονται σε ποινικές δίκες. Με τα οριζόμενα στην παρούσα παράγραφο δεν θίγονται οι διατάξεις περί τραπεζικού απορρήτου.

4. Με την επιφύλαξη ειδικών νόμων που καθιερώνουν υποχρέωση εχεμύθειας, όλες οι δημόσιες αρχές και τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου υπέχουν υποχρέωση να παρέχουν πληροφορίες και να συνδράμουν τη Ρ.Α.Λ. και τους εντεταλμένους υπαλλήλους της κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

5. Σε περίπτωση άρνησης, δυστροπίας ή καθυστέρησης παροχής των αιτούμενων κατά περίπτωση πληροφοριών ή σε περίπτωση παροχής πληροφοριών ανακριβών ή ελλιπών από επιχειρήσεις ή ενώσεις επιχειρήσεων, διευθυντές και υπαλλήλους τους, όπως και ιδιώτες ή νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου, η Ρ.Α.Λ. επιβάλλει πρόστιμο δεκαπέντε χιλιάδες (15.000) ευρώ με ανώτατο όριο το 1% του κύκλου εργασιών, και για κάθε παράβαση.

Η απόφαση επιβολής πρέπει να είναι ειδικά αιτιολογημένη και να περιγράφει επαρκώς την πλημμέλεια στη συμπεριφορά του ελεγχόμενου προσώπου.

6. Για την άσκηση των ελεγκτικών τους αρμοδιοτήτων, τα μέλη και οι υπάλληλοι της Ρ.Α.Λ., υπό τη διεύθυνση και την εποπτεία του κατά περίπτωση αρμόδιου Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών, δύνανται:

α) Να ελέγχουν κάθε είδους και κατηγορίας βιβλία, στοιχεία και λοιπά έγγραφα των επιχειρήσεων και ενώσεων επιχειρήσεων, καθώς και την ηλεκτρονική εμπορική αλληλογραφία των επιχειρηματιών, διοικητών, διευθυνόντων συμβούλων, διαχειριστών και γενικά εντεταλμένων τη διοίκηση ή διαχείριση προσώπων, καθώς και του προσωπικού των επιχειρήσεων ή ενώσεων επιχειρήσεων, ανεξαρτήτως της μορφής αποθήκευσής τους, και οπουδήποτε και εάν αυτά φυλάσσονται και να λαμβάνουν αντίγραφα ή αποσπάσματά τους.

β) Να προβαίνουν σε κατασχέσεις βιβλίων, εγγράφων και άλλων στοιχείων, καθώς και ηλεκτρονικών μέσων αποθήκευσης και μεταφοράς δεδομένων, τα οποία αποτελούν επαγγελματικές πληροφορίες.

γ) Να ελέγχουν και να συλλέγουν πληροφορίες και δεδομένα κινητών τερματικών, φορητών συσκευών, καθώς και των εξυπηρετητών τους σε συνεργασία με τις αρμόδιες κατά περίπτωση αρχές, που βρίσκονται μέσα ή έξω από τις κτιριακές εγκαταστάσεις των ελεγχόμενων επιχειρήσεων ή ενώσεων αυτών.

δ) Να ενεργούν έρευνες στα γραφεία και τους λοιπούς χώρους και τα μεταφορικά μέσα των επιχειρήσεων ή ενώσεων επιχειρήσεων.

ε) Να σφραγίζουν οποιονδήποτε επαγγελματικό χώρο, βιβλία ή έγγραφα, κατά την περίοδο που διενεργείται ο έλεγχος και στο μέτρο των αναγκών αυτού.

στ) Να ενεργούν έρευνες στις κατοικίες των επιχειρηματιών, διοικητών, διευθυνόντων συμβούλων, διαχειριστών και γενικά εντεταλμένων τη διοίκηση ή διαχείριση προσώπων, καθώς και του προσωπικού των επιχειρήσεων ή ενώσεων επιχειρήσεων, εφόσον υπάρχουν εύλογες υπόνοιες, ότι φυλάσσονται εκεί βιβλία ή άλλα έγγραφα που συνδέονται με την επιχείρηση και το αντικείμενο του ελέγχου.

ζ) Να ζητούν από κάθε αντιπρόσωπο ή μέλος του προσωπικού της επιχείρησης ή ένωσης επιχειρήσεων, επεξηγήσεις για τα γεγονότα ή τα έγγραφα που σχετίζονται με το αντικείμενο και το σκοπό του ελέγχου και να καταγράφουν τις σχετικές απαντήσεις.

Για τις πράξεις της παρούσας παραγράφου συντάσσονται εκθέσεις σύμφωνα με τα οριζόμενα στα άρθρα 148 έως 153 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας.

Η διαδικασία συλλογής, φύλαξης και επεξεργασίας ηλεκτρονικών αρχείων και αλληλογραφίας, που συλλέγονται για τους σκοπούς του παρόντος νόμου, καθορίζεται με απόφαση της Ρ.Α.Λ..

Κατά την άσκηση των εξουσιών τους, τα μέλη και οι υπάλληλοι της Ρ.Α.Λ. τηρούν τις διατάξεις του άρθρου 9 του Συντάγματος για το άσυλο της κατοικίας και τις εγγυήσεις έρευνας που καθιερώνει ο Κώδικας Ποινικής Δικονομίας.

Σε περίπτωση άρνησης ή παρεμπόδισης με οποιονδήποτε τρόπο των μελών και υπαλλήλων της Ρ.Α.Λ. στην άσκηση των καθηκόντων τους, αυτοί μπορούν να ζητούν τη συνδρομή των εισαγγελικών αρχών και κάθε άλλης αρμόδιας αρχής.

Άρθρο 115
Εκπροσώπηση της Ρ.Α.Λ. - Αρμοδιότητες Προέδρου

1. Η Ρ.Α.Λ. παρίσταται αυτοτελώς ως διάδικος στα δικαστήρια σε κάθε είδους δίκες.

2. Ο Πρόεδρος της Ρ.Α.Λ. την εκπροσωπεί ενώπιον κάθε δικαστικής αρχής και στις σχέσεις της με τις άλλες διοικητικές ή ανεξάρτητες αρχές και τους τρίτους και έχει, δυνάμει της κείμενης νομοθεσίας, των διατάξεων του παρόντος και των αποφάσεων της Ρ.Α.Λ. την ευθύνη της λειτουργίας αυτής, ασκεί δε τις προς τούτο αρμοδιότητες και ιδίως:

(α) προΐσταται όλων των υπηρεσιών της, διευθύνει το έργο τους και ασκεί πειθαρχική εξουσία επί του προσωπικού της,

(β) καθορίζει τα θέματα ημερήσιας διάταξης και προεδρεύει στις συνεδριάσεις της Ρ.Α.Λ.,

(γ) παρακολουθεί την εκτέλεση των αποφάσεων, πορισμάτων και οποιωνδήποτε άλλων πράξεών της,

(δ) λαμβάνει αποφάσεις διαχειριστικού χαρακτήρα για την εύρυθμη λειτουργία της και την εφαρμογή των αποφάσεών της,

(ε) μεριμνά για την κατάρτιση προϋπολογισμού, απολογισμού και ισολογισμού της Ρ.Α.Λ..

3. Ο Πρόεδρος της Ρ.Α.Λ. μπορεί με πράξη του να αναθέτει την εκπροσώπηση της Ρ.Α.Λ. στον Αντιπρόεδρο ή σε άλλα μέλη της, εκτός δε των περιπτώσεων όπου ο νόμος το απαγορεύει ρητά, μπορεί με πράξη του να παρέχει εξουσιοδότηση στον Αντιπρόεδρο ή σε άλλα μέλη της Ρ.Α.Λ. ή στο Γενικό Διευθυντή ή σε Προϊσταμένους των Διευθύνσεων για τη διενέργεια συγκεκριμένης πράξης ή ενέργειας ή κατηγορίας πράξεων ή ενεργειών, καθώς και να υπογράφουν «με εντολή προέδρου» έγγραφα ή άλλες πράξεις της Ρ.Α.Λ., οι οποίες δημοσιεύονται δι’ αναρτήσεως, με επιμέλεια της Γραμματείας της Ρ.Α.Λ. στον πίνακα ανακοινώσεων και δημοσιεύσεων της, καθώς και στην ιστοσελίδα της. Οι πράξεις του προηγούμενου εδαφίου δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

4. Τον Πρόεδρο της Ρ.Α.Λ., εφόσον απουσιάζει ή κωλύεται, αναπληρώνει ο Αντιπρόεδρος.

Άρθρο 116
Συνεδριάσεις - Απαρτία

1. Η Ρ.Α.Λ. συνέρχεται στην έδρα της κατόπιν προσκλήσεως του Προέδρου της τουλάχιστον μία φορά το μήνα. Δύναται να συνεδριάζει και εκτός έδρας ή με τη χρήση ηλεκτρονικών μέσων.

2. Χρέη γραμματέα εκτελεί υπάλληλος της Ρ.Α.Λ που ορίζεται με απόφαση του Προέδρου. Ο γραμματέας παρίσταται κατά τις συνεδριάσεις.

3. Στις συνεδριάσεις της Ρ.Α.Λ. εκτός του Προέδρου, του Αντιπροέδρου και των μελών αυτής μπορούν να προσκαλούνται, αναλόγως και της ημερήσιας διάταξης, ένας εκπρόσωπος της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος, ένας εκπρόσωπος της Ένωσης Περιφερειών Ελλάδος, ένας εκπρόσωπος του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, ένας εκπρόσωπος της Κεντρικής Ένωσης Επιμελητηρίων Ελλάδος και ένας εκπρόσωπος της Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδος, που ορίζονται από τους φορείς αυτούς με τους νόμιμους αναπληρωτές τους. Τα πρόσωπα αυτά συμμετέχουν, εφόσον προσκληθούν, με δικαίωμα λόγου και χωρίς δικαίωμα ψήφου.

Η Ρ.Α.Λ. μπορεί να καλεί στις συνεδριάσεις της, προς παροχή πληροφοριών ή προσαγωγή στοιχείων, υπηρεσιακούς παράγοντες ή και τρίτους, οι οποίοι αποχωρούν σε κάθε περίπτωση πριν την ψηφοφορία. Λεπτομέρειες ορίζονται στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης.

4. Η Ρ.Α.Λ. βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει νομίμως, εφόσον μετέχουν στη συνεδρίαση πέντε (5) τουλάχιστον μέλη, μεταξύ των οποίων ο Πρόεδρος ή, απουσιάζοντος αυτού, ο Αντιπρόεδρος. Η απαρτία πρέπει να υπάρχει σε όλη τη διάρκεια της συνεδρίασης και κατά την ψηφοφορία.

5. Αν απαιτούνται διαδοχικές συνεδριάσεις που διεξάγονται σε διαφορετικό χρόνο, η νομιμότητα της σύνθεσης της Ρ.Α.Λ. δεν επηρεάζεται από την τυχόν εναλλαγή των μελών που συμμετέχουν.

6. Για τη λειτουργία της Ρ.Α.Λ. εφαρμόζονται οι διατάξεις του παρόντος νόμου και του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης (π.δ. 19/2016 «Κανονισμός Λειτουργίας και Οργάνωση Υπηρεσιών της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων», Α΄ 28/2016, όπως ισχύει

τροποποιημένο) και συμπληρωματικά οι διατάξεις του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας (ν. 2690/1999, Α΄ 45).

Άρθρο 117
Πρόσκληση Μελών - Συνεδριάσεις

1. Ο Πρόεδρος της Ρ.Α.Λ. καθορίζει την ημέρα, την ώρα και τον τόπο των συνεδριάσεων, καταρτίζει την ημερήσια διάταξη των θεμάτων που πρόκειται να συζητηθούν και καλεί τα μέλη να συμμετάσχουν.

2. Κάθε μέλος της Ρ.Α.Λ. έχει δικαίωμα να ζητήσει εγγράφως την ένταξη θέματος στην ημερήσια διάταξη. Ο Πρόεδρος υποχρεούται να συμπεριλάβει το προτεινόμενο θέμα σε κάποια από τις επόμενες τρεις συνεχείς συνεδριάσεις από την υποβολή του αιτήματος.

3. Η πρόσκληση των μελών, η οποία περιλαμβάνει την ημερήσια διάταξη, γνωστοποιείται στα μέλη της Ρ.Α.Λ. τουλάχιστον σαράντα οκτώ (48) ώρες πριν από τη συνεδρίαση. Η γνωστοποίηση μπορεί να γίνει με οποιονδήποτε πρόσφορο τρόπο, καθώς επίσης και με τηλεφώνημα, τηλεγράφημα, τηλεομοιοτυπία ή ηλεκτρονικό ταχυδρομείο.

Η προθεσμία αυτή μπορεί, σε περίπτωση κατεπείγοντος, να συντμηθεί με απόφαση του Προέδρου, όμως τότε, η πρόσκληση πρέπει να είναι έγγραφη.

4. Πρόσκληση των μελών της Ρ.Α.Λ. δεν απαιτείται όταν οι συνεδριάσεις γίνονται σε ημερομηνίες τακτές, που ορίζονται με απόφασή της, η οποία και γνωστοποιείται στα μέλη της.

Πρόσκληση δεν απαιτείται, επίσης, όταν μέλος της Ρ.Α.Λ. έχει δηλώσει, πριν από τη συνεδρίαση, κώλυμα συμμετοχής του σε αυτήν ή όταν το κώλυμα τούτο είναι γνωστό στον Πρόεδρο.

5. Αν κατά τη συνεδρίαση απουσιάσει μέλος της Ρ.Α.Λ. το οποίο δεν είχε προσκληθεί, η συνεδρίαση είναι παράνομη. Αν υπήρξαν πλημμέλειες ως προς την κλήτευση μέλους, η Ρ.Α.Λ. συνεδριάζει νομίμως, αν το μέλος αυτό παρίσταται κατά τη συνεδρίαση και δεν αντιλέγει.

Άρθρο 118
Υποχρεωτική Σύγκληση της Ρ.Α.Λ.

1. Ο Πρόεδρος έχει υποχρέωση να συγκαλέσει τη Ρ.Α.Λ. αν το ζητήσει εγγράφως ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ο οποίος προσδιορίζει και τα προς συζήτηση θέματα.

2. Στην περίπτωση της προηγούμενης παραγράφου η σύγκληση της Ρ.Α.Λ. λαμβάνει χώρα εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών από τη λήψη του σχετικού αιτήματος. Αν παρέλθει η ως άνω προθεσμία, ο Αντιπρόεδρος υποχρεούται να συγκαλέσει τη Ρ.Α.Λ. χωρίς καθυστέρηση.

3. Η σύγκληση είναι υποχρεωτική και όταν το ζητήσουν δύο (2) τουλάχιστον μέλη της Ρ.Α.Λ. με αίτησή τους προς τον Πρόεδρο, στην οποία πρέπει να ορίζουν και τα θέματα της ημερησίας διατάξεως. Ο Πρόεδρος μπορεί να εντάξει τα προτεινόμενα θέματα στην ημερήσια διάταξη της επόμενης συνεδρίασης από την υποβολή του αιτήματος, αν αυτή δεν απέχει πάνω από δέκα (10) ημέρες από τη λήψη του αιτήματος. Σε διαφορετική περίπτωση η Ρ.Α.Λ. συγκαλείται νομίμως και με πρόσκληση των αιτούντων μελών.

Άρθρο 119
Διεξαγωγή των συνεδριάσεων

1. Στις συνεδριάσεις της Ρ.Α.Λ. συζητούνται και λαμβάνονται αποφάσεις μόνο για τα θέματα που περιλαμβάνονται στην ημερήσια διάταξη. Κατ’ εξαίρεση, μπορούν να συζητηθούν και θέματα που δεν περιλαμβάνονται στην ημερήσια διάταξη, αν είναι παρόντα όλα τα μέλη και ομόφωνα συμφωνούν για τη συζήτησή τους.

2. Ο Πρόεδρος της Ρ.Α.Λ. κηρύσσει την έναρξη και τη λήξη των συνεδριάσεων, διευθύνει τις εργασίες και φροντίζει για την εφαρμογή του νόμου και την εύρυθμη λειτουργία της.

Άρθρο 120
Πρακτικά συνεδριάσεων

1. Για τις συνεδριάσεις της Ρ.Α.Λ. συντάσσεται πρακτικό, στο οποίο μνημονεύονται, ιδίως, τα ονόματα και η ιδιότητα των παριστάμενων μελών, ο τόπος και ο χρόνος της συνεδρίασης, τα θέματα που συζητήθηκαν με συνοπτική αλλά περιεκτική αναφορά στο περιεχόμενό τους, η μορφή και τα αποτελέσματα της ψηφοφορίας και οι αποφάσεις που λήφθηκαν. Στο ανωτέρω πρακτικό καταχωρίζονται υποχρεωτικώς όλες οι επιμέρους γνώμες που διατυπώθηκαν και τέθηκαν σε ψηφοφορία.

2. Στο πρακτικό καταχωρίζονται οι γνώμες των μελών που μειοψήφησαν και τα ονόματα αυτών.

3. Το πρακτικό συντάσσεται από το μέλος ή υπάλληλο της Ρ.Α.Λ. που επιφορτίζεται με το καθήκον αυτό από τον Πρόεδρο, συνυπογράφεται από το σύνολο των παρόντων μελών και επικυρώνεται από τον Πρόεδρο.

4. Κάθε ενδιαφερόμενος έχει το δικαίωμα, ύστερα από γραπτή αίτησή του, να λαμβάνει γνώση των πρακτικών των συνεδριάσεων και των υποθέσεων που διεκπεραιώθηκαν από τη Ρ.Α.Λ.. Το δικαίωμα του προηγούμενου εδαφίου δεν υφίσταται στις περιπτώσεις που το έγγραφο αφορά την ιδιωτική ή οικογενειακή ζωή τρίτου ή αν παραβλάπτεται απόρρητο το οποίο προβλέπεται από ειδικές διατάξεις. Η Ρ.Α.Λ. μπορεί να αρνηθεί την ικανοποίηση του δικαιώματος τούτου αν η ικανοποίησή του είναι δυνατόν να δυσχεράνει ουσιωδώς την έρευνα συγκεκριμένης υπόθεσης.

Άρθρο 121
Αποφάσεις της Ρ.Α.Λ.

1. Οι αποφάσεις της Ρ.Α.Λ. λαμβάνονται με την απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων μελών και φανερή ψηφοφορία. Σε περίπτωση ισοψηφίας, υπερισχύει η ψήφος του Προέδρου.

2. Οι αποφάσεις της Ρ.Α.Λ. πρέπει να είναι ειδικά αιτιολογημένες και καταχωρίζονται σε ιδιαίτερο βιβλίο. Μέσα σε δεκαπέντε (15) ημέρες από την καταχώρηση αυτή, ανακοινώνονται στην ιστοσελίδα της και κοινοποιούνται στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

3. Η Ρ.Α.Λ. μπορεί να διατάξει την επιχείρηση ή την ένωση επιχειρήσεων που παρέβη τον παρόντα νόμο να δημοσιεύσει την απόφαση που εκδίδεται σε εφημερίδα, η οποία κυκλοφορεί σε πανελλαδική ή τοπική κλίμακα, ανάλογα με την εμβέλεια της αγοράς, στην οποία εκδηλώνεται η παράβαση, τη σοβαρότητα και τα αποτελέ-

σματα της τελευταίας. Αν η απόφαση της Ρ.Α.Λ. ακυρωθεί με αμετάκλητη δικαστική απόφαση, η Ρ.Α.Λ. υποχρεούται να δημοσιεύσει με δικά της έξοδα την απόφαση του Δικαστηρίου στην ίδια εφημερίδα.

Άρθρο 122
Έλεγχος των αποφάσεων της Ρ.Α.Λ.

1. Κατά των αποφάσεων της Ρ.Α.Λ. ασκείται προσφυγή ουσίας ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου. Προσφυγή μπορεί να υποβάλει και ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

2. Η προθεσμία για την άσκηση προσφυγής και η άσκησή της δεν αναστέλλει την εκτέλεση της απόφασης της Ρ.Α.Λ.. Αναστολή δύναται να χορηγηθεί από το αρμόδιο Δικαστήριο κατά τις ισχύουσες διατάξεις.

3. Η προσφυγή κατά αποφάσεως της Ρ.Α.Λ. που αφορά στην επιβολή προστίμου είναι παραδεκτή, εφόσον έχει καταβληθεί το 10% του επιβληθέντος προστίμου.

Άρθρο 123
Οργάνωση και προσωπικό της Ρ.Α.Λ.

1. Στη Ρ.Α.Λ. συνιστάται Γενική Διεύθυνση, της οποίας προΐσταται Γενικός Διευθυντής. Η Γενική Διεύθυνση αποτελείται από μία Διεύθυνση Παρακολούθησης και Ελέγχου Αγοράς, η οποία περιλαμβάνει κατ’ ελάχιστον Τμήματα Νομικής και Οικονομικής Τεκμηρίωσης, και μία Διεύθυνση Διοικητικής και Οικονομικής Υποστήριξης, η οποία με τα αντίστοιχα τμήματα εξασφαλίζει την αυτοτελή διοίκηση του προσωπικού και οικονομική διαχείριση των πόρων της Ρ.Α.Λ..

2. Για τη νομική υποστήριξη της Ρ.Α.Λ. συνιστάται Γραφείο Νομικής Υποστήριξης, υπαγόμενο απευθείας στον Πρόεδρο αυτής.

3. Οι θέσεις του προσωπικού της Ρ.Α.Λ. είναι τριάντα πέντε (35). Οι θέσεις αυτές, στις οποίες δεν περιλαμβάνεται εκείνη του δικηγόρου του Γραφείου Νομικής Υποστήριξης, κατανέμονται ως εξής:

α) Ειδικό Επιστημονικό Προσωπικό με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, όπως αυτό ορίζεται στο π.δ. 50/2001: είκοσι πέντε (25) θέσεις.

β. Διοικητικό Προσωπικό: δέκα (10) θέσεις.

Επιπροσθέτως συνιστάται μια (1) θέση δικηγόρου με έμμισθη εντολή, ο οποίος στελεχώνει το Γραφείο Νομικής Υποστήριξης και προσλαμβάνεται με προκήρυξη, σύμφωνα με το άρθρο 43 του ν. 4194/2013 «Κώδικας Δικηγόρων» (Α΄ 208).

4. Επιτρέπεται η πλήρωση των ανωτέρω θέσεων: α) με διορισμό σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2190/1994, β) με μετάταξη μόνιμων ή με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου υπαλλήλων του Δημοσίου, Ν.Π.Δ.Δ. ή του ευρύτερου δημόσιου τομέα, όπως αυτός ορίζεται από το άρθρο 51 του ν. 1892/1990 (Α΄ 101), γ) με απόσπαση μόνιμων ή με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου υπαλλήλων του Δημοσίου, Ν.Π.Δ.Δ. ή άλλων φορέων του ευρύτερου δημόσιου τομέα, όπως αυτός ορίζεται από το ν. 1892/1990 (Α΄ 101). Η μετάταξη και η απόσπαση διενεργούνται με κοινή απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και του αρμόδιου κατά περίπτωση Υπουργού, χωρίς τη γνώμη υπηρεσιακού συμβουλίου ή άλλου οργάνου, οι δε μετατασσόμενοι και αποσπασμένοι οφείλουν να συγκεντρώνουν τα προσόντα αντίστοιχου διοριζόμενου - προσλαμβανόμενου. Για τη διακοπή της απόσπασης απαιτείται η γνώμη του Προέδρου της Ρ.Α.Λ.. Η απόσπαση υπαλλήλου μπορεί να διακοπεί, ύστερα από εισήγηση της Ρ.Α.Λ., αν οι ανάγκες, για τις οποίες έγινε η απόσπαση του συγκεκριμένου υπαλλήλου, μπορούν να καλυφθούν από το προσωπικό της.

Το ειδικό επιστημονικό προσωπικό προσλαμβάνεται με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2190/1994 (Α΄ 28), όπως ισχύει. Η πλήρωση των θέσεων αυτών μπορεί να γίνει και με μετάταξη ή απόσπαση, κατά τις διατάξεις του παρόντος άρθρου. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζεται ο τρόπος, η διαδικασία και κάθε άλλη λεπτομέρεια για τη δημόσια ανακοίνωση και την υποβολή των υποψηφιοτήτων.

Το προσωπικό το οποίο μετατάσσεται αυτοδικαίως στη Ρ.Α.Λ., σύμφωνα με την παράγραφο 6 του άρθρου 108 του παρόντος καταλαμβάνει οργανικές θέσεις της παρούσας παραγράφου.

Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής είναι δυνατόν να διατίθεται ή αποσπάται στη Ρ.Α.Λ. προσωπικό που υπηρετεί στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, στο Λιμενικό Σώμα και σε νομικά πρόσωπα εποπτευόμενα από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, συμπεριλαμβανομένων των Οργανισμών Λιμένος Α.Ε., σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.

5. Η επιλογή του Γενικού Διευθυντή, καθώς και των Προϊσταμένων Διευθύνσεων και Τμημάτων γίνεται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στις κείμενες διατάξεις του άρθρου 84 του ν. 3528/2007 «Κύρωση του Κώδικα Κατάστασης Δημόσιων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ.» (Α΄ 26), όπως ισχύει.

Η θητεία του Γενικού Διευθυντή και των Προϊσταμένων Διευθύνσεων είναι τριετής και μπορεί να ανανεωθεί μία (1) μόνο φορά.

Η θέση του Γενικού Διευθυντή και των Προϊσταμένων Διευθύνσεων μπορεί να πληρούται και με απόσπαση υπαλλήλων, με τη διαδικασία της προηγούμενης παραγράφου, και διενεργείται με κοινή απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και του αρμόδιου κατά περίπτωση Υπουργού, κατά παρέκκλιση από τις σχετικές διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας. Η απόσπαση πραγματοποιείται για χρόνο ίσο με τη θητεία του Γενικού Διευθυντή και των Προϊσταμένων Διευθύνσεων και χωρίς να απαιτείται γνώμη του Υπηρεσιακού Συμβουλίου της υπηρεσίας από την οποία προέρχεται ο αποσπασμένος. Ο Γενικός Διευθυντής και οι Προϊστάμενοι Διευθύνσεων της Ρ.Α.Λ. λαμβάνουν τις κάθε είδους αποδοχές, επιδόματα, προσαυξήσεις και λοιπές παροχές που προβλέπονται για τους Γενικούς Διευθυντές και Προϊσταμένους Διευθύνσεων των κεντρικών υπηρεσιών Υπουργείων.

6.α. Για την οργάνωση και διάρθρωση των υπηρεσιών της Ρ.Α.Λ., τις αρμοδιότητες των οργανικών της μονάδων, τις αρμοδιότητες του Γενικού Διευθυντή και των

προϊσταμένων των διευθύνσεων και τμημάτων, τις ειδικότητες των θέσεων του προσωπικού και την κατανομή του στις οργανικές μονάδες της Ρ.Α.Λ., την αξιολόγησή του προσωπικού, καθώς και για τη συγκρότηση και λειτουργία υπηρεσιακού και πειθαρχικού συμβουλίου, εφαρμογή έχουν οι διατάξεις των άρθρων 6, 7 και 9 έως 15 των Κεφαλαίων ΙΙΙ και ΙV του π.δ. 19/2016 «Κανονισμός Λειτουργίας και Οργάνωση Υπηρεσιών της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων» (Α΄ 28).

β. Οι μετακινήσεις του προσωπικού της Ρ.Α.Λ. στο εσωτερικό και εξωτερικό για υπηρεσιακούς λόγους εγκρίνονται από τον Πρόεδρο της Ρ.Α.Λ. ή τον Γενικό Διευθυντή μετά από σχετική εξουσιοδότηση. Στην έγκριση καθορίζονται ο προορισμός της μετάβασης, ο σκοπός και η διάρκεια αυτής και ο προϋπολογισμός του κόστους της. Για τις δαπάνες μετακίνησης, την ημερήσια αποζημίωση και για κάθε συναφές με τις μετακινήσεις ζήτημα εφαρμογή έχουν οι διατάξεις της ισχύουσας νομοθεσίας.

γ. Προσωπικό, το οποίο κατείχε οργανική θέση υπαλλήλου δημόσιου τομέα και έχει τοποθετηθεί σε οργανικές θέσεις της Ρ.Α.Λ. με μετάταξη, επανέρχεται αυτοδικαίως στις θέσεις που κατείχε πριν τη μετάταξη σε περίπτωση καταργήσεως της Ρ.Α.Λ..

δ. Το στοιχείο γ΄ της παρ. 1 του άρθρου 11 του π.δ. 19/2016 «Κανονισμός Λειτουργίας και Οργάνωση Υπηρεσιών της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων» Α΄ 28/2016) αντικαθίσταται ως εξής:

«(γ) η παροχή εμπεριστατωμένων εισηγήσεων προς τον Πρόεδρο και τα μέλη της Ρ.Α.Λ. μετά από ανάλυση δεδομένων και αξιολόγηση κινδύνων, καθώς και η διαμόρφωση εναλλακτικών επιλογών βάσει της ανάλυσης του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος λειτουργίας της Αρχής».

Άρθρο 124
Πόροι

1. Για την άσκηση των αρμοδιοτήτων της η Ρ.Α.Λ. εισπράττει τέλος, το οποίο επιβάλλεται και εισπράττεται ετησίως με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής επί των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων. Το ύψος του τέλους δεν μπορεί να είναι ανώτερο από 0,3% των ετήσιων μικτών εσόδων των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε., καθώς και των καθολικών ή ειδικών διαδόχων τους και από το 0,2% των λοιπών φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων, όπως ορίζονται στην κοινή υπουργική απόφαση 8111/41/2009 (Β΄ 412), συμπεριλαμβανομένων των Δημοτικών και Κρατικών Λιμενικών Ταμείων, καθώς και των ιδιωτικών φορέων εκμετάλλευσης λιμένων. Με απόφαση των ανωτέρω Υπουργών ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη διαδικασία είσπραξης και απόδοσης του τέλους αυτού.

Μέχρι την έκδοση της προβλεπόμενης στο προηγούμενο εδάφιο κοινής υπουργικής απόφασης, για τα θέματα που αφορούν τη διαδικασία είσπραξης και απόδοσης του ως άνω τέλους εφαρμόζονται οι διατάξεις της υπ’ αριθμ. 340/2014 (Β΄ 924) κοινής υπουργικής απόφασης «Καθορισμός τέλους για τη χρηματοδότηση της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (Ρ.Α.Λ.)», η οποία εξεδόθη κατ’ εξουσιοδότηση της παρ. 11 του άρθρου 43 του ν. 4150/2013, όπως ισχύει.

2. Στον τακτικό προϋπολογισμό του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής είναι δυνατόν να εγγράφεται δαπάνη υπέρ της Ρ.Α.Λ. σε ποσοστό που δεν μπορεί να υπερβαίνει το δέκα τοις εκατό (10%) του ετήσιου προϋπολογισμού της για τις ασκούμενες υπέρ του Υπουργείου αυτού αρμοδιότητές της, με τη σύμφωνη γνώμη της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών.

3. Πόροι της Ρ.Α.Λ. αποτελούν και οι πάσης φύσεως επιδοτήσεις, επιχορηγήσεις, χρηματοδοτήσεις ερευνητικών προγραμμάτων και κάθε άλλο έσοδο που προέρχεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση ή από διεθνείς οργανισμούς.

4. Οι πόροι της Ρ.Α.Λ. εισπράττονται για λογαριασμό της και κατατίθενται σε τραπεζικό λογαριασμό, τη διαχείριση του οποίου έχει η Ρ.Α.Λ..

5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης, Οικονομικών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζονται τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία όλων των νησιωτικών περιοχών, που δύνανται για λόγους προστασίας της νησιωτικότητας να εξαιρούνται από την καταβολή του τέλους της παραγράφου 1 του παρόντος.

Άρθρο 125
Προϋπολογισμός - Οικονομική διαχείριση

1. Η Ρ.Α.Λ. έχει υποχρέωση να συντάσσει προϋπολογισμό για το επόμενο οικονομικό έτος (1.1 - 31.12), τον οποίο κοινοποιεί στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και στον Υπουργό Οικονομικών.

2. Ο προϋπολογισμός της Ρ.Α.Λ. εγκρίνεται από τους Υπουργούς Οικονομικών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Τον προϋπολογισμό εισηγείται στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ο Πρόεδρος της Ρ.Α.Λ., ο οποίος είναι και ο διατάκτης των δαπανών αυτής.

3. Τα έσοδα της Ρ.Α.Λ. εισπράττονται στο όνομα και για λογαριασμό της και κατατίθενται σε ειδικό τραπεζικό λογαριασμό, τη διαχείριση του οποίου έχει η Ρ.Α.Λ., σύμφωνα με τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισής της (π.δ. 19/2016, Α΄ 28). Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κατόπιν εισήγησης της Ρ.Α.Λ., καθορίζονται τα όργανα, ο τρόπος και η διαδικασία είσπραξης των πιο πάνω χρηματικών ποσών. Οι δαπάνες που περιλαμβάνονται στον προϋπολογισμό της Ρ.Α.Λ. διαμορφώνονται ετησίως με απόφαση αυτής για να καλύψουν το πρόγραμμα δραστηριοτήτων του επόμενου έτους. Η Ρ.Α.Λ. έχει υποχρέωση να τηρεί λογαριασμούς και αρχεία, στα οποία συμπεριλαμβάνονται τα αποτελέσματα χρήσης και ο ισολογισμός, σύμφωνα με τις διατάξεις του δημοσίου λογιστικού και όπως ειδικότερα ορίζεται στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης. Ο έλεγχος των οικονομικών στοιχείων και των ετήσιων λογαριασμών και οικονομικών καταστάσεων γίνεται από δύο ορκωτούς λογιστές. Τα στοιχεία αυτά και οι οικονομικές καταστάσεις δημοσιεύονται στο διαδικτυακό τόπο της Ρ.Α.Λ. και στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και υποβάλλονται στον Πρόεδρο της Βουλής μαζί με την ετήσια έκθεση του επόμενου έτους.

4. Η Ρ.Α.Λ. μπορεί να προβαίνει στην ανάθεση έργων, προμηθειών, καθώς και στην αγορά ή μίσθωση ακινήτων για τις ανάγκες της, σύμφωνα με τις διατάξεις περί σύναψης δημοσίων συμβάσεων και με τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισής της. Το τίμημα της αγοράς ή της μίσθωσης ακινήτων καταβάλλεται από τους πόρους της Ρ.Α.Λ..

5. Η Ρ.Α.Λ. υπόκειται στον έλεγχο του Ελεγκτικού Συνεδρίου κατά τις γενικές διατάξεις.

6. Με αιτιολογημένη απόφαση της Ρ.Α.Λ. είναι δυνατή η κατά τη διάρκεια του οικονομικού έτους εγγραφή ή αύξηση πιστώσεων στον προϋπολογισμό της με μείωση άλλων πιστώσεων με τη διαδικασία της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 126
Διαχείριση υλικού και περιουσίας

1. Το υλικό της Ρ.Α.Λ. διακρίνεται σε πάγιο και αναλώσιμο.

2. Το πάγιο υλικό υπόκειται σε φθορά και απόσβεση. Το αναλώσιμο υλικό υπόκειται σε διαδικασίες αποθήκης.

3. Ο Προϊστάμενος του Τμήματος Οικονομικής Διαχείρισης, ο οποίος εκτελεί χρέη Διαχειριστή Υλικού ενημερώνεται για την κίνηση και παρακολουθεί όλο το πάγιο και αναλώσιμο υλικό, συντονίζει και παρακολουθεί την ασφαλή φύλαξη και καλή κατάσταση του υλικού που υπάρχει στις αποθήκες και ειδοποιεί έγκαιρα τους αρμόδιους για την εξάντληση των αποθεμάτων.

4. Με απόφαση της Ρ.Α.Λ. είναι δυνατή η κατάρτιση Κανονισμού Διαχείρισης του υλικού και των περιουσιακών στοιχείων αυτής.

Άρθρο 127
Ίδρυση Δημόσιας Αρχής Λιμένων

1. Ιδρύεται Δημόσια Αρχή Λιμένων (Δ.Α.Λ.), ως αποκεντρωμένη, αυτοτελής και ανεξάρτητη υπηρεσιακή μονάδα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια. Η Δ.Α.Λ. έχει δικό της πρωτόκολλο, αρχείο και σφραγίδα στην οποία αναγράφεται η επωνυμία «Δημόσια Αρχή Λιμένα - Αποκεντρωμένη Υπηρεσία Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής - Ports Public Authority», εποπτεύεται από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

2. Όργανα Διοίκησης της Δ.Α.Λ. είναι:

α) Το Συμβούλιο Διοίκησης (Σ.Δ.).

β) Ο Διοικητής.

3. Το Σ.Δ. συγκροτείται από:

α) Τον Διοικητή της Δ.Α.Λ. ως Πρόεδρο.

β) Έναν (1) εκπρόσωπο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ο οποίος ορίζεται από τον οικείο Υπουργό, με το νόμιμο αναπληρωτή του.

γ) Τον Διευθυντή της Διεύθυνσης Λιμενικής Πολιτικής της ΓΓΛΛΠΝΕ, με το νόμιμο αναπληρωτή του.

δ) Έναν (1) εκπρόσωπο των εργαζομένων στα λιμάνια, ο οποίος υποδεικνύεται από την αντιπροσωπευτικότερη δευτεροβάθμια οργάνωση των εργαζομένων στα λιμάνια, με το νόμιμο αναπληρωτή του.

ε) Έναν (1) εκπρόσωπο των εργαζομένων στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ο οποίος υποδεικνύεται από την αντιπροσωπευτικότερη δευτεροβάθμια συνδικαλιστική οργάνωση, με το νόμιμο αναπληρωτή του.

Κατόπιν πρόσκλησης που τούς απευθύνεται ανάλογα και με την ημερήσια διάταξη, δύνανται να συμμετάσχουν στις συνεδριάσεις της Δ.Α.Λ. χωρίς δικαίωμα ψήφου:

α) Ένας (1) εκπρόσωπος της Ένωσης Περιφερειών Ελλάδος ο οποίος ορίζεται από το Διοικητικό της Συμβούλιο, με το νόμιμο αναπληρωτή του.

β) Ένας (1) εκπρόσωπος της Κεντρικής Ένωσης Δήμων Ελλάδος, ο οποίος ορίζεται από το Διοικητικό της Συμβούλιο, με το νόμιμο αναπληρωτή του.

γ) Ένας (1) εκπρόσωπος της Κεντρικής Ένωσης Επιμελητηρίων Ελλάδος, ο οποίος ορίζεται από τη Διοικητική της Επιτροπή, με το νόμιμο αναπληρωτή του.

δ) Δύο (2) εκπρόσωποι του κάθε Περιφερειακού Γραφείου Δ.Α.Λ, οι οποίοι ορίζονται από τον επικεφαλής του κάθε Περιφερειακού Γραφείου.

ε) Ένας (1) εκπρόσωπος του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας.

Ο Πρόεδρος του Σ.Δ. μπορεί, κατά την κρίση του, να καλεί στις συνεδριάσεις εκπροσώπους των συνδικαλιστικών οργανώσεων εργαζομένων, καθώς και κάθε υπηρεσιακό παράγοντα ή εκπρόσωπο οποιουδήποτε επιστημονικού ή τοπικού φορέα.

Η λειτουργία του Σ.Δ. διέπεται από τις διατάξεις των άρθρων 13, 14 και 15 του ν. 2690/1999, που αφορούν τη λειτουργία των Συλλογικών Οργάνων της Διοίκησης.

4. Το Σ.Δ. αποτελεί το ανώτατο διοικητικό όργανο της Δ.Α.Λ. και κατά κύριο λόγο διαμορφώνει τη στρατηγική και την πολιτική της και ασκεί τις αρμοδιότητες που προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία, τον Κανονισμό Λειτουργίας της Δ.Α.Λ, καθώς και τις ακόλουθες:

α) Αποφασίζει για τη λήψη μέτρων που εξασφαλίζουν την εύρυθμη λειτουργία της Δ.Α.Λ., την ορθολογική και αποδοτική διαχείριση των διαθέσιμων οικονομικών πόρων, ώστε να ανταποκρίνεται στην αποστολή της.

β) Εγκρίνει το ετήσιο Σχέδιο Δράσης της Δ.Α.Λ. για την αποτελεσματικότερη άσκηση των αρμοδιοτήτων της.

γ) Διατυπώνει προς τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής σύμφωνη γνώμη για την κατάρτιση, αναμόρφωση, συμπλήρωση, τροποποίηση του Κανονισμού Λειτουργίας της Δ.Α.Λ..

δ) Ασκεί κάθε άλλη αρμοδιότητα που είναι αναγκαία για την αποτελεσματική και αποδοτική λειτουργία της Δ.Α.Λ. και δεν έχει ανατεθεί στον Διοικητή αυτής.

5. Στη Δ.Α.Λ. συνιστάται μία (1) οργανική θέση Διοικητή, με βαθμό 1 της κατηγορίας ΕΘ, ο οποίος είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης και ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Τα προσόντα που πρέπει να διαθέτουν οι υποψήφιοι είναι: πτυχίο Α.Ε.Ι. ή Τ.Ε.Ι, ιδιαίτερη ικανότητα στην άσκηση διευθυντικών καθηκόντων σε υπηρεσίες ή οργανισμούς του Δημοσίου ή επιχειρήσεις του δημόσιου ή ιδιωτικού τομέα της ημεδαπής ή αλλοδαπής, συνεκτιμωμένων και των μεταπτυχιακών σπουδών και επιστημονικής εξειδίκευσης σε θέματα στρατηγικού σχεδιασμού και προγραμματισμού, οργάνωσης, διοίκησης και λειτουργίας λιμένων ή οικονομικής και πολιτικής λι-

μένων ή λιμενικής βιομηχανίας, καθώς και της ανάλογης εμπειρίας.

6. Ο Διοικητής έχει τη γενική και ειδική ευθύνη διοίκησης και λειτουργίας της Δ.Α.Λ. και προβαίνει σε κάθε αναγκαία ενέργεια για την εξασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της. Ο Διοικητής προΐσταται όλων των υπηρεσιών της Δ.Α.Λ., εκπροσωπεί τη Δ.Α.Λ., σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας της και τις αποφάσεις του Σ.Δ., διοικεί τη Δ.Α.Λ. και διαχειρίζεται σε καθημερινή βάση τα θέματα λειτουργίας της, περιλαμβανομένης και της υλοποίησης των σχετικών αποφάσεων του Σ.Δ..

Ειδικότερα, ο Διοικητής έχει, ιδίως, τις ακόλουθες αρμοδιότητες:

α) Προεδρεύει στο Συμβούλιο Διοίκησης.

β) Λαμβάνει όλες τις αναγκαίες αποφάσεις για την εκπλήρωση των σκοπών και στόχων της Δ.Α.Λ. μέσα στα πλαίσια της γενικής πολιτικής και του προγραμματισμού.

γ) Συντάσσει και υποβάλλει για έγκριση στο Σ.Δ. του Δ.Α.Λ. το ετήσιο σχέδιο δράσης.

δ) Έχει την ευθύνη της οργάνωσης, συντονισμού και ελέγχου των υπηρεσιών της Δ.Α.Λ..

ε) Εξασφαλίζει την ορθολογική διαχείριση των πόρων της Δ.Α.Λ..

στ) Αποφασίζει για τη σύσταση και συγκρότηση πάσης φύσεως επιτροπών εργασίας ή ομάδων εκτέλεσης συγκεκριμένου έργου.

ζ) Υποβάλει στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ετήσια έκθεση πεπραγμένων.

η) Εισηγείται στο Σ.Δ. σχετικά με την κατάρτιση, αναμόρφωση, συμπλήρωση, τροποποίηση του Κανονισμού Λειτουργίας της Δ.Α.Λ..

7. Ο Διοικητής επιλέγεται κατόπιν ανοικτής πρόσκλησης, η οποία εκδίδεται από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και λαμβάνει την προσήκουσα δημοσιότητα με δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, σε δύο ημερήσιες εφημερίδες πανελλήνιας κυκλοφορίας και στην ιστοσελίδα του Υπουργείου. Κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την υλοποίηση του προηγούμενου εδαφίου ρυθμίζεται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Οι πάσης φύσεως μηνιαίες αποδοχές του Διοικητή ορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής υπό την επιφύλαξη των κείμενων διατάξεων.

8. Η θητεία των Οργάνων Διοίκησης της Δ.Α.Λ. είναι διετής. Μετά την πάροδο της πρώτης διετίας από τη θέση σε ισχύ του παρόντος, η θέση Διοικητή Δ.Α.Λ. πληρούται σύμφωνα με το ν. 4369/2016 (Α΄ 33) από το Εθνικό Μητρώο Επιτελικών Στελεχών Δημόσιας Διοίκησης. Τα Όργανα Διοίκησης της Δ.Α.Λ. απολαμβάνουν προσωπικής και λειτουργικής ανεξαρτησίας και κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων τους δεσμεύονται μόνο από το νόμο και τη συνείδησή τους. Με το προεδρικό διάταγμα της παραγράφου 6 του άρθρου 130 ρυθμίζονται τα ειδικότερα ζητήματα σχετικά με τις αρμοδιότητες του Διοικητή της Δ.Α.Λ., την προσωπική κατάσταση των μελών του Σ.Δ., τις περιπτώσεις έκπτωσης από τη θέση ή την αναστολή της ιδιότητάς τους, τα ασυμβίβαστα και τους περιορισμούς για την άσκηση των επαγγελματικών τους δραστηριοτήτων που συνεπάγεται η ιδιότητα του μέλους της Δ.Α.Λ., καθώς και κάθε άλλο συναφές ζήτημα.

Άρθρο 128
Σκοπός και αρμοδιότητες Δ.Α.Λ.

1. Σκοπός της Δ.Α.Λ. είναι να συμβάλει, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων που της απονέμονται, στην επίτευξη των προγραμματικών στόχων του ελληνικού λιμενικού συστήματος, στους οποίους και περιλαμβάνονται:

(α) Η συμβολή στην τοπική, περιφερειακή και εγχώρια οικονομική, κοινωνική και κοινοτική ευημερία, σε αντιστοιχία με την κομβική και μακρο-οικονομική σημασία των Λιμένων.

(β) Η διευκόλυνση της οικονομικής ανάπτυξης και ευημερίας των περιοχών, κοινοτήτων και των κλάδων της οικονομίας, που εξυπηρετούνται από τους Λιμένες ή μέσω αυτού.

(γ) Η προστασία του περιβάλλοντος εντός των Λιμένων σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.

(δ) Η αδιάλειπτη διαθεσιμότητα και παροχή αξιόπιστων και ποιοτικών υπηρεσιών από τους φορείς διαχείρισης λιμένων σε πλοία, επιβάτες και φορτία, σύμφωνα με την αρχή της απαγόρευσης διάκρισης, με την επιφύλαξη του κατ’ εξαίρεση επιτρεπτού τέτοιας διάκρισης, στο μέτρο που προβλέπεται ειδικά από τη Σύμβαση Παραχώρησης και σύμφωνα με την εφαρμοστέα κείμενη νομοθεσία.

(ε) Η αναβάθμιση του επιπέδου των παρεχόμενων στους χρήστες και το κοινό υπηρεσιών εντός των Λιμένων, σε συνεργασία με τη Ρ.Α.Λ. και τη ΓΓΛΛΠΝΕ.

(στ) Η συνεργασία όλων των αρμοδίων φορέων της Ελληνικής Δημοκρατίας για την κατοχύρωση και τον έλεγχο των εργασιακών δικαιωμάτων και των συνδικαλιστικών ελευθεριών στη λιμενική ζώνη με την παρακολούθηση της εφαρμογής των ισχυουσών Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας και των κατά περίπτωση εφαρμοστέων νομοθετημάτων εθνικής, διεθνούς και ενωσιακής προέλευσης.

Σε κάθε περίπτωση διαπίστωσης από τη Δ.Α.Λ. οποιασδήποτε παραβίασης των ανωτέρω αναφερόμενων νομοθετημάτων ενημερώνονται αμελλητί οι αρμόδιες ενωσιακές και εθνικές αρχές.

(ζ) Η εν γένει εφαρμογή εντός λιμενικής ζώνης της κείμενης νομοθεσίας σε συνεργασία με τη Ρ.Α.Λ. και τη ΓΓΛΛΠΝΕ.

Οι αρμοδιότητες που απονέμονται με τις διατάξεις του παρόντος στη Δ.Α.Λ. δε θίγουν τις αρμοδιότητες της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, σύμφωνα με την εκάστοτε κείμενη νομοθεσία.

2. Η Δ.Α.Λ. ασκεί κάθε αρμοδιότητα, εξουσία ή ευχέρεια φορέα διοίκησης λιμένα που περιέρχεται ειδικά στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με διάταξη νόμου που κυρώνει Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του φορέα αυτού, εφόσον αυτή δεν απονέμεται με άλλη διάταξη νόμου ή απόφαση του Υπουργού αυτού σε άλλον φορέα.

3. Περαιτέρω, η Δ.Α.Λ.:

α) Αναλαμβάνει ενημερωτικές δράσεις για την προώθηση των συνεργατικών σχέσεων και δικτύων.

β) Αναλαμβάνει ενημερωτικές πρωτοβουλίες σχετικά με την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών, την εισαγωγή νέων τεχνολογιών, πληροφοριακών συστημάτων και εφαρμογών.

γ) Εισηγείται στο Ελληνικό Δημόσιο για την εκπόνηση και ανάθεση μελετών και ερευνών, σχετικών με το αντικείμενό της.

δ) Εισηγείται για την ανάληψη και υλοποίηση προγραμμάτων από το Ελληνικό Δημόσιο ή από την Ευρωπαϊκή Ένωση ή από διεθνείς οργανισμούς που εδρεύουν στην Ελλάδα και στο εξωτερικό, σχετικών με το αντικείμενό της.

ε) Πραγματοποιεί έρευνες αγοράς, υλοποιεί ευρωπαϊκά διασυνοριακά προγράμματα και προγράμματα επανεκπαίδευσης / επιμόρφωσης εργαζομένων, αναλαμβάνει ρόλους συμβούλου συμμετέχει σε διεθνείς εκθέσεις, αναλαμβάνει πρωτοβουλίες για την προώθηση της έρευνας και καινοτομίας.

στ) Παρέχει εκπαιδευτικά προγράμματα λιμενικών υπηρεσιών και εργασιών για την συνεχή επιμόρφωση και δια βίου μάθηση των εργαζομένων στη λιμενική ζώνη.

ζ) Γνωστοποιεί αμελλητί στην Ρ.Α.Λ. κάθε στοιχείο, το οποίο σχετίζεται με την άσκηση συμβατικών δικαιωμάτων του Ελληνικού Δημοσίου από Σύμβαση Παραχώρησης σε λιμενική ζώνη.

η) Συνεργάζεται με κάθε αρμόδια Αρχή του Ελληνικού Δημοσίου για την εκπλήρωση των σκοπών και την άσκηση των αρμοδιοτήτων της.

θ) Εποπτεύει τη διαχείριση των ιστορικών τεκμηρίων και των Αρχείων των Λιμένων.

4. Κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων του παρόντος άρθρου, η Δ.Α.Λ. δικαιούται να συλλέγει κάθε αναγκαίο στοιχείο για την άσκηση των αρμοδιοτήτων της σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης και την κείμενη νομοθεσία.

5. Κατά των πράξεων που εκδίδει η Δ.Α.Λ. σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου και η Δ.Α.Λ. - Π σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 131 του παρόντος επιτρέπεται η άσκηση ενδικοφανούς προσφυγής ενώπιον του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Η ενδικοφανής προσφυγή του προηγούμενου εδαφίου ασκείται με κατάθεση στη Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μέσα σε ανατρεπτική προθεσμία δεκαπέντε (15) ημερών, από τη δημοσίευση της πράξης. Ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής υποχρεούται να εκδώσει την απόφαση του μέσα σε δέκα (10) ημέρες από την κατάθεση της προσφυγής. Αν παρέλθει άπρακτη η προθεσμία του προηγούμενου εδαφίου, η προσφυγή θεωρείται ότι έχει απορριφθεί σιωπηρά.

Άρθρο 129
Πόροι Δ.Α.Λ.

1. Πόροι της Δ.Α.Λ. είναι:

α) Επιχορήγηση από τον τακτικό προϋπολογισμό του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ύστερα από σύμφωνη γνώμη της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

β) Οποιοδήποτε ποσό ή έσοδο ορίζεται από το νόμο ως εισπραττόμενο από την Δ.Α.Λ. ή οποιοδήποτε άλλο ποσό εισπράττει η Δ.Α.Λ. δυνάμει οιασδήποτε συμβάσεως ή άλλων έννομων σχέσεων.

γ) Εσοδα από τη διαχείριση, εκμετάλλευση και αξιοποίηση της κινητής και ακίνητης περιουσίας της.

2. Ως έκτακτοι πόροι:

α) Χρηματοδοτήσεις από προγράμματα και πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και κάθε άλλος πόρος που προέρχεται από διεθνείς οργανισμούς και ταμεία περιβαλλοντικής ενίσχυσης.

β) Χορηγίες και δωρεές από φυσικά ή νομικά πρόσωπα δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου.

γ) Χρηματοδοτήσεις από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων με τη σύμφωνη γνώμη της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

δ) Έσοδα από ναυάγια, όπως αυτά ορίζονται στο ν. 2881/2001.

3. Στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής συνιστάται και λειτουργεί ειδικός «Λογαριασμός Δ.Α.Λ.», στον οποίο κατατίθενται ή αποδίδονται κατά περίπτωση οι πόροι της προηγούμενης παραγράφου του παρόντος άρθρου.

4. Τα έσοδα του Λογαριασμού Δ.Α.Λ. διατίθενται αποκλειστικά για τη χρηματοδότηση του σκοπού και των αρμοδιοτήτων της Δ.Α.Λ., σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, η οποία εκδίδεται κατόπιν σύμφωνης γνώμης Σ.Δ. Δ.Α.Λ., ρυθμίζονται ειδικότερα θέματα είσπραξης, διαχείρισης και απόδοσης των εσόδων του Λογαριασμού Δ.Α.Λ..

6. Στις δαπάνες του Λογαριασμού Δ.Α.Λ. ασκείται έλεγχος από το Ελεγκτικό Συνέδριο, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

Άρθρο 130
Διάρθρωση Δ.Α.Λ.

1. Στη Δ.Α.Λ. συνιστάται μία Διεύθυνση Παρακολούθησης και Ελέγχου, η οποία εξασφαλίζει την αποτελεσματική άσκηση των αρμοδιοτήτων της Δ.Α.Λ. και μια Διεύθυνση Οργάνωσης, η οποία εξασφαλίζει την προετοιμασία και εύρυθμη λειτουργία του Σ.Δ..

2. Η νομική υποστήριξη της Δ.Α.Λ. παρέχεται από το Γραφείο Νομικού Συμβούλου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

3. Το προσωπικό της Δ.Α.Λ. διέπεται από το ν. 3528/2007 «Κύρωση του Κώδικα Κατάστασης Δημόσιων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ.» (Α΄ 26). Οι θέσεις του προσωπικού της Δ.Α.Λ. είναι τριάντα (30). Οι θέσεις αυτές κατανέμονται ως εξής:

(α) είκοσι πέντε (25) θέσεις μόνιμου και με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου προσωπικού και

(β) πέντε (5) θέσεις ειδικού επιστημονικού προσωπικού.

4. Επιτρέπεται η πλήρωση των ανωτέρω θέσεων: α) με διορισμό σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2190/1994, β) με μετάταξη μόνιμων ή με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου υπαλλήλων του Δημοσίου, Ν.Π.Δ.Δ. ή του ευρύτερου δημόσιου τομέα, όπως αυτός ορίζεται από το άρθρο 51 του ν. 1892/1990 (Α΄ 101), γ) με απόσπαση μόνιμων ή με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου υπαλλήλων του Δημοσίου, Ν.Π.Δ.Δ. ή άλλων φορέων του ευρύτερου δημόσιου τομέα, όπως αυτός ορίζεται από το ν. 1892/1990 (Α΄ 101). Η μετάταξη και η απόσπαση διενεργούνται με κοινή απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και του αρμόδιου κατά περίπτωση Υπουργού, χωρίς τη γνώμη υπηρεσιακού συμβουλίου ή άλλου οργάνου, οι δε μετατασσόμενοι και αποσπασμένοι οφείλουν να συγκεντρώνουν τα προσόντα αντίστοιχου διοριζόμενου - προσλαμβανόμενου. Η απόσπαση υπαλλήλου μπορεί να διακοπεί, ύστερα από εισήγηση της Δ.Α.Λ., αν οι ανάγκες, για τις οποίες έγινε η απόσπαση του συγκεκριμένου υπαλλήλου, μπορούν να καλυφθούν από το πολιτικό προσωπικό της.

Το ειδικό επιστημονικό προσωπικό προσλαμβάνεται με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2190/1994 (Α΄ 28), όπως ισχύει. Η πλήρωση των θέσεων αυτών μπορεί να γίνει και με μετάταξη ή απόσπαση, κατά τις διατάξεις του παρόντος άρθρου. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζεται ο τρόπος, η διαδικασία και κάθε άλλη λεπτομέρεια για τη δημόσια ανακοίνωση και την υποβολή των υποψηφιοτήτων.

Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής είναι δυνατόν να τοποθετείται ύστερα από αίτησή του προσωπικό που υπηρετεί στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

5. Η επιλογή των Προϊσταμένων Διευθύνσεων και Τμημάτων γίνεται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στις κείμενες διατάξεις του άρθρου 84 του ν. 3528/2007 «Κύρωση του Κώδικα Κατάστασης Δημόσιων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ.» (Α΄ 26), όπως ισχύει.

Από την έναρξη λειτουργίας της Δ.Α.Λ. και μέχρι να ολοκληρωθεί η διαδικασία κρίσεων για κατάληψη θέσεων ευθύνης, σύμφωνα με το ν. 3528/2007 (Α΄ 26) χρέη Προϊσταμένων Διευθύνσεων και Τμημάτων μπορούν να ασκούν και αποσπασμένοι υπάλληλοι, οι οποίοι αποσπώνται με τη διαδικασία της προηγούμενης παραγράφου.

6. Η οργάνωση και η διάρθρωση των οργανικών μονάδων της Δ.Α.Λ. σε διευθύνσεις, τμήματα και γραφεία, οι αρμοδιότητες αυτών, οι αρμοδιότητες των διευθυντών και των προϊσταμένων των τμημάτων και γραφείων, τα προσόντα του προσωπικού, η κατανομή αυτού σε κλάδους και ειδικότητες και κάθε άλλο σχετικό θέμα καθορίζονται με προεδρικό διάταγμα το οποίο εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Οικονομικών και Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης.

7. Οι υπάλληλοι, μόνιμοι και με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, που υπηρετούν στον ΟΛΠ ΑΕ και στον ΟΛΘ ΑΕ μπορούν με αίτησή τους, η οποία υποβάλλεται το αργότερο εντός ενός (1) έτους από τη θέση σε ισχύ του παρόντος νόμου να μεταφέρονται ή μετατάσσονται στη Δ.Α.Λ. με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Για την αξιολόγηση των αιτήσεων του προηγούμενου εδαφίου συγκροτείται, μετά την πάροδο της ανωτέρω προθεσμίας, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Τριμελές Συμβούλιο από Αντιπρόεδρο ή Πρόεδρο Τμήματος του ΑΣΕΠ, ο οποίος προεδρεύει, τον Προϊστάμενο της Διεύθυνσης Διοικητικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και τον Διοικητή της Δ.Α.Λ., το οποίο καθορίζει τη σειρά προτεραιότητας των υπαλλήλων που μπορεί να διατίθενται προς μεταφορά ή μετάταξη, λαμβάνοντας υπόψη: τα τυπικά και ουσιαστικά τους προσόντα, την καταλληλότητά τους για τις θέσεις στις οποίες θα μεταφερθούν ή μεταταχθούν, την εργασιακή φυσιογνωμία τους, ηθικές αμοιβές, πειθαρχικές ποινές, την οικογενειακή και οικονομική τους κατάσταση, καθώς και τα βιοτικά τους συμφέροντα. Η μετάταξη ή μεταφορά των υπαλλήλων της παρούσας παραγράφου γίνεται σε υφιστάμενες κενές θέσεις ή σε θέσεις που συστήνονται με την πράξη μετάταξης ή μεταφοράς στον κλάδο ή στην ειδικότητα στους οποίους μετατάσσεται ή μεταφέρεται ο υπάλληλος. Οι μετατασσόμενοι ή μεταφερόμενοι πρέπει να κατέχουν τα τυπικά προσόντα του κλάδου ή της ειδικότητας των θέσεων στις οποίες μετατάσσονται ή μεταφέρονται. Η μετάταξη ή μεταφορά μπορεί να διενεργείται και σε κενή ή συνιστώμενη με την απόφαση της μεταφοράς ή μετάθεσης θέση συναφούς ή παρεμφερούς κλάδου ή ειδικότητας, της ίδιας ή ανώτερης κατηγορίας, εφόσον ο υπάλληλος κατέχει τα τυπικά προσόντα του κλάδου ή της ειδικότητας στον οποίο μετατάσσεται ή μεταφέρεται. Εφόσον ο υπάλληλος συναινεί, η μετάταξη ή μεταφορά του μπορεί να γίνεται και σε κλάδο κατώτερης κατηγορίας. Σε περίπτωση μετάταξης ή μεταφοράς υπαλλήλων σε συνιστώμενες θέσεις και για όσο χρόνο υφίστανται αυτές δεν πληρούται ίσος αριθμός θέσεων μόνιμου ή με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου προσωπικού της Δ.Α.Λ.. Η μετάταξη ή μεταφορά δεν καταλύει την υπηρεσιακή σχέση δημοσίου δικαίου ή τη σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου του υπαλλήλου ούτε μεταβάλλει τη νομική φύση των σχέσεων αυτών ή τις σχέσεις ασφάλισης, με τις οποίες υπηρετούσε ο υπάλληλος στο φορέα προέλευσής του. Οι μεταφερόμενοι ή μετατασσόμενοι, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρούσα παράγραφο, κατατάσσονται σε βαθμό ανάλογα με το χρόνο υπηρεσίας τους, ο οποίος έχει διανυθεί στο φορέα προέλευσης με τα τυπικά προσόντα της κατηγορίας στην οποία μεταφέρονται, εφαρμοζομένων κατά τα λοιπά αναλόγως για τη βαθμολογική και μισθολογική κατάταξή τους των διατάξεων του ν. 4354/2015. Όποιος μετατάσσεται ή μεταφέρεται σε κατώτερη κατηγορία κατατάσσεται στο βαθμό και το μισθολογικό κλιμάκιο της νέας κατηγορίας με βάση το συνολικό χρόνο υπηρεσίας του, χωρίς να διατηρεί τυχόν διαφορά αποδοχών. Η διάταξη αυτή είναι ειδική και κατισχύει κάθε αντίθετης διάταξης και ισχύει για ένα (1) έτος από τη δημοσίευση του παρόντος.

Άρθρο 131
Ίδρυση Περιφερειακού Γραφείου Δ.Α.Λ. Πειραιά

1. Η κατά τόπον αρμοδιότητα της Δ.Α.Λ. εκτείνεται σε όλη την επικράτεια.

2. Συνιστάται Περιφερειακό Γραφείο Δ.Α.Λ. Πειραιά (Δ.Α.Λ.-Π) με έδρα στο Δήμο Πειραιά. Με απόφαση του Σ.Δ. επικεφαλής της Δ.Α.Λ.-Π ορίζεται μέλος ή υπάλληλος της Δ.Α.Λ..

3. Η Δ.Α.Λ-Π αναλαμβάνει πλήρως την ευθύνη, τα καθήκοντα και το κόστος συμμόρφωσης με τις διατάξεις του ν. 2881/2001 (Α΄16) αναφορικά με το Λιμένα Πειραιά, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 της Σύμβασης Παραχώρησης και την εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία.

4. Στο πλαίσιο της παραγράφου 2 του άρθρου 128 του παρόντος νόμου, η Δ.Α.Λ.-Π ασκεί όλες τις εξουσίες, αρμοδιότητες και ευχέρειες, που περιέρχονται ειδικά στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής δυνάμει του νόμου που κυρώνει τη Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.» (ΟΛΠ Α.Ε.), εφόσον αυτή δεν απονέμεται με άλλη διάταξη νόμου ή απόφαση του Υπουργού αυτού σε άλλον φορέα.

Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, η οποία εκδίδεται εντός τριών (3) μηνών από την έκδοση του παρόντος, δύναται να εξειδικεύονται κατά περιεχόμενο οι ως άνω αρμοδιότητες. Η παράλειψη έκδοσης της απόφασης αυτής δεν κωλύει την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

5. Περαιτέρω, η Δ.Α.Λ.-Π:

α) Εισηγείται στον Διοικητή της Δ.Α.Λ. τις απαραίτητες συστάσεις και υποδείξεις για τα κατάλληλα να ληφθούν μέτρα σχετικά με κάθε θέμα του άρθρου 128 του παρόντος νόμου, που αφορά στο Λιμένα Πειραιά.

β) Εισηγείται στο Σ.Δ. της Δ.Α.Λ. τη διατύπωση γνώμης προς τη Ρ.Α.Λ. και τη ΓΓΛΛΠΝΕ, αυτεπαγγέλτως ή κατόπιν ερωτήματος, για οποιοδήποτε από τα θέματα του άρθρου 128 του παρόντος που αφορά στο Λιμένα Πειραιά.

γ) Εκπροσωπεί το Λιμένα Πειραιά σε εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο σε κάθε θέμα αρμοδιότητάς της, συνεργάζεται και ανταλλάσσει απόψεις με αντίστοιχες Αρχές στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.

δ) Γνωστοποιεί αμελλητί στο Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ κάθε στοιχείο, το οποίο σχετίζεται με την άσκηση των δικαιωμάτων του ως μετόχου στον ΟΛΠ ΑΕ.

ε) Συνεργάζεται με κάθε αρμόδια Αρχή του Ελληνικού Δημοσίου για την εκπλήρωση των σκοπών και την άσκηση των αρμοδιοτήτων της.

στ) Συγκαλεί τουλάχιστον μία φορά ανά τρεις μήνες Συνέλευση Διαβούλευσης στην οποία συμμετέχουν εκπρόσωποι της Δ.Α.Λ., εκπρόσωποι του οικείου Οργανισμού Λιμένα, των αντίστοιχων συνδικαλιστικών ενώσεων των εργαζομένων, της τοπικής αυτοδιοίκησης (όμοροι δήμοι, περιφέρεια) και των τοπικών φορέων - χρηστών των υπηρεσιών του λιμανιού.

Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, η οποία εκδίδεται εντός τριών (3) μηνών από την έκδοση του παρόντος, καθορίζεται το οργανόγραμμα της Δ.Α.Λ.-Π κατ’ αναλογίαν με τα ισχύοντα για τη Δ.Α.Λ..

6. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μπορεί να συνιστώνται και άλλα Περιφερειακά Γραφεία της Δ.Α.Λ.. Με την ίδια ή όμοια απόφαση καθορίζεται ο χρόνος έναρξης της λειτουργίας, η έδρα, η κατά τόπον αρμοδιότητα, η διάρθρωση και οι αρμοδιότητες κάθε Περιφερειακού Γραφείου. Στα Περιφερειακά Γραφεία προΐστανται μέλη του Συμβουλίου Διοίκησης ή υπάλληλοι της Δ.Α.Λ., που ορίζονται με απόφαση του Σ.Δ. της Δ.Α.Λ..

Άρθρο 132
Τελικές και μεταβατικές διατάξεις κεφαλαίου

1. Σε περίπτωση αμφιβολίας ως προς το φορέα της εξουσίας ή της αρμοδιότητας που σχετίζεται με διατάξεις του παρόντος νόμου και εφόσον τα σχετικά ζητήματα δεν ρυθμίζονται από άλλη ειδικότερη διάταξη, αυτή επιλύεται ως εξής:

α) Όταν η αμφιβολία αφορά στην ανάθεση της εξουσίας ή αρμοδιότητας στο φορέα εκμετάλλευσης με βάση τη Σύμβαση Παραχώρησης, πρέπει να θεωρηθεί ότι ο παραχωρησιούχος έχει από τη Σύμβαση τη σχετική εξουσία ή αρμοδιότητα.

β) Όταν η αμφιβολία αφορά στην κατανομή της εξουσίας ή της αρμοδιότητας μεταξύ των φορέων του παρόντος νόμου, αυτή επιλύεται ως εξής:

αα) Κάθε εξουσία ή αρμοδιότητα παρακολούθησης, εποπτείας και ελέγχου συμμόρφωσης του παραχωρησιούχου με τους όρους της Σύμβασης Παραχώρησης αναφορικά με οποιαδήποτε λιμενική ζώνη της ελληνικής επικράτειας, ασκείται από τη Ρ.Α.Λ..

ββ) Πλην διαφορετικής ρύθμισης του παρόντος ή άλλου νομοθετήματος και υπό την επιφύλαξη αρμοδιότητας άλλων φορέων της Ελληνικής Δημοκρατίας, η Δ.Α.Λ. μεριμνά για την εφαρμογή της κείμενης νομοθεσίας στη λιμενική ζώνη και για τη συμμόρφωση με υποχρεώσεις που δεν απορρέουν από τέτοια Σύμβαση Παραχώρησης.

2. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργούνται οι διατάξεις του άρθρου 43 του ν. 4150/2013, καθώς και οι διατάξεις των άρθρων 2 έως 5, 8 και 16 έως 19 του π.δ. 19/2016 «Κανονισμός Λειτουργίας και Οργάνωση Υπηρεσιών της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων» (Α΄ 28).

3. Η Ρ.Α.Λ. ασκεί ως εντολοδόχος του Ελληνικού Δημοσίου κάθε άλλη αρμοδιότητά του που είναι συναφής με τη Σύμβαση Παραχώρησης και δεν έχει ρητά απονεμηθεί σε κάποια υπηρεσία ή φορέα του, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στον παρόντα ή άλλο νόμο.

4. Οι αρμοδιότητες που απονέμονται με τις διατάξεις του παρόντος, δεν θίγουν ειδικότερες διατάξεις νόμων που κυρώνουν Συμβάσεις Παραχώρησης και ερμηνεύονται υπό το πρίσμα των διατάξεων αυτών. Η άσκηση όλων των αρμοδιοτήτων που απονέμονται στη Ρ.Α.Λ. με τις διατάξεις των άρθρων 112 και 113 του παρόντος νόμου τελεί υπό την επιφύλαξη ειδικότερων διατάξεων Συμβάσεων Παραχώρησης ή των νόμων που τις κυρώνουν.

5. Για τις ανάγκες του παρόντος νόμου ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

α) «Σύμβαση Παραχώρησης»: κάθε σύμβαση την οποία έχει ή πρόκειται να συνάψει το Ελληνικό Δημόσιο με άλλο νομικό πρόσωπο ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου για την παραχώρηση δικαιώματος χρήσης, διαχείρισης ή/και εκμετάλλευσης όλης ή μέρους λιμενικής ζώνης ή για την παραχώρηση έργου ή υπηρεσίας σε λιμένα.

β) «Σύμβαση Παραχώρησης σε Φορέα της Ιδιωτικής Οικονομίας»: οποιαδήποτε Σύμβαση Παραχώρησης του σημείου α΄ ανωτέρω, εφόσον αντισυμβαλλόμενος σε αυτήν του Ελληνικού Δημοσίου είναι οντότητα μη ελεγχόμενη, κατά το μετοχικό ή εταιρικό της κεφάλαιο ή με οποιονδήποτε άλλον τρόπο, άμεσα ή έμμεσα, από το Ελληνικό Δημόσιο, ανεξαρτήτως αν η σύμβαση αυτή κυρώνεται με τυπικό νόμο είτε όχι. Η επέλευση των κριτηρίων του προηγούμενου εδαφίου στο πρόσωπο του αντισυμβαλλομένου του Ελληνικού Δημοσίου μπορεί να είναι και επιγενόμενη της σύναψης της σχετικής σύμβασης, οπότε και η σύμβαση εμπίπτει στην εμβέλειά του από το χρόνο αυτόν.

6. Η διαμεσολάβηση και επίλυση διαφορών μεταξύ χρηστών και φορέων διαχείρισης από τη Ρ.Α.Λ., η διαχείριση παραπόνων και η λήψη δεσμευτικών αποφάσεων επί αυτών σε εύλογο χρονικό διάστημα είναι επιτρεπτή πριν και κατά τη διάρκεια εκκρεμοδικίας ανάμεσα στους χρήστες και τους φορείς διαχείρισης, αν τα μέρη συμφωνούν να προσφύγουν για την επίλυση της διαφοράς στη Ρ.Α.Λ..

7. Η διετής θητεία των μελών της καταργούμενης Ρ.Α.Λ., ως αυτοτελούς δημόσιας υπηρεσίας, δύναται να ανανεωθεί για μία μόνο φορά για δύο (2) έτη με τη διαδικασία του άρθρου 109 του παρόντος και εφόσον φέρουν τα προσόντα διορισμού του άρθρου αυτού.

8. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καταργούνται όλες οι διατάξεις που ρυθμίζουν κατά τρόπο διαφορετικό τα ίδια ζητήματα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η΄
«ΘΕΣΠΙΣΗ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ ΠΩΛΗΣΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΑΠΟ ΤΗ ΔΕΗ ΑΕ, ΜΕΣΩ ΔΗΜΟΠΡΑΣΙΩΝ ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΜΕ ΦΥΣΙΚΗ ΠΑΡΑΔΟΣΗ - ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ Ν. 4273/2014 ΠΕΡΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΝΕΑΣ ΚΑΘΕΤΟΠΟΙΗΜΕΝΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ (Α΄ 146) - ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΛΗΡΗ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟ ΑΔΜΗΕ ΑΕ ΑΠΟ ΔΕΗ ΑΕ, ΣΕ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2009/72/ΕΚ, ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΥΤΗΣ - ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΘΕΣΠΙΣΗ ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΥ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ ΕΥΕΛΙΞΙΑΣ»

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

Άρθρο 133
Σκοπός

Σκοπός του διατάξεων του Υποκεφαλαίου Α΄ είναι η λήψη ρυθμιστικών μέτρων με σκοπό την ισότιμη πρόσβαση Επιλέξιμων Προμηθευτών Ηλεκτρικής Ενέργειας στο εγχώριο ενεργειακό μίγμα, την ανάπτυξη υγιούς ανταγωνισμού μεταξύ των Προμηθευτών και τη βελτίωση της ποιότητας και των τιμών παροχής ηλεκτρικής ενέργειας στους τελικούς καταναλωτές. Τα ανωτέρω ρυθμιστικά μέτρα λαμβάνονται κατ’ εφαρμογή της διάταξης της παρ. 4.3, της Ενότητας Γ΄ του άρθρου 3 του ν. 4336/ 2015 (Α΄94).

Άρθρο 134
Ορισμοί

Για την εφαρμογή του παρόντος νόμου ισχύουν οι ορισμοί των διατάξεων του άρθρου 2 του ν. 4001/2011 (Α΄ 179), καθώς και οι ακόλουθοι:

- Βιομηχανικοί καταναλωτές: Τα νομικά πρόσωπα τα οποία είναι συνδεδεμένα είτε (α) στο Ελληνικό Σύστημα Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΕΣΜΗΕ), υπερυψηλής ή υψηλής τάσης είτε (β) στο Ελληνικό Δίκτυο Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΕΔΔΗΕ) μέσης τάσης με ετήσια κατανάλωση άνω των 13GWh.
- Επιλέξιμοι Προμηθευτές ηλεκτρικής ενέργειας: Οι Προμηθευτές ηλεκτρικής ενέργειας που έχουν δικαίωμα συμμετοχής στις δημοπρασίες πώλησης προθεσμιακών προϊόντων ηλεκτρικής ενέργειας με φυσική παράδοση, σύμφωνα με το άρθρο 136.
- Δικαιούχοι Χρήσης: Οι Επιλέξιμοι Προμηθευτές ηλεκτρικής ενέργειας, οι οποίοι απέκτησαν προθεσμιακά προϊόντα ηλεκτρικής ενέργειας με φυσική παράδοση είτε απευθείας μέσω των δημοπρασιών του άρθρου 135 είτε μέσω της δευτερογενούς αγοράς, δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 140.
- Λειτουργός της Αγοράς: Η εταιρεία με την επωνυμία «Λειτουργός Αγοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας Α.Ε.» και με το διακριτικό τίτλο «ΛΑΓΗΕ Α.Ε.», που προβλέπεται στο άρθρο 117 του ν. 4001/2011 (Α΄179).

Άρθρο 135
Δημοπρασίες πώλησης προθεσμιακών προϊόντων ηλεκτρικής ενέργειας με φυσική παράδοση

1. Θεσπίζεται μηχανισμός πώλησης ηλεκτρικής ενέργειας από την ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού (εφεξής «ΔΕΗ Α.Ε.»), δυνάμει δημοπρασιών προθεσμιακών προϊόντων ηλεκτρικής ενέργειας με φυσική παράδοση, μέσω του Ημερήσιου Ενεργειακού Προγραμματισμού (ΗΕΠ) και με ρυθμιστικά καθοριζόμενη τιμή εκκίνησης, προς τους Επιλέξιμους Προμηθευτές ηλεκτρικής ενέργειας του άρθρου 136.

Σκοπός του μηχανισμού είναι η ανακατανομή των μεριδίων στην λιανική αγορά ηλεκτρικής ενέργειας στο διασυνδεδεμένο σύστημα, των μεριδίων της ΔΕΗ Α.Ε. και των εναλλακτικών παροχών, από το ποσοστό, που κατείχε τον Αύγουστο του έτους 2015 η ΔΕΗ Α.Ε., σε ποσοστό μικρότερο του 50%, μέχρι και το έτος 2019.

2. Η ετήσια ποσότητα της ηλεκτρικής ενέργειας προς δημοπράτηση πρέπει να ισούται κατ’ έτος, με τα ακόλουθα ποσοστά απομείωσης του μεριδίου της ΔΕΗ Α.Ε. στη λιανική αγορά του Διασυνδεδεμένου Συστήματος, με σημείο αναφοράς το μερίδιο της ΔΕΗ Α.Ε. κατά το μήνα Αύγουστο του 2015:

(α) Για το έτος 2016: Ποσοστό οκτώ τοις εκατό (8%),
(β) Για το έτος 2017: Ποσοστό δώδεκα τοις εκατό (12%),
(γ) Για το έτος 2018: Ποσοστό δεκατρία τοις εκατό (13%),
(δ) Για το έτος 2019: Ποσοστό δεκατρία τοις εκατό (13%).

3. Στην περίπτωση κατά την οποία η απομείωση του μεριδίου της ΔΕΗ Α.Ε. στη λιανική αγορά του Διασυνδεδεμένου Συστήματος υπερβαίνει κατά δύο (2) ποσοστιαίες μονάδες το στόχο απομείωσης του αντίστοιχου εξαμήνου, όπως αυτός προσδιορίζεται από τη διαίρεση του ετήσιου στόχου σε αντίστοιχα εξάμηνα, η ΡΑΕ, με απόφασή της η οποία λαμβάνεται κατά τα προβλεπόμενα στην περίπτωση α΄ του άρθρου 138, προβαίνει στην μείωση των προς δημοπράτηση ποσοτήτων του τρίτου εξαμήνου από την παρέλευση του εξαμήνου αναφοράς, με ισοδύναμη απομείωση των προς δημοπράτηση ποσοτήτων του εξαμήνου αυτού.

4. Στην περίπτωση κατά την οποία η απομείωση του μεριδίου της ΔΕΗ Α.Ε. στη λιανική αγορά του Διασυνδεδεμένου Συστήματος υπολείπεται κατά δύο (2) ποσοστιαίες μονάδες του στόχου απομείωσης του αντίστοιχου εξαμήνου, όπως αυτός προσδιορίζεται από τη διαίρεση του ετήσιου στόχου σε αντίστοιχα εξάμηνα, η ΡΑΕ, με απόφασή της η οποία λαμβάνεται κατά τα προβλεπόμενα στην περίπτωση α΄ του άρθρου 138, προβαίνει στην αύξηση των προς δημοπράτηση ποσοτήτων του τρίτου εξαμήνου από την παρέλευση του εξαμήνου αναφοράς, με ισοδύναμη αύξηση των προς δημοπράτηση ποσοτήτων του εξαμήνου αυτού.

5. Ως εξάμηνο αναφοράς προσδιορίζεται το χρονικό διάστημα στο οποίο αφορά η Έκθεση Επιπτώσεων, σύμφωνα με το άρθρο 141.

Άρθρο 136
Επιλέξιμοι Προμηθευτές Ηλεκτρικής Ενέργειας

1. Δικαίωμα συμμετοχής στις δημοπρασίες πώλησης προθεσμιακών προϊόντων κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 140 έχουν οι Προμηθευτές ηλεκτρικής ενέργειας, οι οποίοι είναι κάτοχοι αδειών προμήθειας ηλεκτρικής ενέργειας και είναι εγγεγραμμένοι στο Μητρώο Συμμετεχόντων του Συστήματος Συναλλαγών Ημερήσιου Ενεργειακού Προγραμματισμού («ΗΕΠ») και στο Μητρώο Επιλέξιμων Προμηθευτών στις Δημοπρασίες Προθεσμιακών Προϊόντων Ηλεκτρικής Ενέργειας, τα οποία τηρεί ο Λειτουργός της Αγοράς.

2. Η ΔΕΗ Α.Ε., καθώς και οι Βιομηχανικοί Καταναλωτές, οι οποίοι είναι κάτοχοι αδειών προμήθειας ηλεκτρικής ενέργειας και είναι εγγεγραμμένοι στο ανωτέρω Μητρώο Συμμετεχόντων του Συστήματος Συναλλαγών Ημερήσιου Ενεργειακού Προγραμματισμού («ΗΕΠ»), δεν έχουν δικαίωμα συμμετοχής ως αγοραστές στις ανωτέρω δημοπρασίες. Από τον περιορισμό αυτό εξαιρούνται οι βιομηχανικοί καταναλωτές οι οποίοι διατηρούν ή αναπτύσσουν διακριτή δραστηριότητα προμήθειας ηλεκτρικής ενέργειας στη λιανική αγορά.

3. Η ΡΑΕ και ο Λειτουργός της Αγοράς αναπτύσσουν και εφαρμόζουν κατάλληλους ελεγκτικούς μηχανισμούς, οι οποίοι προβλέπονται και εξειδικεύονται στον Κώδικα Συναλλαγών Δημοπρασιών Προθεσμιακών Προϊόντων Ηλεκτρικής Ενέργειας, προς επίτευξη των οριζομένων στην ανωτέρω παράγραφο 2 και προς αποτροπή δημιουργίας καταστάσεων αθέμιτου ανταγωνισμού σε τομείς βιομηχανικής δραστηριότητας.

Άρθρο 137
Υποχρέωση παράδοσης

Η ΔΕΗ Α.Ε. υποχρεούται, με τη συμμετοχή της στον ΗΕΠ, να εξασφαλίζει την παράδοση των ποσοτήτων ενέργειας που αντιστοιχούν στα προθεσμιακά προϊόντα ηλεκτρικής ενέργειας με φυσική παράδοση στους Δικαιούχους Χρήσης των προϊόντων αυτών. Στην περίπτωση πραγματικής αδυναμίας εξασφάλισης της παράδοσης των ανωτέρω ποσοτήτων ενέργειας, ισχύουν τα προβλεπόμενα στον Κώδικα Συναλλαγών Δημοπρασιών Προθεσμιακών Προϊόντων Ηλεκτρικής Ενέργειας, σύμφωνα με το άρθρο 140.

Άρθρο 138
Ετήσια ποσότητα, καταμερισμός, πρόγραμμα δημοπράτησης και τεχνικά χαρακτηριστικά προθεσμιακών προϊόντων ηλεκτρικής ενέργειας με φυσική παράδοση

1. Με απόφαση της ΡΑΕ, κατόπιν εισήγησης του Λειτουργού της Αγοράς, καθορίζονται:
(α) Η ετήσια ποσότητα ηλεκτρικής ενέργειας, που διατίθεται μέσω των ανωτέρω δημοπρασιών πώλησης προθεσμιακών προϊόντων ηλεκτρικής ενέργειας με φυσική παράδοση,
(β) ο καταμερισμός, για κάθε δημοπρασία, της ανωτέρω ετήσιας ποσότητας σε επιμέρους προθεσμιακά προϊόντα ηλεκτρικής ενέργειας με φυσική παράδοση,
(γ) το πρόγραμμα διεξαγωγής των δημοπρασιών και
(δ) τα τεχνικά χαρακτηριστικά των ανωτέρω δημοπρατούμενων προθεσμιακών προϊόντων ηλεκτρικής ενέργειας με φυσική παράδοση, ως αυτά εξειδικεύονται στον Κώδικα Συναλλαγών Δημοπρασιών Προθεσμιακών Προϊόντων Ηλεκτρικής Ενέργειας.

2. Η πρώτη δημοπρασία θα έχει διεξαχθεί μέχρι το τέλος Σεπτεμβρίου 2016 και η φυσική παράδοση των προϊόντων θα λάβει χώρα εντός του τέταρτου τριμήνου του 2016.

Άρθρο 139
Μεθοδολογία προσδιορισμού κατώτατης τιμής προσφοράς των δημοπρατούμενων προθεσμιακών προϊόντων ηλεκτρικής ενέργειας

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας κοινή υπουργική απόφαση, η οποία εκδίδεται, μετά από γνώμη της ΡΑΕ, καθορίζεται η μεθοδολογία προσδιορισμού, καθώς και η εξ αυτής προκύπτουσα κατώτατη τιμή προσφοράς των δημοπρατούμενων προθεσμιακών προϊόντων ηλεκτρικής ενέργειας. Η ανωτέρω κοινή υπουργική απόφαση εκδίδεται εντός μηνός από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου.

2. Η μεθοδολογία προσδιορισμού της κατώτατης τιμής βασίζεται στα μεταβλητά κόστη των λιγνιτικών και υδροηλεκτρικών μονάδων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας

της ΔΕΗ Α.Ε. και καθορίζει την αναλογία του μίγματος λιγνιτικής και υδροηλεκτρικής παραγωγής.

3. Το μεταβλητό κόστος των λιγνιτικών μονάδων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας της ΔΕΗ Α.Ε. αποτελείται από τα κάτωθι στοιχεία κόστους:

(α) Μεταβλητά κόστη των ορυχείων της ΔΕΗ Α.Ε., βάσει των οικονομικών καταστάσεων της εταιρείας.

(β) Κόστος αγοράς καυσίμων από τρίτους, με βάση τη μοναδιαία τιμή καυσίμου στη σχετική σύμβαση αγοραπωλησίας.

(γ) Ειδικό Τέλος Λιγνίτη, κατά την υπ’ αριθμ. Δ5/Β/οικ.3982 (3)/16.2.2012 (Β΄ 342) απόφαση του Υφυπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, ως ισχύει που επιβαρύνουν τη λιγνιτική παραγωγή, ως αυτό εκφράζεται σε ποσό ευρώ (€) ανά MWh.

(δ) Ειδικό Κόστος Εκκίνησης.

(ε) Μεταβλητά κόστη λειτουργίας και συντήρησης.

(στ) Κόστη αγοράς δικαιωμάτων εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

4. Τα ανωτέρω κόστη, θεωρούνται μεταβλητά μόνον εφόσον εξαρτώνται από τον όγκο παραγωγής (MWhs) των λιγνιτικών μονάδων.

5. Το κόστος αγοράς δικαιωμάτων εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα υπολογίζεται ετησίως βάσει του αντίστοιχου δωδεκάμηνου συμβολαίου μελλοντικής εκπλήρωσης του Ευρωπαϊκού Χρηματιστηρίου Ενέργειας (EuropeanEnergyExchange - EEX), ως ισχύει κατά το μήνα Δεκέμβριο του προηγουμένου έτους από το έτος εφαρμογής της αντίστοιχης κοινής υπουργικής απόφασης της παραγράφου 1.

Άρθρο 140
Οργάνωση και διεξαγωγή των δημοπρασιών

1. Αρμόδιος για την οργάνωση και διεξαγωγή των ανωτέρω δημοπρασιών πώλησης προθεσμιακών προϊόντων ηλεκτρικής ενέργειας με φυσική παράδοση είναι ο Λειτουργός της Αγοράς. Για την παροχή των ανωτέρω υπηρεσιών του ο Λειτουργός της Αγοράς εισπράττει τέλη. Το ύψος των τελών καθορίζεται από τη ΡΑΕ, κατόπιν εισήγησης του Λειτουργού της Αγοράς, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον Κώδικα Συναλλαγών Δημοπρασιών Προθεσμιακών Προϊόντων Ηλεκτρικής Ενέργειας. Για το σκοπό αυτόν ο Λειτουργός της Αγοράς υποχρεούται να τηρεί τους αναγκαίους διακριτούς λογαριασμούς.

2. Η οργάνωση και διεξαγωγή των ανωτέρω δημοπρασιών διενεργείται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Συναλλαγών Δημοπρασιών Προθεσμιακών Προϊόντων Ηλεκτρικής Ενέργειας, ο οποίος καταρτίζεται από τον Λειτουργό της Αγοράς και υποβάλλεται στη ΡΑΕ μέχρι το τέλος Ιουνίου 2016. Η ΡΑΕ, κατόπιν δημόσιας διαβούλευσης, κατά τις διατάξεις του άρθρου 29 του ν. 4001/2011 (Α΄179) και αφού προβεί σε τυχόν τροποποιήσεις και προσθήκες, εκδίδει με απόφασή της τον Κώδικα Συναλλαγών Δημοπρασιών Προθεσμιακών Προϊόντων Ηλεκτρικής Ενέργειας, ο οποίος δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Ο Κώδικας τροποποιείται, είτε με πρωτοβουλία της ΡΑΕ είτε κατόπιν αιτήματος του Λειτουργού ή τρίτων προσώπων που έχουν έννομο συμφέρον, κατ’ εφαρμογή της διαδικασίας του προηγούμενου εδαφίου.

3. Με τον Κώδικα Συναλλαγών Δημοπρασιών Προθεσμιακών Προϊόντων Ηλεκτρικής Ενέργειας ρυθμίζονται ιδίως:

α) Η θέσπιση Μητρώου Επιλέξιμων Προμηθευτών στις Δημοπρασίες Προθεσμιακών Προϊόντων Ηλεκτρικής Ενέργειας και η διαδικασία εγγραφής των Επιλέξιμων Προμηθευτών Ηλεκτρικής Ενέργειας σε αυτό.

β) Ο τύπος και η διαδικασία οργάνωσης και διεξαγωγής των δημοπρασιών πώλησης προθεσμιακών προϊόντων ηλεκτρικής ενέργειας με φυσική παράδοση, με πλειοδοτικούς διαγωνισμούς, καθώς και ο τύπος και ο χρόνος υποβολής των προσφορών και η οργάνωση και λειτουργία δευτερογενούς αγοράς, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται μέσω του ΗΕΠ η φυσική παράδοση των προϊόντων στην εγχώρια κατανάλωση και στις εξαγωγές.

γ) Η διαδικασία έκδοσης και το βασικό περιεχόμενο του τεύχους των τεχνικών χαρακτηριστικών των δημοπρατούμενων προθεσμιακών προϊόντων ηλεκτρικής ενέργειας με φυσική παράδοση, ως προβλέπονται στην περίπτωση δ΄ της παρ. 1 του άρθρου 138.

δ) Οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των Επιλέξιμων Προμηθευτών Ηλεκτρικής Ενέργειας, του Λειτουργού της Αγοράς και της ΔΕΗ Α.Ε. σε σχέση με τις δημοπρασίες πώλησης προθεσμιακών προϊόντων ηλεκτρικής ενέργειας, καθώς και η μεταξύ τους συνεργασία με σκοπό την ομαλή λειτουργία τους.

ε) Τυχόν εξειδίκευση και συμπλήρωση των αρμοδιοτήτων του Λειτουργού της Αγοράς, όπως καθορίζονται στις διατάξεις του παρόντος νόμου και στις λοιπές διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.

στ) Το πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ του Λειτουργού της Αγοράς και των Διαχειριστών του Ελληνικού Συστήματος Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΕΣΜΗΕ) και του Ελληνικού Δικτύου Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΕΔΔΗΕ) και λοιπών φορέων, ιδίως όσον αφορά τις απαιτήσεις ανταλλαγής δεδομένων.

ζ) Οι ελεγκτικοί μηχανισμοί προς επίτευξη των προβλεπομένων στις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου 136.

η) Η διαδικασία για τη χρονική δήλωση χρήσης των ποσοτήτων ενέργειας των ανωτέρω προθεσμιακών προϊόντων.

θ) Οι κανόνες και οι διαδικασίες κάλυψης, εκκαθάρισης και διακανονισμού των συναλλαγών, καθώς και θέματα προκαταβολών, ρητρών, προπληρωμών και εξόφλησης, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων αδυναμίας επίλυσης του ΗΕΠ.

ι) Αντιμετώπιση περιπτώσεων πραγματικής αδυναμίας εξασφάλισης της παράδοσης των ανωτέρω ποσοτήτων ενέργειας μέσω του ΗΕΠ σε συμφωνία με τα προβλεπόμενα στην πρότυπη Γενική Συμφωνία Παράδοσης - Παραλαβής ηλεκτρικής ενέργειας (General Agreement Concerning the Delivery and Acceptance of Electricity) του Ευρωπαϊκού Συνδέσμου Εμπόρων Ενέργειας (European Federation of Energy Traders).

ια) Η τήρηση των αναγκαίων λογαριασμών για τη λειτουργία των δημοπρασιών προθεσμιακών προϊόντων ηλεκτρικής ενέργειας με φυσική παράδοση και για τον διακανονισμό των συναλλαγών.

ιβ) Οι διαδικασίες έγκρισης από τη ΡΑΕ των τελών για την ανάκτηση από τον Λειτουργό της Αγοράς του κόστους των δημοπρασιών προθεσμιακών προϊόντων ηλεκτρικής ενέργειας με φυσική παράδοση.

ιγ) Η επιβολή κυρώσεων σε περίπτωση μη συμμόρφωσης των Επιλέξιμων Προμηθευτών ηλεκτρικής ενέργειας, των Δικαιούχων Χρήσης και της ΔΕΗ Α.Ε. με τον Κώδικα Συναλλαγών Δημοπρασιών Προθεσμιακών Προϊόντων Ηλεκτρικής Ενέργειας.

ιδ) Οι κανόνες για τη διασφάλιση της αδιάλειπτης, απρόσκοπτης και ασφαλούς λειτουργίας των πληροφοριακών συστημάτων του Λειτουργού της Αγοράς σε σχέση με τη διενέργεια των δημοπρασιών πώλησης προθεσμιακών προϊόντων ηλεκτρικής ενέργειας με φυσική παράδοση.

ιε) Ο τρόπος και η διαδικασία δημοσίευσης των απαραίτητων πληροφοριών για τη λειτουργία των δημοπρασιών πώλησης προθεσμιακών προϊόντων ηλεκτρικής ενέργειας με φυσική παράδοση και τη συμμετοχή σε αυτές.

ιστ) Ο τρόπος και η διαδικασία προστασίας των εμπορικά ευαίσθητων δεδομένων των Δικαιούχων Προμηθευτών και της ΔΕΗ Α.Ε.

ιζ) Τα στοιχεία και η διαδικασία υποβολής τους στη ΡΑΕ από το Λειτουργό της Αγοράς, για την κατάρτιση της Έκθεσης Επιπτώσεων του άρθρου 141.

ιη) Η διαδικασία εξωδικαστικής επίλυσης των διαφορών στο πλαίσιο εφαρμογής του Κώδικα Συναλλαγών Δημοπρασιών Προθεσμιακών Προϊόντων Ηλεκτρικής Ενέργειας.

ιθ) Κάθε άλλη ρύθμιση απαραίτητη για την εύρυθμη, διαφανή και αποδοτική λειτουργία των δημοπρασιών πώλησης προθεσμιακών προϊόντων ηλεκτρικής ενέργειας με φυσική παράδοση.

Άρθρο 141
Έκθεση Επιπτώσεων, παρακολούθηση εφαρμογής και συναφείς ενέργειες

1. Η ΡΑΕ παρακολουθεί την εφαρμογή του μηχανισμού του άρθρου 135 και συντάσσει, ανά εξάμηνο, Έκθεση Επιπτώσεων σχετικά:

α) Με την αποτελεσματικότητά του, βάσει των διαμορφούμενων μεριδίων των Προμηθευτών ηλεκτρικής ενέργειας στη λιανική αγορά ηλεκτρικής ενέργειας, όπως αυτά ανακοινώνονται στα Μηνιαία Δελτία Συστήματος Συναλλαγών ΗΕΠ, τα οποία καταρτίζονται από τον Λειτουργό της Αγοράς και βάσει πληροφοριών που παρέχονται από την ΑΔΜΗΕ Α.Ε. και την ΔΕΔΔΗΕ Α.Ε..

β) Με τις επιπτώσεις στις λιανικές τιμές ηλεκτρικής ενέργειας όπως αυτή πωλείται από τους προμηθευτές σε επιχειρήσεις και οικιακούς καταναλωτές.

γ) Με το βαθμό κατά τον οποίο η λειτουργία του μηχανισμού λαμβάνει υπόψη και εξυπηρετεί την προοπτική μετάβασης στο Ευρωπαϊκό Μοντέλο Στόχο (Target Model).

2. Η Έκθεση Επιπτώσεων, για κάθε εξάμηνο αναφοράς, υποβάλλεται στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, το οποίο μεριμνά, ώστε μέσω της λειτουργίας του μηχανισμού του άρθρου 135 να διασφαλίζονται συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού και προστασίας του καταναλωτή.

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

Άρθρο 142
Σκοπός - Βασικές αρχές ιδιοκτησιακού διαχωρισμού

1. Με τις διατάξεις του Υποκεφαλαίου Β΄ υλοποιείται ο πλήρης ιδιοκτησιακός διαχωρισμός της εταιρείας «Ανεξάρτητος Διαχειριστής Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας Ανώνυμη Εταιρεία» (στο εξής ΑΔΜΗΕ ΑΕ) από τη Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού Ανώνυμη Εταιρεία (στο εξής ΔΕΗ ΑΕ) σε εφαρμογή του άρθρου 9 της Οδηγίας 2009/72/ΕΚ και του εναλλακτικού προς την πλήρη ιδιωτικοποίηση της επιχείρησης σχεδίου, που προβλέπεται στην υποπαράγραφο 4.3 της Παραγράφου Γ΄ του ν. 4336/2015 (Α΄ 94).

2. Προς υλοποίηση των ανωτέρω, διαμορφώνεται νέα σύνθεση του μετοχικού κεφαλαίου της ΑΔΜΗΕ ΑΕ, που διασφαλίζει τον πλήρη διαχωρισμό αυτής από τη ΔΕΗ ΑΕ και τη διατήρησή της υπό τον έλεγχο του Ελληνικού Δημοσίου. Ο έλεγχος επί της ΑΔΜΗΕ ΑΕ θα ασκείται από διαφορετικό φορέα του Δημοσίου σε σχέση με τη ΔΕΗ ΑΕ ή άλλη επιχείρηση που ασκεί οποιαδήποτε από τις δραστηριότητες προμήθειας ηλεκτρικής ενέργειας ή φυσικού αερίου, σύμφωνα με το άρθρο 110 του ν. 4001/2011 (Α΄ 179). Η άμεση ή έμμεση συμμετοχή του Ελληνικού Δημοσίου ή νομικών προσώπων στα οποία συμμετέχει κατά πλειοψηφία ή ελέγχει άμεσα ή έμμεσα το Ελληνικό Δημόσιο στο εκάστοτε μετοχικό κεφάλαιο της ΑΔΜΗΕ ΑΕ δεν δύναται να υπολείπεται του 51%. Η διαμόρφωση της νέας σύνθεσης του μετοχικού κεφαλαίου γίνεται μέσω: α) της μεταβίβασης μετοχών εκδόσεως της ΑΔΜΗΕ ΑΕ, που αντιστοιχούν σε ποσοστό 51% του μετοχικού κεφαλαίου αυτής από τη ΔΕΗ ΑΕ σε εταιρεία συμμετοχών (HoldingCo, στο εξής «Εταιρεία Συμμετοχών»), η οποία πρόκειται να συσταθεί με επιμέλεια και δαπάνη της ΔΕΗ ΑΕ και να εισαχθεί σε οργανωμένη αγορά και της οποίας μοναδικός μέτοχος αρχικώς θα είναι η ΔΕΗ ΑΕ και εν συνεχεία οι μέτοχοι της ΔΕΗ ΑΕ, β) της πώλησης και μεταβίβασης, με μία ή περισσότερες συναλλαγές, μετοχών εκδόσεως της ΑΔΜΗΕ ΑΕ που αντιστοιχούν σε ποσοστό τουλάχιστον 25% του μετοχικού κεφαλαίου αυτής από τη ΔΕΗ ΑΕ σε εταιρεία της οποίας μοναδικός μέτοχος θα είναι το Ελληνικό Δημόσιο (στο εξής «ΔΕΣ ΑΔΜΗΕ ΑΕ») και γ) της πώλησης και μεταβίβασης μετοχών εκδόσεως της ΑΔΜΗΕ ΑΕ που αντιστοιχούν τουλάχιστον σε ποσοστό 20% του μετοχικού κεφαλαίου αυτής από τη ΔΕΗ ΑΕ σε στρατηγικό επενδυτή.

Άρθρο 143
Σχέδιο Διαχωρισμού

1. Το Σχέδιο Διαχωρισμού υλοποιείται ως εξής:

α. Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της, η ΑΔΜΗΕ ΑΕ εγκρίνει: αα) την αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου με κεφαλαιοποίηση αποθεματικών της, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 147, ββ) τη μείωση του μετοχικού της κεφαλαίου, κατά ποσό ίσο με το ποσό που θα προκύψει από την κεφαλαιοποίηση των αποθεματικών της και γγ) την καταβολή στη μέτοχό της ΔΕΗ ΑΕ του ποσού που θα αποδεσμευθεί από την

ως άνω μείωση. Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της, η ΑΔΜΗΕ ΑΕ δύναται να προβαίνει σε συμψηφισμό χρηματικών οφειλών της ΔΕΗ ΑΕ προς αυτήν, που αφορούν σε τέλη χρήσης συστήματος.

β. Μέχρι το τέλος του Ιουνίου 2016, με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της, η ΔΕΗ ΑΕ εγκρίνει: αα) την πώληση και μεταβίβαση μετοχών εκδόσεως της ΑΔΜΗΕ ΑΕ που αντιστοιχούν σε ποσοστό τουλάχιστον 25% του μετοχικού κεφαλαίου αυτής, προκειμένου να περιέλθουν στην εταιρεία που συστήνεται κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 145, ββ) την πώληση και μεταβίβαση μετοχών της ΑΔΜΗΕ ΑΕ που αντιστοιχούν τουλάχιστον σε ποσοστό 20 % του μετοχικού κεφαλαίου αυτής, σε στρατηγικό επενδυτή, που θα αναδειχθεί μέσω διεθνούς πλειοδοτικού διαγωνισμού, σύμφωνα με το άρθρο 144 και γγ) τη σύσταση Εταιρείας Συμμετοχών της ΔΕΗ ΑΕ με μοναδικό μέτοχο αρχικώς τη ΔΕΗ ΑΕ, την έγκριση του καταστατικού αυτής, καθώς και τη μεταβίβαση σε αυτήν, υπό μορφή εισφοράς σε είδος στο πλαίσιο αύξησης μετοχικού κεφαλαίου της τελευταίας, μετοχών εκδόσεως της ΑΔΜΗΕ ΑΕ που αντιστοιχούν σε ποσοστό 51% του μετοχικού της κεφαλαίου της ΑΔΜΗΕ ΑΕ.

γ. Με την ολοκλήρωση της σύστασής της, η Εταιρεία Συμμετοχών προβαίνει με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της στην αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της, που προβλέπεται στην περίπτωση β΄. Προς υλοποίηση της απόφασης της περίπτωσης β΄ του παρόντος άρθρου, η ΔΕΗ ΑΕ εισφέρει σε είδος στην Εταιρεία Συμμετοχών, μετοχές της ΑΔΜΗΕ ΑΕ που αντιστοιχούν σε ποσοστό 51% του μετοχικού κεφαλαίου της τελευταίας.

δ. Διενεργείται με επιμέλεια και δαπάνη της ΔΕΗ ΑΕ ο διεθνής πλειοδοτικός διαγωνισμός της περίπτωσης β΄ και αναδεικνύεται ο στρατηγικός επενδυτής.

ε. Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της, η ΔΕΗ ΑΕ εγκρίνει: αα) τη μείωση του μετοχικού της κεφαλαίου με σκοπό την εις είδος διανομή στους μετόχους αυτής και ββ) τη μεταβίβαση, συνεπεία της ως άνω εις είδος διανομής, στους υφιστάμενους μετόχους της των μετοχών που κατέχει στην Εταιρεία Συμμετοχών κατά το χρονικό αυτό σημείο και κατά την αναλογία συμμετοχής τους στο μετοχικό κεφάλαιο της ΔΕΗ ΑΕ. Η παρούσα μεταβίβαση δεν συνιστά δημόσια προσφορά για τους σκοπούς του ν. 3401/2005 (Α΄ 257) και ως εκ τούτου δεν απαιτείται η σύνταξη έγκριση και δημοσίευση οποιουδήποτε ενημερωτικού δελτίου ή άλλου ισοδύναμου εντύπου.

στ. Η ΔΕΗ ΑΕ προβαίνει: αα) στην πώληση και μεταβίβαση, μετοχών εκδόσεως της ΑΔΜΗΕ ΑΕ που αντιστοιχούν σε ποσοστό τουλάχιστον 25% του μετοχικού κεφαλαίου αυτής προκειμένου να περιέλθουν στην ΔΕΣ ΑΔΜΗΕ ΑΕ, που συνιστάται κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 145 και ββ) στην πώληση και μεταβίβαση, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 144, μετοχών εκδόσεως της ΑΔΜΗΕ ΑΕ που αντιστοιχούν τουλάχιστον σε ποσοστό 20% του μετοχικού κεφαλαίου αυτής στον στρατηγικό επενδυτή.

2. Το Ελληνικό Δημόσιο συμμετέχει και ψηφίζει στις ως άνω γενικές συνελεύσεις της ΔΕΗ ΑΕ υπό την ιδιότητά του ως μετόχου.

3. Οι ενέργειες και αποφάσεις των μελών των διοικητικών συμβουλίων της ΔΕΗ ΑΕ, της ΑΔΜΗΕ ΑΕ, της Εταιρείας Συμμετοχών της ΔΕΗ ΑΕ που προβλέπεται στην υποπερίπτωση γγ΄ της περίπτωσης α΄ της παραγράφου 1 του παρόντος και της ΔΕΣ ΑΔΜΗΕ ΑΕ του Ελληνικού Δημοσίου που προβλέπεται στο άρθρο 145, οι οποίες λαμβάνονται στο πλαίσιο των διατάξεων του άρθρου αυτού και προς το σκοπό της υλοποίησης του Σχεδίου Διαχωρισμού της ΑΔΜΗΕ ΑΕ, συνιστούν εκπλήρωση νόμιμης υποχρέωσης αυτών.

Άρθρο 144
Προδιαγραφές και διαδικασία διενέργειας διεθνούς διαγωνισμού

1. Η ανάδειξη στρατηγικού επενδυτή, στον οποίο θα μεταβιβαστούν μετοχές έκδοσης της ΑΔΜΗΕ ΑΕ που αντιστοιχούν τουλάχιστον σε ποσοστό 20% του μετοχικού κεφαλαίου αυτής, θα πραγματοποιηθεί μέσω διεθνούς διαγωνισμού.

Ο στρατηγικός επενδυτής θα πρέπει να είναι είτε (α) διαχειριστής συστήματος μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας μέλος του Ευρωπαϊκού Δικτύου Διαχειριστών Συστημάτων Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας (ENTSO-E) ή διαχειριστής συστήματος μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας που συμμετέχει σε διαχειριστή συστήματος μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας που είναι μέλος του Ευρωπαϊκού Δικτύου Διαχειριστών Συστημάτων Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας (ENTSO- E), (Διαχειριστής Συστήματος) είτε (β) κοινοπραξία στην οποία θα συμμετέχει Διαχειριστής Συστήματος, όπως αυτός αναφέρεται στην περίπτωση α΄.

2. Ο διαγωνισμός της προηγούμενης παραγράφου διενεργείται εντός των καθοριζόμενων ως ακολούθως χρονικών ορίων, τα οποία δύνανται να παρατείνονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Οικονομικών:

α. Μέχρι τον Ιούλιο του 2016, η ΔΕΗ ΑΕ θα ολοκληρώσει την κατάρτιση διεθνούς δημόσιας πρόσκλησης της περίπτωσης β΄. Η ΔΕΗ ΑΕ προσδιορίζει και αιτείται από την ΑΔΜΗΕ ΑΕ τα απαραίτητα νομικά, τεχνικά και οικονομικά έγγραφα για την παροχή προς τους υποψήφιους επενδυτές των αναγκαίων πληροφοριών για την αξιολόγηση των περιουσιακών στοιχείων, των υποχρεώσεων, της οικονομικής κατάστασης και των προοπτικών της ΑΔΜΗΕ ΑΕ, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 116 του ν. 4001/2011.

β. Εντός πέντε (5) μηνών από τη λήψη της απόφασης της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της ΔΕΗ ΑΕ που προβλέπεται στην περίπτωση β΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 143, θα έχει δημοσιευθεί από τη ΔΕΗ ΑΕ διεθνής δημόσια πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος και θα έχει αναδειχθεί ο προτιμητέος στρατηγικός επενδυτής. Με τη δημόσια πρόσκληση του προηγούμενου εδαφίου καθορίζεται η διαδικασία, τα κριτήρια επιλογής (όπως ενδεικτικά, η οικονομική προσφορά, η εμπειρία στην ανάπτυξη, διαχείριση και λειτουργία συστήματος μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας, η συμμόρφωση με τις επιταγές της ευρωπαϊκής νομοθεσίας αναφορικά με εταιρείες διαχείρισης συστημάτων μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας,

χρηματοοικονομική, τεχνική και νομική καταλληλότητα και επάρκεια) και οι προθεσμίες υποβολής δεσμευτικής προσφοράς, η κατάθεση εγγυητικής επιστολής συμμετοχής, η διαδικασία υποβολής ερωτημάτων και επεξηγήσεων, όροι και εγγυήσεις εμπιστευτικότητας αναφορικά με την πρόσβαση των υποψηφίων στις πληροφορίες που αναφέρονται στην περίπτωση Α΄ και το σχέδιο σύμβασης αγοραπωλησίας μετοχών (share purchase agreement). Πριν την ανάδειξη του στρατηγικού επενδυτή η ΔΕΗ ΑΕ θα έχει λάβει γνωμοδότηση από διεθνή ανεξάρτητο εκτιμητή, όπως ιδίως διεθνή επενδυτική τράπεζα περί του δικαίου και ευλόγου του προσφερόμενου τιμήματος και περί της αντικειμενικότητας και διαφάνειας της διαγωνιστικής διαδικασίας (fairness opinion), προκειμένου να προβεί στη σύναψη αγοραπωλησίας μετοχών (share purchase agreement) με τον προτιμητέο στρατηγικό επενδυτή.

γ. Εντός οκτώ (8) μηνών από τη λήψη της απόφασης Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της ΔΕΗ ΑΕ που προβλέπεται στην περίπτωση β΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 143 και αφού προηγηθεί η μεταβίβαση από τη ΔΕΗ ΑΕ στους μετόχους της των μετοχών που κατέχει στην Εταιρεία Συμμετοχών κατά τα οριζόμενα στην περίπτωση ε΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 143, η ΔΕΗ ΑΕ θα έχει προβεί στη σύναψη αγοραπωλησίας μετοχών (share purchase agreement) με τον προτιμητέο στρατηγικό επενδυτή.

δ. Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας πλήρους ιδιοκτησιακού διαχωρισμού, που περιγράφεται στις περιπτώσεις α΄ έως στ΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 143, η ΑΔΜΗΕ ΑΕ, προβαίνει στις απαραίτητες καταστατικές τροποποιήσεις, ώστε να διασφαλίζεται ότι: αα) Το Διοικητικό Συμβούλιο της ΑΔΜΗΕ θα είναι εννεαμελές. Πέντε από τα μέλη θα υποδεικνύονται από το Ελληνικό Δημόσιο και τρία τουλάχιστον μέλη από το στρατηγικό επενδυτή. ββ) Ο Πρόεδρος της ΑΔΜΗΕ ΑΕ θα υποδεικνύεται από το Ελληνικό Δημόσιο. γγ) Ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΑΔΜΗΕ ΑΕ θα υποδεικνύεται από το Ελληνικό Δημόσιο, κατόπιν έγγραφης συναίνεσης του στρατηγικού επενδυτή. δδ) Το Ελληνικό Δημόσιο θα δύναται να καθορίζει και να τροποποιεί το επιχειρηματικό σχέδιο κατόπιν έγγραφης συναίνεσης του στρατηγικού επενδυτή.

3. Τα συμβατικά κείμενα της αγοραπωλησίας θα περιλαμβάνουν τις όποιες αναγκαίες προαπαιτούμενες πράξεις για έκαστο συμβαλλόμενο μέρος, χωρίς την πλήρωση των οποίων δεν θα είναι δυνατή η ολοκλήρωση της συναλλαγής (condition precedents). Στο πλαίσιο της ως άνω συναλλαγής, τα μέρη, οφείλουν να προβούν σε κάθε αναγκαία ενέργεια προκειμένου να εξασφαλίσουν τη χορήγηση των αναγκαίων κανονιστικών εγκρίσεων (ιδίως από ρυθμιστικές αρχές, αρχές ανταγωνισμού σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο, δανειστές της ΔΕΗ ΑΕ και της ΑΔΜΗΕ ΑΕ με σχετικά συμβατικά δικαιώματα προέγκρισης), καθώς και την εκπλήρωση κάθε απαραίτητης για την ολοκλήρωση της συναλλαγής προϋπόθεση.

4. Η διενέργεια του ανωτέρω διεθνούς διαγωνισμού τελεί υπό την εποπτεία του Ελληνικού Δημοσίου. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Οικονομικών μπορεί να ρυθμίζεται και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια για τη διενέργειά του.

Άρθρο 145
Σύσταση και σκοπός της ΔΕΣ ΑΔΜΗΕ ΑΕ

1. Στο πλαίσιο υλοποίησης του Σχεδίου Διαχωρισμού της ΑΔΜΗΕ ΑΕ που προβλέπεται στο άρθρο 143, συνιστάται Ανώνυμη Εταιρία με την επωνυμία «ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ ΑΔΜΗΕ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (ΔΕΣ ΑΔΜΗΕ ΑΕ)» και μοναδικό μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο, η οποία διέπεται από τις διατάξεις του παρόντος νόμου, το καταστατικό της και συμπληρωματικά από τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1920 (Α΄ 28).

2. Σκοπός της ΔΕΣ ΑΔΜΗΕ ΑΕ είναι η απόκτηση από την ΔΕΗ ΑΕ μετοχών εκδόσεως της ΑΔΜΗΕ ΑΕ που αντιστοιχούν σε ποσοστό τουλάχιστον 25% του μετοχικού κεφαλαίου αυτής, σύμφωνα με την περίπτωση στ΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 143. Το τίμημα απόκτησης ανά μετοχή ισούται με το τίμημα ανά μετοχή που καταβάλλει ο επενδυτής. Η ΔΕΣ ΑΔΜΗΕ ΑΕ μπορεί να προβαίνει σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες για τη χρηματοδότηση της απόκτησης της συμμετοχής αυτής, περιλαμβανομένης ιδίως της σύναψης συμβάσεων δανείου.

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας, εγκρίνεται το καταστατικό της ΔΕΣ ΑΔΜΗΕ ΑΕ, στο οποίο ρυθμίζονται τα θέματα που αφορούν το μετοχικό κεφάλαιο, τη διαδικασία για αύξηση ή μείωση του μετοχικού κεφαλαίου, τα δικαιώματα του μετόχου, τη συγκρότηση, τη σύγκληση, τη λειτουργία και τις αρμοδιότητες της Γενικής Συνέλευσης και του Διοικητικού Συμβουλίου, τους ελεγκτές, τη διανομή των κερδών, τις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις, τη λύση και την εκκαθάρισή της, την πρώτη εταιρική χρήση, όπως και κάθε άλλο σχετικό θέμα που προβλέπεται από την κείμενη νομοθεσία για τις ανώνυμες εταιρίες,ιδίως του άρθρου κ.ν. 2190/1920 (Α΄28).

4. Το μετοχικό κεφάλαιο της ΔΕΣ ΑΔΜΗΕ ΑΕ ορίζεται σε διακόσιες χιλιάδες (200.000) ευρώ, το οποίο καταβάλλεται από το Ελληνικό Δημόσιο άπαξ σε μετρητά. Για το μετοχικό κεφάλαιο εκδίδεται μία μετοχή υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου, η οποία είναι αμεταβίβαστη. Το Ελληνικό Δημόσιο, για την άσκηση των μετοχικών του δικαιωμάτων εκπροσωπείται από τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας ή τον νόμιμο εκπρόσωπό του.

5. Η διάρκεια της ΔΕΣ ΑΔΜΗΕ ΑΕ ορίζεται σε ενενήντα εννέα (99) χρόνια από την ημερομηνία δημοσίευσης της κοινής υπουργικής απόφασης της παραγράφου 3.

6. Για κάθε πράξη της ΔΕΣ ΑΔΜΗΕ ΑΕ για την οποία απαιτείται συμβολαιογραφικό έγγραφο, τα δικαιώματα των συμβολαιογράφων περιορίζονται στο ήμισυ των προβλεπομένων από την κείμενη νομοθεσία. Για τις πράξεις αυτές δεν καταβάλλονται φόροι ή τέλη και για τη σύνταξη και υπογραφή αυτών δεν απαιτείται παράσταση δικηγόρου. Περαιτέρω, η ΔΕΣ ΑΔΜΗΕ ΑΕ απαλλάσσεται από κάθε δημόσιο, δημοτικό, κοινοτικό ή υπέρ τρίτου άμεσο ή έμμεσο φόρο, εκτός από το φόρο προστιθέμενης αξίας, καθώς και από κάθε είδους τέλη υπέρ του Δημοσίου ή άλλου τρίτου. Επίσης, απαλλάσσεται και από την υποχρέωση καταβολής δικαστικού ενσήμου και απολαμβάνει γενικά όλων των δικονομικών και άλλων προνομίων και ατελειών του Δημοσίου.

7. Η ΔΕΣ ΑΔΜΗΕ ΑΕ ορίζεται ως ο νόμιμος εκδοχέας των φορολογικών απαιτήσεων του Ελληνικού Δημοσίου έναντι της ΔΕΗ ΑΕ και της ΑΔΜΗΕ ΑΕ, που προκύπτουν από την εκτέλεση του Σχεδίου Διαχωρισμού έως του ποσού που απαιτείται για την απόκτηση του 25% του μετοχικού κεφαλαίου της ΑΔΜΗΕ ΑΕ. Τέτοιες φορολογικές απαιτήσεις αποτελούν ιδίως οι απαιτήσεις φόρου υπεραξίας από την πώληση των μετοχών της ΑΔΜΗΕ ΑΕ, καθώς και οι απαιτήσεις από την κεφαλαιοποίηση αποθεματικών της ΑΔΜΗΕ ΑΕ. Τις απαιτήσεις αυτές δύναται η ΔΕΣ ΑΔΜΗΕ ΑΕ να ενεχυριάζει αποκλειστικά προς ασφάλεια τυχόν χρηματοδότησης που λαμβάνει προς το σκοπό εξόφλησης του τιμήματος για την απόκτηση των μετοχών της ΑΔΜΗΕ ΑΕ από την ΔΕΗ ΑΕ ή να τις συμψηφίζει με το οφειλόμενο τίμημα από την πώληση των μετοχών.

Τυχόν υπερβάλλον ποσό χρησιμοποιείται για την αποπληρωμή ληξιπρόθεσμων χρεών του Ελληνικού Δημοσίου προς τη ΔΕΗ ΑΕ. Τυχόν ελλείπον ποσό συμπληρώνεται από τα διανεμόμενα μερίσματα της ΑΔΜΗΕ ΑΕ που αναλογούν στο Ελληνικό Δημόσιο.

Άρθρο 146
Εισαγωγή της Εταιρείας Συμμετοχών της ΔΕΗ ΑΕ στο Χρηματιστήριο Αθηνών

1. Στο πλαίσιο υλοποίησης του Σχεδίου Διαχωρισμού, με την ολοκλήρωση της μεταβίβασης από τη ΔΕΗ ΑΕ στους μετόχους αυτής των μετοχών που κατέχει στην Εταιρεία Συμμετοχών που προβλέπεται στη περίπτωση β΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 143, η Εταιρεία Συμμετοχών αιτείται αμελλητί την εισαγωγή της στην οργανωμένη αγορά κινητών αξιών του Χρηματιστηρίου Αθηνών (στο εξής ΧΑ), έχοντας προβεί προς τούτο σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες, όπως ιδίως στη σύνταξη ενημερωτικού δελτίου εισαγωγής, προκειμένου να υλοποιηθεί η διαδικασία της περίπτωσης ε΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 143.

2. Η εισαγωγή της Εταιρείας Συμμετοχών στην οργανωμένη αγορά κινητών αξιών του ΧΑ διενεργείται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, του ν. 3371/2005 (Α΄ 178), των κανονισμών και αποφάσεων του ΧΑ, καθώς και οποιωνδήποτε άλλων εφαρμοστέων διατάξεων.

3. Για την εισαγωγή της Εταιρείας Συμμετοχών οργανωμένη αγορά κινητών αξιών του ΧΑ, δεν απαιτείται να έχει αυτή δημοσιεύσει ή καταθέσει προς δημοσίευση ουδεμία ετήσια οικονομική κατάσταση σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 3 του ν. 3371/2005.

4. Το ΧΑ και η Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς ασκούν κάθε διακριτική ευχέρεια που έχουν από το νόμο προς το σκοπό διευκόλυνσης της εισαγωγής των κινητών αξιών της Εταιρείας Συμμετοχών.

Άρθρο 147
Κεφαλαιοποιήσιμα αποθεματικά της ΑΔΜΗΕ ΑΕ

Προς το σκοπό υλοποίησης της αύξησης μετοχικού κεφαλαίου της ΑΔΜΗΕ ΑΕ που προβλέπεται στην υποπερίπτωση αα΄ της περίπτωσης Α΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 143, αποτελούν ελεύθερα κεφαλαιοποιήσιμα αποθεματικά τα ακόλουθα αποθεματικά της ΑΔΜΗΕ ΑΕ:

α. Το αποθεματικό που προέκυψε από την υπεραξία αναπροσαρμογής παγίων που δημιουργήθηκαν από τη ΔΕΗ ΑΕ δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 10 παρ. 2 του ν. 2941/2001 (Α΄ 201) και μεταφέρθηκε στην ΑΔΜΗΕ ΑΕ δυνάμει των διατάξεων της περίπτωσης στ΄ της παρ. 3 του άρθρου 98 του ν. 4001/2011 (Α΄ 179).

β. Ο λογαριασμός «κέρδη εις νέον».

Άρθρο 148
Πιστοποίηση ΑΔΜΗΕ ΑΕ μετά τον πλήρη ιδιοκτησιακό διαχωρισμό

Για την πιστοποίηση της ΑΔΜΗΕ ΑΕ μετά τον πλήρη ιδιοκτησιακό διαχωρισμό αυτής από την ΔΕΗ ΑΕ, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος και του άρθρου 110 του ν. 4001/2011 (Α΄ 179), εφαρμόζονται αναλογικά οι διατάξεις των άρθρων 113 και 114 του ν. 4001/2011. Οι προθεσμίες που προβλέπονται στις διατάξεις αυτές μέχρι και την έκδοση τελικής απόφασης από τη Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας, μειώνονται στο μισό.

Άρθρο 149
Λοιπές διατάξεις

1. Με τις διατάξεις του παρόντος Υποκεφαλαίου δεν θίγονται οι διατάξεις των άρθρων 102 έως 104 και 119 του ν. 4001/2011, που αναφέρονται στα εργασιακά και ασφαλιστικά δικαιώματα του πάσης φύσεως προσωπικού της ΑΔΜΗΕ ΑΕ και των λοιπών φορέων στους οποίους και εφαρμόζονται κατ’ αναλογία αυτές.

2. Ο πλήρης ιδιοκτησιακός διαχωρισμός της ΑΔΜΗΕ ΑΕ δεν συνιστά λόγο καταγγελίας των συμβάσεων εργασίας αυτής με το πάσης φύσεως προσωπικό της και δεν επηρεάζει τα εργασιακά και ασφαλιστικά δικαιώματα αυτού.

3. Οποιαδήποτε ενέργεια ή δικαιοπραξία επιχειρείται κατ’ εφαρμογή του παρόντος νόμου από τη ΔΕΗ ΑΕ ή από την ΑΔΜΗΕ Α.Ε. συμπεριλαμβανομένης της επέλευσης οποιουδήποτε γεγονότος ή συνέπειας άμεσα συνδεδεμένης με την επιχειρούμενη ενέργεια ή δικαιοπραξία, δεν δύναται αφ’ εαυτής να συνιστά γεγονός καταγγελίας ή αφερεγγυότητας ή αιτία παροχής ή ρευστοποίησης εξασφάλισης, ούτε παρέχει σε αντισυμβαλλόμενο το δικαίωμα για άσκηση δικαιώματος καταγγελίας, αλυσιδωτής καταγγελίας (cross-default), υπαναχώρησης, επίσχεσης, τροποποίησης, συμψηφισμού ή εκκαθαριστικού συμψηφισμού, σε σχέση με οποιαδήποτε σύμβαση έχει συναφθεί από τη ΔΕΗ ΑΕ ή την ΑΔΜΗΕ ΑΕ με τρίτους, υπό τον όρο ότι εξακολουθούν να τηρούνται οι ουσιαστικές υποχρεώσεις δυνάμει της σύμβασης, μεταξύ των οποίων και οι υποχρεώσεις πληρωμής και παράδοσης. Τα ανωτέρω ισχύουν και για συμβάσεις που έχει συνάψει θυγατρική της ΔΕΗ ΑΕ με τρίτους.

4. Συμπληρωματικά στις διατάξεις του Υποκεφαλαίου Β΄ του Κεφαλαίου Η΄ εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν. 2190/1920 και του ν. 3340/2005 (Α΄ 112).

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ
ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΘΕΣΠΙΣΗ ΤΟΥ «ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΥ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ ΕΥΕΛΙΞΙΑΣ»

Άρθρο 150

Στο ν. 4001/2011 (Α΄ 79) προστίθεται νέο άρθρο 143Δ, ως εξής:

«Άρθρο 143Δ
Μεταβατικός Μηχανισμός Αποζημίωσης Ευελιξίας

1. Θεσπίζεται «Μεταβατικός Μηχανισμός Αποζημίωσης Ευελιξίας». Ο Μηχανισμός αυτός τίθεται σε εφαρμογή από 1.5.2016. Η διάρκεια του Μεταβατικού Μηχανισμού Αποζημίωσης Ευελιξίας ορίζεται, κατά μέγιστο, σε δώδεκα (12) μήνες, ή, εάν αυτό συμβεί νωρίτερα, μέχρι την εφαρμογή μόνιμου μηχανισμού επάρκειας ή και ευελιξίας του Συστήματος Ηλεκτρικής Ενέργειας, σύμφωνα με τις σχετικές αποφάσεις της ΡΑΕ κατά τα προβλεπόμενα στην κείμενη νομοθεσία.

2. Ως «Μεταβατικός Μηχανισμός Αποζημίωσης Ευελιξίας» νοείται η καταβολή στις επιλεγείσες, σύμφωνα με το παρόν, μονάδες ηλεκτροπαραγωγής ανταλλάγματος για τη διαθεσιμότητά τους προς παροχή της «υπηρεσίας ευελιξίας» στο Σύστημα Ηλεκτρικής Ενέργειας.

3. Ως «υπηρεσία ευελιξίας» ορίζεται η ταχεία αύξηση ή μείωση της κατανεμόμενης ισχύος της μονάδας, ώστε να καλύπτει τη ζήτηση, ακολουθώντας τις Εντολές Κατανομής του Διαχειριστή. Στην εν λόγω έννοια συμπεριλαμβάνεται η ικανότητα της μονάδας ώστε, εντός τριών ωρών από την έκδοση σχετικής Εντολής Κατανομής του Διαχειριστή, να ακολουθεί από θερμή κατάσταση ένα γρήγορο κύκλο λειτουργίας, με ανταπόκριση μεγαλύτερη από ένα προκαθορισμένο κατώφλι, το οποίο αντιστοιχεί σε μετρούμενο ρυθμό μεταβολής της εξόδου της τουλάχιστον οχτώ (8) MW/min και δυνατότητα απόκρισης για τουλάχιστον τρεις (3) συνεχόμενες ώρες. Λοιπές τεχνικές απαιτήσεις για την παροχή της «υπηρεσίας ευελιξίας», καθώς και λεπτομέρειες εφαρμογής της παρούσας διάταξης εξειδικεύονται στον Κώδικα Διαχείρισης Συστήματος.

4. Ως «αποζημίωση για την υπηρεσία ευελιξίας» νοείται η αμοιβή που καταβάλλεται από τον Διαχειριστή του Συστήματος προς τους Επιλεγέντες Παραγωγούς. Το ύψος του Μοναδιαίου Τιμήματος Πληρωμής Ισχύος για την παροχή ευέλικτης ισχύος καθορίζεται σε σαράντα-πέντε (45) ευρώ/kW διαθέσιμης ισχύος για το ανωτέρω χρονικό διάστημα και με ανώτατο όριο καταβολής τα δεκαπέντε(15) εκατομμύρια ευρώ ανά μονάδα παραγωγής. Λεπτομέρειες για την εφαρμογή της παρούσας διάταξης δύνανται να καθορίζονται στον Κώδικα Διαχείρισης Συστήματος.

5. Το μέγιστο συνολικό κόστος του Μηχανισμού ορίζεται σε διακόσια είκοσι πέντε (225) εκατομμύρια ευρώ. Το ανωτέρω κόστος επιμερίζεται στους Εκπροσώπους Φορτίου, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα στον Κώδικα Διαχείρισης Συστήματος.

6. «Υπολογισμός αποζημίωσης»: Το ύψος της αποζημίωσης που δύνανται καταρχήν να λαμβάνουν οι Επιλεγέντες Παραγωγοί υπολογίζεται κατ’ αντιστοιχία με την πραγματική διαθεσιμότητα της μονάδας, όπως αυτή μετράται από τον Διαχειριστή του Συστήματος και δημοσιεύεται το αργότερο τρεις μέρες πριν την ημερομηνία έναρξης υποβολής αιτήσεων εκ μέρους των επιλέξιμων παραγωγών για τη συμμετοχή τους στο Μηχανισμό. Για τον υπολογισμό του συντελεστή διαθεσιμότητας των θερμικών μονάδων που εντάσσονται στον Μηχανισμό χρησιμοποιούνται ιστορικά στοιχεία τριών (3) ετών, ενώ για τις κατανεμόμενες υδροηλεκτρικές μονάδες στοιχεία έτους χαμηλής υδραυλικότητας, σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στην παράγραφο 7 του παρόντος.

Για τις ανάγκες του παρόντος Μηχανισμού ως έτος νοείται το «Έτος Αξιοπιστίας» ως ορίζεται στον Κώδικα Διαχείρισης του Συστήματος.

Το τελικώς καταβαλλόμενο ανά Παραγωγό ποσό αποζημίωσης εκκαθαρίζεται, με τη λήξη της περιόδου εφαρμογής του Μηχανισμού, λαμβάνοντας υπόψιν τον «τελικό συντελεστή διαθεσιμότητας» των μονάδων, που υπολογίζεται απολογιστικά από τον Διαχειριστή βάσει των συλλεγέντων στοιχείων για την πραγματική διαθεσιμότητα εκάστης μονάδας, κατά τον χρόνο εφαρμογής του Μηχανισμού.

Λεπτομέρειες για την εφαρμογή της παρούσας διάταξης δύνανται να καθορίζονται στον Κώδικα Διαχείρισης Συστήματος.

Ο τελικός συντελεστής διαθεσιμότητας των θερμικών μονάδων υπολογίζεται λαμβάνοντας υπόψη και τη διαθεσιμότητα καυσίμου.

7. Ο συντελεστής διαθεσιμότητας των κατανεμόμενων υδροηλεκτρικών μονάδων EFORD προσαρμόζεται ώστε να αντανακλά το ποσοστό της υδροηλεκτρικής παραγωγής που είναι τεχνικά ικανή να παράσχει οποτεδήποτε την υπηρεσία ευελιξίας, ακόμη και υπό συνθήκες έτους χαμηλής υδραυλικότητας.

Ο εν λόγω συντελεστής προκύπτει από τα στοιχεία, όπως καταγράφονται από τον Διαχειριστή του Συστήματος κατά τη διάρκεια των τριών (3) «Ετών Αξιοπιστίας» που προηγούνται του έτους εφαρμογής του Μηχανισμού, λαμβάνοντας υπόψη τη συνεισφορά έκαστης υδροηλεκτρικής μονάδας στην κάλυψη της συνολικής ζήτησης, και υπολογίζεται ως εξής:

Όπου:

HCAP Ο αριθμητικός μέσος όρος του μεγέθους της μέγιστης ισχύος που συνεισέφερε η Μονάδα για την κάλυψη του φορτίου του Συστήματος, σταθμισμένος ως προς αυτό, όπως υπολογίζεται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο για τα τρία προηγούμενα Έτη Αξιοπιστίας του τρέχοντος Έτους Αξιοπιστίας.

MQh,y Η συνολική μετρούμενη παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας της Μονάδας, σε μεγαβατώρες ανά ώρα (MWh/h) κατά τη διάρκεια της Περιόδου Κατανομής h του Έτους Αξιοπιστίας y.

Lh,y Η συνολική ζήτηση φορτίου του Συστήματος σε μεγαβάτ (MW) κατά τη διάρκεια της Περιόδου Κατανομής h του Έτους Αξιοπιστίας y.

HCAPy Η μέση ισχύς που συνεισέφερε η Μονάδα για την κάλυψη του φορτίου του Συστήματος, σταθμισμένη ως προς αυτό, η οποία υπολογίζεται για κάθε Έτος Αξιοπιστίας y από τον ανωτέρω τύπο.

8. Ως «επιλέξιμες μονάδες ηλεκτροπαραγωγής» για την ένταξή τους στο Μηχανισμό θεωρούνται οι μονάδες τεχνολογίας αεριοστροβίλου ανοικτού και συνδυασμένου κύκλου, οι κατανεμόμενες υδροηλεκτρικές μονάδες, καθώς και μονάδα ΣΗΘ για το μέρος της ισχύος της για την οποία δεν αμείβεται από μηχανισμό στήριξης ΑΠΕ. Για το μέγεθος της ισχύος που εντάσσεται στο Μηχανισμό, λαμβάνονται υπόψη και τυχόν περιορισμοί στη μέγιστη ικανότητα λειτουργίας των Μονάδων που επιβάλλονται εκ του δικτύου, βάσει και σχετικής πιστοποίησης του Διαχειριστή του Συστήματος.

9. Η διενέργεια των αναγκαίων εκκαθαρίσεων και χρεοπιστώσεων στο πλαίσιο του εν λόγω Μηχανισμού, πραγματοποιείται από τον Διαχειριστή του Συστήματος, σύμφωνα με τα οριζόμενα στον Κώδικα Διαχείρισης Συστήματος.

10. Διαδικασία ένταξης: Για την ένταξή τους στον ανωτέρω Μηχανισμό, οι επιλέξιμες μονάδες ηλεκτροπαραγωγής υποβάλλουν αίτηση στη Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας, εντός ορισμένης προθεσμίας και σύμφωνα με το έντυπο-υπόδειγμα που καθορίζονται με απόφαση της Αρχής κατόπιν σχετικής εισήγησης από τον Διαχειριστή του Συστήματος.

Με την εν λόγω αίτηση, οι ενδιαφερόμενες επιλέξιμες μονάδες δηλώνουν την ισχύ με την οποία επιθυμούν να συμμετέχουν στο Μηχανισμό, η οποία δύναται να είναι μικρότερη της καταρχήν διαθέσιμης ισχύος.

Στο εν λόγω έντυπο-υπόδειγμα της αίτησης περιλαμβάνονται, κατ’ ελάχιστον, η επωνυμία του κατόχου της άδειας της επιλέξιμης μονάδας ηλεκτροπαραγωγής, το μέγεθος της ισχύος της μονάδας, καθώς και το ποσό της ενίσχυσης που αιτείται ο επιλέξιμος παραγωγός ως κίνητρο για την υποβολή προς τον Διαχειριστή του Συστήματος αναθεωρημένων τεχνικών δηλώσεων σε συμμόρφωση προς τις προδιαγραφές για την παροχή της «υπηρεσίας ευελιξίας», όπως αυτές θα εξειδικευτούν στον Κώδικα Διαχείρισης του Συστήματος («αντιπαράδειγμα»). Το αιτούμενο ποσό ενίσχυσης προσδιορίζεται από τα προσφερόμενα στο Μηχανισμό MW ισχύος επί του Μοναδιαίου Τιμήματος Πληρωμής Ισχύος, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 4 του παρόντος. Με την αίτησή του, ο επιλέξιμος Παραγωγός συνυποβάλλει στοιχεία εκτιμώμενου κόστους συμμόρφωσης στις προδιαγραφές της «υπηρεσίας ευελιξίας», σε συμφωνία με τα οριζόμενα στην από C -1791/31.3.2016 (final) Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη συναφή υπόθεση κρατικής ενίσχυσης SA 38968 (παράγραφοι 45 - 49).

Εντός ενός μηνός από τη λήξη της προθεσμίας υποβολής αιτήσεων συμμετοχής στο Μηχανισμό, η Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας, κατόπιν σχετικής εισήγησης του Διαχειριστή, ελέγχει την αξιοπιστία του «αντιπαραδείγματος», προς επιβεβαίωση του χαρακτήρα κινήτρου της σχετικής αποζημίωσης («έλεγχος αξιοπιστίας»), και εγκρίνει την εγγραφή της μονάδας ηλεκτροπαραγωγής στο συστηνόμενο «Μητρώο Ευέλικτων Μονάδων» του Διαχειριστή του Συστήματος. Με την απόφαση ένταξης στο Μηχανισμό δύναται να επιβάλλεται στις Μονάδες ηλεκτροπαραγωγής και η εκπλήρωση όρων ή/και πρόσθετων υποχρεώσεων που απορρέουν από την άδεια παραγωγής τους.

Ειδικότερα, προκειμένου για τις υδροηλεκτρικές μονάδες, λαμβάνεται επιπλέον υπόψη και το εξοικονομούμενο όφελος του Συστήματος από την εν γένει ευέλικτη λειτουργία τους.

Προκειμένου για τις «νέες μονάδες», οι οποίες εκκινούν την εμπορική τους λειτουργία σε χρόνο μεταγενέστερο της έναρξης του Μηχανισμού, προβλέπεται η δυνατότητα συμμετοχής τους στο Μηχανισμό κατόπιν αιτήματός τους, που υποβάλλεται το αργότερο εντός ενός μηνός από την έναρξη εμπορικής λειτουργίας τους.

11. Η εγγραφή μονάδας στο «Μητρώο Ευέλικτων Μονάδων» του Διαχειριστή νοείται ως σύναψη σύμβασης για την παροχή της υπηρεσίας ευελιξίας. Το περιεχόμενο της εν λόγω σύμβασης δύναται να καθορίζεται στον Κώδικα Διαχείρισης Συστήματος.

Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των επιλεγεισών μονάδων άρχονται από την εκκίνηση εφαρμογής του Μεταβατικού Μηχανισμού Αποζημίωσης Ευελιξίας, ήτοι από 1.5.2016, αλλά ενεργοποιούνται από το χρόνο εγγραφής τους στο ως άνω «Μητρώο Ευέλικτων Μονάδων».

12. Αναστέλλεται από 1.1.2015 η εφαρμογή των διατάξεων των Κεφαλαίων 39 έως 46 του «Κώδικα Διαχείρισης του Ελληνικού Συστήματος Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας» (Β΄ 103/31.1.2012) με εξαίρεση τις διατάξεις των άρθρων 183 έως 186.»

Άρθρο 151

Στο ν. 4001/2011 (Α΄ 79) προστίθεται νέο άρθρο 143Ε, ως εξής:

«Άρθρο 143Ε
Κυρώσεις

Η μη συμμόρφωση των Μονάδων ηλεκτροπαραγωγής με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη συμμετοχή τους στον παρόντα Μηχανισμό συνεπάγεται την επιβολή πρόσθετων κυρώσεων σύμφωνα με όσα ειδικότερα οριστούν στον Κώδικα Διαχείρισης του Συστήματος.

Κατά τη διάρκεια και ιδίως κατά τη λήξη του Μηχανισμού, ο Διαχειριστής του Συστήματος και η ΡΑΕ ελέγχουν τη συμμόρφωση του παραγωγού με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από την άδεια παραγωγής του, καθώς και από την απόφαση ένταξης. Σε περίπτωση που διαπιστώνεται η μη εκπλήρωση από τον παραγωγό των σχετικών όρων ή/και υποχρεώσεων, δύναται να επιβάλλεται με Απόφαση της ΡΑΕ, κατόπιν σχετικής εισήγησης του Διαχειριστή, η επιστροφή της εκκαθαρισθείσας τελικής ενίσχυσης, σε ποσοστό από 10% έως και 100%, ανάλογα με τη σοβαρότητα της παραβιαζόμενης υποχρέωσης και τη διάρκεια της παράβασης.

Λεπτομέρειες εφαρμογής της παρούσας διάταξης καθορίζονται με τον Κώδικα Διαχείρισης Συστήματος.

Κάθε ειδικότερο θέμα εφαρμογής του άρθρου 143Δ και του παρόντος καθορίζεται ή εξειδικεύεται στον Κώδικα Διαχείρισης Συστήματος. Περαιτέρω παρέχεται

εξουσιοδότηση στη Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας να θεσπίζει κάθε αναγκαία πράξη και να ρυθμίζει κάθε σχετικό ζήτημα.»

Άρθρο 152
Καταργούμενες διατάξεις

Από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου καταργούνται:

α) Τα άρθρα 1 έως και 12 του ν. 4273/ 2014 περί δημιουργίας νέας καθετοποιημένης εταιρείας ηλεκτρικής ενέργειας (Α΄ 146).

β) Η Ενότητα 1 της παραγράφου 1 της Πράξης υπ’ αριθμ. 15 της 24.7.2013 του Υπουργικού Συμβουλίου με τίτλο «Έγκριση Αναδιάρθρωσης και Αποκρατικοποίησης της Δημόσιας Επιχείρησης Ηλεκτρισμού (Δ.Ε.Η. Α.Ε.)» (Α΄ 168), η οποία τιτλοφορείται «Ιδιοκτησιακός διαχωρισμός του ΑΔΜΗΕ μέσω πώλησης και μεταβίβασης μετοχών εκδόσεως της ΑΔΜΗΕ ΑΕ που αντιστοιχούν σε ποσοστό 66% του μετοχικού κεφαλαίου της σε επενδυτή. Χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία», όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 2 του άρθρου 1 του ν. 4237/2014 (Α΄ 146) και το άρθρο 14 του ν.4273/2014 (Α΄ 146).

γ) Τα άρθρα 1,2 και 5 του ν. 4237/2014.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Θ΄
ΕΠΙΣΠΕΥΣΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ, ΘΕΩΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΚΥΡΩΣΗΣ ΤΩΝ ΔΑΣΙΚΩΝ ΧΑΡΤΩΝ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

Άρθρο 153
Τροποποίηση και συμπλήρωση του ν. 3889/2010 (Α΄ 182)

Α. Το άρθρο 13 του ν. 3889/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 13

1. Οι δασικές εν γένει εκτάσεις των παραγράφων 1, 2, 3, 4 και 5 του άρθρου 3 του ν. 998/1979 (Α΄ 289), που διέπονται από τις προστατευτικές διατάξεις αυτού, απεικονίζονται σε κατάλληλης κλίμακας αεροφωτογραφικό ή χαρτογραφικό υλικό, το οποίο, αφού συμπληρωθεί με τα φωτοερμηνευτικά στοιχεία των πρόσφατων και ιστορικών αεροφωτογραφιών, τις διοικητικές πράξεις και τα διαθέσιμα στοιχεία της δασικής υπηρεσίας, αποτελεί τον δασικό χάρτη. Στον δασικό χάρτη δεν απεικονίζονται τα εντός των πόλεων και των οικιστικών περιοχών πάρκα και άλση της παραγράφου 4 του άρθρου 3 του ν. 998/1979.

Στον παραπάνω χάρτη οι εκτάσεις της παραγράφου 5 εδάφια Α΄ και β΄ του ιδίου ως άνω άρθρου, αποτελούν ιδιαίτερης κατηγορίας εκτάσεις, στις οποίες εφαρμόζονται τα προβλεπόμενα στον παρόντα νόμο, καθώς και τα οριζόμενα στο άρθρο 28 του ν. 2664/1998 (Α΄275), όπως ισχύει.

Η τοπική ή δημοτική κοινότητα, όπως ορίζονται στο ν. 3852/2010 (Α΄ 87), αποτελούν την τεχνική και διοικητική μονάδα κατάρτισης του δασικού χάρτη.

2. Ως βάση για τον προσδιορισμό των δασικών εν γένει εκτάσεων της προηγούμενης παραγράφου λαμβάνεται η παλαιότερη και η πλησιέστερη προς το χρόνο κατάρτισης του δασικού χάρτη αεροφωτογραφία. Αν η παλαιότερη αεροφωτογράφιση δεν καλύπτει την εξεταζόμενη περιοχή ή η χρησιμοποίησή της, λόγω κλίμακας ή ποιότητας, καθίσταται απρόσφορη, χρησιμοποιείται και η αεροφωτογράφιση έτους λήψης 1960.

3. Αρμόδια για την κατάρτιση και όλες τις εργασίες μέχρι και την κύρωση του δασικού χάρτη είναι η Διεύθυνση Δασών της Αποκεντρωμένης Διοίκησης του οικείου νομού. Όπου εφεξής στο νόμο αυτόν αναφέρεται η Διεύθυνση Δασών, νοείται η Διεύθυνση Δασών της Αποκεντρωμένης Διοίκησης του οικείου νομού.

Οι ανωτέρω εργασίες εκτελούνται είτε με προσωπικό της Διεύθυνσης Δασών, συνεπικουρούμενο, εφόσον χρειαστεί, και από το προσωπικό της παραγράφου 7, είτε με αναθέσεις, με απόφαση του Συντονιστή της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης, σε ιδιωτικά γραφεία εκπόνησης δασικών μελετών της κατηγορίας 24 του άρθρου μόνου του π.δ. 541/1978 (Α΄ 116), σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές της περίπτωσης Α΄ του άρθρου 21 του παρόντος.

Η Διεύθυνση Δασών οφείλει να υποβάλει εντός δύο (2) μηνών σχετική πρόταση για την εκτέλεση των ως άνω εργασιών συνοδευόμενη από χρονοδιάγραμμα στη Γενική Διεύθυνση Ανάπτυξης και Προστασίας Δασών και Αγροπεριβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

Η Γενική Διεύθυνση Ανάπτυξης και Προστασίας Δασών και Αγροπεριβάλλοντος σε διάστημα ενός (1) μηνός από την υποβολή της ως άνω πρότασης, εφόσον διαπιστώσει ότι: α) εξασφαλίζεται η έγκαιρη προβολή των δικαιωμάτων του Ελληνικού Δημοσίου επί εκτάσεων για τις οποίες ισχύει το τεκμήριο κυριότητας βάσει του ως άνω χρονοδιαγράμματος και β) είναι διασφαλισμένοι οι αναγκαίοι οικονομικοί πόροι, εισηγείται στον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, την έκδοση απόφασης για την έγκριση της πρότασης.

Στις περιοχές για τις οποίες έχει ήδη καταρτισθεί δασικός χάρτης, η συμπλήρωση, διόρθωση και ανάρτησή του, καθώς και όλες οι εργασίες μέχρι και την κύρωση, εκτελούνται από τη Διεύθυνση Δασών της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης, κατά τη διαδικασία της προηγούμενης παραγράφου.

4. Για τις περιοχές, για τις οποίες δεν έχει εκδοθεί εντός τεσσάρων (4) μηνών η Υπουργική Απόφαση της προηγούμενης παραγράφου, οι εργασίες των ανωτέρω παραγράφων εκτελούνται από την ανώνυμη εταιρεία «Εθνικό Κτηματολόγιο και Χαρτογράφηση Α.Ε.» (Ε.Κ.ΧΑ. Α.Ε.) με αναθέσεις σε ιδιωτικά γραφεία εκπόνησης δασικών μελετών της κατηγορίας 24 του άρθρου μόνου του π.δ. 541/1978, σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές της παραγράφου 1α. του άρθρου 21. Στην περίπτωση αυτή, ο σχεδιασμός, ο προγραμματισμός και το χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης των σχετικών συμβάσεων κατάρτισης, έως και την κύρωση εκπονείται σε συνεργασία με τη Γενική Διεύθυνση Ανάπτυξης και Προστασίας Δασών και Αγροπεριβάλλοντος και εγκρίνεται μετά από σχετική

κοινή εισήγηση των ανωτέρω, από τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

Το κριτήριο που λαμβάνεται κατά προτεραιότητα υπόψη κατά την έκδοση της ως άνω απόφασης είναι η έγκαιρη προβολή των δικαιωμάτων του Ελληνικού Δημοσίου, ώστε να μην προκαλούνται καθυστερήσεις στο χρονοδιάγραμμα της διαδικασίας κτηματογράφησης κάθε περιοχής.

Περαιτέρω λαμβάνονται υπόψη κατά βαθμό προτεραιότητας και τα κάτωθι κριτήρια:

α. Οι διαθέσιμοι οικονομικοί πόροι.

β. Η διαθεσιμότητα επαρκούς στελεχιακού δυναμικού και υποδομής των αρμοδίων Διευθύνσεων Δασών, κατά περίπτωση, ώστε να ανταποκριθούν στο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του έργου.

γ. Η ανάγκη επίσπευσης των εργασιών κατάρτισης και κύρωσης του δασικού χάρτη, σε ορισμένες περιοχές, λόγω ιδιαιτεροτήτων, σε σχέση με τις διοικητικές, ιδιοκτησιακές και βλαστητικές συνθήκες της περιοχής.

δ. Η εκτίμηση των αναμενόμενων να υποβληθούν αντιρρήσεων κατά την ανάρτηση του δασικού χάρτη.

5. Εφόσον η κατάρτιση, η ανάρτηση και εν γένει οι εργασίες έως την κύρωση του δασικού χάρτη, εκτελούνται από την εταιρεία Ε.Κ.ΧΑ. Α.Ε. με αναθέσεις σε ιδιωτικά γραφεία εκπόνησης δασικών μελετών της κατηγορίας 24 του άρθρου μόνου του π.δ. 541/1978, για κάθε Περιφερειακή Ενότητα ορίζεται με απόφαση του Προϊσταμένου της αρμόδιας Διεύθυνσης Δασών ένας ή περισσότεροι υπεύθυνοι δασολόγοι, υπάλληλοι του Τμήματος Δασικών Χαρτογραφήσεων της ως άνω Διεύθυνσης, οι οποίοι συμμετέχουν στην επίβλεψη της σύμβασης, με αρμοδιότητα:

α) Την εποπτεία των εργασιών που εκτελεί επί τόπου ο ανάδοχος, τη χορήγηση των στοιχείων των διοικητικών πράξεων του αρχείου της οικείας δασικής Υπηρεσίας και την παρακολούθηση των εργασιών απεικόνισής τους στα υπόβαθρα της παραγράφου 1, εισηγούμενοι, όπου απαιτείται, την ανάκληση μη εφαρμοστέων διοικητικών πράξεων ή την διόρθωσή τους σε περίπτωση διαπίστωσης πλάνης του εκδότη τους.

β) Τον έλεγχο των παραδοτέων της σύμβασης κατάρτισης και κύρωσης του δασικού χάρτη, τη σύνταξη εκθέσεων ελέγχου, τον έλεγχο των υπομνημάτων και της εφαρμογής των αποφάσεων των Επιτροπών Εξέτασης Αντιρρήσεων (ΕΠ.Ε.Α).

Η οικεία Διεύθυνση Δασών συνεργάζεται εν γένει με τον επιβλέποντα της σύμβασης που έχει οριστεί από τη Διευθύνουσα Υπηρεσία της Ε.Κ.ΧΑ. Α.Ε., σε περίπτωση εφαρμογής της παραγράφου 4, με στόχο την τήρηση των προθεσμιών που προβλέπονται στον παρόντα νόμο, την εκπλήρωση των όρων και του χρονοδιαγράμματος της σύμβασης από τον ανάδοχο και την εκπόνηση της μελέτης, κατά τους κανόνες της τέχνης και της επιστήμης.

6. Εντός ενός (1) μηνός, η εταιρεία Ε.Κ.ΧΑ. Α.Ε. οφείλει να αποστείλει στη Γενική Διεύθυνση Ανάπτυξης και Προστασίας Δασών και Αγροπεριβάλλοντος χρονοδιάγραμμα, υπό μορφή πίνακα, στον οποίο θα περιλαμβάνονται: α) για τις περιοχές της χώρας, για τις οποίες ισχύει το Εθνικό Κτηματολόγιο, οι ημερομηνίες οριστικοποίησης των αρχικών εγγραφών και β) για τις υπό κτηματογράφηση περιοχές στις οποίες εξελίσσεται ή πρόκειται να ξεκινήσει η διαδικασία κτηματογράφησης, οι προβλεπόμενες ημερομηνίες έναρξης και λήξης της περιόδου συλλογής δηλώσεων, της ανάρτησης των προσωρινών κτηματολογικών πινάκων και διαγραμμάτων, καθώς και οι προβλεπόμενες ημερομηνίες περαίωσης της διαδικασίας κτηματογράφησης.

7. Για την υποστήριξη του έργου της κατάρτισης, του ελέγχου, της θεώρησης και γενικά των εργασιών μέχρι την κύρωση του δασικού χάρτη, μπορεί να διατίθεται προσωπικό των κλάδων δασολόγων, δασοπόνων, πληροφορικής Π.Ε. και Τ.Ε., μηχανικών Π.Ε. και Τ.Ε., γεωπόνων Π.Ε. και Τ.Ε. και τεχνικών οδηγών Δ.Ε. από τα δασαρχεία και τις λοιπές υπηρεσίες της Αποκεντρωμένης Διοίκησης στο Τμήμα Δασικών Χαρτογραφήσεων της οικείας Διεύθυνσης Δασών. Η διάθεση του προσωπικού, από τις υπηρεσίες τους με αποκλειστική απασχόληση στο παραπάνω έργο, είναι προσωρινή για διάστημα έως ένα χρόνο και γίνεται κατά παρέκκλιση των σχετικών διατάξεων του Υπαλληλικού Κώδικα, με απόφαση που εκδίδεται από τον Συντονιστή Αποκεντρωμένης Διοίκησης, στην οποία μπορεί να προβλέπεται η διατήρηση της έδρας από την οποία προέρχονται.

Επίσης, για το ίδιο με την προηγούμενη παράγραφο έργο, μπορεί κατά παρέκκλιση των κείμενων διατάξεων, να προσλαμβάνεται κατόπιν προκήρυξης εποχιακό ή με σύμβαση έργου προσωπικό, των ιδίων ειδικοτήτων με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας, το οποίο κατανέμεται με απόφαση του τελευταίου στις Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, λαμβάνοντας υπόψη τις ειδικές ανάγκες της κάθε οργανικής μονάδας.

Για τις ανάγκες επίβλεψης και ελέγχου των μελετών που ανατίθενται από την Ε.Κ.ΧΑ. Α.Ε., μπορεί κατά παρέκκλιση των κείμενων διατάξεων, να ανατίθενται εργασίες με σύμβαση έργου ή με σύμβαση ορισμένου χρόνου σε προσωπικό ειδικότητας δασολόγου, δασοπόνου, μηχανικού Π.Ε. και Τ.Ε., Πληροφορικής Π.Ε και Τ.Ε. και γεωπόνου Π.Ε. και Τ.Ε., ή να αποσπάται προσωπικό των ειδικοτήτων αυτών από το δημόσιο και τον ευρύτερο δημόσιο τομέα.

8. Η Διεύθυνση Δασικών Έργων και Υποδομών της Γενικής Διεύθυνσης Ανάπτυξης και Προστασίας Δασών και Αγροπεριβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, που συστήθηκε με τις διατάξεις τού άρθρου 23 του π.δ. 100/2014 (Α΄ 167), είναι αρμόδια για την οργάνωση, το συντονισμό, τη διοικητική υποστήριξη και τον έλεγχο των εργασιών που εκτελούν τα ειδικά Τμήματα Δασικών Χαρτογραφήσεων των Διευθύνσεων Δασών των Αποκεντρωμένων Διοικήσεων, καθώς και για τη συνεργασία με την ΕΚΧΑ Α.Ε., κατά τα προβλεπόμενα στη διάταξη της παραγράφου 5 του παρόντος άρθρου. Στην ανωτέρω Διεύθυνση συνιστάται Τμήμα Δασικών Χαρτών στο οποίο ανήκουν οι παραπάνω αρμοδιότητες ως και η κατάρτιση, τήρηση και ενημέρωση κεντρικής βάσης δεδομένων δασικών χαρτών. Η στελέχωση της πιο πάνω υπηρεσίας γίνεται με τροποποίηση και συμπλήρωση του π.δ. 100/2014 (Α΄167).

9. Ο δασικός χάρτης αμέσως μετά την κατάρτισή του θεωρείται από την οικεία Διεύθυνση Δασών της Αποκεντρωμένης Διοίκησης. Για τη θεώρηση εκδίδεται απόφαση της ανωτέρω Υπηρεσίας, η οποία αναρτάται στο Πρόγραμμα Διαύγεια.

Αν ο δασικός χάρτης καταρτίζεται από ιδιωτικό γραφείο εκπόνησης δασικών μελετών, τα παραδοτέα υποβάλλονται σταδιακά, με δύο ενδιάμεσες και μία τελική παράδοση, η δε θεώρηση αυτού γίνεται εντός δύο (2) μηνών από την τελική υποβολή του στην ανωτέρω αρμόδια υπηρεσία. Η προθεσμία αυτή δύναται να παρατείνεται κατά ένα (1) μήνα με απόφαση του Συντονιστή της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης, κατόπιν υποβολής επαρκώς αιτιολογημένου αιτήματος από την αρμόδια Διεύθυνση Δασών. Εφόσον διαπιστωθούν σφάλματα ή παραλείψεις, ο χάρτης διορθώνεται και συμπληρώνεται, σύμφωνα με τις υποδείξεις της Διεύθυνσης Δασών με σχετική έκθεση ελέγχου που συντάσσει η τελευταία εντός της ανωτέρω προθεσμίας. Στη συνέχεια ο χάρτης επανυποβάλλεται από τον ανάδοχο μέσα σε ένα (1) μήνα από την κοινοποίηση σε αυτόν της εκθέσεως ελέγχου. Ο διορθωμένος και συμπληρωμένος δασικός χάρτης θεωρείται από την αρμόδια Διεύθυνση Δασών μέσα σε ένα (1) μήνα από την επανυποβολή του.

Αν η αρμόδια Διεύθυνση Δασών δεν δύναται να ανταποκριθεί στις παραπάνω προθεσμίες, αυτή οφείλει εντός δεκαπέντε (15) ημερών από τη δεύτερη ενδιάμεση υποβολή του δασικού χάρτη να ενημερώσει τον Συντονιστή της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης με έγγραφη τεκμηρίωση των ελλείψεων ή προβλημάτων που καθιστούν αδύνατη τη θεώρηση εντός των νομίμων προθεσμιών. Ο Συντονιστής της Αποκεντρωμένης Διοίκησης, οφείλει στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του να εξασφαλίσει κάθε αναγκαία υποστήριξη της αρμόδιας Διεύθυνσης Δασών για τη θεώρηση του δασικού χάρτη.

Οι ανωτέρω προθεσμίες στο σύνολό τους μπορούν να παραταθούν κατά ένα (1) μήνα με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας, κατόπιν αιτιολογημένης εισήγησης της οικείας Διεύθυνσης Δασών, ανάλογα με την έκταση του φυσικού αντικειμένου και τις ιδιαιτερότητες της περιοχής.

10. Με απόφαση του Συντονιστή της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης ή στην περίπτωση εφαρμογής της παραγράφου 4 του άρθρου 13, με απόφαση της Ε.Κ.ΧΑ. Α.Ε. συγκροτείται προσωρινό Σημείο Υποστήριξης της Ανάρτησης του Δασικού Χάρτη, στο οποίο μπορούν να υπαχθούν περισσότερες της μίας τοπικές ή δημοτικές κοινότητες του ιδίου ή διαφορετικών Δήμων του ιδίου νομού, ορίζεται η έδρα του και ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με το αναγκαίο κατά περίπτωση προσωπικό του, καθώς και κάθε άλλο ζήτημα τεχνικού και λεπτομερειακού χαρακτήρα σχετικά με τη λειτουργία του. Σε περίπτωση που ο δασικός χάρτης καταρτίζεται από ιδιωτικό γραφείο εκπόνησης δασικών μελετών το προσωρινό Σημείο Υποστήριξης της Ανάρτησης του Δασικού Χάρτη στελεχώνεται, εξοπλίζεται και λειτουργεί με ευθύνη τους, σύμφωνα με τα οριζόμενα στα σχετικά συμβατικά τεύχη. Η υποστήριξη του ως άνω Σημείου παύει με τη λήξη της προθεσμίας υποβολής αντιρρήσεων.

11. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας δημιουργείται και τηρείται στην ιστοσελίδα της Ε.Κ.ΧΑ. Α.Ε. ειδικός δικτυακός τόπος ανάρτησης δασικών χαρτών και υποβολής αντιρρήσεων για την εφαρμογή των όσων ορίζονται στα άρθρα 14 έως 24.»

Β. Το άρθρο 14 του ν.3889/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 14

1. Ο δασικός χάρτης που έχει θεωρηθεί σύμφωνα με το άρθρο 13 αναρτάται με απόφαση της οικείας Διεύθυνσης Δασών εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την κατά την παράγραφο 9 του άρθρου 13 θεώρησή του στον ειδικό διαδικτυακό τόπο ανάρτησης δασικών χαρτών και υποβολής αντιρρήσεων της παραγράφου 11 του άρθρου 13.

2. Στον ειδικό διαδικτυακό τόπο της παραγράφου 11 του άρθρου 13 δημοσιεύεται ανακοίνωση της οικείας Διεύθυνσης Δασών για την ανάρτηση του δασικού χάρτη, με αναφορά στον τόπο και το χρόνο της ανάρτησης και πρόσκληση των ενδιαφερομένων για την υποβολή αντιρρήσεων κατά του αναρτημένου δασικού χάρτη με αναφορά στο χρόνο, τον τόπο και τον τρόπο υποβολής αυτών κατά τα οριζόμενα στα άρθρα 15 και 16. Από την ημερομηνία της κατά τα ανωτέρω δημοσιοποίησης τεκμαίρεται η πλήρης γνώση κάθε ενδιαφερόμενου τρίτου προκειμένου να ασκήσει τις προβλεπόμενες αντιρρήσεις.

3. Η ανάρτηση μπορεί να αφορά σε περισσότερες της μίας τοπικές ή δημοτικές κοινότητες του ιδίου ή διαφορετικών δήμων του ιδίου νομού. Στην περίπτωση αυτή μπορεί να εκδίδεται μία ανακοίνωση ανάρτησης και πρόσκληση υποβολής αντιρρήσεων κατά τα οριζόμενα στις παραγράφους 1 και 2, με αναφορά στο σύνολο της έκτασης και στις επιμέρους τοπικές ή δημοτικές κοινότητες ή δήμους ή σε επίπεδο νομού.

4. Η ανωτέρω ανακοίνωση και πρόσκληση δύναται για λόγους ενημέρωσης να αναρτάται επίσης σε εμφανή θέση στην οικεία Διεύθυνση Δασών, στο οικείο Δασαρχείο και στα δημοτικά ή τοπικά ή διαμερισματικά καταστήματα των οικείων πρωτοβάθμιων Ο.Τ.Α., με μέριμνα των αντίστοιχων ως άνω υπηρεσιών και να δημοσιεύεται με μέριμνα και δαπάνες της αρμόδιας Διεύθυνσης Δασών σε δύο εφημερίδες του νομού ή της Περιφέρειας. Για τους ίδιους λόγους ενημέρωσης δύναται ο αναρτημένος δασικός χάρτης και η σχετική ανακοίνωση και πρόσκληση να δημοσιοποιείται στις ιστοσελίδες του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας και της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης.

5. Ψηφιακό αντίγραφο του αναρτημένου δασικού χάρτη αποστέλλεται, επίσης, στον Ο.Π.Ε.Κ.Ε.Π.Ε. και στην οικεία Περιφερειακή Διεύθυνση Δημόσιας Περιουσίας.

6. Στα αναρτημένα στοιχεία περιλαμβάνεται και ο ιστορικός ορθοφωτοχάρτης που απεικονίζει τα πολύγωνα των δασικών εν γένει εκτάσεων που προσδιορίστηκαν από τα φωτοερμηνευτικά στοιχεία των παλαιότερων αεροφωτογραφιών.»

Γ. Το άρθρο 15 του ν.3889/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 15
Δικαίωμα Αντιρρήσεων

1. Κατά του περιεχομένου τού δασικού χάρτη που αναρτήθηκε επιτρέπεται η υποβολή αντιρρήσεων μέσα σε αποκλειστική προθεσμία εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία που ορίζεται στην πρόκληση υποβολής αντιρρήσεων της παραγράφου 2 του άρθρου 14 του παρόντος νόμου. Η προθεσμία αυτή παρεκτείνεται για είκοσι (20) ημέρες για όσους κατοικούν μόνιμα ή διαμένουν στην αλλοδαπή. Για την υποβολή των αντιρρήσεων καταβάλλεται επί ποινή απαραδέκτου των αντιρρήσεων ειδικό τέλος, το ύψος του οποίου καθορίζεται σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 2 του άρθρου 22 τού παρόντος.

2. Αντιρρήσεις, όσον αφορά τις περιληφθείσες στον αναρτηθέντα δασικό χάρτη δασικές, χορτολιβαδικές και βραχώδεις ή πετρώδεις εκτάσεις, μπορούν να υποβάλουν φυσικά και νομικά πρόσωπα δημοσίου και ιδιωτικού δικαίου, καθώς και το Ελληνικό Δημόσιο και οι οικείοι Ο.Τ.Α. πρώτου και δεύτερου βαθμού, εφόσον επικαλούνται για τη θεμελίωση του εννόμου συμφέροντος τους εμπράγματα ή ενοχικά δικαιώματα στις ανωτέρω εκτάσεις.

Αντιρρήσεις ειδικά κατά τής παράλειψης να περιληφθεί στο δασικό χάρτη ορισμένη δασικού χαρακτήρα ή χορτολιβαδική ή βραχώδης ή πετρώδης έκταση μπορεί να υποβάλει κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο και, ιδίως, το Ελληνικό Δημόσιο, οι Ο.Τ.Α. πρώτου και δεύτερου βαθμού στα διοικητικά όρια των οποίων υπάγεται η έκταση, οι περιβαλλοντικές οργανώσεις και άλλα νομικά πρόσωπα μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, στους σκοπούς των οποίων περιλαμβάνεται η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος.

3. Στις αντιρρήσεις αναγράφονται, επί ποινή απαραδέκτου οι γεωγραφικές συντεταμένες των κορυφών του πολυγώνου που περικλείει την έκταση που αφορά η αμφισβήτηση του χαρακτήρα ή της μορφής, σύμφωνα με τον αναρτηθέντα δασικό χάρτη, Στην περίπτωση που ο δασικός χάρτης αφορά περιοχή στην οποία έχει περαιωθεί η κτηματογράφηση και λειτουργεί κτηματολόγιο, υποβάλλεται, κτηματολογικό απόσπασμα ακινήτου, που εκδίδεται από την Ε.Κ.ΧΑ. Α.Ε. και επί του οποίου απεικονίζεται η έκταση της οποίας αμφισβητείται ο χαρακτήρας.

4. Με τις αντιρρήσεις προβάλλονται λόγοι που αφορούν αποκλειστικά και μόνο την αμφισβήτηση του χαρακτήρα ή της μορφής των εμφανιζόμενων στον δασικό χάρτη εκτάσεων.

5. Ο ενδιαφερόμενος δηλώνει με τις αντιρρήσεις του, αν επιθυμεί να εκπροσωπηθεί από τεχνικό σύμβουλο, κατά την εξέτασή τους.»

Δ. Το άρθρο 16 του ν. 3889/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 16

Οι αντιρρήσεις υποβάλλονται σε ηλεκτρονική φόρμα, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην πρόσκληση υποβολής αντιρρήσεων, στον ειδικό δικτυακό τόπο ανάρτησης δασικών χαρτών και υποβολής αντιρρήσεων της παρ. 11 του άρθρου 13 του παρόντος. Με την ολοκλήρωση της ηλεκτρονικής κατάθεσης, χορηγείται αριθμός πρωτοκόλλου.

Τα αποδεικτικά στοιχεία που επικαλείται ο ενδιαφερόμενος, στα οποία περιλαμβάνονται και αυτά που αποδεικνύουν την καταβολή του ειδικού τέλους και το έννομο συμφέρον του, αποστέλλονται, εντός της προθεσμίας υποβολής αντιρρήσεων σε έντυπη μορφή, στο Σημείο Υποστήριξης της Ανάρτησης του Δασικού Χάρτη, σύμφωνα με όσα ορίζονται ειδικώς στην πρόσκληση υποβολής των αντιρρήσεων. Στο φάκελο αποστολής αναγράφεται υποχρεωτικά το όνομα του ενδιαφερόμενου και ο αριθμός πρωτοκόλλου των αντιρρήσεων που υποβλήθηκαν.»

Ε. Το άρθρο 17 του ν. 3889/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 17
Επεξεργασία αντιρρήσεων
και κύρωση δασικών χαρτών

1. Εντός σαράντα πέντε (45) ημερών από τη λήξη της προθεσμίας υποβολής αντιρρήσεων η αρμόδια Διεύθυνση Δασών ή σε περίπτωση εφαρμογής της παραγράφου 4 του άρθρου 13 η Ε.Κ.ΧΑ. Α.Ε. επεξεργάζεται τα στοιχεία των αντιρρήσεων και αποτυπώνει στον δασικό χάρτη με πράσινο περίγραμμα και πράσινη διαγράμμιση τις εκτάσεις για τις οποίες δεν υποβλήθηκαν αντιρρήσεις. Στην περίπτωση εφαρμογής της παραγράφου 4 του άρθρου 13 όταν η επεξεργασία γίνεται από την Ε.Κ.ΧΑ. Α.Ε., ο δασικός χάρτης, εντός της ως άνω προθεσμίας, αποστέλλεται μαζί με τις αντιρρήσεις στην αρμόδια Διεύθυνση Δασών για τον έλεγχο της ορθής αποτύπωσης.

2. Ο δασικός χάρτης με αποτυπωμένες τις εκτάσεις, για τις οποίες δεν ασκήθηκαν αντιρρήσεις, θεωρείται από την οικεία Διεύθυνση Δασών εντός προθεσμίας σαράντα πέντε ημερών (45) από τη λήξη της προθεσμίας υποβολής αντιρρήσεων. Σε περίπτωση εφαρμογής της παραγράφου 4 του άρθρου 13η ανωτέρω θεώρηση γίνεται εντός είκοσι (20) ημερών από την διαβίβαση στη Διεύθυνση Δασών του δασικού χάρτη και των επεξεργασμένων από την Ε.Κ.ΧΑ. Α.Ε. στοιχείων των αντιρρήσεων.

3. Εξαιρετικά στις περιπτώσεις που απαιτούνται διορθώσεις στις εκτάσεις που αποτυπώθηκαν σύμφωνα με την παράγραφο 1, αυτές υποδεικνύονται από την οικεία Διεύθυνση Δασών με σχετική έκθεση εντός της προθεσμίας της προηγούμενης παραγράφου και ο χάρτης θεωρείται, με τον ίδιο τρόπο, το αργότερο μέσα σε είκοσι (20) ημέρες από την επανυποβολή του σε αυτή. Η επανυποβολή γίνεται το αργότερο σε χρονικό διάστημα είκοσι (20) ημερών από τη γνωστοποίηση των διορθώσεων της Διεύθυνσης Δασών.

4. Ο δασικός χάρτης, μετά την ανωτέρω θεώρησή του, κυρώνεται ως προς τα τμήματά του με πράσινο περίγραμμα και πράσινη διαγράμμιση, με απόφαση του Συντονιστή Αποκεντρωμένης Διοίκησης που εκδίδεται εντός δέκα (10) ημερών από την περιέλευσή του σε αυτόν.

5. Ο κυρωμένος δασικός χάρτης δημοσιεύεται αμέσως στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Από την ημερομηνία

δημοσίευσής του καθίσταται οριστικός και έχει πλήρη αποδεικτική ισχύ σε κάθε διοικητική ή δικαστική αρχή για όλα τα τμήματα που αποτυπώνονται σε αυτόν με πράσινο περίγραμμα και πράσινη διαγράμμιση, τα οποία αποτελούν δασικές εν γένει εκτάσεις των παραγράφων 1, 2, 3, 4 και 5 του άρθρου 3 του ν. 998/1979, όπως ισχύει. Επί των ανωτέρω εκτάσεων εφαρμόζονται οι διατάξεις της δασικής νομοθεσίας, με την επιφύλαξη των προβλεπομένων στην παράγραφο 5 του ως άνω άρθρου 3, ως προς τις χορτολιβαδικές και τις πετρώδεις και βραχώδεις εκτάσεις των περιπτώσεων α΄ και β΄ της ως άνω παραγράφου.

6. Ο κυρωμένος δασικός χάρτης τηρείται στον ειδικό δικτυακό τόπο της παραγράφου 11 του άρθρου 13 από την οικεία Διεύθυνση Δασών της Αποκεντρωμένης Διοίκησης και αντίγραφό του αποστέλλεται στην αρμόδια υπηρεσία της Γενικής Διεύθυνσης Ανάπτυξης και Προστασίας Δασών και Αγροπεριβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας και στην Ε.Κ.ΧΑ. Α.Ε..

7. Ο δασικός χάρτης των προηγούμενων παραγράφων έχει, ως προς τα τμήματα για τα οποία ασκήθηκαν αντιρρήσεις, προσωρινή ισχύ έως τη δημοσίευση της κατά το άρθρο 19 του παρόντος απόφασης κύρωσης του Συντονιστή της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης.

8. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, εάν η Ε.Κ.ΧΑ. Α.Ε. κρίνει, με αιτιολογημένη απόφασή της, λαμβάνοντας υπόψη τα κτηματολογικά διαγράμματα και τους κτηματολογικούς πίνακες, που έχουν προκύψει μετά την αναμόρφωσή τους κατά το άρθρο 11 του ν. 2308/1995 όπως ισχύει, ότι ο δασικός χάρτης που κυρώθηκε σύμφωνα με την ανωτέρω παράγραφο 4, εμπεριέχει σφάλματα ως προς την αποτύπωση της θέσης και των ορίων των τμημάτων του, μπορεί να ζητεί την εξέταση των περιπτώσεων αυτών από τις ΕΠ.Ε.Α. του άρθρου 18, οι οποίες και αποφαίνονται, λαμβάνοντας υπόψη και τα νέα δεδομένα. Στην περίπτωση που έχει εκδοθεί η διαπιστωτική πράξη λήξης της θητείας των μελών των ΕΠ.Ε.Α., με πράξη του Συντονιστή Αποκεντρωμένης Διοίκησης δύναται να συγκροτηθούν εκ νέου προκειμένου να εξετάσουν τις περιπτώσεις αυτές.»

ΣΤ. Το άρθρο 18 του ν. 3889/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 18

1. Οι αντιρρήσεις εξετάζονται από τριμελείς Επιτροπές Εξέτασης Αντιρρήσεων (ΕΠ.Ε.Α.) που συγκροτούνται για τον σκοπό αυτόν, με απόφαση του Συντονιστή Αποκεντρωμένης Διοίκησης στην έδρα της οικείας Διεύθυνσης Δασών, εκτός εάν καθοριστεί διαφορετική έδρα με την απόφαση συγκρότησης. Στην ίδια Περιφερειακή Ενότητα μπορεί να συγκροτούνται και να λειτουργούν ταυτόχρονα περισσότερες από μία ΕΠ.Ε.Α..

Οι ΕΠ.Ε.Α. αποτελούνται από: α) έναν (1) δασολόγο ως Πρόεδρο, υπάλληλο με βαθμό Α΄ του Δημοσίου ή νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου (Ν.Π.Δ.Δ.) ή φορέα του ευρύτερου δημόσιου τομέα, όπως αυτός οριοθετείται από τις διατάξεις του άρθρου 1 του ν. 1256/1982 (Α΄ 65), β) ένα (1) δασολόγο ή δασοπόνο ή γεωπόνο Π.Ε. ή Τ.Ε. ή τοπογράφο Π.Ε. ή Τ.Ε., υπάλληλο του Δημοσίου ή Ν.Π.Δ.Δ. ή φορέα του ευρύτερου δημόσιου τομέα και γ) ένα (1) δικηγόρο τουλάχιστον παρ΄ εφέταις υποδεικνυόμενο από τον οικείο δικηγορικό σύλλογο ή έτερο δικηγορικό σύλλογο της Επικράτειας, με τους αναπληρωτές τους, ως μέλη.

Με την απόφαση συγκρότησης ορίζεται και ο Γραμματέας της ΕΠ.Ε.Α. με τον αναπληρωτή του, οι οποίοι μπορεί να είναι υπάλληλοι της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης.

Η θητεία των μελών των ΕΠ.Ε.Α. λήγει με την ολοκλήρωση της εξέτασης των αντιρρήσεων επί του αναρτηθέντος δασικού χάρτη. Τη σχετική διαπιστωτική πράξη εκδίδει ο Συντονιστής Αποκεντρωμένης Διοίκησης.

Οι συνεδριάσεις των ΕΠ.Ε.Α. ανακοινώνονται στα οικεία δημοτικά καταστήματα και τις αρμόδιες Διευθύνσεις δασών δεκαπέντε (15) τουλάχιστον ημέρες πριν, με μνεία των υποθέσεων που θα εξετάσουν ανά συνεδρίαση.

2. Οι αντιρρήσεις εισάγονται στην ΕΠ.Ε.Α. προς εξέταση μαζί με όλα τα αποδεικτικά στοιχεία του ενδιαφερόμενου και σχετικό υπόμνημα που συντάσσεται με ευθύνη του φορέα που διενεργεί την ανάρτηση και συνοδεύει τον φάκελο που υποβάλλεται σε αυτή.

Η ΕΠ.Ε.Α. αποφαίνεται αιτιολογημένα για τις αντιρρήσεις εφαρμόζοντας τις εκάστοτε κείμενες διατάξεις λαμβάνοντας υπόψη κατ’ ελάχιστον: α) τον αναρτηθέντα δασικό χάρτη, β) τα στοιχεία που προσκομίζονται από τον ενδιαφερόμενο που υπέβαλε τις αντιρρήσεις, γ) τα υπομνήματα που περιέχονται στους φακέλους των αντιρρήσεων, δ) τις πληροφορίες με την μορφή υπομνήματος που έχει υποχρέωση να παρέχει σε αυτήν η Διεύθυνση Δασών, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις της δασικής νομοθεσίας, τις σχετικές αποφάσεις και οδηγίες του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, καθώς και τις Τεχνικές Προδιαγραφές κατάρτισης των δασικών χαρτών ε) τα στοιχεία του Εθνικού Κτηματολογίου ή εφόσον δεν έχει ολοκληρωθεί, της κτηματογράφησης.

Η ΕΠ.Ε.Α. μπορεί, αν το κρίνει αναγκαίο, να διενεργεί αυτοψίες, να ζητεί επιπλέον στοιχεία από την οικεία δασική υπηρεσία και την Ε.Κ.ΧΑ. Α.Ε., καθώς και να καλεί στις συνεδριάσεις της το ειδικό τεχνικό-επιστημονικό προσωπικό τού Δασαρχείου ή της Διεύθυνσης Δασών, στην αρμοδιότητα των οποίων υπάγεται η έκταση, για παροχή διευκρινίσεων. Η ΕΠ.Ε.Α. διά του γραμματέα της, δέκα (10) τουλάχιστον ημέρες πριν τη συνεδρίαση της Επιτροπής, καλεί με κάθε πρόσφορο μέσο τους ενδιαφερόμενους να παρασταθούν στην εκδίκαση της αντίρρησής τους.

Η ΕΠ.Ε.Α. αποφαίνεται για τις αντιρρήσεις εντός προθεσμίας τεσσάρων (4) μηνών από την διαβίβαση σε αυτήν των αντιρρήσεων. Η προθεσμία αυτή δύναται να παραταθεί έως δύο (2) μήνες το ανώτερο με απόφαση του Συντονιστή Αποκεντρωμένης Διοίκησης ύστερα από σχετικό αίτημα του Προέδρου της.

Εφόσον έχει υποβληθεί αίτημα εκπροσώπησης του ενδιαφερομένου από τεχνικό σύμβουλο, αυτός ειδοποιείται από το γραμματέα της Επιτροπής για να προσέλθει και να διατυπώσει τις απόψεις του.

Εφόσον ο δασικός χάρτης δεν έχει κυρωθεί ολικώς κατά την παράγραφο 2 του άρθρου 19, στις περιπτώσεις

που διαπιστώνεται από την ΕΠ.Ε.Α. ότι στο δασικό χάρτη που αναρτήθηκε παραλήφθηκαν να απεικονιστούν σε αυτόν ισχύουσες διοικητικές πράξεις, που οφείλονταν να είναι αποτυπωμένες σε αυτόν, τα σχετικά στοιχεία των διοικητικών πράξεων μετά του σχετικού κατά τα ανωτέρω υπομνήματος προωθούνται από την αρμόδια Διεύθυνση Δασών ή στην περίπτωση εφαρμογής της παραγράφου 4 του άρθρου 13 από την Ε.Κ.ΧΑ. Α.Ε. στην ΕΠ.Ε.Α. προς έκδοση σχετικής απόφασης.

Τυχόν αντιρρήσεις που υποβάλλονται με το ανωτέρω αιτιολογικό εξαιρούνται της καταβολής τέλους.

3. Για την επίλυση νομικών και τεχνικών ζητημάτων μείζονος σημασίας που ανακύπτουν κατά το στάδιο της εξέτασης των αντιρρήσεων, η ΕΠ.Ε.Α. μπορεί να ζητεί γνωμοδότηση από το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους ή το Τεχνικό Συμβούλιο Δασών, αντίστοιχα. Το αίτημα διαβιβάζεται από την ΕΠ.Ε.Α., μέσω του Συντονιστή Αποκεντρωμένης Διοίκησης, στον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, ο οποίος το υποβάλλει στο Νομικό Συμβούλιο του Κράτους ή στο Τεχνικό Συμβούλιο Δασών. Η γνώμη των ανωτέρω οργάνων διατυπώνεται κατά προτεραιότητα και η αποδοχή της από τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας έχει υποχρεωτικό χαρακτήρα για τη διοίκηση. Με μέριμνα της Γενικής Διεύθυνσης Ανάπτυξης και Προστασίας Δασών και Αγροπεριβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, κάθε γνωμοδότηση που εκδίδεται κατά τις διατάξεις τού παρόντος άρθρου, κοινοποιείται στις Διευθύνσεις Δασών όλων των Αποκεντρωμένων Διοικήσεων, προς ενημέρωση των ΕΠ.Ε.Α. της περιφέρειάς τους.

4. Κατά τη διαδικασία των αντιρρήσεων δεν εξετάζονται θέματα ιδιοκτησίας, ούτε θίγονται ιδιοκτησιακά δικαιώματα του δημοσίου ή ιδιωτών.

5. Μετά την ολοκλήρωση της εξέτασης των αντιρρήσεων αναρτάται στον ειδικό δικτυακό τόπο της παραγράφου 11 του άρθρου 13 του παρόντος, συνοπτικός κατάλογος με τις αποφάσεις των ΕΠ.Ε.Α. επί του συνόλου των υποβληθεισών αντιρρήσεων κατά του αναρτηθέντος δασικού χάρτη, ο οποίος αναφέρει τουλάχιστον τον αριθμό πρωτοκόλλου των αντιρρήσεων και το αποτέλεσμα της απόφασης της Επιτροπής. Ο κατάλογος παραμένει αναρτημένος στο διαδίκτυο για χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών από τη δημοσίευση στην Εφημερίδα τής Κυβερνήσεως της απόφασης κύρωσης που προβλέπεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 19.

6. Η λειτουργία των ΕΠ.Ε.Α. διέπεται από τις διατάξεις τού Κώδικα διοικητικής διαδικασίας που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο τού ν. 2690/1999 (Α΄45). Σε περίπτωση κωλύματος ή αδικαιολόγητης απουσίας μέλους από τις εργασίες της ΕΠ.Ε.Α. επί τρεις τουλάχιστον συνεδριάσεις, ο Συντονιστής Αποκεντρωμένης διοίκησης μπορεί να το αντικαθιστά, χωρίς άλλη διατύπωση.»

Ζ. Το άρθρο 19 του ν. 3889/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 19

1. Με βάση τις αποφάσεις των ΕΠ.Ε.Α. επί των ασκηθεισών αντιρρήσεων, ο δασικός χάρτης που κυρώθηκε σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 17, συμπληρώνεται και διορθώνεται από την οικεία Διεύθυνση Δασών ή σε περίπτωση εφαρμογής της παραγράφου 4 του άρθρου 13 από την Ε.Κ.ΧΑ. Α.Ε., για τις εκτάσεις για τις οποίες έγιναν δεκτές αντιρρήσεις, το αργότερο εντός δύο (2) μηνών από την ολοκλήρωση της εξέτασης του συνόλου των αντιρρήσεων από τις ΕΠ.Ε.Α..

Ομοίως, ο δασικός χάρτης διορθώνεται και συμπληρώνεται και για το κυρωμένο τμήμα του, με βάση τις αποφάσεις των ΕΠ.Ε.Α. επί αντιρρήσεων που εξετάστηκαν, αν κατά την κρίση της Επιτροπής εμφιλοχώρησε πλάνη της Διοίκησης σχετικά με την αποτύπωση της θέσης ή των ορίων τμημάτων του.

Η οικεία Διεύθυνση Δασών θεωρεί τον χάρτη εντός της προθεσμίας του πρώτου εδαφίου της παρούσης παραγράφου. Σε περίπτωση συμπλήρωσης και διόρθωσης του δασικού χάρτη με ευθύνη της Ε.Κ.ΧΑ. Α.Ε., η ανωτέρω θεώρηση διενεργείται από την Διεύθυνση Δασών εντός δέκα πέντε (15) ημερών από την υποβολή σε αυτή από την Ε.Κ.ΧΑ. Α.Ε. του συμπληρωμένου και διορθωμένου χάρτη.

Στην περίπτωση που κατά τις ανωτέρω διορθώσεις και συμπληρώσεις του δασικού χάρτη διαπιστωθούν σφάλματα, αυτά υποδεικνύονται από τη Διεύθυνση Δασών με σχετική έκθεση και η θεώρηση ολοκληρώνεται σε προθεσμία δέκα (10) ημερών από την επανυποβολή του. Η επανυποβολή τού διορθωμένου χάρτη πραγματοποιείται εντός δέκα πέντε (15) ημερών από την κοινοποίηση της ανωτέρω έκθεσης.

2. Ο κατά τα ανωτέρω θεωρημένος δασικός χάρτης, υποβάλλεται από τη Διεύθυνση Δασών στον Συντονιστή Αποκεντρωμένης Διοίκησης και κυρώνεται στο σύνολό του, μέσα σε δέκα (10) ημέρες από την περιέλευσή του σε αυτόν, με απόφασή του, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

3. Από την ημερομηνία δημοσίευσής του, ο κυρωμένος δασικός χάρτης καθίσταται στο σύνολό του οριστικός και έχει πλήρη αποδεικτική ισχύ σε κάθε διοικητική ή δικαστική αρχή για τα τμήματα που αποτελούν δασικές εν γένει εκτάσεις των παραγράφων 1, 2, 3, 4 και 5 του άρθρου 3 του ν. 998/1979, όπως ισχύει. Επί των ανωτέρω εκτάσεων εφαρμόζονται οι διατάξεις τής δασικής νομοθεσίας, με την επιφύλαξη των προβλεπομένων στην παράγραφο 5 του ως άνω άρθρου 3, ως προς τις χορτολιβαδικές και τις πετρώδεις και βραχώδεις εκτάσεις των περιπτώσεων α΄ και β΄ της ως άνω παραγράφου.

4. Ο κυρωμένος δασικός χάρτης τηρείται στον ειδικό δικτυακό τόπο της παραγράφου 11 του άρθρου 13 από την οικεία Διεύθυνση Δασών τής Αποκεντρωμένης Διοίκησης. Αντίγραφα του κυρωμένου δασικού χάρτη σε ψηφιακή διανυσματική μορφή αποστέλλονται αμελλητί στην αρμόδια υπηρεσία της Γενικής Διεύθυνσης Ανάπτυξης και Προστασίας Δασών και Αγροπεριβάλλοντος στην οποία τηρείται κεντρική βάση δεδομένων δασικών χαρτών. Επίσης, αντίγραφα σε ψηφιακή διανυσματική μορφή αποστέλλονται στην Ε.Κ.ΧΑ. Α.Ε..

Μέσω του ειδικού δικτυακού τόπου της παραγράφου 11 του άρθρου 13, παρέχεται σε κάθε δημόσια αρχή η δυνατότητα χρήσης των στοιχείων του κυρωμένου δασικού χάρτη για την επίτευξη της αποστολής και των στόχων της.

5. Κατά των πράξεων κύρωσης δασικών χαρτών επιτρέπεται η άσκηση αιτήσεως ακυρώσεως ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας. Αίτηση ακυρώσεως κατά του κυρωθέντος δασικού χάρτη δύναται να ασκήσει και ο Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας, για την παράλειψη να περιληφθεί σε αυτόν ορισμένη δασική εν γένει έκταση.

Σε περίπτωση έκδοσης ακυρωτικής δικαστικής απόφασης, αν η πλημμέλεια για την οποία έγινε δεκτή η αίτηση ακυρώσεως ανάγεται στο στάδιο της διαδικασίας των αντιρρήσεων, η υπόθεση παραπέμπεται στην ΕΠ.Ε.Α., εφόσον αυτή υφίσταται, άλλως στο Τεχνικό Συμβούλιο Δασών, το οποίο επιλαμβάνεται, σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 9 του ν. 998/1979, όπως ισχύει, μέσα σε τρεις (3) μήνες.»

Η. Το άρθρο 20 του ν. 3889/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 20

1. Μετά τη μερική ή ολική κύρωση του δασικού χάρτη, δεν επιτρέπεται αναμόρφωσή του, με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 5 άρθρου 19 του παρόντος.

Κατ’ εξαίρεση, επιτρέπεται η αναμόρφωση του κυρωμένου δασικού χάρτη με την προσθήκη ή διαγραφή των εκτάσεων που θα υπαχθούν ή θα πάψουν να υπάγονται στο δασικό νόμο, σύμφωνα με πράξεις των αρμοδίων οργάνων, που εκδίδονται κατ’ εφαρμογή της δασικής νομοθεσίας ή με δικαστικές αποφάσεις που κρίνουν επί των πράξεων αυτών, καθώς και με δικαστικές αποφάσεις επί τού ιδιοκτησιακού ζητήματος των εκτάσεων των περιπτώσεων 5α΄ και 5β΄ του άρθρου 3 του ν. 998/1979 όπως ισχύει, είτε με διοικητικές πράξεις που έπρεπε να συμπεριληφθούν στο δασικό χάρτη ή εσφαλμένα αποτυπώθηκαν κατά την κατάρτισή του και δεν απεικονίζονται σε αυτόν.

Για τις εκτάσεις του δασικού χάρτη, που προστίθενται σύμφωνα με τα ανωτέρω και δεν υπάγονταν στο δασικό νόμο κατά το χρόνο κύρωσης αυτού, δεν διεκδικούνται δικαιώματα από το Ελληνικό Δημόσιο κατά τις διατάξεις της δασικής νομοθεσίας.

Η αναμόρφωση του δασικού χάρτη κυρώνεται με απόφαση του Συντονιστή Αποκεντρωμένης Διοίκησης, που εκδίδεται ιεραρχικά μετά από εισήγηση της οικείας Διεύθυνσης Δασών και έγκρισή της από τη Γενική Διεύθυνση Ανάπτυξης και ΠροστασίαςΔΔασών και Αγροπεριβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

2. Μετά την κύρωση του δασικού χάρτη, για τις εκτάσεις που σύμφωνα με αυτόν δεν διέπονται από τις διατάξεις τής δασικής νομοθεσίας, δεν προβάλλονται δικαιώματα από το Ελληνικό Δημόσιο.

3. Μετά την κύρωση του δασικού χάρτη, η οικεία Διεύθυνση Δασών προβαίνει σε κατάρτιση και τήρηση δασολογίου για τις δασικές εν γένει εκτάσεις των παραγράφων 1, 2, 3, 4 και 5 του ν. 998/1979 που αποτυπώνονται σε αυτόν, κατά τα ειδικότερον προβλεπόμενα στις διατάξεις τού άρθρου 3 του ν. 3208/2003, όπως ισχύει. Σε περίπτωση αναμόρφωσης του δασικού χάρτη, κατ’ εφαρμογή της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, το δασολόγιο ενημερώνεται ανάλογα.

4. Μετά την κύρωση του δασικού χάρτη κάθε μεταβίβαση, σύσταση, αλλοίωση και γενικά κάθε μεταβολή των εμπραγμάτων δικαιωμάτων στις δασικές εν γένει εκτάσεις της παραγράφου 1 άρθρου 13 του παρόντος, που περιλαμβάνονται σε αυτόν, είναι άκυρη και ανίσχυρη, αν δεν συνοδεύεται από σχετικό πιστοποιητικό του οικείου κτηματολογικού γραφείου ή, αν η περιοχή δεν έχει κτηματογραφηθεί, της αρμόδιας υπηρεσίας της οικείας Διεύθυνσης Δασών, με το οποίο βεβαιώνεται ο χαρακτήρας της έκτασης.

Για τη χορήγηση του πιστοποιητικού καταβάλλεται ειδικό τέλος υπέρ του εκδότη του πιστοποιητικού, του οποίου το ύψος, ο τρόπος καταβολής και είσπραξης και η διάθεση καθορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 22 του παρόντος.

5. Στις πράξεις που συντάσσουν οι συμβολαιογράφοι, που αφορούν στις δασικές εν γένει εκτάσεις που περιλαμβάνονται στον κυρωμένο δασικό χάρτη, υποχρεούνται να επισυνάπτουν τα πιστοποιητικά τής προηγουμένης παραγράφου και να μνημονεύουν το περιεχόμενό τους.

Δεν επιτρέπεται η εγγραφή ή η μετεγγραφή των πράξεων αυτών στα οικεία υποθηκοφυλακεία και κτηματολογικά γραφεία, αν δεν έχει τηρηθεί η υποχρέωση αυτή.»

Θ. Το άρθρο 21 του ν. 3889/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 21
Εξουσιοδοτικές διατάξεις

1. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας, κατόπιν κοινής εισήγησης της Γενικής Διεύθυνσης Ανάπτυξης και Προστασίας Δασών και Αγροπεριβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας και της εταιρείας Ε.Κ.ΧΑ. Α.Ε., καθορίζονται:

α. Οι τεχνικές προδιαγραφές για την κατάρτιση, συμπλήρωση, διόρθωση, αναμόρφωση και τήρηση των δασικών χαρτών, οι τεχνικές προδιαγραφές για την παραγωγή και τον τρόπο εφοδιασμού των δασικών υπηρεσιών με το αεροφωτογραφικό και χαρτογραφικό υλικό, ο καθορισμός των κλιμάκων της παραγράφου 1 του άρθρου 13, ο τρόπος φωτοερμηνείας και χρησιμοποίησης των φωτοερμηνευτικών στοιχείων, ο τρόπος καθαρισμού των περιμέτρων των δασικών εν γένει εκτάσεων, τα παραδεκτά όρια για τον υπολογισμό των συντεταγμένων των κορυφών τους και τον υπολογισμό των εμβαδών τους, ο τρόπος κωδικοποίησης του αεροφωτογραφικού και χαρτογραφικού υλικού και των δασικών χαρτών, η αναγκαία διαδικασία για τον καθορισμό των περιμέτρων ευθυγράμμισης των ορίων των δασικών εν γένει εκτάσεων, τα στοιχεία τής δασικής υπηρεσίας που μπορούν να λαμβάνονται υπόψη κατά την κατάρτιση, ο προσδιορισμός και ο τρόπος διόρθωσης των πρόδηλων σφαλμάτων, κάθε άλλο θέμα σχετικό με την κατά το άρθρο 13 κατάρτιση και τήρηση των δασικών χαρτών, την ανάθεση των σχετικών εργασιών σε τρίτους, την εκτέλεση και την παραλαβή τους και ο τρόπος συνδρομής του μελετητή από την οικεία Διεύθυνση Δασών της Αποκεντρωμένης Διοίκησης, κατά τη σύμβαση ανάθεσης των εργασιών κατάρτισης του δασικού χάρτη.

β. Θέματα σχετικά με την διαδικασία ανάρτησης και δημοσιοποίησης των δασικών χαρτών που προβλέπεται στο άρθρο 14, καθώς και θέματα που αφορούν τον τρόπο ενημέρωσης και πρόσκλησης των ενδιαφερομένων προς υποβολή αντιρρήσεων.

γ. Θέματα σχετικά με τη συγκρότηση, στελέχωση και λειτουργία του προσωρινού Σημείου Υποστήριξης Ανάρτησης του Δασικού Χάρτη, τη σύνταξη, υποβολή, παραλαβή, καταχώριση και επεξεργασία των αντιρρήσεων και των συνοδευτικών τους στοιχείων, το περιεχόμενο της ηλεκτρονικής φόρμας υποβολής αντιρρήσεων, το περιεχόμενο κάθε εντύπου που θα χρησιμοποιηθεί για τις ανάγκες εφαρμογής του νόμου αυτού, τον τρόπο προσδιορισμού των συντεταγμένων των κορυφών των πολυγώνων για τις εκτάσεις των οποίων αμφισβητείται ο χαρακτήρας, τον τρόπο και τη διαδικασία ψηφιοποίησης των στοιχείων των αντιρρήσεων που προβλέπονται στο άρθρο 14 του ν. 998/1979 και εκκρεμούν κατά το χρόνο ανάρτησης ενώπιον των Επιτροπών της παραγράφου 1 του άρθρου 10 του ίδιου νόμου, όπως ισχύει, τον τρόπο παροχής γενικότερων οδηγιών και διευκρινίσεων για την υποβολή αντιρρήσεων και τη διαδικασία διόρθωσης των πρόδηλων σφαλμάτων τους, τον τρόπο τεκμηρίωσης των αντιρρήσεων αυτών, καθώς και την ανάθεση σε τρίτους βοηθητικών εργασιών καταχώρισης, επεξεργασίας και προετοιμασίας της εξέτασής τους από τις ΕΠ.Ε.Α, σύμφωνα με τα άρθρα 15 έως 18 του παρόντος, καθώς και κάθε άλλο θέμα τεχνικού ή λεπτομερειακού χαρακτήρα σχετικά με την ηλεκτρονική ανάρτηση και υποβολή αντιρρήσεων.

δ. Ειδικά θέματα που αφορούν τη διαδικασία κατάρτισης, διόρθωσης, συμπλήρωσης και αναμόρφωσης των δασικών χαρτών, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 13, 17, 19 και 20 του παρόντος.

ε. Θέματα σχετικά με τη συγκρότηση, τη λειτουργία των ΕΠ.Ε.Α., την οργάνωση της διαδικασίας εξέτασης των αντιρρήσεων, την επιστημονική, τεχνική, διοικητική και νομική υποστήριξη των ΕΠ.Ε.Α. στο έργο τους και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

στ. Οι τεχνικές προδιαγραφές και διαδικασίες αποτύπωσης στο δασικό χάρτη των στοιχείων του άρθρου 23 του παρόντος και των διανομών τού πρώην Υπουργείου Γεωργίας.

ζ. Ο τύπος και το περιεχόμενο των πιστοποιητικών και βεβαιώσεων για τον δασικό εν γένει χαρακτήρα των εκτάσεων, που εκδίδονται σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 20.

η. Τα τιμολόγια υπολογισμού προεκτιμώμενων αμοιβών για τις εργασίες κατάρτισης και τις λοιπές εργασίες έως την κύρωση των δασικών χαρτών.

θ. Οι τεχνικές προδιαγραφές και τα ειδικότερα θέματα για την ταυτοποίηση των οριογραμμών του δασικού χάρτη με τα όρια των διαγραμμάτων της κτηματογράφησης, κατά τα προβλεπόμενα στην διάταξη της παρ. 3 του άρθρου 2β του ν. 2308/1995, όπως ισχύει.

ι. Οι τεχνικές προδιαγραφές, καθώς και κάθε θέμα σχετικά με την διόρθωση και προσαρμογή των καταρτισθέντων βάσει του ν. 248/1976 κτηματικών χαρτών στις διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου, κατά τα ειδικότερον προβλεπόμενα στη διάταξη της παρ. 16 του άρθρου 28 του ν. 2664/1998, όπως ισχύει.

2. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας ρυθμίζονται τα θέματα σχετικά με την ίδρυση και λειτουργία του δικτυακού τόπου ανάρτησης δασικών χαρτών και υποβολής αντιρρήσεων της παραγράφου 11 του άρθρου 13, τις τεχνικές προδιαγραφές λειτουργίας του καθώς και των τεχνικών προδιαγραφών της ηλεκτρονικής φόρμας υποβολής αντιρρήσεων που προβλέπεται στο άρθρο 16.

3. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας και του Υπουργού Οικονομικών ρυθμίζεται ο τρόπος κάλυψης των απαιτούμενων δαπανών για την κατάρτιση, την ανάρτηση, τις διορθώσεις και τις συμπληρώσεις των δασικών χαρτών, για τις βοηθητικές εργασίες καταχώρισης και προετοιμασίας τής εξέτασης των αντιρρήσεων και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

4. Με αποφάσεις του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας και του κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού, ρυθμίζονται, πλην των ζητημάτων που καλύπτονται με τις προβλεπόμενες σε προηγούμενες διατάξεις του παρόντος νόμου ειδικές νομοθετικές εξουσιοδοτήσεις, κάθε άλλο ζήτημα εφαρμογής αυτού του νόμου, τεχνικού ή λεπτομερειακού χαρακτήρα.»

Ι. Το άρθρο 22 του ν. 3889/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 22
Τέλη

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζεται το ύψος και ο τρόπος καταβολής, είσπραξης και διάθεσης των τελών για την έκδοση των εγγράφων που αναφέρονται στην παράγραφο 4 του άρθρου 20, το ύψος των οποίων δεν εξαρτάται από το εμβαδόν του ακινήτου στο οποίο αφορά.

2. Με όμοια απόφαση καθορίζεται το ύψος και ο τρόπος καταβολής και είσπραξης του ειδικού τέλους άσκησης των αντιρρήσεων της παραγράφου 1 του άρθρου 15. Το τέλος μπορεί να κλιμακώνεται ανάλογα με το εμβαδόν τής έκτασης που αφορά η αντίρρηση και μπορεί να μειώνεται με βάση ειδικούς συντελεστές, ανάλογα με τον τρόπο υποβολής των αντιρρήσεων και των συναφών αποδεικτικών στοιχείων.

Με την ίδια απόφαση καθορίζονται οι περιπτώσεις εξαίρεσης από την υποχρέωση καταβολής του ειδικού τέλους άσκησης αντίρρησης.

3. Το ειδικό τέλος της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου κατατίθεται σε λογαριασμό της εταιρείας Ε.Κ.ΧΑ. Α.Ε., που τηρείται σε οποιοδήποτε νομίμως λειτουργούν πιστωτικό ίδρυμα της ημεδαπής, κατά τα ειδικώς οριζόμενα στη σχετική απόφαση.

Τα ποσά από την είσπραξη του ανωτέρω τέλους εγγράφονται στον προϋπολογισμό της εταιρείας, σε ειδικό κωδικό και διατίθενται αποκλειστικά για την κάλυψη της δαπάνης κατάρτισης έως και κύρωσης των δασικών χαρτών, σε όποιον φορέα εκτελεί τις εργασίες των άρθρων 13-19.

Εφόσον τα ποσά αυτά δεν επαρκούν, επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται για το σκοπό αυτόν πόροι του Ειδικού Φορέα Δασών, από αυτούς που προβλέπονται στο άρθρο 8 παρ. 3 του ν. 3208/2003.

Μετά την ολοκλήρωση της κύρωσης των δασικών χαρτών τυχόν διαθέσιμο υπόλοιπο του τέλους διατίθεται για τους λοιπούς σκοπούς του Ειδικού Φορέα Δασών.

4. Τα τέλη που προβλέπονται στις παραγράφους 1 και 2 μπορούν να αναπροσαρμόζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

5. Οι δαπάνες κατάρτισης, διόρθωσης και συμπλήρωσης των δασικών χαρτών και λοιπών εργασιών έως την κύρωση των δασικών χαρτών μπορεί να καλύπτονται και από το τέλος κτηματογράφησης της παρ. 10 του άρθρου 2 του ν. 2308/1995.»

ΙΑ. Το άρθρο 23 του ν. 3889/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 23

1. Η Ε.Κ.ΧΑ. Α.Ε. παρέχει εντός δύο (2) μηνών στους Ο.Τ.Α., μέσω διαδικτυακής εφαρμογής, δυνατότητα πρόσβασης στα ενιαία χαρτογραφικά υπόβαθρα που χρησιμοποιούνται στην κατάρτιση δασικών χαρτών.

2. Οι υπηρεσίες δόμησης με χρήση διαδικτυακής εφαρμογής, εφαρμόζουν επί των υποβάθρων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, εντός αποκλειστικής προθεσμίας τεσσάρων (4) μηνών από την παροχή της πρόσβασης της ως άνω παραγράφου, τα κάτωθι:

α) Με πορτοκαλί χρώμα τα όρια των οικισμών, όπως τα όρια αυτά έχουν εγκριθεί με πράξεις της Διοίκησης, σύμφωνα με τις διατάξεις των προεδρικών διαταγμάτων της 21.11-1.12.1979 (Δ΄693), της 2.3-13.3.1981 (Δ΄138) ή της 24.4-3.5.1985 (Δ΄181), καθώς και τα όρια των εγκεκριμένων πολεοδομικών μελετών ή ρυμοτομικών σχεδίων και όπως τα όρια αυτά έχουν εφαρμοστεί στο έδαφος

β) Με κίτρινο χρώμα τα όρια των οικισμών που έχουν οριοθετηθεί με άλλες διατάξεις πέραν των αναφερομένων στην περίπτωση α΄ της παρούσας παραγράφου, τα όρια εκείνων για τους οποίους έχει ορισθεί μόνο ακτίνα με βάση το άρθρο 4 παράγραφος β΄ του προεδρικού διατάγματος της 24.4.-3.5.1985 (Δ΄181), τα περιγράμματα των νομίμως υφιστάμενων οικισμών, προ του έτους 1923, για τους οποίους δεν έχει καθοριστεί όριο καθ’ οιονδήποτε τρόπο, πλην όμως είναι συγκροτημένοι οικισμοί, τα όρια των πολεοδομικών μελετών και σχεδίων πόλεως που εκπονούνται για τις περιοχές αρμοδιότητάς τους, καθώς και τα υπό καθορισμό όρια οικισμών με βάση το προεδρικό διάταγμα 24.4-3.5.1985 (Δ΄181) που δεν έχουν ακόμα εγκριθεί.

Τα όρια και περιγράμματα των περιοχών της περίπτωσης β΄ της παρούσας παραγράφου, εφαρμοσμένα και θεωρημένα από την αρμόδια υπηρεσία δόμησης επί των χαρτογραφικών υποβάθρων, εντός της προθεσμίας του πρώτου εδαφίου της παρούσας, διαβιβάζονται στην Ε.Κ.ΧΑ. Α.Ε., η οποία τα αποστέλλει αμελλητί στην οικεία Διεύθυνση Δασών, προκειμένου να εφαρμοστούν οι διατάξεις του άρθρου 24 του παρόντος νόμου.

Σε περίπτωση παρέλευσης άκαρπης της προθεσμίας των τεσσάρων (4) μηνών του πρώτου εδαφίου της παρούσας παραγράφου τα όρια και περιγράμματα των περιοχών περιπτώσεων α΄ και β΄ αποτυπώνονται στον υπό κατάρτιση δασικό χάρτη από την Ε.Κ.ΧΑ. Α.Ε. σε διάστημα δύο (2) μηνών, σύμφωνα με τα στοιχεία που έχει η ίδια συλλέξει στο πλαίσιο της διαδικασίας κτηματογράφησης.

3. Για τις περιοχές που περικλείονται εντός των ορίων της περίπτωσης α΄ της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, δεν καταρτίζεται δασικός χάρτης, πλην όμως εφαρμόζονται οι διατάξεις της δασικής νομοθεσίας, επί των εντός των ως άνω περιοχών πάρκων και αλσών, ως προς την προστασία αυτών.

Για τις περιοχές που περικλείονται εντός των ορίων της περίπτωσης β΄ της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, δεν αναρτάται δασικός χάρτης κατά το άρθρο 14 του παρόντος νόμου, αλλά εφαρμόζονται τα προβλεπόμενα στο επόμενο άρθρο 24.

4. Το περίγραμμα των οικιστικών πυκνώσεων που δεν υπάγονται στις κατηγορίες α΄ και β΄ της παραγράφου 2 αποτυπώνονται με ιώδες χρώμα. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας που θα εκδοθεί εντός μηνός θα καθοριστούν τα κριτήρια προσδιορισμού της οικιστικής πύκνωσης για τις ανάγκες εφαρμογής της παρούσας. Εντός έξι (6) μηνών από την έκδοση της ως άνω Υπουργικής Απόφασης οι τεχνικές υπηρεσίες των Ο.Τ.Α αποτυπώνουν με ιώδες χρώμα το περίγραμμα των οικιστικών πυκνώσεων που δεν υπάγονται στις κατηγορίες α΄ και β΄ της παραγράφου 2, εφαρμοζομένων των διατάξεων της δασικής νομοθεσίας. Στις περιοχές που υφίσταται θεωρημένος δασικός χάρτης η ως άνω εξάμηνη προθεσμία περιορίζεται στους δύο (2) μήνες.

Τα περιγράμματα των οικιστικών πυκνώσεων της παρούσας παραγράφου διαβιβάζονται εντός της ως άνω προθεσμίας, στην Ε.Κ.ΧΑ. Α.Ε., η οποία τα αποστέλλει αμελλητί στην Διεύθυνση Δασών για να εξαιρεθούν από την ανάρτηση στο δασικό χάρτη κατά το άρθρο 14 του παρόντος νόμου και στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας για την περιβαλλοντική και πολεοδομική τους διαχείριση, ώστε να προχωρήσει η διαδικασία ανάρτησης και κύρωσης των δασικών χαρτών σύμφωνα με τα οριζόμενα στο νόμο αυτόν.»

ΙΒ. Το άρθρο 24 του ν. 3889/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 24

1. Η οικεία Διεύθυνση Δασών, σε διάστημα πέντε (5) μηνών από την παραλαβή των υποβάθρων, στα οποία απεικονίζονται οι περιοχές της περίπτωσης β΄ της παραγράφου 2 του άρθρου 23 του παρόντος, υποχρεούται να επισημάνει εγγράφως, τις περιπτώσεις τυχόν περιέλευσης δασικού χαρακτήρα εκτάσεων στα όρια των ως άνω περιοχών και να εντοπίσει τις εκτάσεις αυτές επί των ως άνω υποβάθρων, μη νοουμένων ως τέτοιων των εκτάσεων της παραγράφου 7 του άρθρου 3 του ν. 998/1979 (Α΄ 289), όπως ισχύει.

Για τις εκτάσεις αυτές δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις των άρθρων 15 έως και 17 του παρόντος νόμου, αλλά

ακολουθείται η διαδικασία υποβολής και εξέτασης αντιρρήσεων της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου.

Κατά το ανωτέρω διάστημα των πέντε (5) μηνών, η έκδοση νέων οικοδομικών αδειών, ή αδειών επέκτασης, σε εκτάσεις κείμενες εντός των ως άνω περιοχών, επιτρέπεται μόνο αν βεβαιώνεται από το αρμόδιο Δασαρχείο ότι ο χαρακτήρας τους δεν είναι δασικός.

2. Για τις περιοχές εκείνες στις οποίες έχουν συμπεριληφθεί δασικού χαρακτήρα εκτάσεις με απόφαση του Συντονιστή της οικείας Αποκεντρωμένη Διοίκησης, συγκροτείται μία ή περισσότερες επιτροπές, αποτελούμενη έκαστη από

α) έναν δασολόγο της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης, ως Πρόεδρο,

β) έναν δασολόγο εκπρόσωπο της Δασικής Υπηρεσίας της οικείας Περιφερειακής Ενότητας,

γ) έναν μηχανικό της οικείας Υπηρεσίας Δόμησης (ΥΔΔΟΜ),

δ) έναν μηχανικό-εκπρόσωπο του οικείου Ο.Τ.Α. και

ε) έναν δικηγόρο οριζόμενο από τον οικείο δικηγορικό σύλλογο.

3. Έργο της Επιτροπής, για τις περιοχές της περίπτωσης β΄ της παραγράφου 2 του άρθρου 23 του παρόντος, που υποδείχτηκαν ως κατ’ αρχάς δασικές κατά την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, είναι η εντός οκτώ (8) μηνών (με δυνατότητα περαιτέρω παράτασης τεσσάρων (4) μηνών) από τη συγκρότηση τους, εξέταση και ο έλεγχος μετά από αυτοψία, όπου απαιτείται, όλων των δεδομένων και η σύνταξη έκθεσης, όπου καταγράφονται τεκμηριωμένα:

α) οι υφιστάμενες χρήσεις γης,

β) ο χρόνος μεταβολής της δασικής μορφής,

γ) η ύπαρξη διοικητικής πράξης που δεν έχει ανακληθεί ή ακυρωθεί δυνάμει της οποίας επήλθε μεταβολή της δασικής μορφής,

δ) η κτήση εμπραγμάτων δικαιωμάτων από επαχθή αιτία.

Η έκθεση δημοσιοποιείται ηλεκτρονικά στον ιστότοπο του οικείου Ο.Τ.Α. επί δύο (2) μήνες, εντός των οποίων είναι δυνατή η υποβολή αντιρρήσεων κατά του περιεχομένου της εκ μέρους των ενδιαφερομένων, από κοινού ή χωριστά, στον οικείο Ο.Τ.Α.. Οι αντιρρήσεις διαβιβάζονται στις ΕΠ.Ε.Α. του οικείου δασικού χάρτη του άρθρου 18 του παρόντος νόμου με μέριμνα του οικείου Ο.Τ.Α., και κρίνονται από αυτές εντός προθεσμίας δύο (2) μηνών, η οποία άρχεται από τη δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της κοινής υπουργικής απόφασης της επόμενης παραγράφου του παρόντος άρθρου.

Στην περίπτωση που έχει εκδοθεί η διαπιστωτική πράξη λήξης της θητείας των μελών των ΕΠ.Ε.Α., με πράξη τού Συντονιστή Αποκεντρωμένης Διοίκησης, δύναται να συγκροτηθούν εκ νέου προκειμένου να εξετάσουν τις περιπτώσεις αυτές.

4. Αντίγραφα των εκθέσεων της παραγράφου 3 αποστέλλονται αμέσως μετά την κατάρτιση τους στη Γενική Διεύθυνση Πολεοδομίας και στη Γενική Διεύθυνση Ανάπτυξης και Προστασίας Δασών και Αγροπεριβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας προκειμένης της επεξεργασίας, επί τη βάσει αυτών, ενιαίων κριτηρίων για την κρίση από τις ΕΠ.Ε.Α. των αντιρρήσεων της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου. Για τον καθορισμό των ως άνω κριτηρίων εκδίδεται κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης και Περιβάλλοντος και Ενέργειας, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

5. Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας δημοσιοποίησης και εξέτασης των αντιρρήσεων, η έκθεση διορθωμένη και συμπληρωμένη, σύμφωνα με τις αποφάσεις των ΕΠ.Ε.Α. της προηγουμένης παραγράφου, αποστέλλεται στη Διεύθυνση Δασών της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης, η οποία εισηγείται την έγκρισή της στον Συντονιστή της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης.

6. Μετά την έγκριση του περιεχομένου της έκθεσης της Επιτροπής από τον Συντονιστή της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης, συμπληρώνονται οι δασικοί χάρτες σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 20.

7. Τα εδαφικά τμήματα που, σύμφωνα με το εγκεκριμένο περιεχόμενο της έκθεσης και τον συμπληρωμένο δασικό χάρτη, δεν δεσμεύονται από τις διατάξεις της δασικής νομοθεσίας, πολεοδομούνται κατά τα προβλεπόμενα στις κείμενες διατάξεις.

8. Η διαδικασία του παρόντος άρθρου, δεν αναστέλλει τη διαδικασία προόδου του οικείου δασικού χάρτη, για τις υπόλοιπες περιοχές που περιλαμβάνει.

9. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας καθορίζονται τα στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη για την τεκμηρίωση της αιτίας μεταβολής της δασικής μορφής, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά και κάθε άλλη λεπτομέρεια αναγκαία για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.»

ΙΓ. Οι παρ. 8 και 9 του άρθρου 25 του ν. 3889/2010 αντικαθίστανται ως εξής:

«8. Στην παρ. 24 του άρθρου μόνου του π.δ. 541/1978 (Α΄116) μετά την εντός παρενθέσεως λέξη «εγκαταστάσεων», προστίθεται εδάφιο ως εξής: «και εκτέλεση εργασιών κατάρτισης, διόρθωσης και συμπλήρωσης των δασικών χαρτών και λοιπών εργασιών ως την κύρωσή τους, καθώς και εκτέλεση εργασιών κατάρτισης Δασολογίου.

9. Στην περίπτωση 24 της παρ. 2 του άρθρου 2 του ν. 3316/2005 (Α΄ 42), όπως ισχύει, οι λέξεις «κατάρτισης δασικών χαρτών» αντικαθίστανται από τις λέξεις «κατάρτισης, συμπλήρωσης και διόρθωσης και λοιπών εργασιών ως την κύρωσή τους, καθώς και εκτέλεση εργασιών κατάρτισης Δασολογίου.»

ΙΔ. Η περ. β΄ της παρ. 4 του άρθρου 26 του ν. 3889/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«β. Περιφέρεια σύμφωνα με το άρθρο 283 παρ. 3 του ν. 3852/2010 νοείται η Αποκεντρωμένη Διοίκηση και

γ. Γενικός Γραμματέας Περιφέρειας σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ.2 του ν. 3852/2010 νοείται ο Γενικός Γραμματέας της Αποκεντρωμένης Διοίκησης, ενώ μετά την 11.05.2015 σύμφωνα με την παρ.1 του άρθρου 28 του ν. 4325/2015 (Α΄47) νοείται ο Συντονιστής της Αποκεντρωμένης Διοίκησης.»

Άρθρο 154

1. Μετά την παρ. 6 του άρθρου 3 του ν. 998/1979 (Α΄ 289), όπως ισχύει, προστίθεται παρ. 7 ως εξής:

«7. Εκτάσεις που έχουν απωλέσει το δασικό τους χαρακτήρα πριν τις 11.6.1975 λόγω επεμβάσεων που έλαβαν χώρα με βάση σχετική διοικητική πράξη, η οποία καλύπτεται από το τεκμήριο νομιμότητας, δεν χαρακτηρίζονται ως δάση ή δασικές εκτάσεις, κατά τη διαδικασία του άρθρου 14 του ν. 998/1979 και δεν κηρύσσονται αναδασωτέες.

Στις περιπτώσεις ακινήτων εκτός σχεδίου, ως και εντός των περιοχών της περίπτωσης β΄ της παρ. 2 του άρθρου 23 του ν. 3889/2010, όπως ισχύει, για τα οποία εκδόθηκε νόμιμη οικοδομική άδεια προ της 11.6.1975, η οποία δεν έχει ανακληθεί ή ακυρωθεί, δεν χαρακτηρίζεται ως δάσος ή δασική έκταση, κατά τη διαδικασία του άρθρου 14 του ν. 998/1979, και δεν κηρύσσεται αναδασωτέα επιφάνεια αυτών ίση με την απολύτως αναγκαία για την εφαρμογή της συγκεκριμένης διοικητικής πράξης - οικοδομικής άδειας και δεν απαιτείται βεβαίωση του δασαρχείου για κάθε έννομη συνέπεια. Η παρούσα διάταξη εφαρμόζεται για ακίνητα ή τμήματα αυτών που πληρούν του όρους αρτιότητας σύμφωνα με το ισχύον καθεστώς κατά το χρόνο έκδοσης της σχετικής άδειας. Ως όρια αρτιότητας λαμβάνονται υπόψη και οι κατά παρέκκλιση όροι δόμησης για την εγκατάσταση λυομένων κατασκευών κατά τις ειδικότερες διατάξεις του β.δ. 7.8.1967.

Για τις οικοδομικές άδειες οι οποίες έχουν εκδοθεί πριν την έναρξη ισχύος του ν. 4030/2011, οι οποίες δεν έχουν ανακληθεί ή ακυρωθεί, εφαρμόζονται τα προβλεπόμενα στις διατάξεις του προηγούμενου εδαφίου της παρούσας μόνον για ακίνητα ή τμήματα αυτών που πληρούν τους όρους αρτιότητας σύμφωνα με το ισχύον καθεστώς κατά το χρόνο έκδοσης της σχετικής άδειας. Στις περιπτώσεις αυτές δεν απαιτείται η εκ νέου έκδοση βεβαίωσης της οικείας δασικής αρχής για την έκδοση έγκρισης δόμησης και άδειας δόμησης κατά τις διατάξεις του ν. 4030/2011.»

2. Η περίπτωση δ΄ της παρ. 5 του άρθρου 3 του ν. 998/1979 (Α΄289) όπως εισήχθη με την παρ. 4 του άρθρου 32 του ν. 4280/2014 (Α΄159) αντικαθίσταται ως εξής:

«δ) Η αναγνώριση της κυριότητας ή άλλων εμπραγμάτων δικαιωμάτων επί των εκτάσεων αυτών υπάγεται στην αρμοδιότητα των προβλεπομένων στο άρθρο 8 του παρόντος νόμου Συμβουλίων και των πολιτικών δικαστηρίων. Οι υποθέσεις που προσάγονται στα Συμβούλια κρίνονται κατά τις διατάξεις του α.ν. 1539/1938 (Α΄488) όπως ισχύει. Ειδικά η αναγνώριση της κυριότητας ή άλλων εμπραγμάτων δικαιωμάτων επί των ανωτέρω εκτάσεων που κείνται στις περιοχές του δευτέρου εδαφίου του άρθρου 62 του παρόντος, όπως ισχύει, διενεργείται κατά την ανωτέρω διαδικασία επί τη βάσει τίτλων ιδιοκτησίας, οι οποίοι ανάγονται σε ημερομηνία πριν από την 23η Φεβρουαρίου 1946 και έχουν μεταγραφεί έστω και μεταγενέστερα.».

3. Η παρ. 3 του άρθρου 2β του ν. 2308/1995 (Α΄114), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Στις περιπτώσεις που από την εφαρμογή των Κτηματολογικών διαγραμμάτων επί των δασικών χαρτών δημιουργούνται μικροπολύγωνα μικρότερα των 100 τ.μ., μπορούν να ταυτοποιούνται οι οριογραμμές τού δασικού χάρτη με τα όρια των διαγραμμάτων της κτηματογράφησης».

4. Η παρ. 1 του άρθρου 28 του ν. 2664/1998 (Α΄ 275), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Στις περιοχές που κηρύσσονται υπό κτηματογράφηση κατά τις διατάξεις του ν. 2308/1995, όποιος επικαλείται εγγραπτέο ιδιωτικό δικαίωμα σε δάση και δασικές εν γένει εκτάσεις, για τις οποίες έχει αναρτηθεί ή κυρωθεί δασικός χάρτης, έχει υποχρέωση να εντοπίσει με οποιονδήποτε πρόσφορο τρόπο την δηλούμενη έκταση στο δασικό χάρτη και να συνυποβάλλει με τη δήλωση του ν. 2308/1995 και όλα τα αναγκαία αποδεικτικά έγγραφα για το εγγραπτέο δικαίωμα επί αυτής.»

5. Η παρ. 16 του άρθρου 28 του νόμου 2664/1998 (Α΄ 275), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«16. Οι κτηματικοί χάρτες που καταρτίστηκαν βάσει του ν. 248/1976 (Α΄ 6), ανεξάρτητα αν είναι προσωρινοί ή οριστικοί, παραμένουν σε ισχύ και διορθώνονται προσαρμοζόμενοι τεχνικά σύμφωνα με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β΄ του ν. 3889/2010, όπως ισχύει.

Οι διορθώσεις και τροποποιήσεις που επιβάλλονται ύστερα από αποφάσεις των δικαστηρίων του ν. 248/1976 ή από τις ρυθμίσεις του Κεφαλαίου Β΄ του ως άνω νόμου, επιφέρονται στους παραπάνω κτηματικούς χάρτες από την Ε.Κ.ΧΑ. Α.Ε. ή από τη Διεύθυνση Δασών του οικείου Νομού, κατά τα προβλεπόμενα στις παραγράφους 3 και 4 του άρθρου 13 του ως άνω νόμου, όπως ισχύει, που εφαρμόζονται ανάλογα. Ομοίως οι ως άνω χάρτες συμπληρώνονται με την προσθήκη περιοχών που δασώθηκαν φυσικά ή τεχνητά, και διορθώνονται αν εμφιλοχώρησε πλάνη της Διοίκησης σχετικά με τον χαρακτήρα των εκτάσεων και την αποτύπωση της θέσης ή των ορίων των τμημάτων τους, κατά τη διαδικασία τής κατάρτισής τους βάσει του ν. 248/1976.

Από τη διόρθωσή τους οι παραπάνω χάρτες επέχουν θέση δασικών χαρτών της παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 3889/2010, όπως ισχύει, οι οποίοι μετά την ανάρτηση τους, την εξέταση των τυχόν κατ’ αυτών αντιρρήσεων, την συμπλήρωση και διόρθωση τους, όπου απαιτείται, κυρώνονται και έχουν πλήρη αποδεικτική ισχύ, κατά τα ειδικότερον προβλεπόμενα στις διατάξεις των άρθρων 14 έως 19 του ν. 3889/2010, όπως ισχύουν.»

6. Η παρ. 18 του άρθρου 28 του ν. 2664/1998 (Α΄275) αντικαθίσταται ως εξής:

«18. α. Μετά την ανάρτηση του δασικού χάρτη, οι Επιτροπές Εξέτασης αντιρρήσεων της παρ. 1 του άρθρου 10 του ν. 998/1979, όπως ισχύει, καθίστανται αναρμόδιες για την εξέταση θεμάτων που ανάγονται στο χαρακτηρισμό εκτάσεων που εμπίπτουν στο χάρτη αυτόν. Αιτήσεις που έχουν υποβληθεί κατά τη διαδικασία του άρθρου 14 του ν. 998/1979 και δεν έχουν εξετασθεί, μέχρι την ανάρτηση του δασικού χάρτη, καθώς και οι κατά την ανωτέρω διαδικασία υποθέσεις που εκκρεμούν στις Επιτροπές του άρθρου 10 του ως άνω νόμου, όπως ισχύει, υποβάλλονται ατελώς από εκείνον που τις είχε ασκήσει ως αντιρρήσεις στην αρμόδια Επιτροπή Εξέτασης Αντιρρήσεων (ΕΠ.Ε.Α.).

β. Κατά τη διαδικασία κατάρτισης, θεώρησης και κύρωσης του δασικού χάρτη λαμβάνονται υποχρεωτικά υπόψη:

αα. οι τελεσίδικες ενώπιον της Διοικήσεως, κατά τη διαδικασία του άρθρου 14 του ν. 998/1979, πράξεις χαρακτηρισμού των Δασαρχών και οι αποφάσεις των Επιτροπών της παραγράφου 1 του άρθρου 10 του ίδιου νόμου, όπως ισχύει και

ββ. οι πράξεις κήρυξης εκτάσεων, σαφώς οριοθετημένων, ως αναδασωτέων, κατά τις διατάξεις των άρθρων 37 επ. του ν. 998/1979.»

7. Όπου στο άρθρο 28 του ν. 2664/1998 (Α΄ 275) αναφέρονται οι λέξεις «δάση και δασικές εκτάσεις» νοούνται οι «δασικές εν γένει εκτάσεις» του δασικού χάρτη της παρ. 1 του άρθρο 13 του ν. 3889/2010, όπως το άρθρο αυτό αντικαθίσταται με το άρθρο 153 του παρόντος.

8. Η παρ. 1, η παρ. 3 και η παρ. 4 του άρθρου 3 του ν. 3208/2003 (Α΄ 303) αντικαθίστανται, ως εξής:

«1α. Σε προθεσμία πέντε μηνών από την κύρωση του δασικού χάρτη για το σύνολο της Περιφερειακής Ενότητας, κατ' εφαρμογή της παρ. 2 του άρθρου 19 του ν. 3889/2010 (Α΄ 182), αρχίζει η σύνταξη του Δασολογίου της οικείας Περιφερειακής Ενότητας, η κατάρτιση και η τήρηση του οποίου γίνεται με μέριμνα του Τμήματος Δασικών Χαρτογραφήσεων της οικείας Διεύθυνσης Δασών. Το δασολόγιο καταρτίζεται με μορφή Βιβλίου Γενικού Δασολογίου στο οποίο καταχωρούνται τα εμφαινόμενα στο δασικό χάρτη δάση και δασικές εκτάσεις κατά μερίδες και κατά τρόπο ώστε να είναι ευχερής η τήρησή του και σε ηλεκτρονική μορφή.

β. Οι εργασίες κατάρτισης στο σύνολό τους ή τμήματα αυτών, μπορούν να ανατίθενται, με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, σε ιδιωτικά γραφεία εκπόνησης δασικών μελετών της κατηγορίας 24 άρθρου μόνου του π.δ. 541/1978 (Α΄ 116), υπό τις οδηγίες, την επίβλεψη και τον έλεγχο της αρμόδιας Διεύθυνσης Δασών της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης.

γ. Την επιτελική αρμοδιότητα για την κατάρτιση, τήρηση, έκδοση τεχνικών προδιαγραφών και οδηγιών, τη γενική υποστήριξη σε μέσα και τον έλεγχο της προόδου των εργασιών σύνταξης του Δασολογίου έχει η Γενική Διεύθυνση Ανάπτυξης και Προστασίας Δασών και Αγροπεριβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας.»

«3. Στη μερίδα του κάθε δάσους που βρίσκεται υπό δασοπονική εκμετάλλευση αναγράφεται πέραν των παραπάνω γενικών στοιχείων και το είδος του δάσους (σπερμοφυές, διφυές, πρεμνοφυές), τα κύρια δασοπονικά είδη και η σύνθεσή τους (αμιγές, μεικτό), η συνολική του έκταση, η ιδιοκτησιακή του κατάσταση και άλλα προσδιοριστικά στοιχεία. Για τις υπόλοιπες εκτάσεις που περιέχονται στο δασικό χάρτη και τελούν εκτός δασοπονικής εκμετάλλευσης, οι μερίδες τηρούνται κατά γεωγραφική ενότητα και προσδιορίζονται σε αυτές τα τοπωνύμια, το είδος και η πυκνότητα της βλάστησης, η συνολική έκταση, η χρήση της έκτασης και άλλα προσδιοριστικά στοιχεία. Στο περιθώριο της κάθε μερίδας σημειώνονται οι εκτάσεις που κηρύσσονται αναδασωτέες λόγω καταστροφής ή αποψίλωσης της δασικής βλάστησης, καθώς και οι εκτάσεις των περιπτώσεων 5α και 5β του άρθρου 3 του ν. 998/1979, όπως ισχύει. Οι χάρτες που απεικονίζουν τις εκτάσεις των περιπτώσεων 5α και 5β του άρθρου 3 του ν. 998/1979, όπως ισχύει, τίθενται σε χωριστό φάκελο».

«4. Αντίγραφο του κατά την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου καταρτιζόμενου δασολογίου, καθώς και οι μετά την κατάρτισή του τυχόν συμπληρώσεις ή τροποποιήσεις αποστέλλονται στην Διεύθυνση Δασικών Έργων και Υποδομών τής Γενικής Διεύθυνσης Ανάπτυξης και Προστασίας Δασών και Αγροπεριβάλλοντος προκειμένης της καταχώρισης τους στην τηρούμενη από αυτήν Τράπεζα Πληροφοριών Δασικής Γης. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας καθορίζονται τα θέματα σχετικά με την ίδρυση και τη λειτουργία της ως άνω Τράπεζας Πληροφοριών Δασικής Γης.»

9. Μετά την παρ. 5 του άρθρου 3 του ν. 3208/2003, προστίθεται παράγραφος 6, ως εξής:

«6. Μέχρι την κατάρτιση και τήρηση Δασολογίου συστήνεται Επιτροπή Δασολογίου Περιφερειακής Ενότητας στην έδρα της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης, με αρμοδιότητα τον, κατά τις διατάξεις των παραγράφων 1, 2, 3, 4 και 5 του άρθρου 3 του ν. 998/1979, ειδικότερο χαρακτηρισμό των περιλαμβανομένων στον κυρωμένο δασικό χάρτη περιοχών δασικού χαρακτήρα, προκειμένης της εφαρμογής των περί των επιτρεπτών επεμβάσεων ως και των λοιπών διατάξεων της δασικής νομοθεσίας.

Η παραπάνω επιτροπή συγκροτείται με απόφαση του Συντονιστή τής οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης και αποτελείται από τον Προϊστάμενο της Διεύθυνσης Συντονισμού και Επιθεώρησης Δασών ως πρόεδρο, τον Προϊστάμενο της οικείας Διεύθυνσης Δασών και έναν δασολόγο τού οικείου Δασαρχείου που αφορά ο δασικός χάρτης. Σε περίπτωση Διεύθυνσης Δασών χωρίς Δασαρχείο στην επιτροπή συμμετέχει ένας δασολόγος τής οικείας Διεύθυνσης Δασών ή δασολόγος που υπηρετεί σε όμορη Περιφερειακή Ενότητα. Με την ίδια απόφαση ορίζονται και αναπληρωτές των παραπάνω, καθώς και ο γραμματέας της, ο οποίος είναι υπάλληλος ΔΔ.Ε. διοικητικού υπηρεσίας της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης. Κατά των ανωτέρω αποφάσεων μπορεί να υποβληθεί προσφυγή ενώπιον του Τεχνικού Συμβουλίου Δασών από όποιον έχει έννομο συμφέρον εντός προθεσμίας σαράντα πέντε (45) ημερών. Τα μέλη της παραπάνω επιτροπής δεν αμείβονται.»

10. Η παρ. 3 του άρθρου 31 του ν. 4280/2014 (Α΄159) αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«3. α) Στην περίπτωση ορίων οικισμών της περίπτωσης β΄ της παρ. 2 του άρθρου 23 του ν. 3889/2010, ως ισχύει, εντάσσονται και τα περιγράμματα οικισμών, όπως τα όρια τους περιγράφονται στις πράξεις της Διοίκησης «περί καθορισμού ορίων οικισμών νομίμως υφισταμένων του έτους 1923» δυνάμει του ν.δ. 532/1970 (Α΄103) ή δυνάμει των κανονιστικών αποφάσεων αυτού που εκδόθηκαν έως τη δημοσίευση του ν. 998/1979. Τα ως άνω όρια αποτυπώνονται ως εμφαίνονται στα σχετικά συνημμένα διαγράμματα, που είναι δημοσιευμένα σε Φύλλα της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως και όπως έχουν εφαρμοστεί στο έδαφος.

β) Η ως άνω διάταξη, δεν εφαρμόζεται για νομίμως υφιστάμενα κτίσματα, καθώς και για την έκταση που

αντιστοιχεί στο όριο αρτιότητας σύμφωνα με το ισχύον καθεστώς κατά το χρόνο έκδοσης της σχετικής άδειας, τα οποία εντάσσονται στην περίπτωση α΄ της παρ. 2 του άρθρου 23 του ν. 3889/2010. Τυχόν πράξεις της διοίκησης που εκδόθηκαν κατ’ εφαρμογή της δασικής νομοθεσίας για την προστασία των ως άνω κτισμάτων και εκτάσεων ανακαλούνται αυτοδικαίως από τη δημοσίευση του παρόντος. Επί των ως άνω κτισμάτων και εκτάσεων δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις της δασικής νομοθεσίας πλην των περιπτώσεων κοινοχρήστων χώρων πρασίνου, πάρκων και αλσών. Κατά τη διαδικασία έγκρισης πολεοδομικής μελέτης, τοπικού χωρικού σχεδίου ή και ρυμοτομικού σχεδίου απαιτείται η σύνταξη και έγκριση προηγούμενης μελέτης περιβαλλοντικού ισοζυγίου, σύμφωνα με προδιαγραφές που καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας.»

11. Η παρ. 3 του άρθρου 4 του ν. 3127/2003 (Α’ 67) καταργείται και οι παράγραφοι 1 και 2 του άρθρου 4 αντικαθίστανται ως εξής:

«1. Σε ακίνητο που βρίσκεται μέσα σε σχέδιο πόλεως ή μέσα σε οικισμό που προϋφίσταται του έτους 1923 ή μέσα σε οικισμό κάτω των 2.000 κατοίκων, που έχει οριοθετηθεί, ο νομέας του θεωρείται κύριος έναντι του Δημοσίου εφόσον:

α) νέμεται, μέχρι έναρξη ισχύος του νόμου αυτού, αδιαταράκτως για δέκα (10) έτη το ακίνητο, με νόμιμο τίτλο από επαχθή αιτία, υπέρ του ιδίου ή του δικαιοπαρόχου του, που έχει καταρτισθεί και μεταγραφεί μετά την 23.2.1945, εκτός εάν κατά την κτήση της νομής βρισκόταν σε κακή πίστη ή

β) νέμεται, μέχρι την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού, το ακίνητο αδιαταράκτως για χρονικό διάστημα τριάντα (30) ετών, εκτός εάν κατά την κτήση της νομής βρισκόταν σε κακή πίστη. Η διάταξη της περίπτωσης β΄ εφαρμόζεται για ακίνητο εμβαδού μέχρι 2.000 τ.μ.. Για ενιαίο ακίνητο εμβαδού μεγαλύτερου των 2.000 τ,μ., η διάταξη εφαρμόζεται μόνο εφόσον στο ακίνητο υφίσταται κατά την 31.12.2002 κτίσμα που καλύπτει ποσοστό τουλάχιστον τριάντα τοις εκατό (30%) του ισχύοντος συντελεστή δόμησης στην περιοχή.

Στο χρόνο νομής που ορίζεται στις περιπτώσεις α΄ και β΄ προσμετράται και ο χρόνος νομής των δικαιοπαρόχων που διανύθηκε με τις ίδιες προϋποθέσεις. Σε κακή πίστη βρίσκεται ο νομέας, εφόσον δεν συντρέχουν οι προϋποθέσεις του άρθρου 1042 του Α.Κ..

2. Οι ρυθμίσεις της προηγούμενης παραγράφου δεν ισχύουν για εκτάσεις που στο σχέδιο πόλης ή στους οικισμούς αποτελούν κοινόχρηστους χώρους ή πάρκα και άλση.»

12. Η παρ. 2 του άρθρου 2 του ν. 2308/1995 (Α΄ 114) αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Το Δημόσιο υποχρεούται να υποβάλει δήλωση εγγραπτέου δικαιώματος, και μπορεί να υποβάλει αίτηση διόρθωσης ή ένσταση κατά τα άρθρα 6 και 7, για λόγους διασφάλισης και προστασίας των δικαιωμάτων του.

Η εταιρεία «ΕΚΧΑ Α.Ε.» παρέχει υποχρεωτικά στις αρμόδιες Υπηρεσίες του Ελληνικού Δημοσίου για τον υπό κτηματογράφηση Ο.Τ.Α. τα όρια των σχεδίων πόλεως, οικισμών προϋφιστάμενων του έτους 1923, οικοδομήσιμων εκτάσεων των οικιστικών περιοχών του ν. 947/1979 (Α’ 169), διανομών και αναδασμών, καθώς και τυχόν εγκεκριμένες πολεοδομικές μελέτες και ρυμοτομικά σχέδια, τα οποία λαμβάνει υπόψη της και εφαρμόζει κατά τη διαδικασία κτηματογράφησης. Για τη δήλωση του Ελληνικού Δημοσίου επί δασών και δασικών εκτάσεων λαμβάνονται υποχρεωτικά υπόψη από τις οικείες Υπηρεσίες του Ελληνικού Δημοσίου τα προαναφερθέντα όρια και δεν υποβάλλεται δήλωση ούτε ένσταση ή αίτηση διόρθωσης στις περιπτώσεις του εδαφίου α΄ της δεύτερης παραγράφου του άρθρου 23 του ν. 3889/2010 όπως ισχύει.

Η εταιρεία «ΕΚΧΑ Α.Ε» αποστέλλει υποχρεωτικά στην αρμόδια για την υπό κτηματογράφηση περιοχή Κτηματική Υπηρεσία του Δημοσίου, πριν την ανάρτηση των προσωρινών στοιχείων κτηματογράφησης, τα προσωρινά κτηματολογικά διαγράμματα της ανάρτησης καθώς και τα στοιχεία των εγγραφών του προσωρινού κτηματολογικού πίνακα που αφορούν στα ακίνητα που έχουν καταχωρισθεί ως ιδιοκτησία του Ελληνικού Δημοσίου και ως αγνώστου ιδιοκτήτη, καθώς και στα ακίνητα που έχουν καταχωρηθεί σε δικαιούχο κυριότητας με αιτία κτήσης τη χρησικτησία και των οποίων οι δηλώσεις υποβλήθηκαν μετά τη λήξη της συλλογής δηλώσεων. Κατά παρέκκλιση των διατάξεων του ν. 2472/1997 (Α΄ 50), όπως ισχύει, τα γεωχωρικά δεδομένα με πλήρη αναφορά στα ΚΑΕΚ των κτηματολογικών διαγραμμάτων των πρώτων εγγραφών για το σύνολο της κτηματογραφούμενης περιοχής, χορηγούνται υποχρεωτικά στις δημόσιες αρχές που τα αιτούνται εφόσον θεμελιώνονται στην αίτηση λόγοι διασφάλισης των συμφερόντων του Ελληνικού Δημοσίου.»

Άρθρο 155
Μεταβατικές και καταργούμενες διατάξεις του Υποκεφαλαίου Α΄

1. Ως ημερομηνία έναρξης των προθεσμιών:

α) των δύο (2) μηνών για την υποβολή πρότασης από τη Διεύθυνση Δασών στη Γενική Διεύθυνση Ανάπτυξης και Προστασίας Δασών και Αγροπεριβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 13 του ν. 3889/2010, ως αυτή τροποποιείται με το άρθρο 153.

β) των τεσσάρων (4) μηνών για την έκδοση της Υπουργικής απόφασης της παρ. 3 του άρθρου 13 του ν. 3889/2010, μετά την άπρακτο πάροδο της οποίας οι εργασίες εκτελούνται από την εταιρεία Ε.Κ.Χ.Α. Α.Ε. σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 13 του ν. 3889/2010, ως αυτή τροποποιείται με το άρθρο 153

γ) του ενός (1) μήνα για την αποστολή του χρονοδιαγράμματος από την εταιρεία Ε.Κ.ΧΑ. Α.Ε. στη Γενική Διεύθυνση Ανάπτυξης και Προστασίας Δασών και Αγροπεριβάλλοντος, σύμφωνα με την παρ. 6 του άρθρου 13 του ν. 3889/2010, ως αυτή τροποποιείται με το άρθρο 153,

δ) του ενός (1) μήνα για την παροχή από την εταιρεία Ε.Κ.ΧΑ. Α.Ε. παρέχει στους Ο.Τ.Α. δυνατότητα πρόσβασης, μέσω διαδικτυακής εφαρμογής, στα ενιαία χαρτογραφικά υπόβαθρα που χρησιμοποιούνται στην κατάρτιση δασικών χαρτών, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 23 του ν.3889/2010, ως αυτή τροποποιείται με το άρθρο 153

ε) του ενός (1) μήνα για την έκδοση απόφασης του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με την οποία καθορίζονται τα κριτήρια προσδιορισμού της οικιστικής πύκνωσης, σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 23 του ν. 3889/2010, ως αυτή τροποποιείται με το άρθρο 153, νοείται η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος νόμου.

2. Η διαδικασία του άρθρου 23 του ν. 3889/2010, όπως το άρθρο αυτό αντικαθίσταται με το άρθρο 153 του παρόντος νόμου ολοκληρώνεται μέσα σε εννέα (9) μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος. Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας αυτής:

α) οι δασικοί χάρτες ενημερώνονται ή αναμορφώνονται, αναλόγως του σταδίου στο οποίο βρίσκονται, με τις περιοχές της περίπτωσης α΄ της παρ. 2 του άρθρου 23 του ν. 3889/2010, όπως το άρθρο αυτό αντικαθίσταται με το άρθρο 153 του παρόντος νόμου.

β) ως προς τις περιοχές της περίπτωσης β΄ της παρ. 2 του ως άνω άρθρου 23 ακολουθείται η διαδικασία του άρθρου 24 του ν. 3889/2010, όπως το άρθρο αυτό αντικαθίσταται με το άρθρο 153 του παρόντος νόμου, ανεξάρτητα από το στάδιο στο οποίο βρίσκεται η διαδικασία κύρωσης του δασικού χάρτη. Οι αντιρρήσεις που εκκρεμούν κατά του δασικού χάρτη και οι οποίες αφορούν εκτάσεις, που εμπίπτουν εντός των ορίων των περιοχών της ανωτέρω περίπτωσης β΄, τοποθετούνται σε ειδικό φάκελο, προκειμένου να τεθούν υπόψη της Επιτροπής της παραγράφου 2 του άρθρου 24 και να κριθούν από τις ΕΠ.Ε.Α. σύμφωνα με την παρ. 3 του ως άνω άρθρου 24. Σε όλες τις ανωτέρω περιπτώσεις το ειδικό τέλος που έχει καταβληθεί επιστρέφεται στους δικαιούχους.

3. Ο δασικοί χάρτες των περιοχών Άστρους και Δολιανών τής Περιφερειακής Ενότητας Αρκαδίας, οι οποίοι αναρτήθηκαν, κατ’ εφαρμογή του άρθρου 27 του ν. 2664/1998, αφού συμπληρωθούν με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 153 του παρόντος νόμου, θεωρούνται και αναρτώνται για την υποβολή αντιρρήσεων κατά τις διατάξεις των άρθρων 13 και 14 του ν. 3889/2010, όπως αντικαθίστανται με το άρθρο 153 του παρόντος νόμου και με την ολοκλήρωση της σχετικής διαδικασίας κυρώνονται από τον Συντονιστή της Αποκεντρωμένης Διοίκησης και καθίστανται οριστικοί. Μέχρι την ανάρτησή τους ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 14 ν. 998/1979.

4. Οι δασικοί χάρτες που είτε αναρτήθηκαν, είτε κυρώθηκαν μερικά ή ολικά μέχρι την ισχύ τού παρόντος νόμου συμπληρώνονται με την προσθήκη εκτάσεων που τυχόν δασώθηκαν μετά την ανάρτηση ή την κύρωση τους καθώς και με την προσθήκη των χορτολιβαδικών και βραχωδών εκτάσεων των περ. 5α και 5β του άρθρου 3 του ν. 998/1979 όπως ισχύει. Για τις εκτάσεις που προστίθενται σύμφωνα με το προηγούμενο εδάφιο εφαρμόζονται οι διαδικασίες θεώρησης και ανάρτησης, υποβολής αντιρρήσεων και κύρωσης των άρθρων 13 έως και 19 του ν. 3889/2010, όπως τα άρθρα αυτά αντικαθίστανται με το άρθρο 153 του παρόντος νόμου.

5. Οι δασικοί χάρτες που θεωρήθηκαν πριν από την έναρξη ισχύος τού παρόντος νόμου συμπληρώνονται με την προσθήκη εκτάσεων που τυχόν δασώθηκαν μετά τη θεώρηση τους ως και με την προσθήκη των χορτολιβαδικών και βραχωδών εκτάσεων των περιπτώσεων 5α και 5β του άρθρου 3 του ν. 998/1979 όπως ισχύει, εφαρμοζομένων για το σύνολο του δασικού χάρτη των διαδικασιών θεώρησης και ανάρτησης, υποβολής αντιρρήσεων και κύρωσης των άρθρων 13 έως και 19 του ν. 3889/2010, όπως τα άρθρα αυτά αντικαθίστανται με το άρθρο 153 του παρόντος νόμου.

6. Η ανάρτηση των κατ’ εφαρμογή των παραγράφων 5 και 6 του παρόντος συμπληρωμένων δασικών χαρτών διενεργείται μέσα σε προθεσμία τεσσάρων (4) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, η δε μερική κύρωση τους μέσα σε προθεσμία πέντε (5) μηνών, αρχομένης από την ανάρτηση τους.

Εάν η τήρηση της προθεσμίας του προηγούμενου εδαφίου για την ανάρτηση δεν είναι δυνατή λόγω μη έγκαιρης συμπλήρωσης των δασικών χαρτών με τις χορτολιβαδικές και βραχώδεις εκτάσεις των περ. 5α και 5β του άρθρου 3 του ν. 998/1979, όπως ισχύει, τότε οι χάρτες αναρτώνται εντός της ως άνω προθεσμίας χωρίς τις ανωτέρω εκτάσεις. Στην τελευταία περίπτωση η συμπλήρωση, θεώρηση, ανάρτηση και κύρωση του δασικού χάρτη ως προς τις εν λόγω εκτάσεις διενεργείται ξεχωριστά σε επόμενο στάδιο, η ολοκλήρωση του οποίου δεν δύναται να υπερβεί τους τέσσερις (4) μήνες από την ολική κύρωση του χάρτη ως προς τις δασικού χαρακτήρα εκτάσεις.

7. Οι κυρωμένοι, κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος δασικοί χάρτες, οι οποίοι δεν απαιτείται να συμπληρωθούν κατ’ εφαρμογή της παραγράφου 5 του παρόντος, παραμένουν σε ισχύ για τις εκτάσεις που εμπίπτουν στις διατάξεις της δασικής νομοθεσίας, αναμορφούμενοι εφόσον συντρέχει περίπτωση, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 20 παρ. 1 του ν. 3889/2010, όπως το άρθρο αυτό αντικαθίσταται με την το άρθρο 153 του παρόντος νόμου.

8. Για τους δασικούς χάρτες, οι οποίοι κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, έχουν κυρωθεί μερικώς, κατ’ εφαρμογή του άρθρου 17 του ν. 3889/2010, για τους οποίους δεν απαιτείται η κατά την παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου συμπλήρωση, εφαρμόζονται τα προβλεπόμενα στα άρθρα 18, 19 και 20 του ν. 3889/2010, όπως τα άρθρα αυτά αντικαθίστανται με το άρθρο 153 του παρόντος νόμου.

9. Οι παράγραφοι 5 και 6 του άρθρου 26 του ν. 3889/2010 καταργούνται και η παράγραφος 7 αυτού αναριθμείται σε παράγραφο 5.

10. Στην εξαίρεση της παρ. 3β του άρθρου 31 του ν. 4280/2014, ως τροποποιείται με τον παρόντα, εντάσσεται και κάθε έκταση, είτε δομημένη, είτε αδόμητη, των περιοχών της παραγράφου 3α του άρθρου 31 του ν. 4280/2014, εφόσον πραγματοποιήθηκε μεταβίβαση κυριότητας αυτής με επαχθή αιτία κατά το χρονικό διάστημα από τις 8.8.2014 και έως την έναρξη ισχύος του παρόντος.

11. Με την επιφύλαξη των οριζομένων στις διατάξεις του παρόντος άρθρου, από την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού καταργείται κάθε διάταξη που ρυθμίζει με τρόπο διαφορετικό τα θέματα που ρυθμίζονται με τις διατάξεις τού παρόντος νόμου.»

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄
ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 156
Τροποποίηση των διατάξεων περί ελεγκτών δόμησης

Α1. Το εδάφιο α. της παρ. 9 του άρθρου 7 του ν. 4030/2011 (Α΄249) αντικαθίσταται ως εξής:

«α. Αν

αα) Οι υποβαλλόμενες μελέτες δεν εκπονήθηκαν σύμφωνα με τις οικείες πολεοδομικές διατάξεις ή σύμφωνα με τα εγκεκριμένα στοιχεία του τοπογραφικού διαγράμματος και του διαγράμματος δόμησης, επιβάλλεται σε βάρος του μελετητή μηχανικού η κύρωση της απαγόρευσης εκπόνησης και υπογραφής μελετών για την έκδοση έγκρισης δόμησης και άδειας δόμησης και η κύρωση της απαγόρευσης επίβλεψης οικοδομικών εργασιών από 1 έως 12 μήνες ανάλογα με τη βαρύτητα της παράβασης.

ββ) Οι οικοδομικές εργασίες δεν εκτελέστηκαν σύμφωνα με τις μελέτες που υποβλήθηκαν ή σύμφωνα με τα εγκεκριμένα στοιχεία του τοπογραφικού διαγράμματος και του διαγράμματος δόμησης επιβάλλεται σε βάρος του επιβλέποντος μηχανικού η κύρωση της απαγόρευσης εκπόνησης και υπογραφής μελετών για την έκδοση έγκρισης δόμησης και άδειας δόμησης και η κύρωση της απαγόρευσης επίβλεψης οικοδομικών εργασιών από 1 έως 12 μήνες ανάλογα με τη βαρύτητα της παράβασης.»

Α2. Το εδάφιο γ. της παρ. 9 του άρθρου 7 του ν. 4030/2011 (Α΄ 249) αντικαθίσταται ως εξής:

«γ. Οι παραπάνω κυρώσεις επιβάλλονται από τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, ύστερα από εισήγηση του εποπτικού συμβουλίου του άρθρου 17 με βάση τη διαδικασία που προβλέπεται στο εδάφιο στ΄ κατωτέρω, καταγράφονται στο μητρώο του άρθρου 8 και κοινοποιούνται στις Υ.ΔΟΜ., οι οποίες τηρούν μητρώο των μηχανικών, στους οποίους επιβάλλονται οι ποινές της παρούσας παραγράφου και μεριμνούν για την εκτέλεση τους.»

Α3. Το εδάφιο στ΄ της παρ. 9 του άρθρου 7 του ν. 4030/2011 (Α΄ 249) αντικαθίσταται ως εξής:

«στ. Οι αρμόδιοι ελεγκτές δόμησης και οι υπάλληλοι των υπηρεσιών δόμησης υποχρεούνται αμελλητί να ενημερώσουν εγγράφως το αρμόδιο Συμβούλιο Πολεοδομικών Θεμάτων και Αμφισβητήσεων (ΣΥΠΟΘΑ) του άρθρου 31, μόλις διαπιστώσουν την τέλεση παραβάσεων της παρούσας παραγράφου. Το ΣΥΠΟΘΑ αφού εξετάσει την υπόθεση, βεβαιώνει τις παραβάσεις και διαβιβάζει τον σχετικό φάκελο προς το εποπτικό συμβούλιο του άρθρου 17 προκειμένου αυτό να εισηγηθεί την επιβολή διοικητικών κυρώσεων.

Το εποπτικό συμβούλιο μετά από ακρόαση του ενδιαφερομένου εισηγείται στον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας την επιβολή σε βάρος του μελετητή/ επιβλέποντα μηχανικού των προβλεπόμενων κυρώσεων του εδαφίου α΄ (περ. αα΄ και περ. ββ΄) της παρούσας παραγράφου.»

Α4. Η παρ. 10 του άρθρου 7 του ν. 4030/2011 (Α΄ 249) αντικαθίσταται ως εξής:

«10. Για μικρές παραβάσεις στη δόμηση, λαμβανομένων υπόψη των ειδικότερων συνθηκών τέλεσης της πράξης, των συνεπειών αυτής και του βαθμού του πταίσματος του μηχανικού, δύναται να επιβάλλεται σε βάρος του μηχανικού αντί των κυρώσεων του εδαφίου α΄ (περ. αα΄ και περ. ββ΄ της παραγράφου 9 του παρόντος, έγγραφη σύσταση, εφόσον ο μηχανικός δεν έχει υποπέσει σε άλλη παράβαση στο παρελθόν.»

Β. Το άρθρο 10 του ν. 4030/2011 (Α΄ 249) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 10
Ιδιότητα του ελεγκτή δόμησης

1. Η ιδιότητα του ελεγκτή δόμησης αποκτάται με την εγγραφή του στο Μητρώο Ελεγκτών Δόμησης που τηρείται στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

2. Η ιδιότητα του ελεγκτή δόμησης είναι ασυμβίβαστη με την ιδιότητα του δημοσίου υπαλλήλου ή υπαλλήλου Ν.Π.Δ.Δ. ή υπαλλήλου στον ευρύτερο δημόσιο τομέα με σχέση δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου.

3. Οι ελεγκτές δόμησης υποχρεούνται στην υποβολή δήλωσης περιουσιακής κατάστασης σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3213/2003 (Α΄309), όπως τροποποιήθηκε Α΄160), σε περίπτωση που διενεργήσουν ελέγχους για κτίρια και κατασκευές επιφάνειας άνω των 1000 τ.μ.»

Γ1. Το άρθρο 12 του ν. 4030/2011 (Α΄ 249) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 12
Προϋποθέσεις εγγραφής
στο Μητρώο ελεγκτών δόμησης

1. Στο μητρώο των ελεγκτών δόμησης εγγράφονται οι ενδιαφερόμενοι μηχανικοί με δικαίωμα εκπόνησης μελέτης ή επίβλεψης κτιριακών έργων, οι οποίοι είναι:

α) διπλωματούχοι μηχανικοί, μέλη του Τ.Ε.Ε. ή

β) πτυχιούχοι μηχανικοί τεχνολογικής εκπαίδευσης, μέλη της Ε.Ε.Τ.Ε.Μ., ή

γ) μηχανικοί που έχουν αποκτήσει αναγνώριση επαγγελματικών προσόντων στη χώρα μας κατ’ εφαρμογή της σχετικής κοινοτικής και εθνικής νομοθεσίας.

2. Στο μητρώο διακρίνονται τρεις (3) κατηγορίες ελεγκτών:

α) Στην κατηγορία Ι εγγράφονται οι μηχανικοί, ανεξαρτήτως του χρονικού διαστήματος της επαγγελματικής τους εμπειρίας. Οι ελεγκτές της κατηγορίας Ι δύνανται να διενεργούν ελέγχους για κτίρια και κατασκευές επιφάνειας έως 250 τ.μ. ή για εγκαταστάσεις.

β) Στην κατηγορία ΙΙ εγγράφονται οι διπλωματούχοι μηχανικοί, μέλη του Τ.Ε.Ε., που έχουν άδεια άσκησης επαγγέλματος τουλάχιστον πέντε (5) ετών, οι πτυχιούχοι μηχανικοί τεχνολογικής εκπαίδευσης που είναι μέλη της Ε.Ε.Τ.Ε.Μ. τουλάχιστον για πέντε (5) έτη, καθώς και οι μηχανικοί που έχουν αποκτήσει αναγνώριση επαγγελματικών προσόντων στην Ελλάδα και διαθέτουν συναφή επαγγελματική εμπειρία τουλάχιστον πέντε (5) ετών. Οι ελεγκτές της κατηγορίας ΙΙ δύνανται να διενεργούν ελέγχους για κτίρια και κατασκευές επιφάνειας έως 1.000 τ.μ. ή για εγκαταστάσεις.

γ) Στην κατηγορία ΙΙΙ εγγράφονται οι διπλωματούχοι μηχανικοί, μέλη του Τ.Ε.Ε., που έχουν άδεια άσκησης επαγγέλματος τουλάχιστον δέκα (10) ετών, οι πτυχιού-

χοι μηχανικοί τεχνολογικής εκπαίδευσης που είναι μέλη της Ε.Ε.Τ.Ε.Μ. τουλάχιστον για δέκα (10) έτη καθώς και οι μηχανικοί που έχουν αποκτήσει αναγνώριση επαγγελματικών προσόντων στην Ελλάδα και διαθέτουν συναφή επαγγελματική εμπειρία τουλάχιστον δέκα (10) ετών. Οι ελεγκτές της κατηγορίας ΙΙΙ δύνανται να διενεργούν ελέγχους για όλα τα κτίρια και κατασκευές, ανεξαρτήτως επιφάνειας, καθώς και για εγκαταστάσεις.

Το αντικείμενο ελέγχου ανά κατηγορία και το είδος εργασιών προσδιορίζεται αντίστοιχα με τα επαγγελματικά δικαιώματα εκπόνησης μελετών και διενέργειας επιβλέψεων των μηχανικών ελεγκτών δόμησης, κατά τις κείμενες διατάξεις.

3. Οι ενδιαφερόμενοι που πληρούν τα προαναφερθέντα προσόντα εγγράφονται στο Μητρώο Ελεγκτών Δόμησης στην κατηγορία που αντιστοιχεί στα έτη ασκήσεως επαγγέλματος, μετά από υποβολή ηλεκτρονικής τυποποιημένης από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας αίτηση, με συνημμένο ηλεκτρονικό φάκελο, στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

4. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας καθορίζεται κάθε άλλο σχετικό θέμα με την τήρηση του Μητρώου και την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.»

Γ2. Το άρθρο 13 του ν. 4030/2011 (Α΄ 249) καταργείται.

Δ. Το άρθρο 14 του ν. 4030/2011 (Α΄ 249) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 14
Μητρώο Ελεγκτών Δόμησης

1. Το Μητρώο Ελεγκτών Δόμησης καταρτίζεται και τηρείται στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με τη μορφή ηλεκτρονικής βάσης δεδομένων, όπου εγγράφονται με αύξοντα Αριθμό Μητρώου οι ελεγκτές δόμησης. Η κατάρτιση του Μητρώου γίνεται ανά Αποκεντρωμένη Διοίκηση και ανά κλάδο ειδικότητας του Μηχανικού. Κάθε ελεγκτής δόμησης, κατά την εγγραφή του στο Μητρώο, υποχρεούται να δηλώσει την επαγγελματική του έδρα.

2. Ο αριθμός Μητρώου των ελεγκτών δόμησης αναγράφεται υποχρεωτικά στις πράξεις των ελεγκτών δόμησης.

3. Η εγγραφή των ελεγκτών δόμησης στο Μητρώο έχει ισχύ πέντε (5) έτη, η οποία και θα μπορεί να παρατείνεται μετά τη λήξη της με ηλεκτρονική αίτηση του ελεγκτή για περαιτέρω χρονικά διαστήματα διάρκειας πέντε (5) ετών».

Ε. Το άρθρο 17 του ν. 4030/2011 (Α΄ 249) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 17
Σύσταση Εποπτικού Συμβουλίου

1. Συνιστάται επταμελές Εποπτικό Συμβούλιο, το οποίο συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας και αποτελείται από:

α. Πάρεδρο του γραφείου του Νομικού Συμβούλου στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με τον αναπληρωτή του, ως Πρόεδρο του Συμβουλίου

β. τον Γενικό Διευθυντή Πολεοδομίας του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με τον αναπληρωτή του,

γ. τον Γενικό Διευθυντή του Σώματος Επιθεώρησης Περιβάλλοντος, Δόμησης, Ενέργειας και Μεταλλείων του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με τον αναπληρωτή του,

δ. τον Διευθυντή της Διεύθυνσης Αρχιτεκτονικής, Οικοδομικών Κανονισμών και Αδειοδοτήσεων της Γενικής Διεύθυνσης Πολεοδομίας του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με τον αναπληρωτή του,

ε. τον Διευθυντή της Διεύθυνσης Τοπογραφικών Εφαρμογών και Γεωχωρικών Πληροφοριών της Γενικής Διεύθυνσης Πολεοδομίας του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με τον αναπληρωτή του,

στ. έναν μηχανικό, εκπρόσωπο του ΤΕΕ, με εμπειρία σε θέματα πολεοδομίας, με τον αναπληρωτή του, οι οποίοι επιλέγονται από την κατηγορία ΙΙΙ των ελεγκτών του Μητρώου του άρθρου 12 μετά από ηλεκτρονική κλήρωση,

ζ. έναν πτυχιούχο μηχανικό, εκπρόσωπο της Ε.Ε.Τ.Ε.Μ., με εμπειρία σε θέματα μελέτης και επίβλεψης κτιριακών έργων, με τον αναπληρωτή του, οι οποίοι επιλέγονται από την κατηγορία ΙΙΙ των ελεγκτών του Μητρώου του άρθρου 12 μετά από ηλεκτρονική κλήρωση.

2. Με την ίδια ως άνω απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας ορίζεται υπάλληλος του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας ως Γραμματέας του Συμβουλίου, με τον αναπληρωτή του.

3. Η θητεία των μελών του Εποπτικού Συμβουλίου υπ’ αριθμ. α - ε της παραγράφου 1 του παρόντος είναι τριετής, ενώ η θητεία των μελών υπ’ αριθμ. στ και ζ της παραγράφου 1 του παρόντος είναι ετήσια.»

ΣΤ. Στο άρθρο 31 του ν. 4030/2011 (Α΄ 249) προστίθεται εδάφιο ε’ ως εξής:

«ε. διερευνούν τις υποθέσεις τέλεσης των παραβάσεων της παρ. 9 του άρθρου 7 του νόμου 4030/2011, που διαβιβάζονται από τους ελεγκτές δόμησης και τις υπηρεσίες δόμησης και προωθούν το σχετικό φάκελο στο Εποπτικό Συμβούλιο του άρθρου 17 προκειμένου αυτό να εισηγηθεί την επιβολή κυρώσεων.»

Ζ. Η περ. δ΄ του άρθρου 32 του ν. 4030/2011 (Α΄ 249) αντικαθίσταται ως εξής:

«δ. Μηχανικό, εκπρόσωπο του ΤΕΕ, με εμπειρία σε θέματα χωροταξίας και πολεοδομίας, με τον αναπληρωτή του. Οι εκπρόσωποι του ΤΕΕ επιλέγονται από την κατηγορία ΙΙΙ των ελεγκτών του Μητρώου του άρθρου 12 μετά από ηλεκτρονική κλήρωση. Η θητεία των εκπροσώπων του ΤΕΕ είναι εξάμηνη.»

Η1. Το υφιστάμενο μέχρι την 29η Μαρτίου 2016 Μητρώο παραμένει σε ισχύ μέχρι τη δημιουργία και οργάνωση του νέου Μητρώου Ελεγκτών Δόμησης του άρθρου 12 του ν. 4030/2011, ως αυτό τροποποιείται με το άρθρο 4Γ του παρόντος, η οποία διαπιστώνεται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Μέχρι την έκδοση της ως άνω υπουργικής απόφασης παρατείνεται η ισχύς όλων των υφιστάμενων μέχρι την 29η Μαρτίου 2016 αδειών ελεγκτών δόμησης.

Η2. Οι υποθέσεις επιβολής διοικητικών κυρώσεων κατά μηχανικών ή επιβλεπόντων μηχανικών σύμφωνα με την παρ.9 του άρθρου 7 του ν. 4030/2011 των οποίων η διερεύνηση έχει ξεκινήσει μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος εισάγονται στο Εποπτικό Συμβούλιο του

άρθρου 17 για επιβολή των προβλεπόμενων κυρώσεων, κατόπιν εξέτασής τους από το Σώμα Επιθεώρησης Περιβάλλοντος, Δόμησης, Ενέργειας και Μεταλλείων του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

Άρθρο 157
Καταχώριση - Ηλεκτρονικό Μητρώο Αποβλήτων

1. Το άρθρο 42 του ν. 4042/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 42
(άρθρο 26 της Οδηγίας)
Καταχώριση - Ηλεκτρονικό Μητρώο Αποβλήτων

1. Καθιερώνεται ηλεκτρονικό μητρώο αποβλήτων (ΗΜΑ), για τη συστηματική συλλογή και επεξεργασία στοιχείων παραγωγής και διαχείρισης των αποβλήτων, καθώς και την καταχώριση κάθε οργανισμού ή επιχείρησης που παράγει ή πραγματοποιεί εργασίες επεξεργασίας αποβλήτων και εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του Κεφαλαίου Α΄ του ν. 4014/2011 (Α΄ 209) ή συλλέγει και μεταφέρει απόβλητα σε επαγγελματική βάση και έχει υποχρέωση να διαθέτει άδεια συλλογής σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 36 του παρόντος. Υποχρέωση καταχώρισης στο ΗΜΑ έχουν και οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) α΄ βαθμού.

2. Στο ΗΜΑ εισάγονται υποχρεωτικά, μέσω διαδικτύου, από κάθε ως άνω οργανισμό ή επιχείρηση, στοιχεία και πληροφορίες σχετικά με την παραγωγή και διαχείριση αποβλήτων για όλα τα είδη των αποβλήτων του Ευρωπαϊκού Καταλόγου Αποβλήτων, σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στην Κοινή Υπουργική Απόφαση που προβλέπεται στο άρθρο 45 παρ.3 του παρόντος. Ιδίως δε εισάγονται οι ετήσιες απολογιστικές εκθέσεις της παραγράφου 2 του άρθρου 12 της υπ’ αριθμ. 50910/2727 απόφασης των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, Υγείας και Πρόνοιας και Εμπορικής Ναυτιλίας (Β΄ 1909), καθώς και οι Ετήσιες Εκθέσεις του εδαφίου γ΄ της παραγράφου 4 του άρθρου 11 της υπ’ αριθ. 13588/725/2006 απόφασης των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομίας και Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Εμπορικής Ναυτιλίας (Β` 383), όπως τροποποιήθηκε με την παράγραφο 2 του άρθρου 3 της υπ’ αριθμ. 8668/2007 απόφασης των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομίας και Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων (Β΄287). Οι Ο.Τ.Α. του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου εισάγουν επιπροσθέτως τους αριθμούς αδειών κυκλοφορίας των απορριμματοφόρων τους.

3. 1. Το ΗΜΑ συμμορφώνεται πλήρως με τους κανόνες και τα πρότυπα σχεδιασμού, ανάπτυξης και λειτουργίας διαδικτυακών τόπων, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα της ΥΑΠ/ Φ.40.4/1/989 (Β΄ 1301/12.4.2012) «Κύρωση Πλαισίου Παροχής Υπηρεσιών Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης» και ιδίως διασφαλίζεται η διαλειτουργικότητά του με το Ηλεκτρονικό Περιβαλλοντικό Μητρώο (ΗΠΜ) του άρθρου 18 του ν. 4014/2011 και εφόσον κρίνεται σκόπιμο και με άλλα μητρώα του δημόσιου τομέα.»

2. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 38 του ν. 4042/2012 αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Με κοινή απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας και των εκάστοτε συναρμόδιων Υπουργών καθορίζονται τα ειδικότερα μέτρα και οι όροι για τη διαχείριση συγκεκριμένων κατηγοριών αποβλήτων.»

3. Στο άρθρο 38 του ν. 4042/2012 προστίθεται παράγραφος 8 ως εξής:

«8. Με απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης ορίζονται τα αναγκαία μέτρα ώστε να διασφαλίζεται:

α) ότι η παραγωγή και η διαχείριση των μη επικίνδυνων αποβλήτων (όπως η συλλογή, η μεταφορά, η αποθήκευση, η επεξεργασία τους και η ασφαλής τελική διάθεση τους) διεξάγονται σε συνθήκες που παρέχουν προστασία του περιβάλλοντος και της ανθρώπινης υγείας κατά το άρθρο 14,

β) η ιχνηλασιμότητα, από την παραγωγή έως τον τελικό προορισμό, καθώς και ο έλεγχος των μη επικίνδυνων αποβλήτων, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 19 και 20.

Με απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης, μπορεί η κοινή απόφαση να επεκτείνεται σε ειδικότερα θέματα διαχείρισης μη επικινδύνων αποβλήτων.»

4. Η παρ. 3 του άρθρου 58 του ν. 4042/2012 καταργείται.

Άρθρο 158

Η παρ. 5 του άρθρου 57 του ν. 4042/2012, όπως είχε αντικατασταθεί με την παρ. 7 του άρθρου 84 του ν. 4316/2014, αντικαθίσταται ως εξής:

«5. Στο άρθρο 10 της κ.υ.α. με αριθμό Η.Π. 50910/2727/2003 (Β΄ 1909) προστίθεται παράγραφος 3 ως ακολούθως:

«3. Προς το σκοπό άμεσης παύσης της λειτουργίας των χώρων ανεξέλεγκτης διάθεσης αποβλήτων που εξακολουθούν να λειτουργούν σε Διαχειριστικές Ενότητες Περιφερειών, στις οποίες δεν υπάρχει άλλος νόμιμος εν λειτουργία ΧΥΤΑ προβλεπόμενος από τον αντίστοιχο Περιφερειακό Σχεδιασμό Διαχείρισης Αποβλήτων (ΠΕ.Σ.ΔΑ.) ούτε νόμιμος εν λειτουργία χώρος αποθήκευσης κατά την παράγραφο η’ του άρθρου 2 της κ.υ.α. υπ’ αριθμ. 29407/3508/2002 (Β΄1572), ο τρόπος διαχείρισης των Αστικών Στερεών Αποβλήτων (ΑΣΑ) των δήμων των αντίστοιχων διαχειριστικών ενοτήτων μπορεί, κατά παρέκκλιση των υφιστάμενων και εγκεκριμένων ΠΕ.Σ.Δ.Α., να καθορίζεται, ύστερα από σύμφωνη γνώμη του Γενικού Γραμματέα Συντονισμού Διαχείρισης Αποβλήτων του Υπουργείου Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης, για χρονικό διάστημα έως τρία έτη, με απόφαση του Συντονιστή της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης ή, στην περίπτωση δύο ή περισσότερων εμπλεκομένων Αποκεντρωμένων Διοικήσεων, με κοινή απόφαση των Συντονιστών αυτών των Αποκεντρωμένων Διοικήσεων. Το χρονικό διάστημα δύναται να πα-

ραταθεί έως και δύο έτη πλέον της τριετίας, εάν αυτό κριθεί απαραίτητο με απόφαση που θα εκδοθεί με την ίδια ακριβώς διαδικασία.

Για την έκδοση της απόφασης λαμβάνονται υπόψη ιδίως η φέρουσα ικανότητα των εγκαταστάσεων παραλαβής των ΑΣΑ και το συνολικό κόστος διαχείρισης των ΑΣΑ. Με την απόφαση τίθενται όροι ιδίως για την επίσπευση των διαδικασιών υλοποίησης υποδομών που προβλέπονται από το οικείο ΠΕ.Σ.Δ.Α..

Τα ανωτέρω ισχύουν κατ’ αντιστοιχία και για την περίπτωση κατά την οποία εν λειτουργία ΧΥΤΑ έχει κορεστεί ή παύσει με απόφαση του αρμόδιου για τη διαχείρισή του οργάνου.»

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ
ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ- ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι΄
ΣΥΣΤΑΣΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ ΨΗΦΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Άρθρο 159
Γενική Γραμματεία Ψηφιακής Πολιτικής - Αποστολή

Συνιστάται Γενική Γραμματεία Ψηφιακής Πολιτικής, της οποίας προΐσταται Γενικός Γραμματέας, όπως προβλέπεται στο άρθρο 3. Η Γενική Γραμματεία Ψηφιακής Πολιτικής αποτελεί αυτοτελή δημόσια υπηρεσία, υπάγεται απευθείας στον Πρωθυπουργό και έχει ως αποστολή:

(α) Το σχεδιασμό και την κατάρτιση της Εθνικής Ψηφιακής Στρατηγικής (ΕΨΣ), με έμφαση στις Τεχνολογίες Πληροφορικής και Επικοινωνιών (ΤΠΕ), συμπεριλαμβανομένης της Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και των ευρυζωνικών υποδομών, και στην Ψηφιακή Ενιαία Αγορά και την υποβολή της στον Πρωθυπουργό προς έγκριση.

(β) Την παρακολούθηση της εφαρμογής και το συντονισμό των Υπουργείων αναφορικά με τις επιμέρους δράσεις υλοποίησης της ΕΨΣ.

(γ) Την αποτίμηση της υλοποίησης της ΕΨΣ και τη διατύπωση σχετικών προτάσεων στα αρμόδια Υπουργεία και φορείς.

(δ) Τη διεθνή εκπροσώπηση της χώρας για θέματα που άπτονται της ΕΨΣ.

Άρθρο 160
Αρμοδιότητες της Γενικής Γραμματείας Ψηφιακής Πολιτικής

1. Η Γενική Γραμματεία Ψηφιακής Πολιτικής:

(α) Καταρτίζει, σε συνεργασία με τα Υπουργεία, πενταετές σχέδιο για την ΕΨΣ, το οποίο εξειδικεύεται σε στόχους ανά Υπουργείο.

(β) Συντονίζει τα Υπουργεία αναφορικά με την εκπόνηση επιμέρους δράσεων υλοποίησης της ΕΨΣ εκδίδοντας δεσμευτικές οδηγίες για τις υπηρεσίες και εγκρίνει τις δράσεις αυτές. Τα Υπουργεία αποστέλλουν στη Γενική Γραμματεία Ψηφιακής Πολιτικής ενημέρωση για την πορεία σχεδιασμού και υλοποίησης των σχετικών δράσεων, όποτε αυτό ζητηθεί.

(γ) Σχεδιάζει τις πολιτικές κατευθύνσεις και συντονίζει τις επιχειρησιακές δράσεις των δομών Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης στο κράτος και τους φορείς του και τις ενσωματώνει στην ΕΨΣ. Στο πλαίσιο αυτό αναλαμβάνει:

αα. Το στρατηγικό και επιχειρησιακό σχεδιασμό πολιτικών Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης στο κράτος και τους φορείς του στα πεδία των υποδομών, της εκπαίδευσης, της επιμόρφωσης και της χρήσης τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών.

ββ Το συντονισμό της εκπόνησης τομεακών και εξειδικευμένων σχεδίων δράσης Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και τη διασφάλιση της εναρμόνισής τους με την ΕΨΣ.

γγ. Το συντονισμό και την παρακολούθηση των δράσεων στον τομέα της Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, σε συνεργασία με τους κατά περίπτωση φορείς υλοποίησης.

δδ. Την εναρμόνιση και παρακολούθηση της εφαρμογής του κανονιστικού πλαισίου Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης της Δημόσιας Διοίκησης.

εε. Την παρακολούθηση των διεθνών πολιτικών Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, των ευρωπαϊκών προγραμμάτων καθώς και των εξελίξεων στις Τεχνολογίες Πληροφορικής και Επικοινωνιών (ΤΠΕ) και κατόπιν την προσαρμογή και ενσωμάτωση των παραπάνω στις εθνικές πολιτικές Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης.

στστ. Την κατάρτιση σχεδίου οικονομικοτεχνικού προγράμματος ανάπτυξης της πληροφορικής και επικοινωνιών στο δημόσιο τομέα καθώς και απολογισμού υλοποίησης των προγραμμάτων αυτών.

ζζ. Το σχεδιασμό, προώθηση, συντονισμό και παρακολούθηση των πολιτικών ασφάλειας για τα συστήματα και τις υποδομές πληροφορικής και επικοινωνιών του Δημόσιου Τομέα.

(δ) Συνεργάζεται με διεθνείς οργανισμούς και όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή με άλλα κράτη για την εκπόνηση στρατηγικών σχεδίων για την ψηφιακή πολιτική εκπροσωπώντας τη χώρα. Παρακολουθεί τις ευρωπαϊκές και διεθνείς εξελίξεις που αφορούν σε όλους τους τομείς της ψηφιακής πολιτικής και συντονίζει τους κατά περίπτωση εμπλεκόμενους φορείς, α) για τη διαμόρφωση των εθνικών θέσεων σε σχέση με τη Ψηφιακή Στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συμπεριλαμβανομένης της στρατηγικής για την Ψηφιακή Ενιαία Αγορά, και β) για την υλοποίηση της στρατηγικής αυτής σε εθνικό επίπεδο, αφού την ενσωματώσει στην ΕΨΣ.

(ε) Προτείνει και συντονίζει δράσεις απλούστευσης διαδικασιών στον τομέα της αρμοδιότητάς της και διαμορφώνει προς τούτο ένα σύγχρονο πλαίσιο παραγωγής έργων.

(στ) Συνεργάζεται με ερευνητικά και ακαδημαϊκά ιδρύματα σε θέματα σχετικά με τις αρμοδιότητές της Γενικής Γραμματείας Ψηφιακής Πολιτικής,

(ζ) Στο πλαίσιο συγχρηματοδοτούμενων δράσεων:

αα. συνεργάζεται με τα Υπουργεία, τις Επιτελικές Δομές ΕΣΠΑ των Υπουργείων και τις Περιφέρειες για τη διαμόρφωση Προσκλήσεων, από τις Διαχειριστικές Αρχές των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων, σύμφωνων με την ΕΨΣ, οι οποίες χρηματοδοτούνται μέσω των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων του ΕΣΠΑ και άλλων χρηματοδοτικών εργαλείων. Με την ίδια διαδικασία καταρτίζεται ο Ετήσιος Προγραμματισμός Προσκλήσεων των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων του ΕΣΠΑ, ο οποίος επικαιροποιείται όποτε απαιτείται.

ββ. προεγκρίνει τα τεχνικά δελτία των φορέων πρότασης, εντός ενός μηνός από τη παραλαβή τους, ως προς την συμβατότητά τους με την ΕΨΣ, πριν την κατάθεσή τους στην αρμόδια Διαχειριστική Αρχή. Με την παρέλευση της σχετικής προθεσμίας τα τεχνικά δελτία των φορέων πρότασης θεωρούνται εγκεκριμένα από τη ΓΓΨΠ,

γγ. γνωμοδοτεί ως προς την έκδοση της απόφασης του Υπουργού Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού με την οποία εγκρίνονται προσκλήσεις δράσεων κρατικών ενισχύσεων για την ψηφιακή ανάπτυξη,

δδ. συμμετέχει, με δικαίωμα ψήφου, στην Επιτροπή Παρακολούθησης ΕΣΠΑ 2014-2020, στην Επιτροπή Παρακολούθησης του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ανταγωνιστικότητα, Επιχειρηματικότητα και Καινοτομία», στην Επιτροπή Παρακολούθησης του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Μεταρρύθμιση του Δημόσιου Τομέα», και στις Επιτροπές Παρακολούθησης των Περιφερειακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων.

(η) Συνεργάζεται με τις Ανεξάρτητες και Ρυθμιστικές Αρχές που αφορούν στο αντικείμενό της (ενδεικτικά: ΕΕΤΤ, ΑΠΔΠΧ, ΑΔΑΕ).

(θ) Συνεργάζεται με την Εθνική Αρχή Αντιμετώπισης Ηλεκτρονικών Επιθέσεων (Εθνικό CERT) και την Τεχνικής φύσεως Αρχή Ασφάλειας Πληροφοριών (INFOSEC) της Εθνικής Υπηρεσίας Πληροφοριών (Ε.Υ.Π.), τη Γενική Γραμματεία Πληροφοριακών Συστημάτων και το Ινστιτούτο Τεχνολογίας, Υπολογιστών και Εκδόσεων «Διόφαντος» στους τομείς της αρμοδιότητας της Γενικής Γραμματείας Ψηφιακής Πολιτικής.

(ι) Παρακολουθεί και συντονίζει τις δράσεις και τα έργα ψηφιακής ανάπτυξης και στρατηγικής όλων των φορέων του δημοσίου τομέα κατά τη φάση της υλοποίησής τους, ώστε να διασφαλίζεται η εναρμόνισή τους με την ΕΨΣ, εντοπίζει καθυστερήσεις και προτείνει λύσεις, συγκεντρώνει καλές πρακτικές καινοτόμων δράσεων για ενημέρωση των αρμοδίων υπηρεσιών και φορέων.

(ια) Συνεργάζεται με τα Υπουργεία και τους άλλους φορείς του δημόσιου και του ευρύτερου δημόσιου τομέα παρακολουθώντας την εφαρμογή των οριζόντιων πολιτικών Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, αλλά και την εφαρμογή τομεακών και εξειδικευμένων σχεδίων δράσης, διασφαλίζοντας την εναρμόνισή τους με την ΕΨΣ. Στο πλαίσιο αυτό:

αα. Εισηγείται την ανάπτυξη οριζόντιων εφαρμογών και συστημάτων πληροφορικής και επικοινωνιών για την ανάπτυξη της Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης στον Δημόσιο και ευρύτερο Δημόσιο Τομέα, καθώς και εξειδικευμένων εφαρμογών και συστημάτων σε συνεργασία με τους κατά περίπτωση φορείς υλοποίησης.

ββ. Συντονίζει όλες τις δράσεις και έργα Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης του Δημόσιου και ευρύτερου Δημόσιου Τομέα, υποστηρίζοντας τις επιμέρους δομές του κράτους και παρέχοντας συμβουλευτική υποστήριξη.

(ιβ) Συνεργάζεται και υποστηρίζει τους Υπουργούς Οικονομικών και Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού, καθώς και τους κατά περίπτωση αρμόδιους υπουργούς για το συντονισμό του σχεδιασμού, της υλοποίησης και της λειτουργίας των πληροφοριακών συστημάτων που αφορούν θέματα δημοσίων εσόδων, δαπανών και επενδύσεων με στόχο τη βελτιστοποίηση της αποτελεσματικότητας και αποδοτικότητας τους.

(ιγ) Δύναται να προτείνει -ως δικαιούχος- δράσεις στο ΕΣΠΑ ή άλλες συγχρηματοδοτούμενες πράξεις καθώς και έργα χρηματοδοτούμενα από την Ευρωπαϊκή Ένωση, σχετικές με τις αρμοδιότητες της ΓΓΨΠ.

(ιδ) Συνεργάζεται με την Ενιαία Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων (ΕΑΑΔΗΣΥ) για την κατάρτιση προτύπων προσκλήσεων, προκηρύξεων και συμβάσεων για έργα και δράσεις ψηφιακής ανάπτυξης και στρατηγικής ΤΠΕ, καθώς και για προμήθειες αγοράς υπηρεσιών, εξοπλισμού, λογισμικού, δικτύων και υλικού ΤΠΕ, τα οποία χρησιμοποιούνται ως οδηγός για τα Υπουργεία, όλους τους φορείς του Δημοσίου, τους εποπτευόμενους φορείς και τις διαχειριστικές αρχές.

(ιε) Επιβάλλει σε επίπεδο απαιτήσεων και προδιαγραφών κανόνες και πολιτικές διαλειτουργικότητας μεταξύ των νέων προτεινόμενων και υφιστάμενων υποδομών ΤΠΕ και επιβλέπει ότι ο υπόλοιπος κύκλος των νέων έργων συμμορφώνονται με αυτούς.

(ιστ) Καταρτίζει και επικαιροποιεί αρχές, πρότυπα, διαδικασίες και κανόνες που προβλέπονται στο Πλαίσιο Παροχής Υπηρεσιών Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης.

(ιζ) Παρακολουθεί τα διεθνή πρότυπα ηλεκτρονικής διακυβέρνησης, και κατόπιν τα προσαρμόζει και προτείνει την ενσωμάτωσή τους στην ΕΨΣ και εποπτεύει την εφαρμογή τους στο Δημόσιο Τομέα.

(ιη) Δημιουργεί πρότυπο μοντέλο κοστολόγησης έργων και δράσεων ΤΠΕ με σκοπό την απλοποίηση των υφιστάμενων διαδικασιών.

(ιθ) Προβαίνει στην ανά έτος αποτίμηση της εφαρμογής της ΕΨΣ και των όποιων σχετικών σχεδίων δράσης για την Ψηφιακή Πολιτική και προχωρεί στην αναδιαμόρφωσή τους με βάση την αποτίμηση ή και σε κάθε άλλη περίπτωση που η αναδιαμόρφωση κριθεί αναγκαία.

(κ) Τηρεί στατιστικά και αλλά δεδομένα και πληροφορίες σχετικά με τα συστήματα και εργαλεία ΤΠΕ που είναι σε λειτουργία, τα οποία οι αρμόδιες υπηρεσίες και φορείς οφείλουν να αποστέλλουν αμελλητί.

(κα) Παρακολουθεί την αποτελεσματικότητα των έργων ψηφιακής πολιτικής με την χρήση δεικτών, σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά και τα διεθνή πρότυπα.

(κβ) Παρακολουθεί το σύνολο της νομοθεσίας που σχετίζεται με το πεδίο εφαρμογής του παρόντος και προτείνει στους αρμόδιους Υπουργούς θεσμικές και νομοθετικές αλλαγές που συνεισφέρουν στην προστασία των πληροφοριακών και ψηφιακών δικαιωμάτων του καταναλωτή και του πολίτη, ιδίως την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και την προστασία των ψηφιακών κοινών

(κγ) Συνεργάζεται με την Μονάδα Τεκμηρίωσης και Καινοτομιών του Εθνικού Κέντρου Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης (ΕΚΔΔΑ) σε θέματα ανοιχτής διακυβέρνησης και προτείνει, σε συνεργασία με το ΕΚΔΔΑ, σχετικά με τις αρμοδιότητές του εκπαιδευτικά προγράμματα.

(κδ) Παρακολουθεί την εφαρμογή του άρθρου 9 «Προσβασιμότητα» της Σύμβασης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία του Ο.Η.Ε. (ν. 4074/2012, Α΄

88) ως προς τις ΤΠΕ και ενημερώνει το σημείο αναφοράς για την παρακολούθηση της εφαρμογής της Σύμβασης και το συντονιστικό μηχανισμό για τη διευκόλυνση των σχετικών με αυτή δράσεων.

(κε) Ορίζει πρότυπα και κανόνες δημιουργίας και διατήρησης αποθετηρίων εφαρμογών και εποπτεύει την υλοποίησή τους, με σκοπό την επαναξιοποίησή τους μέσω της δημιουργίας και ανάπτυξης προτύπων, δομικών μονάδων λογισμικού που απαρτίζουν τα πληροφορικά συστήματα της δημόσιας διοίκησης.

(κστ) Συγκροτεί μητρώο των μητρώων του Ελληνικού Δημοσίου. Θέτει τα πρότυπα οργάνωσης, διασύνδεσης, διαλειτουργικότητας, εφαρμογών και αυθεντικοποίησης πρόσβασης, προστασίας προσωπικών δεδομένων, σε όλα τα Μητρώα και σχετικά συστήματα, και εποπτεύει την εφαρμογή τους.

2. Από το πεδίο εφαρμογής των παραπάνω αρμοδιοτήτων της Γενικής Γραμματείας Ψηφιακής Πολιτικής εξαιρούνται:

α) τα διαβαθμισμένα συστήματα επικοινωνιών και πληροφορικής του δημόσιου τομέα,

β) τα συστήματα επικοινωνιών και πληροφορικής (Σ.Ε.Π.) της Εθνικής Υπηρεσίας Πληροφοριών (Ε.Υ.Π.).

Άρθρο 161
Γενικός Γραμματέας Ψηφιακής Πολιτικής

1. Συστήνεται θέση Γενικού Γραμματέα Ψηφιακής Πολιτικής με βαθμό πρώτο της κατηγορίας ειδικών θέσεων και τετραετή θητεία. Ο Γενικός Γραμματέας Ψηφιακής Πολιτικής διορίζεται με απόφαση του Πρωθυπουργού που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Αντί διορισμού μπορεί με όμοια απόφαση να γίνει ανάθεση καθηκόντων της θέσης του Γενικού Γραμματέα Ψηφιακής Πολιτικής σε ανώτατο δημόσιο υπάλληλο ή λειτουργό, με ειδίκευση στα θέματα Ψηφιακής Πολιτικής.

2. Αναφορικά με την ανανέωση και τη λήξη της θητείας του Γενικού Γραμματέα Ψηφιακής Πολιτικής εφαρμόζονται κατ’ αναλογία οι παράγραφοι 3, 4 και 5 του άρθρου 7 του ν. 4369/2016 (Α΄ 33).

3. Ο Γενικός Γραμματέας Ψηφιακής Πολιτικής υποχρεούται σε δήλωση περιουσιακής κατάστασης, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3213/2003 (Α΄ 309).

4. Ο Γενικός Γραμματέας Ψηφιακής Πολιτικής προΐσταται των υπηρεσιών και του προσωπικού της Γενικής Γραμματείας Ψηφιακής Πολιτικής και συνεπικουρεί τον Πρωθυπουργό στο πρόγραμμα εφαρμογής του κυβερνητικού έργου για την ψηφιακή ανάπτυξη και στρατηγική. Παρακολουθεί τις συνεδριάσεις του Υπουργικού Συμβουλίου ή και άλλων συλλογικών κυβερνητικών οργάνων, όταν καλείται προς τούτο από τον Πρωθυπουργό. Όταν ελλείπει, απουσιάζει ή κωλύεται αναπληρώνεται από τον Γενικό Γραμματέα Συντονισμού.

Ο Γενικός Γραμματέας Ψηφιακής Πολιτικής συμμετέχει ως αντιπρόεδρος με δικαίωμα ψήφου στην Εθνική Επιτροπή Γεωπληροφορίας (ΕΘΕΓ).

5. Ο Γενικός Γραμματέας Ψηφιακής Πολιτικής στο πλαίσιο της συνεργασίας του με τους αρμόδιους Γενικούς Γραμματείς ή Υπουργούς σχετικά με τη διαμόρφωση πολιτικής για την ψηφιακή ανάπτυξη και στρατηγική μπορεί να εισηγείται νομοθετικές και κανονιστικές ρυθμίσεις.

6. Ο Γενικός Γραμματέας Ψηφιακής Πολιτικής μπορεί να συγκροτεί ομάδες εργασίας αποτελούμενες από στελέχη των συντονιζομένων υπηρεσιών ή φορέων, από εμπειρογνώμονες και ιδιώτες για τη μελέτη σχετικών με τις αρμοδιότητές του θεμάτων.

7. Ο Γενικός Γραμματέας Ψηφιακής Πολιτικής ορίζει τον Εθνικό Ψηφιακό Πρωταθλητή.

8. Με απόφασή του που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως ο Γενικός Γραμματέας Ψηφιακής Πολιτικής μπορεί να μεταβιβάζει δικαίωμα υπογραφής «με εντολή Γενικού Γραμματέα» στους προϊσταμένους των Μονάδων της Γενικής Γραμματείας Ψηφιακής Πολιτικής.

9. Οι διατάξεις που ισχύουν για τους Γενικούς Γραμματείς των Υπουργείων εφαρμόζονται αναλόγως και για τον Γενικό Γραμματέα Ψηφιακής Πολιτικής για όσα θέματα δεν ρυθμίζονται από τις νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις που ισχύουν κάθε φορά για τη Γενική Γραμματεία Ψηφιακής Πολιτικής.

Άρθρο 162
Διάρθρωση Γενικής Γραμματείας Ψηφιακής Πολιτικής

Η Γενική Γραμματεία Ψηφιακής Πολιτικής διαρθρώνεται στις εξής οργανικές μονάδες, οι οποίες λειτουργούν σε επίπεδο Διεύθυνσης Υπουργείου:

α) Γραφείο Γενικού Γραμματέα,

β) Μονάδα Α΄ - Σχεδιασμού, Στρατηγικής και Συντονισμού,

γ) Μονάδα Β΄ - Έργων,

δ) Μονάδα Γ΄ - Προτύπων,

ε) Μονάδα Δ΄ - Παρακολούθησης και Αξιολόγησης,

στ) Μονάδα Ε΄ - Διοικητικής και Οικονομικής Υποστήριξης.

Άρθρο 163
Αρμοδιότητες Οργανικών Μονάδων της Γενικής Γραμματείας Ψηφιακής Πολιτικής

1. Γραφείο Γενικού Γραμματέα Ψηφιακής Πολιτικής.

Το Ιδιαίτερο Γραφείο Γενικού Γραμματέα Ψηφιακής Πολιτικής παρέχει γραμματειακή υποστήριξη και κάθε αναγκαία στήριξη για την άσκηση των καθηκόντων αυτού, όπως διεκπεραίωση αλληλογραφίας, αποδελτίωση και τήρηση αρχείου.

2. Η Μονάδα Α΄- Σχεδιασμού, Στρατηγικής και Συντονισμού:

(α) Καταρτίζει, σε συνεργασία με τα Υπουργεία, πενταετές σχέδιο για την ΕΨΣ, το οποίο εξειδικεύεται σε στόχους ανά Υπουργείο. Η κατάρτιση της ΕΨΣ λαμβάνει υπόψη της τη διασφάλιση της ανεμπόδιστης πρόσβασης των ατόμων με αναπηρία στις δράσεις του.

(β) Συντονίζει τα Υπουργεία αναφορικά με την εκπόνηση επιμέρους δράσεων υλοποίησης της ΕΨΣ εκδίδοντας δεσμευτικές οδηγίες για τις υπηρεσίες και εγκρίνει τις δράσεις αυτές. Τα Υπουργεία αποστέλλουν στη Γενική Γραμματεία Ψηφιακής Πολιτικής ενημέρωση για την πορεία σχεδιασμού και υλοποίησης των σχετικών δράσεων, όποτε αυτό ζητηθεί.

(γ) Σχεδιάζει τις πολιτικές κατευθύνσεις και συντονίζει τις επιχειρησιακές δράσεις των δομών Ηλεκτρονικής

Διακυβέρνησης στο κράτος και τους φορείς του και τις ενσωματώνει στην ΕΨΣ. Στο πλαίσιο αυτό αναλαμβάνει:

αα. Το στρατηγικό και επιχειρησιακό σχεδιασμό πολιτικών Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης στα πεδία των υποδομών, της εκπαίδευσης, της επιμόρφωσης και της χρήσης τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών.

ββ. Το συντονισμό της εκπόνησης τομεακών και εξειδικευμένων σχεδίων δράσης Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και τη διασφάλιση της εναρμόνισής τους με τη στρατηγική για την ηλεκτρονική διακυβέρνηση και την ψηφιακή στρατηγική της χώρας.

γγ. Το συντονισμό και την παρακολούθηση των δράσεων στον τομέα της Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης σε συνεργασία με τους κατά περίπτωση φορείς υλοποίησης.

δδ. Την εναρμόνιση και παρακολούθηση εφαρμογής του κανονιστικού πλαισίου Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης της Δημόσιας Διοίκησης.

εε. Την παρακολούθηση των διεθνών πολιτικών Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, των ευρωπαϊκών προγραμμάτων καθώς και των εξελίξεων στις Τεχνολογίες Πληροφορικής και Επικοινωνιών (ΤΠΕ) και κατόπιν την προσαρμογή και ενσωμάτωση των παραπάνω στις εθνικές πολιτικές Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης.

στστ. Η κατάρτιση σχεδίου οικονομικοτεχνικού προγράμματος ανάπτυξης της πληροφορικής και επικοινωνιών στο δημόσιο τομέα καθώς και απολογισμού υλοποίησης των προγραμμάτων αυτών.

ζζ. Ο σχεδιασμός, η προώθηση, ο συντονισμός και η παρακολούθηση πολιτικών ασφάλειας για τα συστήματα και τις υποδομές πληροφορικής και επικοινωνιών του Δημόσιου Τομέα.

(δ) Συνεργάζεται με διεθνείς οργανισμούς και όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή με άλλα κράτη για την εκπόνηση στρατηγικών σχεδίων για την ψηφιακή πολιτική εκπροσωπώντας τη χώρα. Παρακολουθεί τις ευρωπαϊκές και διεθνείς εξελίξεις που αφορούν σε όλους τους τομείς της ψηφιακής πολιτικής και συντονίζει τους κατά περίπτωση εμπλεκόμενους φορείς, α) για τη διαμόρφωση των εθνικών θέσεων σε σχέση με τη Ψηφιακή Στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συμπεριλαμβανομένης της στρατηγικής για την Ψηφιακή Ενιαία Αγορά, και β) για την υλοποίηση της στρατηγικής αυτής σε εθνικό επίπεδο, αφού την ενσωματώσει στην ΕΨΣ.

(ε) Προτείνει και συντονίζει δράσεις απλούστευσης διαδικασιών στον τομέα της αρμοδιότητάς της και διαμορφώνει προς τούτο ένα σύγχρονο πλαίσιο παραγωγής έργων.

(στ) Συνεργάζεται με ερευνητικά και ακαδημαϊκά ιδρύματα σε θέματα σχετικά με τις αρμοδιότητές της Γενικής Γραμματείας Ψηφιακής Πολιτικής.

(ζ) Στο πλαίσιο συγχρηματοδοτούμενων δράσεων:

αα. συνεργάζεται με τα Υπουργεία, τις Επιτελικές Δομές ΕΣΠΑ των Υπουργείων και τις Περιφέρειες για τη διαμόρφωση Προσκλήσεων, από τις Διαχειριστικές Αρχές των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων, σύμφωνων με την ΕΨΣ, οι οποίες χρηματοδοτούνται μέσω των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων του ΕΣΠΑ και άλλων χρηματοδοτικών εργαλείων. Με την ίδια διαδικασία καταρτίζεται ο Ετήσιος Προγραμματισμός Προσκλήσεων των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων του ΕΣΠΑ, ο οποίος επικαιροποιείται όποτε απαιτείται,

ββ. προεγκρίνει τα τεχνικά δελτία των φορέων πρότασης, εντός ενός μηνός από τη παραλαβή τους, ως προς την συμβατότητά τους με το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο για την Ψηφιακή Πολιτική, πριν την κατάθεσή τους στην αρμόδια Διαχειριστική Αρχή. Με την παρέλευση της σχετικής προθεσμίας τα τεχνικά δελτία των φορέων πρότασης θεωρούνται εγκεκριμένα από τη ΓΓΨΠ,

γγ. γνωμοδοτεί ως προς την έκδοση της απόφασης του Υπουργού Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού με την οποία εγκρίνονται προσκλήσεις δράσεων κρατικών ενισχύσεων για την ψηφιακή ανάπτυξη,

δδ. συμμετέχει, με δικαίωμα ψήφου, στην Επιτροπή Παρακολούθησης ΕΣΠΑ 2014-2020, στην Επιτροπή Παρακολούθησης του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ανταγωνιστικότητα, Επιχειρηματικότητα και Καινοτομία», στην Επιτροπή Παρακολούθησης του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Μεταρρύθμιση του Δημόσιου Τομέα», και στις Επιτροπές Παρακολούθησης των Περιφερειακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων.

(η) Συνεργάζεται με τις Ανεξάρτητες και Ρυθμιστικές Αρχές που αφορούν στο αντικείμενό της (ενδεικτικά: ΕΕΤΤ, ΑΠΔΠΧ, ΑΔΑΕ).

(θ) Συνεργάζεται με την Εθνική Αρχή Αντιμετώπισης Ηλεκτρονικών Επιθέσεων (Εθνικό CERT) και την Τεχνικής Φύσεως Αρχή Ασφάλειας Πληροφοριών (INFOSEC) της Εθνικής Υπηρεσίας Πληροφοριών (Ε.Υ.Π.), τη Γενική Γραμματεία Πληροφοριακών Συστημάτων και το Ινστιτούτο Τεχνολογίας, Υπολογιστών και Εκδόσεων «Διόφαντος» στους τομείς της αρμοδιότητας της Γενικής Γραμματείας Ψηφιακής Πολιτικής.

(ι) Παρακολουθεί το σύνολο της νομοθεσίας που σχετίζεται με το πεδίο εφαρμογής του παρόντος και προτείνει στους αρμόδιους Υπουργούς θεσμικές και νομοθετικές αλλαγές που συνεισφέρουν στην προστασία των πληροφοριακών και ψηφιακών δικαιωμάτων του καταναλωτή και του πολίτη, ιδίως την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και την προστασία των ψηφιακών κοινών.

(ια) Παρακολουθεί τις ευρωπαϊκές και διεθνείς εξελίξεις που αφορούν την ηλεκτρονική προσβασιμότητα.

(ιβ) Συνεργάζεται με διεθνείς οργανισμούς και όργανα ή υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή άλλων κρατών για την εκπόνηση και εφαρμογή προγραμμάτων που προωθούν την ηλεκτρονική προσβασιμότητα, τόσο της υλικοτεχνικής υποδομής και των ηλεκτρονικών υπηρεσιών, όσο και του περιεχομένου, καθώς και τη συμβατότητα των ΤΠΕ με τις υποστηρικτικές τεχνολογίες που χρησιμοποιούν τα άτομα με αναπηρία.

(ιγ) Προεγκρίνει τα τεχνικά δελτία των φορέων πρότασης ως προς τη συμβατότητά τους με τις προδιαγραφές που ορίζει το Παράρτημα Ι - Ενότητα 7 «Προσβασιμότητα», Κ.Υ. 49 και Κ.Π. 27 της υπουργικής απόφασης Φ.40.4/1/989 «Κύρωση Πλαισίου Παροχής Υπηρεσιών Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης».

3. Η Μονάδα Β΄ - Έργων:

(α) Παρακολουθεί και συντονίζει τις δράσεις και τα έργα ψηφιακής ανάπτυξης και στρατηγικής όλων των

φορέων του δημοσίου τομέα, κατά τη φάση υλοποίησής τους, ώστε να διασφαλίζεται η εναρμόνισή τους με το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο, εντοπίζει καθυστερήσεις στην σχεδίαση και υλοποίηση δράσεων και έργων ψηφιακής ανάπτυξης των Υπουργείων και φορέων του δημοσίου και προτείνει λύσεις, συγκεντρώνει καλές πρακτικές καινοτόμων δράσεων για ενημέρωση των αρμοδίων υπηρεσιών και φορέων.

(β) Συνεργάζεται με τα Υπουργεία και τους άλλους φορείς του δημόσιου και του ευρύτερου δημόσιου τομέα παρακολουθώντας την εφαρμογή των οριζόντιων πολιτικών Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης αλλά και την εφαρμογή τομεακών και εξειδικευμένων σχεδίων δράσης, διασφαλίζοντας την εναρμόνισή τους με την εθνική στρατηγική για την Ηλεκτρονική Διακυβέρνηση και τη γενικότερη ψηφιακή πολιτική της χώρας. Στο πλαίσιο αυτό:

αα. Εισηγείται την ανάπτυξη οριζόντιων εφαρμογών και συστημάτων πληροφορικής και επικοινωνιών για την ανάπτυξη της Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης στον Δημόσιο και ευρύτερο Δημόσιο Τομέα, καθώς και εξειδικευμένων εφαρμογών και συστημάτων σε συνεργασία με τους κατά περίπτωση συναρμόδιους φορείς.

ββ. Παρακολουθεί και συντονίζει όλες τις δράσεις και έργα Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης του Δημόσιου και ευρύτερου Δημόσιου Τομέα.

(γ) Συνεργάζεται και υποστηρίζει τους Υπουργούς Οικονομικών και Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού καθώς και τους κατά περίπτωση αρμόδιους υπουργούς για το συντονισμό του σχεδιασμού, της υλοποίησης και της λειτουργίας των πληροφοριακών συστημάτων που αφορούν θέματα δημοσίων εσόδων, δαπανών και επενδύσεων με στόχο τη βελτιστοποίηση της αποτελεσματικότητας και αποδοτικότητας τους.

(δ) Δύναται να προτείνει, ως δικαιούχος, δράσεις στο ΕΣΠΑ ή άλλες συγχρηματοδοτούμενες πράξεις καθώς και έργα χρηματοδοτούμενα από την Ευρωπαϊκή Ένωση, σχετικές με τις αρμοδιότητες της ΓΓΨΠ.

4. Η Μονάδα Γ΄- Προτύπων:

(α) Συνεργάζεται με την Ενιαία Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων (ΕΑΑΔΗΣΥ) για την κατάρτιση προτύπων προσκλήσεων, προκηρύξεων και συμβάσεων για έργα και δράσεις ψηφιακής ανάπτυξης και στρατηγικής ΤΠΕ, καθώς και για προμήθειες αγοράς υπηρεσιών, εξοπλισμού, λογισμικού, δικτύων και υλικού ΤΠΕ, τα οποία χρησιμοποιούνται ως οδηγός για τα Υπουργεία, όλους τους φορείς του Δημοσίου, τους εποπτευόμενους φορείς και τις διαχειριστικές αρχές.

(β) Επιβάλλει σε επίπεδο απαιτήσεων και προδιαγραφών κανόνες και πολιτικές διαλειτουργικότητας μεταξύ των νέων προτεινόμενων και υφιστάμενων υποδομών ΤΠΕ και επιβλέπει σε συνεργασία με τη Μονάδα Β’ ότι ο υπόλοιπος κύκλος των νέων έργων συμμορφώνονται με αυτούς.

(γ) Καταρτίζει και επικαιροποιεί αρχές, πρότυπα, διαδικασίες και κανόνες που προβλέπονται στο Πλαίσιο Παροχής Υπηρεσιών Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης.

(δ) Παρακολουθεί τα διεθνή πρότυπα ηλεκτρονικής διακυβέρνησης, και κατόπιν τα προσαρμόζει και προτείνει την ενσωμάτωσή τους στην Εθνική Στρατηγική για την Ψηφιακή Πολιτική και εποπτεύει σε συνεργασία με τη Μονάδα Β΄ την εφαρμογή τους στο Δημόσιο Τομέα.

(ε) Δημιουργεί πρότυπο μοντέλο κοστολόγησης έργων και δράσεων ΤΠΕ με σκοπό την απλοποίηση των υφιστάμενων διαδικασιών.

5. Η Μονάδα Δ΄ - Παρακολούθησης και αξιολόγησης:

(α) Προβαίνει στην ανά έτος αποτίμηση της εφαρμογής της ΕΨΣ και των όποιων σχετικών σχεδίων δράσης για την Ψηφιακή Πολιτική και κάνει προτάσεις προς τη Μονάδα Α΄ για την αναδιαμόρφωσή τους με βάση την αποτίμηση ή και σε κάθε άλλη περίπτωση που η αναδιαμόρφωση κριθεί αναγκαία.

(β) Τηρεί στατιστικά και δεδομένα και πληροφορίες σχετικά με συστήματα και εργαλεία ΤΠΕ, τα οποία οι αρμόδιες υπηρεσίες και φορείς οφείλουν να αποστέλλουν αμελλητί.

(γ) Παρακολουθεί την αποτελεσματικότητα των έργων ψηφιακής πολιτικής με την χρήση δεικτών, σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά και τα διεθνή πρότυπα.

(δ) Παρακολουθεί και αξιολογεί την αποτελεσματικότητα της ΕΨΣ ως προς την εφαρμογή της ηλεκτρονικής προσβασιμότητας με στόχο την ικανοποίηση των αναγκών των πολιτών και καταναλωτών με αναπηρία.

(ε) Αναπτύσσει μεθοδολογία πιστοποίησης και μηχανισμό παρακολούθησης της εφαρμογής του τηρουμένου επιπέδου ηλεκτρονικής προσβασιμότητας των υπηρεσιών και εφαρμογών ηλεκτρονικής διακυβέρνησης.

(στ) Παρακολουθεί την εφαρμογή του άρθρου 9 «Προσβασιμότητα» της Σύμβασης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία του Ο.Η.Ε. (ν.4074/2012) ως προς τις ΤΠΕ και ενημερώνει το σημείο αναφοράς για την παρακολούθηση της εφαρμογής της Σύμβασης και το συντονιστικό μηχανισμό για τη διευκόλυνση των σχετικών με αυτή δράσεων.

(ζ) Πραγματοποιεί ελέγχους ως προς την εφαρμογή των τεχνικών προδιαγραφών ηλεκτρονικής προσβασιμότητας στα ψηφιακά έργα του Δημοσίου και στα ψηφιακά έργα των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων του ΕΣΠΑ 2014 - 2020 και πιστοποιεί το τηρούμενο επίπεδο ηλεκτρονικής προσβασιμότητας των υπηρεσιών και εφαρμογών ηλεκτρονικής διακυβέρνησης βάσει των προδιαγραφών που ορίζει το Παράρτημα Ι - Ενότητα 7 «Προσβασιμότητα», Κ.Υ. 49 και Κ.Π. 27 της Υπουργικής Απόφασης Φ.40.4/1/989 «Κύρωση Πλαισίου Παροχής Υπηρεσιών Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης». Αξιολογεί τα αποτελέσματα των ελέγχων και εισηγείται τη λήψη των απαραίτητων μέτρων τα οποία προτείνει προς ένταξη στο ΕΨΣ.

(η) Συνεργάζεται με την Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.με.Α.) και άλλους αρμόδιους φορείς, προκειμένου να ενημερώνεται για τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πολίτες και καταναλωτές με αναπηρία από τις ηλεκτρονικές υπηρεσίες του Δημοσίου και τα προϊόντα και τις ηλεκτρονικές υπηρεσίες του ιδιωτικού τομέα.

6. Η Μονάδα Ε’- Διοικητικής και Οικονομικής Υποστήριξης:

(α) Χειρίζεται τα θέματα υπηρεσιακής κατάστασης προσωπικού της Γενικής Γραμματείας Ψηφιακής Πολιτικής.

(β) Παρέχει γραμματειακή υποστήριξη στη Γενική Γραμματεία Ψηφιακής Πολιτικής.

(γ) Παρέχει υποστήριξη στη Γενική Γραμματεία Ψηφιακής Πολιτικής σε θέματα οικονομικής διαχείρισης, προϋπολογισμού και μισθοδοσίας.

(δ) Υποστηρίζει την εσωτερική χρήση του Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος (ΟΠΣ) της Γραμματείας με τη σύσταση ειδικού Γραφείου ΟΠΣ.

(ε) Συνεργάζεται με την Μονάδα Τεκμηρίωσης και Καινοτομιών του Εθνικού Κέντρου Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης (ΕΚΔΔΑ) σε θέματα ανοιχτής διακυβέρνησης και προτείνει, σε συνεργασία με το ΕΚΔΔΑ, σχετικά με τις αρμοδιότητές του εκπαιδευτικά προγράμματα.

Άρθρο 164
Σύσταση Θέσεων

1. Στη Γενική Γραμματεία Ψηφιακής Πολιτικής συνιστώνται πενήντα δύο (52) θέσεις προσωπικού, κατηγορίας ΠΕ ή ΤΕ με βαθμούς Α΄- Δ΄, με άριστη ή πολύ καλή γνώση της αγγλικής, ως ακολούθως:

α) Μία (1) θέση μετακλητού υπαλλήλου, προϊσταμένου του Γραφείου Γενικού Γραμματέα,

β) Δύο (2) θέσεις διοικητικών υπαλλήλων, για το Γραφείο Γενικού Γραμματέα,

γ) Πέντε (5) θέσεις ειδικών συμβούλων για το Γραφείο του Γενικού Γραμματέα με συμβάσεις εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου εξάμηνης διάρκειας, οι οποίες δύναται να ανανεώνονται,

δ) Δεκατέσσερις (14) θέσεις για τη Μονάδα Α΄ Σχεδιασμού, Στρατηγικής και Συντονισμού, μία εκ των οποίων αποτελεί θέση Προϊσταμένου,

ε) Έντεκα (11) θέσεις για τη Μονάδα Β΄ Έργων, μία εκ των οποίων αποτελεί θέση Προϊσταμένου,

στ) Πέντε (5) θέσεις για τη Μονάδα Γ΄ Προτύπων, μία εκ των οποίων αποτελεί θέση Προϊσταμένου,

ζ) Έξι (6) θέσεις για τη Μονάδα Δ΄ Παρακολούθησης και Αξιολόγησης, μία εκ των οποίων αποτελεί θέση Προϊσταμένου,

η) Πέντε (5) θέσεις για τη Μονάδα Ε΄ - Διοικητικής Υποστήριξης και Διαχείρισης Ανθρώπινου Δυναμικού, μία εκ των οποίων αποτελεί θέση Προϊσταμένου,

θ) Δύο (2) θέσεις Νομικών Συμβούλων, με γνώσεις σε θέματα ΤΠΕ, συγχρηματοδοτούμενων προγραμμάτων και σε θέματα Δικαίου Δημοσίων Συμβάσεων και Δικαίου Κρατικών Ενισχύσεων.

ι) Μία (1) θέση για το Γραφείο Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων, με γνώσεις σε θέματα ΤΠΕ.

2. Η δομή, οι αρμοδιότητες και η σύνθεση σε προσωπικό των οργανικών μονάδων της Γενικής Γραμματείας Ψηφιακής Πολιτικής μπορούν να μεταβάλλονται με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Ψηφιακής Πολιτικής.

3. Οι δύο θέσεις διοικητικών υπαλλήλων του Γραφείου Γενικού Γραμματέα καλύπτονται με απόσπαση από φορείς της Γενικής Κυβέρνησης ή του ευρύτερου δημόσιου τομέα που γίνεται με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Ψηφιακής Πολιτικής, κατά παρέκκλιση των κείμενων διατάξεων και η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Η θέση του μετακλητού υπαλλήλου προϊσταμένου του Γραφείου του Γενικού Γραμματέα καλύπτεται είτε με πρόσληψη που γίνεται με απόφαση του Γενικού Γραμματέα που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως είτε με απόσπαση υπαλλήλου από φορείς της Γενικής Κυβέρνησης, κατά παρέκκλιση των ισχυουσών διατάξεων και χωρίς χρονικό περιορισμό.

4. Οι θέσεις των ειδικών συμβούλων καλύπτονται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 14 του άρθρου 55 του π.δ. 63/2005. Η κατοχή των θέσεων αυτών δεν συνεπάγεται αναστολή άσκησης του οικείου ελευθέριου επαγγέλματος.

5. Οι θέσεις προσωπικού μπορούν να καλύπτονται και με αποσπάσεις μονίμων υπαλλήλων ή υπαλλήλων με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου από φορείς της Γενικής Κυβέρνησης ή του ευρύτερου δημοσίου τομέα κατόπιν δημοσίευσης σχετικής πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος. Η απόσπαση διαρκεί τρία (3) χρόνια και μπορεί να παραταθεί για μία ακόμη τριετία.

6. Οι πράξεις αποσπάσεων διενεργούνται, κατά παρέκκλιση των κείμενων διατάξεων, με απόφαση του Πρωθυπουργού ύστερα από πρόταση του Γενικού Γραμματέα Ψηφιακής Πολιτικής.

7. Η δαπάνη μισθοδοσίας των υπαλλήλων που αποσπώνται στη Γενική Γραμματεία Ψηφιακής Πολιτικής βαρύνει τον φορέα προέλευσης.

8. Για την υπερωριακή απασχόληση ή απασχόληση κατά τις νυχτερινές ώρες ή ημέρες εξαιρέσιμες ή αργίες εφαρμόζονται οι ισχύουσες γενικές διατάξεις για τους δημοσίους υπαλλήλους. Οι απαιτούμενες πράξεις εκδίδονται από τον Γενικό Γραμματέα Ψηφιακής Πολιτικής.

9. Το τακτικό προσωπικό που απασχολείται στη Γενική Γραμματεία Ψηφιακής Πολιτικής υπάγεται ως προς την υπηρεσιακή του κατάσταση, ιδίως σε ό,τι αφορά την βαθμολογική εξέλιξη, την αξιολόγηση και την επιλογή προϊσταμένων, στις ισχύουσες γενικές διατάξεις για τους δημοσίους υπαλλήλους.

Άρθρο 165
Υπηρεσιακό και Πειθαρχικό Συμβούλιο

Για τα θέματα υπηρεσιακής και πειθαρχικής κατάστασης του προσωπικού της Γενικής Γραμματείας Ψηφιακής Πολιτικής, συστήνονται αντίστοιχα υπηρεσιακό και πειθαρχικό συμβούλιο στη Γενική Γραμματεία Ψηφιακής Πολιτικής, τα οποία συγκροτούνται και λειτουργούν σύμφωνα με τις ισχύουσες γενικές διατάξεις.

Άρθρο 166
Δαπάνες, Έλεγχος

1. Οι δαπάνες λειτουργίας της Γενικής Γραμματείας Ψηφιακής Πολιτικής βαρύνουν τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Οι αναγκαίες πιστώσεις εγγράφονται κάθε έτος σε ειδικό φορέα του προϋπολογισμού του Υπουργείου Οικονομικών. Κύριος Διατάκτης των πιστώσεων ορίζεται ο Γενικός Γραμματέας Ψηφιακής Πολιτικής, ο οποίος αναλαμβάνει με αποφάσεις του τις σχετικές υποχρεώσεις.

2. Η Υπηρεσία Δημοσιονομικού Ελέγχου του Υπουργείου Οικονομικών και η Υπηρεσία Επιτρόπου του Ελεγκτικού Συνεδρίου του Υπουργείου Οικονομικών εξυπηρετεί και τη Γενική Γραμματεία Ψηφιακής Πολιτικής.

Άρθρο 167
Μεταβατικές διατάξεις

1. Με τον Οργανισμό της Γενικής Γραμματείας Ψηφιακής Πολιτικής, ο οποίος καταρτίζεται με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Επικρατείας αρμόδιου για το συντονισμό του κυβερνητικού έργου εντός τριών (3) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, ορίζονται οι κατηγορίες και οι κλάδοι, τα τυπικά προσόντα διορισμού σε θέσεις κάθε κλάδου, τα καθήκοντα των κλάδων και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια που αφορά στη στελέχωση των οργανικών μονάδων της ΓΓΨΠ.

2. Εντός δύο (2) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, η Γενική Γραμματεία Ψηφιακής Πολιτικής:

α) καταρτίζει, βάσει όσων προβλέπονται στην περίπτωση α΄ του άρθρου 1 του παρόντος, το ΕΨΣ ενσωματώνοντας το εγκεκριμένο από τις αρμόδιες υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης «Εθνικό Σχέδιο Ευρυζωνικής Πρόσβασης Επόμενης Γενιάς»,

β) προσδιορίζει τους βασικούς δείκτες αξιολόγησης του έργου της,

γ) εκπληρώνει την Αιρεσιμότητα 2. 1 του ΕΣΠΑ.

Άρθρο 168
Τροποποιούμενες - Καταργούμενες διατάξεις

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργούνται τυχόν προβλεπόμενες αρμοδιότητες άλλων υπηρεσιών, που με τον παρόντα νόμο ανατίθενται στη Γενική Γραμματεία Ψηφιακής Πολιτικής.

2. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργείται κάθε γενική ή ειδική διάταξη που είναι αντίθετη ή ρυθμίζει διαφορετικά τα ρυθμιζόμενα με τις διατάξεις του παρόντος θέματα.

3. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργείται το άρθρο 26 του ν. 4314/2014 (Α΄ 265).

4. Η περίπτωση ι΄ της παρ. 1 του άρθρου 17 του ν. 3882/2010 (Α΄ 166) αντικαθίσταται ως εξής:

«ι) Τον Γενικό Γραμματέα Ψηφιακής Πολιτικής».

Άρθρο 169

Η διάταξη της παρ. 2 του άρθρου 60 του ν. 3979/2011 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. α. Για τα θέματα υπηρεσιακής κατάστασης του μονίμου και ιδιωτικού δικαίου προσωπικού της Γενικής Γραμματείας Πρωθυπουργού, για τα οποία σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις απαιτείται γνώμη ή απόφαση υπηρεσιακού συμβουλίου, συγκροτείται υπηρεσιακό συμβούλιο της Γενικής Γραμματείας Πρωθυπουργού που αποτελείται από τον Γενικό Γραμματέα Πρωθυπουργού ως Πρόεδρο, ένα Σύμβουλο και έναν Πάρεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, που υπηρετούν στο Γραφείο Νομικού Συμβούλου του Υπουργείου Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης (πρώην Υπουργείο Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης), οι οποίοι υποδεικνύονται από τον Πρόεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, για θητεία δύο (2) ετών.

β. Με την ίδια απόφαση ορίζονται τα αναπληρωματικά μέλη του Συμβουλίου.

Αναπληρωτής του Γενικού Γραμματέα ορίζεται Γενικός Γραμματέας άλλης Γενικής Γραμματείας υπαγόμενης στον Πρωθυπουργό ή Γενικός Γραμματέας Υπουργείου. Αναπληρωτές των δύο άλλων τακτικών μελών ορίζονται Πάρεδροι, ή Δικαστικοί Αντιπρόσωποι του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, που προτείνονται από τον Πρόεδρο αυτού.

γ. Γραμματέας του υπηρεσιακού συμβουλίου με τον αναπληρωτή του,ορίζονται με την ως άνω απόφαση, μόνιμοι ή ιδιωτικού δικαίου υπάλληλοι από τους υπηρετούντες στη Γενική Γραμματεία Πρωθυπουργού.

δ. Το Υπηρεσιακό Συμβούλιο λειτουργεί και ως Πειθαρχικό Συμβούλιο της Γενικής Γραμματείας Πρωθυπουργού. Όταν λειτουργεί ως Πειθαρχικό Συμβούλιο, αντί του Γενικού Γραμματέα, προεδρεύει Σύμβουλος του Ελεγκτικού Συνεδρίου που ορίζεται με τον αναπληρωτή του με όμοια απόφαση, για θητεία δύο (2) ετών, ύστερα από πρόταση του Προέδρου του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

ε. Για τη λειτουργία του Συμβουλίου ως Υπηρεσιακού ή Πειθαρχικού εφαρμόζονται οι αντίστοιχες διατάξεις που διέπουν το μόνιμο και ιδιωτικού δικαίου προσωπικό του Δημοσίου.

στ. Εισηγητής για τα θέματα του ως άνω προσωπικού ορίζεται χωρίς δικαίωμα ψήφου ο Προϊστάμενος του Γραφείου Διοίκησης και Οργάνωσης της Γενικής Γραμματείας Πρωθυπουργού, και σε περίπτωση απουσίας ή κωλύματος αυτού, προϊστάμενος άλλου γραφείου της Γενικής Γραμματείας Πρωθυπουργού, κατόπιν σχετικής απόφασης του Γενικού Γραμματέα.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΑ΄
ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ

Άρθρο 170
Διοικητικοί Γραμματείς, Αναπληρωτές Διοικητικοί Γραμματείς, Τομεακοί Γραμματείς και Ειδικοί Τομεακοί Γραμματείς

1. Το άρθρο 6 του ν. 4369/2016 (Α΄ 33) τροποποιείται ως εξής:

«Άρθρο 6

1. Συνιστώνται θέσεις Διοικητικών και Αναπληρωτών Διοικητικών Γραμματέων Υπουργείων με βαθμό 1ο της κατηγορίας ειδικών θέσεων (Ε.Θ.), που υπάγονται σε κάθε Υπουργό ή Αναπληρωτή Υπουργό αντίστοιχα. Οι Διοικητικοί και Αναπληρωτές Διοικητικοί Γραμματείς αναλαμβάνουν την εκτέλεση και διοικητική εφαρμογή της πολιτικής, όπως αυτή καθορίζεται από την Κυβέρνηση και τα όργανά της.

2. Περαιτέρω συνιστώνται με βαθμό 1ο της κατηγορίας ειδικών θέσεων (Ε.Θ.) θέσεις Τομεακών Γραμματέων, ως προϊσταμένων των Γενικών Γραμματειών του άρθρου 51 του π.δ. 63/2005 (Α΄ 98) και των Γενικών Γραμματειών που έχουν συσταθεί με άλλες διατάξεις, καθώς και θέσεις Ειδικών Τομεακών Γραμματέων, ως προϊσταμένων των ενιαίων διοικητικών τομέων του άρθρου 53 του π.δ. 63/2005 (Α΄ 98) και των Ειδικών Γραμματειών που έχουν συσταθεί με άλλες διατάξεις.

3. Οι Διοικητικοί και Αναπληρωτές Διοικητικοί Γραμματείς της παραγράφου 1 καθώς και οι Τομεακοί και Ειδικοί Τομεακοί Γραμματείς της παραγράφου 2 τίθενται επικεφαλής της διοικητικής ιεραρχίας των υπηρεσιών, των οποίων προΐστανται, και επιλέγονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 7.

4. Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργικού Συμβουλίου, καθορίζονται οι αρμοδιότητες των Διοικητικών και Αναπληρωτών Διοικητικών Γραμματέων καθώς και των Τομεακών και Ειδικών Τομεακών Γραμματέων και ο τρόπος άσκησής τους, όπως επίσης και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης καθορίζονται οι κάθε είδους αποδοχές και επιδόματα των θέσεων των παρ. 1 και 2.»

2. Ο τίτλος του άρθρου 7 του ν. 4369/2016 (Α΄ 33) τροποποιείται ως εξής:

«Διαδικασία επιλογής Διοικητικών Γραμματέων, Αναπληρωτών Διοικητικών Γραμματέων, Τομεακών Γραμματέων και Ειδικών Τομεακών Γραμματέων».

3. Η παρ. 1 του άρθρου 7 του ν. 4369/2016 (Α΄33) τροποποιείται ως εξής:

«1. Για την πλήρωση των θέσεων που προβλέπονται στο άρθρο 6 εκδίδεται πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος από τον οικείο Υπουργό. Η πρόσκληση δημοσιεύεται στην ιστοσελίδα του οικείου Υπουργείου και στην ιστοσελίδα του Α.Σ.Ε.Π. επί δέκα (10) ημέρες τουλάχιστον. Δικαίωμα υποβολής αίτησης έχουν μέλη του Μητρώου του άρθρου 1, καθώς και υποψήφιοι που δεν υπηρετούν στο δημόσιο τομέα. Το κατά το άρθρο 10 Ειδικό Συμβούλιο Επιλογής Διοικήσεων (Ε.Σ.Ε.Δ.), αξιολογεί τα προσόντα των υποψηφίων και υποβάλλει στον αρμόδιο Υπουργό εισήγηση με τους τρεις (3) επικρατέστερους υποψηφίους, μέχρι ένας (1) εκ των οποίων θα μπορεί να επιλέγεται μεταξύ των υποψηφίων που δεν υπηρετούν στο δημόσιο τομέα. Ο διορισμός ολοκληρώνεται με απόφαση του αρμόδιου Υπουργού, ο οποίος επιλέγει υποχρεωτικά έναν από τους τρεις (3) επικρατέστερους υποψηφίους, και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Για την επιλογή των τριών (3) επικρατέστερων υποψηφίων, το Ε.Σ.Ε.Δ. λαμβάνει υπόψη του τα βιογραφικά στοιχεία των υποψηφίων και, κυρίως, τα τυπικά τους προσόντα, το εν γένει επιστημονικό και ερευνητικό έργο τους σε συνάφεια με το προβλεπόμενο περίγραμμα της προκηρυσσόμενης θέσης και την πρότερη συνολικά διοικητική εμπειρία τους. Το Ε.Σ.Ε.Δ. συνεκτιμά την εν γένει προσωπικότητα των υποψηφίων, κατόπιν διενέργειας δομημένης συνέντευξης, στην οποία καλούνται υποχρεωτικά, εφόσον υπάρχουν, τουλάχιστον δέκα (10) υποψήφιοι για κάθε θέση, εκ των οποίων τουλάχιστον έξι (6) πρέπει να είναι υποψήφιοι, μέλη του Μητρώου του άρθρου 1. Για τη συνέντευξη τηρείται σχετικό πρακτικό, το οποίο συνυποβάλλεται με την εισήγηση του Ε.Σ.Ε.Δ. στον Υπουργό. Η ως άνω διαδικασία ακολουθείται και αν οι υποψήφιοι είναι λιγότεροι από τρεις (3). Στην περίπτωση αυτή το Ε.Σ.Ε.Δ. υποβάλλει εισήγηση με το σύνολο των υποψηφίων.»

4. Η παρ. 2 του άρθρου 7 του ν. 4369/2016 (Α΄ 33) καταργείται.

5. Στην παρ. 4 του άρθρου 7 του ν. 4369/2016 (Α΄ 33) προστίθεται δεύτερο εδάφιο ως εξής:

«Η θητεία των ανωτέρω λήγει αυτοδικαίως σε περίπτωση κατάργησης της θέσης για την οποία έχουν επιλεγεί ή της οργανωτικής δομής της οποίας προΐστανται.»

6. Το τέταρτο και πέμπτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 4369/2016 (Α΄ 33) τροποποιούνται ως εξής:

«Έως τις 30.9.2016 προκηρύσσονται όλες οι θέσεις της παραγράφου 1 του άρθρου 6, καθώς και οι κενές θέσεις του άρθρου 8, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος. Έως τις 31.12.2016 ολοκληρώνεται η πλήρωση των ανωτέρω θέσεων.»

7. Στο τέλος της παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 4369/2016 (Α΄ 33) προστίθεται εδάφιο, ως εξής:

«Έως τις 30.9.2017 προκηρύσσονται όλες οι θέσεις των Τομεακών και Ειδικών Τομεακών Γραμματέων της παραγράφου 2 του άρθρου 6, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος. Έως τις 31.12.2017 ολοκληρώνεται η πλήρωση των ανωτέρω θέσεων.»

8. Μετά την παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 4369/2016 (Α΄ 33) προστίθεται παράγραφος 1Α ως εξής:

«1Α. Οι κατά το χρόνο δημοσίευσης του παρόντος υπηρετούντες Γενικοί Γραμματείς Υπουργείων, Αναπληρωτές Γενικοί Γραμματείς Υπουργείων, Γενικοί και Ειδικοί Γραμματείς, προϊστάμενοι Γενικών και Ειδικών Γραμματειών, εκτελούν κανονικά τα καθήκοντά τους μέχρι την παύση τους με απόφαση του Πρωθυπουργού, η οποία πρέπει να έχει εκδοθεί μέχρι τις 31.12.2017 για τους Γενικούς Γραμματείς Υπουργείων και τους Αναπληρωτές Γενικούς Γραμματείς Υπουργείων, και μέχρι τις 30.6.2018 για τους Γενικούς και Ειδικούς Γραμματείς, προϊσταμένους Γενικών και Ειδικών Γραμματειών, εκτός και αν οι θέσεις αυτές έχουν ήδη καταργηθεί κατά την αναμόρφωση της νομοθεσίας περί Κυβέρνησης και κυβερνητικών οργάνων. Σε περίπτωση κένωσης με οποιονδήποτε τρόπο θέσης Γενικού Γραμματέα Υπουργείου, Αναπληρωτή Γενικού Γραμματέα Υπουργείου, Γενικού ή Ειδικού Γραμματέα, προϊσταμένου Γενικής ή Ειδικής Γραμματείας, πριν τη θέση σε λειτουργία του Μητρώου του άρθρου 1, αυτή πληρούται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, όπως αυτές ίσχυαν μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος νόμου και οι τοποθετούμενοι σε αυτές εκτελούν κανονικά τα καθήκοντά τους μέχρι την παύση τους ή την κατάργηση της θέσης τους σύμφωνα με το προηγούμενο εδάφιο. Σε περίπτωση που οι θητείες των επιλεγμένων στις θέσεις των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 6 συμπέσουν χρονικά με τις θητείες των Γενικών Γραμματέων Υπουργείων, Αναπληρωτών Γενικών Γραμματέων Υπουργείων, Γενικών και Ειδικών Γραμματέων, προϊσταμένων Γενικών και Ειδικών Γραμματειών, οι αρμοδιότητες των τελευταίων συνίστανται στην εξασφάλιση του πολιτικού συντονισμού και στην αποτελεσματική υιοθέτηση της κυβερνητικής πολιτικής, όπως αυτή καθορίζεται από την Κυβέρνηση και τα όργανά της.»

9. Στο τέλος του άρθρου 13 του ν. 4369/2016 (Α΄ 33) προστίθεται παράγραφος 4 ως εξής:

«4. Οι διατάξεις που διέπουν τις θέσεις των Γενικών Γραμματέων που προΐστανται αυτοτελών Γενικών Γραμματειών, παραμένουν σε ισχύ.»

Άρθρο 171
Συγκρότηση υπηρεσιακών συμβουλίων του άρθρου 30 του ν. 4369/2016

Η παρ. 3 του άρθρου 30 του ν. 4369/2016 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. α) Με απόφαση του καθ' ύλην αρμοδίου Υπουργού ή του αρμοδίου οργάνου συγκροτούνται Υπηρεσιακά Συμβούλια μέσα σε τριάντα (30) ημέρες από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου.

Τα Συμβούλια αυτά είναι πενταμελή και αποτελούνται από:

αα) Τρεις (3) μόνιμους υπαλλήλους και τους αναπληρωτές αυτών, που ασκούν καθήκοντα προϊσταμένου Διεύθυνσης, έχουν τον περισσότερο χρόνο άσκησης καθηκόντων προϊσταμένου Διεύθυνσης, υπάγονται στην αρμοδιότητα του Υπηρεσιακού Συμβουλίου και υπηρετούν στην έδρα του ή στο Νομό Αττικής, για τα Υπηρεσιακά Συμβούλια που εδρεύουν στο Νομό αυτό. Αν δεν υπάρχουν ή δεν επαρκούν υπάλληλοι της οικείας υπηρεσίας με τις προαναφερόμενες προϋποθέσεις για να οριστούν μέλη του Υπηρεσιακού Συμβουλίου, ορίζονται υπάλληλοι από άλλη δημόσια υπηρεσία ή νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου που πληρούν τις προϋποθέσεις αυτές. Αν ο αριθμός των υπηρετούντων στην έδρα του Υπηρεσιακού Συμβουλίου δεν επαρκεί για τη συγκρότηση του, ορίζονται υπάλληλοι που υπηρετούν εκτός της έδρας του Νομού αυτού, που πληρούν τις προϋποθέσεις.

ββ) Δύο (2) αιρετούς εκπροσώπους των υπαλλήλων και τους αναπληρωτές αυτών, οι οποίοι έχουν αναδειχθεί από τις τελευταίες εκλογές για την ανάδειξη αιρετών εκπροσώπων.

γγ) Γραμματέας του Υπηρεσιακού Συμβουλίου και νόμιμος αναπληρωτής του ορίζεται υπάλληλος του οικείου φορέα κατηγορίας ΠΕ ή ΤΕ με βαθμό τουλάχιστον Γ'.

δδ) Εισηγητής ορίζεται ο προϊστάμενος της οικείας υπηρεσίας αρμόδιος για τα θέματα προσωπικού, με αναπληρωτή αυτόν που νομίμως τον αναπληρώνει στα υπηρεσιακά του καθήκοντα.

εε) Η θητεία των μελών των υπηρεσιακών συμβουλίων που συγκροτούνται με τις διατάξεις του παρόντος λήγει με την επιλογή και τοποθέτηση προϊσταμένων Διευθύνσεων που επιλέγονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ. (ν.3528/2007) και του Κώδικα Δημοτικών και Κοινοτικών Υπαλλήλων (ν.3584/2007), οπότε και συγκροτούνται τα υπηρεσιακά συμβούλια του άρθρου 159 του Κώδικα Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ. (ν.3528/2007), το αρμόδιο όργανο του άρθρου 249 του ν. 3852/2010 και του άρθρου 5 του Κώδικα Δημοτικών και Κοινοτικών Υπαλλήλων (ν.3584/2007).

β) Τα κοινά υπηρεσιακά συμβούλια των Ν.Π.Δ.Δ. ανασυγκροτούνται με βάση τις διατάξεις της παρούσας παραγράφου.

γ) Τα υπηρεσιακά συμβούλια των Ανεξάρτητων Αρχών, της Ακαδημίας Αθηνών, των Πανεπιστημίων, των ΤΕΙ, του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, της Ανώτατης Σχολής Παιδαγωγικής και Τεχνολογικής Εκπαίδευσης (Α.Σ.ΠΑΙ.Τ.Ε.) και της Σιβιτανιδείου Σχολής Τεχνών και Επαγγελμάτων συγκροτούνται σύμφωνα με τις ισχύουσες ειδικές διατάξεις.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΒ΄
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΗΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Άρθρο 172

1. Η περίπτωση ε΄ της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 3213/2003 (Α΄ 309), όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 222 του ν. 4281/2014 (Α΄ 160) και ισχύει σήμερα, αντικαθίσταται ως εξής:

«ε. Οι Περιφερειάρχες, οι Δήμαρχοι και όσοι διαχειρίζονται τα οικονομικά των πολιτικών κομμάτων της περίπτωσης β΄.»

2. Η περίπτωση η΄ της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 3213/2003, όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 222 του ν. 4281/2014, αντικαθίσταται ως εξής:

«η. Οι Γενικοί Γραμματείς των Αποκεντρωμένων Διοικήσεων και, όταν διοριστούν, οι Συντονιστές Αποκεντρωμένων Διοικήσεων (άρ. 28 του ν. 4325/2015), οι Αντιπεριφερειάρχες, οι Πρόεδροι και τα μέλη των Περιφερειακών Συμβουλίων, καθώς και οι Προϊστάμενοι των Γενικών Διευθύνσεων και Διευθύνσεων των Περιφερειών».

3. Η περίπτωση θ΄ της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 3213/2003, όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 222 του ν. 4281/2014, αντικαθίσταται ως εξής:

«θ. Οι Αντιδήμαρχοι, οι Πρόεδροι και τα μέλη, τακτικά και αναπληρωματικά, των επιτροπών των Δήμων, οι Πρόεδροι και τα μέλη των Δημοτικών Συμβουλίων, οι Πρόεδροι, οι Διευθύνοντες Σύμβουλοι και τα μέλη των Διοικητικών Συμβουλίων και οι Γενικοί Διευθυντές των δημοτικών νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου, των αμιγών ή μεικτών δημοτικών επιχειρήσεων των ανωτέρω Ο.Τ.Α. και των συνδέσμων Δήμων, καθώς και οι Προϊστάμενοι των Γενικών Διευθύνσεων και Διευθύνσεων των Δήμων.»

4. Η περίπτωση λ΄ της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 3213/2003, όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 222 του ν. 4281/2014, αντικαθίσταται ως εξής:

«λ. Τα μέλη όλων των Σωμάτων Επιθεώρησης και Ελέγχου του Δημοσίου, οι προϊστάμενοι οργανικών μονάδων οποιασδήποτε Υπηρεσίας Επιθεώρησης, Εσωτερικού Ελέγχου ή Εσωτερικών Υποθέσεων του Δημοσίου, των Ν.Π.Δ.Δ. και των Ο.Τ.Α. α΄ και β΄ βαθμού, καθώς και οι υπάλληλοι των μονάδων αυτών που ασκούν οποιαδήποτε ελεγκτικά καθήκοντα.»

5. Στο άρθρο 1 του ν. 3213/2003, όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 222 του ν. 4281/2014, προστίθεται παράγραφος 5 ως εξής:

«5. Τα τραπεζικά και τα κάθε είδους πιστωτικά ιδρύματα υποχρεούνται, μέσα σε τρεις (3) εργάσιμες ημέρες από την υποβολή σε αυτά σχετικού αιτήματος του υπόχρεου, να χορηγούν χωρίς επιβάρυνση βεβαιώσεις περί του υπολοίπου των καταθέσεων αυτού την 31η Δεκεμβρίου του προηγούμενου έτους. Ειδικά για τους υπόχρεους των περιπτώσεων α΄ έως ε΄ του άρθρου 1 παράγραφος 1 του

παρόντος νόμου, τα τραπεζικά και τα κάθε είδους πιστωτικά ιδρύματα υποχρεούνται, ομοίως χωρίς επιβάρυνση και μέσα στην ίδια προθεσμία, να εκδίδουν αναλυτική κατάσταση των προς αυτά οφειλών των ως άνω υπόχρεων κατά την 31η Δεκεμβρίου του προηγουμένου έτους.»

Άρθρο 173

1. Η περίπτωση α΄ της παρ. 1 του άρθρου 2 του ν. 3213/2003, όπως ισχύει μετά από την αντικατάστασή του με το άρθρο 223 του ν. 4281/2014 αντικαθίσταται ως εξής:

«α. Η δήλωση περιουσιακής κατάστασης περιέχει λεπτομερώς τα υφιστάμενα κατά την 31η Δεκεμβρίου του προηγούμενου έτους περιουσιακά στοιχεία στην ημεδαπή και την αλλοδαπή. Ειδικώς, η αρχική δήλωση περιλαμβάνει τα υφιστάμενα κατά το χρόνο υποβολής της περιουσιακά στοιχεία.

Ως περιουσιακά στοιχεία θεωρούνται ιδίως:

i. Τα έσοδα από κάθε πηγή.

ii. Τα ακίνητα, καθώς και τα εμπράγματα δικαιώματα σε αυτά, με ακριβή προσδιορισμό τους.

iii. Οι μετοχές ημεδαπών και αλλοδαπών εταιρειών (με την επιφύλαξη της απαγόρευσης της παραγράφου 1 του άρθρου 8 του παρόντος νόμου), τα ομόλογα και ομολογίες κάθε είδους, τα μερίδια αμοιβαίων κεφαλαίων κάθε είδους και τα παράγωγα χρηματοοικονομικά προϊόντα κάθε είδους.

iv. Οι κάθε είδους καταθέσεις σε τράπεζες, ταμιευτήρια και άλλα πιστωτικά ιδρύματα, καθώς και τα κάθε είδους χρηματιστηριακά ή ασφαλιστικά προϊόντα και συμμετοχές σε κεφάλαια επιχειρηματικών ή επενδυτικών συμμετοχών (funds) και καταπιστεύματα (trusts).

v. Η μίσθωση θυρίδων σε τράπεζες, ταμιευτήρια και άλλα ημεδαπά ή αλλοδαπά πιστωτικά ιδρύματα. Επίσης, το σύνολο των μετρητών, που δεν περιλαμβάνονται στην περίπτωση iv. του παρόντος εδαφίου, εφόσον το συνολικό ποσό υπερβαίνει τις δεκαπέντε χιλιάδες (15.000) ευρώ. Τα προαναφερόμενα ποσά αφορούν αθροιστικά τον υπόχρεο, το σύζυγό και τα ανήλικα τέκνα.

vi. Τα κινητά μεγάλης αξίας, εφόσον η αξία αυτών υπερβαίνει το ποσό των τριάντα χιλιάδων (30.000) ευρώ, συμπεριλαμβανομένου Φ.Π.Α.. Αν τα κινητά πράγματα αποτελούν κατά τις συναλλακτικές αντιλήψεις ενιαίο σύνολο, για τον υπολογισμό της αξίας λαμβάνεται υπόψη η αξία του συνόλου των πραγμάτων. Η δηλούμενη αξία προκύπτει είτε από σχετικό παραστατικό αγοράς ή από πράξη της φορολογικής αρχής για την επιβολή φόρου αιτία θανάτου, δωρεάς, γονικής παροχής ή προίκας κατά το χρόνο κτήσης τους. Στην περίπτωση κατά την οποία τα κινητά είναι ασφαλισμένα κατά κινδύνων κλοπής, πυρκαγιάς και λοιπών κινδύνων, η εκτιμώμενη αξία δεν μπορεί να είναι κατώτερη αυτής που αναγράφεται στη σχετική σύμβαση.

vii. Τα πλωτά και τα εναέρια μεταφορικά μέσα, καθώς και τα κάθε χρήσης οχήματα.

viii. Η συμμετοχή σε κάθε είδους εταιρεία ή επιχείρηση (με την επιφύλαξη της απαγόρευσης του άρθρου 8 παράγραφος 1 του παρόντος νόμου).

ix. Ειδικά η δήλωση των υπόχρεων, που αναφέρονται στις περιπτώσεις α΄ έως και ε΄ του άρθρου 1 παράγραφος 1, περιλαμβάνει και τις δανειακές τους υποχρεώσεις προς ημεδαπά και αλλοδαπά πιστωτικά και τραπεζικά ιδρύματα, λοιπά νομικά πρόσωπα δημοσίου και ιδιωτικού δικαίου και φυσικά πρόσωπα. Η δήλωση των παραπάνω υπόχρεων περιλαμβάνει και κάθε οφειλή που προέρχεται από διοικητικά πρόστιμα, χρηματικές ποινές, φόρους και τέλη προς το Δημόσιο και τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης, τέλη προς Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου και εισφορές προς οργανισμούς κοινωνικής ασφάλισης και υπερβαίνει τις πέντε χιλιάδες (5.000) ευρώ κατά την 31η Δεκεμβρίου του προηγούμενου έτους.».

2. Η περίπτωση δ΄ της παρ. 1 του άρθρου 2 του ν. 3213/2003, όπως ισχύει μετά από την αντικατάστασή του με το άρθρο 223 του ν. 4281/2014, αντικαθίσταται ως εξής:

«δ. Οι συμβολαιογράφοι υποχρεούνται να υποβάλουν στον Πρόεδρο της Γ΄ Μονάδας Ελέγχου των Δηλώσεων Περιουσιακής Κατάστασης της Αρχής Καταπολέμησης της Νομιμοποίησης Εσόδων από Εγκληματικές Δραστηριότητες και της Χρηματοδότησης της Τρομοκρατίας και Ελέγχου των Δηλώσεων Περιουσιακής Κατάστασης αντίγραφο κάθε συμβολαιογραφικού εγγράφου, που συντάσσεται από αυτούς, με το οποίο αναλαμβάνεται η υποχρέωση ή μεταβιβάζεται από ή προς δικαστικό ή εισαγγελικό λειτουργό, σύζυγο ή τέκνο του, οποιοδήποτε περιουσιακό στοιχείο, κινητό ή ακίνητο, ή δικαίωμα, εφόσον οι εν λόγω λειτουργοί είναι εν ενεργεία και μέχρι δύο χρόνια από την παύση της ιδιότητας. Το αυτό ισχύει και για την αποδοχή κληρονομίας.»

3. Η παρ. 3 του άρθρου 2 του ν. 3213/2003, όπως ισχύει μετά από την αντικατάστασή του με το άρθρο 223 του ν. 4281/2014 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Οι δηλώσεις περιουσιακής κατάστασης των προσώπων των περιπτώσεων α΄ έως ε΄ του άρθρου 1 παράγραφος 1, δημοσιεύονται στον διαδικτυακό τόπο της Βουλής με μέριμνα του Προέδρου της Επιτροπής του άρθρου 3Α. Η δημοσιοποίηση λαμβάνει χώρα μετά τον έλεγχο και σε κάθε περίπτωση το αργότερο εντός τριών μηνών από την πάροδο της προθεσμίας της παραγράφου 2 του άρθρου 1. Η δημοσιοποίηση των δηλώσεων διαρκεί όσο η θητεία των υπόχρεων πλέον τριών ετών από την λήξη αυτής. Το αντικείμενο της δημοσιοποίησης και ιδίως η μορφή, ο τύπος, τα προς δημοσίευση συγκεντρωτικά ή μη στοιχεία ορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, η οποία εκδίδεται το αργότερο δύο μήνες μετά τη δημοσίευση του παρόντος νόμου. Από τη δημοσιοποίηση εξαιρούνται σε κάθε περίπτωση εκείνα τα στοιχεία που είναι ικανά να προκαλέσουν βλάβη στη ζωή ή την περιουσία του δηλούντος και της οικογένειας του (όπως διεύθυνση κατοικίας, αριθμοί κυκλοφορίας μεταφορικών μέσων, αριθμός φορολογικού μητρώου κ.λπ.). Η δημοσίευση των δημοσιοποιούμενων στοιχείων στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης επιτρέπεται υπό την προϋπόθεση ότι δημοσιεύεται ολόκληρο το περιεχόμενό τους. Σε κάθε περίπτωση, δεν είναι επιτρεπτή η επιλεκτική δημοσιοποίηση ονομαστικών στοιχείων. Κάθε

παράβαση της διάταξης αυτής τιμωρείται, πέραν της προβλεπόμενης από το άρθρο 7 παράγραφος 2 ποινής φυλάκισης, και με χρηματική ποινή από πέντε χιλιάδες (5.000) μέχρι εκατό χιλιάδες (100.000) ευρώ.»

4. Η παρ. 4 του άρθρου 2 του ν. 3213/2003, όπως ισχύει μετά από την αντικατάστασή της με το άρθρο 223 του ν. 4281/2014 αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Ελλείψεις ή ανακρίβειες της δήλωσης, μπορούν να συμπληρωθούν από τον υπόχρεο αυθορμήτως σε προθεσμία ενός μηνός από την υποβολή της δήλωσης.»

5. Η απόφαση του Προέδρου της Βουλής και η κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων που αναφέρονται στο δεύτερο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 2 του ν. 3213/2003 και αφορούν στην ηλεκτρονική υποβολή των δηλώσεων περιουσιακής κατάστασης εκδίδονται εντός δύο μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου.

Άρθρο 174

1. Το στοιχείο α΄ της παρ. 1 του άρθρου 3 του ν. 3213/2003, όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 224 του ν. 4281/2014, αντικαθίσταται ως εξής:

«α) των προσώπων που αναφέρονται στις περιπτώσεις α΄ έως και ε΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 1 του παρόντος νόμου στην Επιτροπή του άρθρου 3Α,»

2. Μετά το στοιχείο α΄ της παρ. 1 του άρθρου 3 του ν. 3213/2003, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 224 του ν. 4281/2004, προστίθεται στοιχείο αα΄, ως εξής:

«αα) των προσώπων που αναφέρονται στις περιπτώσεις στ΄ έως και κδ΄, κζ΄, λα΄ έως και μγ΄ και μστ΄ έως μη΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 1 του παρόντος νόμου, στην Γ΄ Μονάδα Ελέγχου των Δηλώσεων Περιουσιακής Κατάστασης της Αρχής Καταπολέμησης της Νομιμοποίησης Εσόδων από Εγκληματικές Δραστηριότητες και της Χρηματοδότησης της Τρομοκρατίας και Ελέγχου των Δηλώσεων Περιουσιακής Κατάστασης. Για τον έλεγχο των δηλώσεων περιουσιακής κατάστασης των εν λόγω προσώπων εφαρμόζονται όσα ορίζονται στα στοιχεία γ΄ και δ΄ της παραγράφου 3 του άρθρου 7Α του ν. 3691/2008 (Α΄ 166), όπως αυτό προστέθηκε με την παρ. 2 του άρθρου 2 του ν. 3932/2011 (Α’ 49). Ειδικά για τα πρόσωπα της περίπτωσης μη΄, τυχόν ειδικές διατάξεις εξακολουθούν να ισχύουν.»

3. Στο στοιχείο β΄ της παρ. 1 του άρθρου 3 του ν. 3213/2003, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 224 του ν. 4281/2004, η φράση «λ΄ και μδ΄» αντικαθίσταται από τη φράση «λ΄, μδ΄ και με΄».

4. Η παρ. 4 του άρθρου 3 του ν. 3213/2003, όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 224 του ν. 4281/2014, αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Κατά τη διάρκεια του ελέγχου, το όργανο ελέγχου μπορεί να καλεί τους ελεγχόμενους για να δώσουν διευκρινίσεις ή να προσκομίσουν συμπληρωματικά παραστατικά στοιχεία, εντός ρητής προθεσμίας που δεν μπορεί να υπερβαίνει τις είκοσι (20) ημέρες, η οποία μπορεί να παραταθεί για διάστημα δέκα (10) το πολύ ημερών. Σε έκτακτες περιπτώσεις αδυναμίας των ελεγχομένων προσώπων για έγκαιρη συλλογή αποδεικτικών στοιχείων, το όργανο ελέγχου δύναται κατ’ εξαίρεση να παρεκτείνει την προθεσμία με ειδικά αιτιολογημένη απόφαση. Σε όσους καλούνται από όργανο ελέγχου και δεν ανταποκρίνονται στην κλήση είτε αυτοπροσώπως είτε δια νόμιμου αντιπροσώπου επιβάλλεται από το όργανο ελέγχου πρόστιμο από πενήντα (50) έως τριακόσια (300) ευρώ, το οποίο εισπράττεται κατά τις διατάξεις του Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων. Με Κοινή Απόφαση των Υπουργών Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων και Οικονομικών που εκδίδεται εντός τριών (3) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως ορίζονται οι λεπτομέρειες αναφορικά με τα αρμόδια για την επιβολή του προστίμου όργανα και τη διαδικασία επιβολής και είσπραξής του.»

Άρθρο 175

1. Οι παράγραφοι 1 και 2 του άρθρου 3Α του ν. 3213/2003, το οποίο προστέθηκε με το άρθρο 225 του ν. 4281/2014, αντικαθίστανται ως εξής:

«1. Ο έλεγχος της περιουσιακής κατάστασης των αναφερομένων στις περιπτώσεις α΄ έως και ε΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 3 προσώπων ανατίθεται σε Επιτροπή Ελέγχου, η οποία ενεργεί ως ειδικό όργανο. Η Επιτροπή είναι ανεξάρτητη, διαθέτει διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια και αποτελείται από εννέα (9) μέλη με ισάριθμους αναπληρωτές. Η έδρα της καθορίζεται με απόφαση του Προέδρου της Βουλής.

2. Η Επιτροπή συγκροτείται από:

α) τον/την Πρόεδρο της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας, ως Πρόεδρο, με τον αναπληρωτή του, που ορίζεται με απόφαση του Προέδρου της Βουλής,

β) Αρεοπαγίτη ως τακτικό μέλος, με τον αναπληρωτή του,

γ) Σύμβουλο του Ελεγκτικού Συνεδρίου, ως τακτικό μέλος, με τον αναπληρωτή του, και

δ) Σύμβουλο της Επικρατείας, ως τακτικό μέλος, με τον αναπληρωτή του, που ορίζονται με απόφαση των Ανωτάτων Δικαστικών Συμβουλίων των οικείων δικαστηρίων μετά από ερώτημα του Υπουργού Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων,

ε) Υποδιοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος, ως τακτικό μέλος, με τον αναπληρωτή του, που ορίζονται με απόφαση του Διοικητή της, μετά από ερώτημα του Προέδρου της Βουλής,

στ) Τον Πρόεδρο της Αρχής Καταπολέμησης της Νομιμοποίησης Εσόδων από Εγκληματικές Δραστηριότητες και της Χρηματοδότησης της Τρομοκρατίας και Ελέγχου των Δηλώσεων Περιουσιακής Κατάστασης ως τακτικό μέλος με τον αναπληρωτή του.

ζ) Τον Συνήγορο του Πολίτη ως τακτικό μέλος με τον αναπληρωτή του.

η) Βουλευτή της μεγαλύτερης σε δύναμη κοινοβουλευτικής ομάδας που μετέχει στην Κυβέρνηση ως τακτικό μέλος με τον αναπληρωτή του που ορίζονται με ενυπόγραφη δήλωση του Προέδρου της εν λόγω κοινοβουλευτικής ομάδας.

θ) Βουλευτή της μεγαλύτερης σε δύναμη κοινοβουλευτικής ομάδας που δεν μετέχει στην Κυβέρνηση με τον αναπληρωτή του που ορίζονται με ενυπόγραφη δήλωση του Αρχηγού της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης.

Οι δικαστές τακτικά μέλη της Επιτροπής είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης και απολαμβάνουν, μαζί με τα υπόλοιπα μέλη, κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, προσωπικής και λειτουργικής ανεξαρτησίας.

Γραμματέας της Επιτροπής ορίζεται υπάλληλος που υπηρετεί στην υπηρεσία της παραγράφου 4 με απόφαση του Προέδρου της Επιτροπής.

Με απόφαση του Προέδρου της Βουλής που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζεται η αποζημίωση των μελών που δεν είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης, καθώς και του Γραμματέα της Επιτροπής, η οποία δεν δύναται να υπερβαίνει το όριο που προβλέπεται από το άρθρο 21 του ν. 4354/2015. Οι πιστώσεις για τη λειτουργία της Επιτροπής και της υπηρεσίας της παράγραφο 4 εγγράφονται στον προϋπολογισμό της Βουλής υπό ίδιο φορέα και θα καλυφθούν από τις εγγεγραμμένες πιστώσεις εντός των ορίων του ισχύοντος ΜΠΔΣ. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής είναι ο κύριος διατάκτης των οικείων δαπανών. Θέματα οικονομικής διαχείρισης ρυθμίζονται με ειδικό κανονισμό οικονομικής διαχείρισης που καταρτίζεται από την Επιτροπή και εγκρίνεται από τον Πρόεδρο της Βουλής.»

2. Η παρ. 5 του άρθρου 3Α του ν. 3213/2003, το οποίο προστέθηκε με το άρθρο 225 του ν. 4281/2014 αναριθμείται σε 6. Μετά την παρ. 4 του άρθρου 3Α του ν. 3213/2003 προστίθεται νέα παράγραφος 5 ως εξής:

«5. Μέχρι την τριακοστή πρώτη Μαρτίου κάθε έτους, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση των πεπραγμένων της κατά το προηγούμενο έτος στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής και στους Υπουργούς Οικονομικών και Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων. Στην ανωτέρω ετήσια έκθεση αναφέρονται κατ’ ελάχιστο ο αριθμός των υπόχρεων σε δήλωση προσώπων, ο αριθμός των προσώπων που υπέβαλαν δηλώσεις, τα μέτρα που ελήφθησαν για όσους δεν υπέβαλαν δήλωση και τα αποτελέσματα των ελέγχων, που πραγματοποιήθηκαν κατά την άσκηση των καθηκόντων της επιτροπής, με στατιστική απεικόνιση αυτών. Η έκθεση αναρτάται στην επίσημη ιστοσελίδα της Βουλής στο διαδίκτυο το αργότερο μία (1) εβδομάδα μετά την υποβολή της, όπου και παραμένει αναρτημένη για επτά (7) έτη. Την ίδια υποχρέωση υποβολής έκθεσης, με το ίδιο περιεχόμενο και με την ίδια προθεσμία υποβολής και ανάρτησης έχουν όλα τα αρμόδια όργανα τα οποία λαμβάνουν και επεξεργάζονται δηλώσεις περιουσιακής κατάστασης.»

3. Το τρίτο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 3Α του ν. 3213/2003 καταργείται.

4. Η παρ. 6 του άρθρου 3Α του ν. 3213/2003 τροποποιείται ως εξής:

«6. Όλα τα θέματα που σχετίζονται με την οργάνωση και τη λειτουργία της Επιτροπής Ελέγχου και της Ειδικής Υπηρεσίας ρυθμίζονται με Κανονισμό Λειτουργίας, ο οποίος εκδίδεται από την Επιτροπή και εγκρίνεται από την Ολομέλεια της Βουλής.»

Άρθρο 176

Η παρ. 2 του άρθρου 3Β του ν. 3213/2003 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Η Επιτροπή ελέγχει όλες τις δηλώσεις της αρμοδιότητάς της.»

Άρθρο 177

Το άρθρο 6 του ν. 3213/2003, όπως ισχύει μετά την αντικατάστασή του με το άρθρο 227 του ν. 4281/2014, αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 6
Μη υποβολή ή υποβολή ανακριβούς δήλωσης

1. Διοικητικό πρόστιμο εκατό πενήντα (150) έως τετρακόσια (400) ευρώ, το οποίο εισπράττεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων, επιβάλλεται σε όποιον υποβάλλει δήλωση μετά την πάροδο της προθεσμίας που ορίζεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 1 του παρόντος νόμου. Οι λεπτομέρειες αναφορικά με τα αρμόδια για την επιβολή όργανα, την διαδικασία επιβολής και είσπραξης του προστίμου ορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων και Οικονομικών που εκδίδεται εντός (3) τριών μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου.

2. Υπόχρεος που παραλείπει να υποβάλει δήλωση μετά την πάροδο τριάντα (30) ημερών από την παρέλευση της προθεσμίας που προβλέπεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 1 του παρόντος νόμου, ή υποβάλλει ανακριβή ή ελλιπή δήλωση, τιμωρείται με φυλάκιση και με χρηματική ποινή έως εκατό χιλιάδες (100.000) ευρώ. Σε περίπτωση που ο υπόχρεος τελεί το αδίκημα με σκοπό την απόκρυψη περιουσιακού στοιχείου που απέκτησε επωφελούμενος της ιδιότητάς του, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον δύο (2) ετών και με χρηματική ποινή από δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ έως πεντακόσιες χιλιάδες (500.000) ευρώ.

3. Ο υπαίτιος του δεύτερου εδαφίου της προηγούμενης παραγράφου τιμωρείται με κάθειρξη μέχρι δέκα (10) ετών και με χρηματική ποινή από είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ έως ένα εκατομμύριο (1.000.000) ευρώ, αν η συνολική αξία της αποκρυπτόμενης περιουσίας του ιδίου και των λοιπών προσώπων για τα οποία αυτός οφείλει να υποβάλει δήλωση υπερβαίνει συνολικά το ποσό των τριακοσίων χιλιάδων (300.000) ευρώ, ανεξαρτήτως αν η απόκρυψη επιχειρείται με τη μη υποβολή δήλωσης ή την υποβολή ελλιπούς ή ανακριβούς δήλωσης.

4. Αν οι πράξεις του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 2 τελέστηκαν από αμέλεια, επιβάλλεται χρηματική ποινή. Το δικαστικό συμβούλιο ή το δικαστήριο, εκτιμώντας ελεύθερα όλες τις περιστάσεις, μπορεί να κρίνει τις πράξεις αυτές ατιμώρητες.

5. Τρίτος ο οποίος εν γνώσει του συμπράττει στην υποβολή ανακριβούς δήλωσης και ιδίως στην παράλειψη δήλωσης περιουσιακών στοιχείων τιμωρείται με φυλάκιση και με χρηματική ποινή.

6. Τα φυσικά πρόσωπα και οι υπάλληλοι των νομικών προσώπων του άρθρου 5 του ν. 3691/2008 που παραβιάζουν την υποχρέωση γνωστοποίησης της παραγράφου

5 του άρθρου 3 του παρόντος τιμωρούνται με φυλάκιση μέχρι δύο ετών.

7. Το δικαστήριο μπορεί να διατάξει τα ενδεικνυόμενα μέτρα για τη διάδοση των πληροφοριών σχετικά με καταδικαστική απόφαση για εγκλήματα του παρόντος νόμου, συμπεριλαμβανομένης της ανάρτησης της απόφασης στο διαδίκτυο, καθώς και της πλήρους ή μερικής δημοσίευσής της στα μέσα μαζικής ενημέρωσης.»

Άρθρο 178

Το άρθρο 8 του ν. 3213/2003, όπως ισχύει μετά τη θέση σε ισχύ του άρθρου 1 παρ. 5 του ν. 3849/2010 (Α΄ 80), αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 8
Συμμετοχή σε εταιρεία με έδρα
σε μη συνεργάσιμο φορολογικά κράτος

1. Στα μέλη της Κυβέρνησης, στους Υφυπουργούς, στους αρχηγούς των πολιτικών κομμάτων που εκπροσωπούνται στο Εθνικό ή το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στους βουλευτές και ευρωβουλευτές, στον Γενικό Γραμματέα της Κυβέρνησης, στους Γενικούς και Ειδικούς Γραμματείς Υπουργείων, στους Γενικούς Γραμματείς των Αποκεντρωμένων Διοικήσεων, στους Περιφερειάρχες και τους Δημάρχους, στους δικαστικούς και εισαγγελικούς λειτουργούς, στους Προέδρους, Διοικητές, Υποδιοικητές και Γενικούς Διευθυντές πιστωτικών ιδρυμάτων, που ελέγχονται από το κράτος, καθώς επίσης στα πρόσωπα των περιπτώσεων θ΄ και ι΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 1 απαγορεύεται να συμμετέχουν είτε οι ίδιοι, είτε με παρένθετα πρόσωπα, στο κεφάλαιο ή στη διοίκηση εταιρειών που έχουν ως πραγματική ή καταστατική έδρα κράτος μη συνεργάσιμο στο φορολογικό τομέα, κατά την έννοια του άρθρου 65 του ν. 4172/2013 (Κώδικας Φορολογίας Εισοδήματος, Α΄ 167) και των υπουργικών αποφάσεων που έχουν εκδοθεί βάσει της ως άνω διάταξης και ισχύουν κάθε φορά.

2. Η κατά παράβαση της παραγράφου 1 άμεση ή δια παρένθετου προσώπου συμμετοχή σε εταιρεία που έχει ως έδρα κράτος μη συνεργάσιμο στο φορολογικό τομέα κατά την έννοια υπουργικής απόφασης που εκδίδεται σύμφωνα με τις παραγράφους 1 έως 5 του άρθρου 65 του ν. 4172/2013 τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον δύο (2) ετών και με χρηματική ποινή από δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ έως πεντακόσιες χιλιάδες (500.000) ευρώ».

Άρθρο 179

Οι παράγραφοι 3 και 4 του άρθρου 10 του ν. 3213/2003 αναριθμούνται σε 4 και 5. Μετά την παρ. 2 του άρθρου 10 του ν. 3213/2003 προστίθεται παράγραφος 3 ως εξής:

«3. Στις Εισαγγελίες Εφετών Αθηνών και Θεσσαλονίκης και στις Εισαγγελίες Πλημμελειοδικών Αθηνών και Θεσσαλονίκης ορίζονται αντίστοιχα από τους διευθύνοντες αυτών τουλάχιστον ένας Αντεισαγγελέας Εφετών και ένας Αντεισαγγελέας Πλημμελειοδικών, οι οποίοι χειρίζονται τις δικογραφίες που σχηματίζονται για τις αξιόποινες πράξεις του παρόντος νόμου.»

Άρθρο 180

1. Στις παραγράφους 2 και 4 του άρθρου 9 του ν. 3213/2003 και στην παράγραφο 1 του άρθρου 11 του ίδιου νόμου, όπου γίνεται αναφορά στα άρθρα 4 και 5 αυτού, διαγράφονται οι σχετικές λέξεις. Στις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου 10 του ν. 3213/2003 όπως ισχύει, η φράση «άρθρα 4 έως 8» αντικαθίσταται από την φράση «άρθρα 6 έως 8».

2. Η περίπτωση α΄ της παρ. 3 του άρθρου 9 του ν. 3213/2003 καταργείται. Στην περίπτωση β΄ της παραγράφου 3 του άρθρου 9 του ιδίου νόμου, όπως ισχύει μετά την αντικατάστασή της με την παρ. 4(β) του άρθρου 143 του ν. 4251/2014 (Α΄ 80), διαγράφεται η φράση «, και εφόσον δεν έχει προηγηθεί εφαρμογή της παραγράφου 5 του άρθρου 2,».

Άρθρο 181

Στην παρ. 3 του άρθρου 229 του ν. 4281/2014 (Α΄ 160) προστίθεται δεύτερο εδάφιο ως εξής:

«Με απόφαση του Προέδρου της Βουλής για τους υπόχρεους της περίπτωσης α΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 3 και με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων για τους λοιπούς υπόχρεους, ορίζεται ότι η δήλωση οικονομικών συμφερόντων υποβάλλεται ηλεκτρονικά μέσω ενιαίας ειδικής εφαρμογής, κατά τα οριζόμενα στην παρ. 2 του άρθρου 2 του ν. 3213/2003 (Α΄309), όπως ισχύει κάθε φορά και να καθορίζεται κάθε αναγκαία προς τούτο λεπτομέρεια, οι απαραίτητες διασφαλίσεις για τα πρόσωπα και τους όρους πρόσβασης στα στοιχεία τους και τυχόν ρυθμίσεις μεταβατικού χαρακτήρα.».

Άρθρο 182

1. Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 4 του άρθρου 7 του ν. 3691/2008 (Α΄ 166), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 68 παρ. 5 του ν. 4174/2013 (Α΄170), η φράση «δώδεκα (12) Μέλη» αντικαθίσταται από τη φράση «δεκατέσσερα (14) Μέλη».

2. Η περίπτωση α΄ της παρ. 3 του άρθρου 7Α του ν. 3691/ 2008, όπως προστέθηκε με το άρθρο 2 παρ. 2 του ν. 3932/2011 (Α΄ 49), αντικαθίσταται ως εξής:

«α) Η Γ' Μονάδα συγκροτείται από τον Πρόεδρο και τέσσερα (4) Μέλη της Αρχής και ειδικότερα: αα) ένα στέλεχος από τη Γενική Γραμματεία Πληροφοριακών Συστημάτων του Υπουργείου Οικονομικών, που προτείνεται από τον αρμόδιο Υπουργό, ββ) ένα στέλεχος από την Τράπεζα της Ελλάδος, που προτείνεται από τον Διοικητή της, γγ) ένα στέλεχος από την Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς, που προτείνεται από το Διοικητικό της Συμβούλιο και δδ) ένα στέλεχος από το Υπουργείο Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων με πτυχίο νομικής σχολής, που προτείνεται από τον αρμόδιο Υπουργό.»

3. Η περίπτωση β΄ της παρ. 3 του άρθρου 7Α του ν. 3691/ 2008, όπως προστέθηκε με το άρθρο 2 παρ. 2 του ν. 3932/2011, αντικαθίσταται ως εξής:

«β) Η Γ΄ Μονάδα πλαισιώνεται και υποστηρίζεται αυτοτελώς από διοικητικό και βοηθητικό προσωπικό, καθώς και από επιστημονικό προσωπικό με ειδικές γνώσεις και εμπειρία στον έλεγχο περιουσιακών στοιχείων και τη διερεύνηση οικονομικών συναλλαγών. Για τους ανωτέρω σκοπούς, συνιστώνται στην Αρχή τριάντα (30) θέσεις,

από τις οποίες οι δέκα (10) είναι θέσεις επιστημονικού προσωπικού. Οι θέσεις αυτές πληρούνται με αποσπάσεις από τους φορείς από όπου προέρχονται τα Μέλη της Μονάδας. Οι αποσπάσεις είναι τριετούς διάρκειας με δυνατότητα ανανέωσης.»

4. Η περίπτωση γ΄ της παρ. 3 του άρθρου 7Α του ν. 3691/2008, όπως προστέθηκε με το άρθρο 2 παρ. 2 του ν. 3932/2011, αντικαθίσταται ως εξής:

«γ) Η Μονάδα δέχεται τις δηλώσεις περιουσιακής κατάστασης των προσώπων που αναφέρονται στο στοιχείο αα΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του ν. 3213/2003, πλην εκείνων του άρθρου 14 του ιδίου νόμου. Διερευνά και αξιολογεί τις πληροφορίες που διαβιβάζονται ή περιέρχονται στην Αρχή σχετικά με τη μη υποβολή ή με ανακρίβειες των δηλώσεων αυτών. Προβαίνει σε έλεγχο όλων των δηλώσεων: αα) των Γενικών και Ειδικών Γραμματέων της Βουλής και της Γενικής Κυβέρνησης, ββ) των Γενικών Γραμματέων των Αποκεντρωμένων Διοικήσεων και των Συντονιστών Αποκεντρωμένων Διοικήσεων, όταν αυτοί διοριστούν (άρθρο 28 του ν. 4325/2015), γγ) των Προέδρων, των Αντιπροέδρων, των Διοικητών και των διευθυνόντων συμβούλων των νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου, δημοσίων επιχειρήσεων και δημοσίων οργανισμών, δδ) των Δικαστικών και Εισαγγελικών λειτουργών των Ανωτάτων Δικαστηρίων της χώρας, εε) του Προέδρου και των Αντιπροέδρων του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, στστ) των ιδιοκτητών, των βασικών μετόχων, των προέδρων, των διευθυνόντων συμβούλων, των διαχειριστών, καθώς και των γενικών διευθυντών και των διευθυντών ειδήσεων και ενημέρωσης κάθε μορφής επιχειρήσεων ή εταιρειών, που κατέχουν άδεια λειτουργίας ή εν γένει έχουν την εκμετάλλευση: i) τηλεοπτικών σταθμών, ελεύθερης λήψης ή παροχής κάθε μορφής συνδρομητικών τηλεοπτικών υπηρεσιών, και ii) επιχειρήσεων ή εταιρειών που εκμεταλλεύονται ή εκδίδουν ημερήσια ή περιοδικά έντυπα πανελλήνιας κυκλοφορίας, όπως και των βασικών μετόχων αυτών, ζζ) των Αρχηγών και των Υπαρχηγών της Ελληνικής Αστυνομίας, του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής και του Πυροσβεστικού Σώματος.

Ως προς τα λοιπά υπόχρεα πρόσωπα, η Μονάδα προβαίνει σε δειγματοληπτικό, κατά την κρίση της, ή στοχευμένο έλεγχο της περιουσιακής τους κατάστασης. Ο έλεγχος, πέραν της διαπίστωσης της υποβολής και του αληθούς περιεχομένου της δήλωσης, περιλαμβάνει σε κάθε περίπτωση τη διακρίβωση, κατά πόσον η απόκτηση νέων περιουσιακών στοιχείων ή η επαύξηση υφιστάμενων δικαιολογείται από το ύψος των πάσης φύσεως εσόδων των υπόχρεων σε δήλωση προσώπων, σε συνδυασμό με τις δαπάνες διαβίωσης τους. Η παράγραφος 3 του άρθρου 3 του ν. 3213/2003 όπως ισχύει, εφαρμόζεται αναλόγως.

Η Μονάδα μπορεί να καλεί τους ελεγχόμενους για να δώσουν διευκρινίσεις ή να προσκομίσουν συμπληρωματικά παραστατικά στοιχεία εντός της προθεσμίας που αναφέρεται στο άρθρο 3 παρ. 4 του ν. 3213/2003.»

5. Στην παρ. 1 του άρθρου 7Γ του ν. 3691/2008 (Α΄166), όπως προστέθηκε με το άρθρο 2 παρ. 2 του ν. 3932/2011 (Α΄ 49), προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Η διαδικασία της απόσπασης ολοκληρώνεται υποχρεωτικά εντός προθεσμίας δύο (2) μηνών από την πρόταση του Προέδρου της Αρχής.»

6. Η παρ. 9 του άρθρου 7Γ του ν. 3691/2008, όπως προστέθηκε με το άρθρο 2 παρ. 2 του ν. 3932/2011 (Α΄49), καταργείται.

Άρθρο 183

Δηλώσεις περιουσιακής κατάστασης και οικονομικών συμφερόντων που υποβλήθηκαν, από 1.1.2015 μέχρι και την έναρξη ισχύος των διατάξεων του παρόντος, στην Επιτροπή του άρθρου 3Α του ν. 3213/2003, από υπόχρεους, οι οποίοι, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου υποχρεούνται να υποβάλλουν δηλώσεις σε άλλους φορείς, διαβιβάζονται αρμοδίως. Έλεγχοι δηλώσεων περιουσιακής κατάστασης και οικονομικών συμφερόντων που ήδη διενεργούνται με απόφαση της Επιτροπής παραμένουν σε αυτήν μέχρι περατώσεως των ελέγχων και διαβιβάζονται τα σχετικά πορίσματα στην Αρχή, η οποία είναι πλέον αρμόδια.

ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ
ΙΔΡΥΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ Α.Ε.- ΚΥΡΩΣΗ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΓ΄
«ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ Α.Ε. ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄
ΣΥΣΤΑΣΗ - ΣΚΟΠΟΣ - ΕΔΡΑ - ΔΙΑΡΚΕΙΑ - ΚΕΦΑΛΑΙΟ - ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

Άρθρο 184
Σύσταση

1. Συνιστάται ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε.». Στις διεθνείς σχέσεις, η Εταιρεία θα χρησιμοποιεί την επωνυμία «Hellenic Corporation of Assets and Participations», («H.C.A.P.»).

2. Η Εταιρεία αποκτά νομική προσωπικότητα με την καταχώριση του Καταστατικού της στο Γ.Ε.ΜΗ. της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου.

3. Η Εταιρεία διέπεται από τις διατάξεις του παρόντος νόμου και συμπληρωματικά από τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1920.

4. Η Εταιρεία δεν ανήκει στο δημόσιο ή ευρύτερο δημόσιο τομέα, όπως αυτός εκάστοτε ορίζεται. Οι διατάξεις που αναφέρονται σε δημόσιες επιχειρήσεις, υπό την έννοια του ν. 3429/2005 (Α΄314), δεν εφαρμόζονται ως προς την Εταιρεία, εκτός αν αυτό ρητά προβλέπεται στον παρόντα νόμο.

Άρθρο 185
Σκοπός

1. Η Εταιρεία λειτουργεί χάριν του δημοσίου συμφέροντος, σύμφωνα με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας. Συστήνεται για να εξυπηρετεί ειδικό δημόσιο

σκοπό. Ειδικότερα, η Εταιρεία διαχειρίζεται και αξιοποιεί τα περιουσιακά της στοιχεία προκειμένου να:

(α) συνεισφέρει πόρους για την υλοποίηση της επενδυτικής πολιτικής της χώρας και για την πραγματοποίηση επενδύσεων που συμβάλλουν στην ενίσχυση της ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας και β) συμβάλει στην απομείωση των οικονομικών υποχρεώσεων της Ελληνικής Δημοκρατίας, σύμφωνα με το ν. 4336/2015 (Α΄ 94).

2. Για την εκπλήρωση του σκοπού της, η Εταιρεία ενεργεί με τρόπο ανεξάρτητο, επαγγελματικό και επιχειρηματικό με μακροπρόθεσμη προοπτική στην επίτευξη των αποτελεσμάτων της, σύμφωνα με τον Εσωτερικό της Κανονισμό, με εγγυήσεις πλήρους διαφάνειας και με σκοπό την επαύξηση της αξίας και τη βελτίωση της απόδοσης των παραπάνω περιουσιακών στοιχείων, καθώς και τη δημιουργία εσόδων, τα οποία κατανέμονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου. Περαιτέρω, η Εταιρεία προωθεί μεταρρυθμίσεις των δημοσίων επιχειρήσεων, μεταξύ άλλων, μέσω, αναδιάρθρωσης, βέλτιστης εταιρικής διακυβέρνησης και διαφάνειας, καθώς και μέσω της προαγωγής υπεύθυνης διοίκησης, κοινωνικής ευθύνης, αειφορίας, καινοτομίας και βέλτιστων εταιρικών πρακτικών.

3. Η Εταιρεία μπορεί να προβαίνει σε κάθε ενέργεια προκειμένου να εκπληρώνει τον σκοπό της εντός του πλαισίου που τίθεται από τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

Άρθρο 186
Έδρα - Διάρκεια

1. Η Εταιρεία εδρεύει σε δήμο εντός του Νομού Αττικής που ορίζεται στο Καταστατικό του.

2. Η διάρκεια της Εταιρείας ορίζεται σε ενενήντα εννέα (99) έτη και αρχίζει από την καταχώριση στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο. Η διάρκεια δύναται να παρατείνεται με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης του μοναδικού μετόχου.

Άρθρο 187
Μετοχικό Κεφάλαιο

1. Το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας ανέρχεται σε σαράντα εκατομμύρια (40.000.000) ευρώ, διαιρείται σε σαράντα χιλιάδες (40.000) κοινές ονομαστικές μετοχές ονομαστικής αξίας χιλίων (1.000) ευρώ εκάστης. Το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας καλύπτεται στο σύνολό του από το Ελληνικό Δημόσιο.

2. Οι μετοχές της Εταιρείας είναι μη μεταβιβάσιμες. Ενόψει του ότι η λειτουργία της και των άμεσων θυγατρικών της, όπως αυτές ορίζονται στο άρθρο 188 του παρόντος νόμου, εξυπηρετεί ειδικό δημόσιο σκοπό, οι μετοχές της Εταιρείας, οι μετοχές των άμεσων θυγατρικών της, καθώς και οι τίτλοι που ενσωματώνουν το κεφάλαιο του Ταμείου Χρηματοπιστωτικής Σταθερότητας του ν. 3864/2010 (Α΄ 119) («ΤΧΣ») αποτελούν πράγματα εκτός συναλλαγής κατά την έννοια της διάταξης του άρθρου 966 του Αστικού Κώδικα.

3. Το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας δύναται να αυξάνεται με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης του μοναδικού μετόχου, κατόπιν πρότασης του Διοικητικού Συμβουλίου, η οποία προσυπογράφεται από το Εποπτικό Συμβούλιο.

4. Το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας κατατίθεται με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών σε λογαριασμό που τηρείται στην Τράπεζα της Ελλάδος στο όνομα της Εταιρείας.

Άρθρο 188
Άμεσες Θυγατρικές της Ελληνικής Εταιρείας Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε.

1. Από την απόκτηση της νομικής προσωπικότητας της Εταιρείας τα κατωτέρω νομικά πρόσωπα, των οποίων το μετοχικό κεφάλαιο ή οι τίτλοι που το ενσωματώνουν μεταβιβάζονται στην Εταιρεία ή συστήνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, θεωρούνται για τους σκοπούς του παρόντος νόμου άμεσες θυγατρικές (οι «άμεσες θυγατρικές»):

α. Το Ταμείο Χρηματοπιστωτικής Σταθερότητας.

β. Το Ταμείο Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου του ν. 3986/2011 (Α΄ 152) («ΤΑΙΠΕΔ»).

γ. Η Εταιρεία Ακινήτων Δημοσίου ΑΕ του ν. 2636/1998 (Α΄ 198) («ΕΤΑΔ»).

δ. Η Εταιρεία Δημοσίων Συμμετοχών Α.Ε., η οποία συστήνεται σύμφωνα με την παράγραφο 8.

2. Η Εταιρεία δύναται, με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης του μοναδικού μετόχου που λαμβάνεται κατόπιν πρότασης του Διοικητικού Συμβουλίου και η οποία προσυπογράφεται από το Εποπτικό Συμβούλιο, να ιδρύει και άλλες άμεσες θυγατρικές προκειμένου να εκπληρώνει τον εταιρικό της σκοπό. Οι διατάξεις του παρόντος νόμου για τις άμεσες θυγατρικές ισχύουν και για οποιεσδήποτε νέες άμεσες θυγατρικές συστήνονται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο.

3. Κάθε άμεση θυγατρική της Εταιρείας διαχειρίζεται τα περιουσιακά στοιχεία της ανεξάρτητα από τις άλλες. Εκτός αν προβλέπεται ρητά διαφορετική ρύθμιση στον παρόντα νόμο, καμία θυγατρική δεν μπορεί να παρέχει επιδότηση ή άλλη οικονομική ενίσχυση σε άλλη. Οι συναλλαγές μεταξύ της Εταιρείας και των άμεσων θυγατρικών ή μεταξύ εταιρειών που αποτελούν θυγατρικές της Εταιρείας πραγματοποιούνται με διαφάνεια και όρους ελεύθερης αγοράς και υπάγονται στους κανόνες που τίθενται στον Εσωτερικό Κανονισμό του άρθρου 189. Για συναλλαγές μεταξύ των ανωτέρω νομικών προσώπων, η αξία των οποίων υπερβαίνει το ποσό του ενός εκατομμυρίου (1.000.000) ευρώ, απαιτείται η προηγούμενη έγκριση του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας, εκτός αν αυτές δεν εξέρχονται των ορίων των τρεχουσών συναλλαγών, οπότε αρκεί απλή γνωστοποίηση της εν λόγω συναλλαγής στο Διοικητικό Συμβούλιο της. Η παροχή τραπεζικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένης της παροχής πιστώσεων, από πιστωτικά ιδρύματα, στο μέτρο που αυτά θεωρηθούν έμμεσες θυγατρικές της Εταιρείας, αποτελούν τρέχουσες συναλλαγές των εν λόγω πιστωτικών ιδρυμάτων και δεν εμπίπτουν στις διατάξεις της παρούσας παραγράφου. Η παρούσα παράγραφος δεν επηρεάζει τη δυνατότητα της Εταιρείας να επενδύει με οποιονδήποτε τρόπο έσοδά που προορίζονται για επενδύσεις σύμφωνα με το άρθρο 200, σε οποιαδήποτε

άμεση ή έμμεση θυγατρική, ή, σε οποιοδήποτε περιουσιακό στοιχείο αυτών.

4. Οποιαδήποτε απόσχιση κλάδου άμεσης θυγατρικής, η οποία αποφασίζεται σύμφωνα με την περίπτωση στ΄ της παραγράφου 2 του άρθρου 192 του παρόντος νόμου πραγματοποιείται σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2166/1993 (Α΄ 137), οι οποίες εφαρμόζονται ακόμα και στην περίπτωση που η εταιρεία η οποία αναδέχεται τον κλάδο είναι νεοσύστατη και ανεξάρτητα από το κατά πόσο τα δικαιώματα και υποχρεώσεις που μεταβιβάζονται αποτελούν κλάδο κατά την έννοια του ν. 2166/1993. Τα δικαιώματα και υποχρεώσεις μεταβιβάζονται στην εταιρία, η οποία αναδέχεται τον κλάδο μέσω οιονεί καθολικής διαδοχής και η άμεση θυγατρική από την οποία γίνεται η απόσχιση απαλλάσσεται από τις υποχρεώσεις που μεταβιβάζονται. Ως μέρος της μεταβίβασης οι εργασιακές σχέσεις των εργαζομένων που αναφέρονται στη συμβολαιογραφική πράξη απόσχισης μεταβιβάζονται στην εταιρεία που αναδέχεται τον κλάδο.

5. Η πλήρης κυριότητα, νομή και κατοχή του συνόλου του κεφαλαίου του ΤΧΣ, όπως αυτό ενσωματώνεται σε τίτλους σύμφωνα με το άρθρο 3 του ν. 3864/2010, μεταβιβάζεται από το Ελληνικό Δημόσιο, άνευ ανταλλάγματος, στην Εταιρεία δυνάμει του παρόντος νόμου. Παρά τη μεταβίβαση αυτή, εκτός αν ρητά αναφέρεται κάτι διαφορετικό στον παρόντα νόμο, οι διατάξεις του ν.3864/2010 (συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικά και όχι περιοριστικά των διατάξεων που αφορούν την εταιρική διακυβέρνηση του ΤΧΣ) εξακολουθούν να ισχύουν. Οι αποφάσεις για την εξυπηρέτηση του σκοπού του ΤΧΣ σύμφωνα με το άρθρο 2 του ν. 3864/2010 λαμβάνονται αποκλειστικά από τα όργανα διοίκησης του ΤΧΣ.

6. Η πλήρης κυριότητα, νομή και κατοχή του συνόλου των μετοχών του ΤΑΙΠΕΔ μεταβιβάζεται από το Ελληνικό Δημόσιο, άνευ ανταλλάγματος στην Εταιρεία δυνάμει του παρόντος νόμου. Το ΤΑΙΠΕΔ εξακολουθεί να διέπεται από τις διατάξεις του ν. 3986/2011 (Α΄ 152).

7. Η πλήρης κυριότητα, νομή και κατοχή του συνόλου των μετοχών της ΕΤΑΔ μεταβιβάζεται από το Ελληνικό Δημόσιο άνευ ανταλλάγματος στην Εταιρεία δυνάμει του παρόντος νόμου. Η ΕΤΑΔ εξακολουθεί να διέπεται από τις διατάξεις του ν. 2636/1998 (Α΄198).

8. Συστήνεται από την Εταιρεία ανώνυμη εταιρεία με εταιρική επωνυμία «Εταιρεία Δημοσίων Συμμετοχών Α.Ε.» («ΕΔΗΣ»). Η ΕΔΗΣ διέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 197 του παρόντος νόμου.

9. Εντός έξι (6) μηνών από τη συγκρότηση του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας σε σώμα, το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας οφείλει να ολοκληρώσει την αξιολόγηση των Διοικητικών Συμβουλίων των άμεσων θυγατρικών της, πλην του ΤΧΣ.

Άρθρο 189
Εσωτερικός Κανονισμός

1. Η Γενική Συνέλευση του μοναδικού μετόχου υιοθετεί Εσωτερικό Κανονισμό («Εσωτερικός Κανονισμός») που ρυθμίζει τη λειτουργία της Εταιρείας και των άμεσων θυγατρικών της, πλην του ΤΧΣ, και περιλαμβάνει ιδίως τα ακόλουθα θέματα: α) εταιρική διακυβέρνηση, β) κώδικα δεοντολογίας, σύγκρουση συμφερόντων και υποχρεώσεις εμπιστευτικότητας των μελών του Εποπτικού Συμβουλίου, των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας και άμεσων θυγατρικών της, πλην του ΤΧΣ, όπως επίσης και των εμπειρογνωμόνων και άλλων συμβούλων που προσλαμβάνονται ή απασχολούνται, γ) λογιστικά πρότυπα, δ) τυχόν ανάθεση ειδικών καθηκόντων σε μη εκτελεστικά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, ε) κανονισμό αναθέσεων και προμηθειών που συνάδει με τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και των Ευρωπαϊκών κανόνων, όπως ερμηνεύονται από τη νομολογία του Δικαστηρίου της ΕΕ και την Ερμηνευτική Ανακοίνωση της Επιτροπής της 1.8.2006 (ΕΕ C 179/2) των ευρωπαϊκών κανόνων, όπως ερμηνεύονται από τη νομολογία του Δικαστηρίου της ΕΕ, στ) πολιτική επενδύσεων και διαχείρισης κινδύνων, ζ) πολιτική μερισμάτων. Ο Εσωτερικός Κανονισμός βασίζεται σε βέλτιστες διεθνείς πρακτικές και τις κατευθυντήριες γραμμές του ΟΟΣΑ.

2. Μέχρι την υιοθέτηση του Εσωτερικού Κανονισμού, η Γενική Συνέλευση του μοναδικού μετόχου, κατόπιν πρότασης του Εποπτικού Συμβουλίου, δύναται να εκδίδει ειδικές αποφάσεις με τις οποίες ρυθμίζει ένα ή περισσότερα εκ των ανωτέρω θεμάτων.

3. Ο Εσωτερικός Κανονισμός της Εταιρείας τροποποιείται με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης του μοναδικού μετόχου, κατόπιν πρότασης του Διοικητικού Συμβουλίου, η οποία προσυπογράφεται από το Εποπτικό Συμβούλιο.

4. Ο Εσωτερικός Κανονισμός μπορεί να ορίζει τεχνικά ή λεπτομερειακά ζητήματα σχετικά με τη λειτουργία της Εταιρείας και των άμεσων θυγατρικών της, πλην του ΤΧΣ, για τα οποία μπορεί να δίνεται εξουσιοδότηση στο Διοικητικό Συμβούλιο ή σε ορισμένα από τα μέλη του να αποφασίζουν.

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄
ΟΡΓΑΝΑ - ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Άρθρο 190
Όργανα - Γενική Συνέλευση

1. Τα όργανα της Εταιρείας είναι η Γενική Συνέλευση του μοναδικού μετόχου, το Εποπτικό Συμβούλιο, το Διοικητικό Συμβούλιο και οι Ελεγκτές.

2. Το ανώτατο όργανο της Εταιρείας είναι η Γενική Συνέλευση του μοναδικού μετόχου, δηλαδή του Ελληνικού Δημοσίου, όπως αυτό εκπροσωπείται νόμιμα από τον Υπουργό Οικονομικών. Η Γενική Συνέλευση του μοναδικού μετόχου είναι το μόνο αρμόδιο όργανο να αποφασίζει για θέματα, τα οποία σύμφωνα με την εφαρμοστέα νομοθεσία υπάγονται στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Γενικής Συνέλευσης του μετόχου, με εξαίρεση την εκλογή και την ανάκληση του διορισμού των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας, τον καθορισμό της αμοιβής των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και την τροποποίηση του Καταστατικού, ζητήματα τα οποία αποφασίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου. Επιπλέον, η Γενική Συνέλευση της Εταιρείας είναι αρμόδια να αποφασίζει επί των θεμάτων που αναφέρονται κατωτέρω:

α. Εγκρίνει, κατόπιν πρότασης του Διοικητικού Συμβουλίου της, το στρατηγικό σχέδιο της Εταιρείας και των άμεσων θυγατρικών της, πλην: αα) του ΤΑΙΠΕΔ σε σχέση με τα περιουσιακά στοιχεία τα οποία είναι προς ιδιωτικοποίηση κατά τη θέση σε ισχύ του παρόντος νόμου και ββ) του ΤΧΣ. Το εν λόγω στρατηγικό σχέδιο περιλαμβάνει τους όποιους στόχους αξιοποίησης ή ιδιωτικοποίησης της Εταιρείας βάσει γενικών στρατηγικών κατευθύνσεων που παρέχονται από τον Υπουργό Οικονομικών («Στρατηγικό Σχέδιο»). Τα ζητήματα που περιλαμβάνει το Στρατηγικό Σχέδιο καθορίζονται στον Εσωτερικό Κανονισμό.

β. Εγκρίνει τις τροποποιήσεις του Καταστατικού της Εταιρείας κατόπιν πρότασης του Διοικητικού Συμβουλίου, η οποία προσυπογράφεται από το Εποπτικό Συμβούλιο.

γ. Εγκρίνει την σύσταση νέων άμεσων θυγατρικών κατόπιν πρότασης του Διοικητικού Συμβουλίου, η οποία προσυπογράφεται από το Εποπτικό Συμβούλιο.

δ. Εκλέγει τους Ελεγκτές της Εταιρείας βάσει λίστας υποψηφίων που υποβάλλεται από το Εποπτικό Συμβούλιο στη Γενική Συνέλευση σύμφωνα με το άρθρο 191 σε συνδυασμό με το άρθρο 193.

ε. Εγκρίνει την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας, κατόπιν πρότασης του Διοικητικού Συμβουλίου, η οποία προσυπογράφεται από το Εποπτικό Συμβούλιο.

στ. Εγκρίνει τον Εσωτερικό Κανονισμό της Εταιρείας.

ζ. Εγκρίνει τροποποιήσεις του Εσωτερικού Κανονισμού κατόπιν πρότασης του Διοικητικού Συμβουλίου, η οποία προσυπογράφεται από το Εποπτικό Συμβούλιο.

η. Απαλλάσσει το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας από κάθε ευθύνη σύμφωνα με το άρθρο 35 του κ.ν. 2190/1920, λαμβάνοντας υπόψη την αξιολόγηση του Διοικητικού Συμβουλίου από το Εποπτικό Συμβούλιο. Τυχόν απόφαση περί μη απαλλαγής του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας πρέπει να αιτιολογείται.

Άρθρο 191
Εποπτικό Συμβούλιο

1. Το Εποπτικό Συμβούλιο είναι υπεύθυνο για την εποπτεία του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας με σκοπό να διασφαλίσει ότι αυτό λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, του Καταστατικού και του Εσωτερικού Κανονισμού, προς το συμφέρον της Εταιρείας και προς εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος.

2. Το Εποπτικό Συμβούλιο αποτελείται από πέντε (5) μέλη που διορίζονται από τη Γενική Συνέλευση του μοναδικού μετόχου, σύμφωνα με τα κατωτέρω:

α) τρία (3) μέλη επιλέγονται από τον μοναδικό μέτοχο, κατόπιν σύμφωνης γνώμης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του Ευρωπαϊκού Μηχανισμού Σταθερότητας που ενεργούν από κοινού,

β) δύο (2) μέλη, μεταξύ των οποίων ο Πρόεδρος του Εποπτικού Συμβουλίου, επιλέγονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τον Ευρωπαϊκό Μηχανισμό Σταθερότητας, ενεργώντας από κοινού, κατόπιν σύμφωνης γνώμης του Υπουργού Οικονομικών.

3. Η θητεία των μελών του Εποπτικού Συμβουλίου είναι πέντε (5) έτη.

4. Το Εποπτικό Συμβούλιο αποφασίζει επί των κατωτέρω θεμάτων:

α. Εκλέγει και διορίζει τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας υπό τις προϋποθέσεις που αναφέρονται κατωτέρω στο άρθρο 192.

β. Ανακαλεί το διορισμό των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας.

γ. Καθορίζει τις αμοιβές των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας και εγκρίνει τις εργασιακές ή άλλες συμβάσεις σύμφωνα με τις οποίες παρέχουν υπηρεσίες στην Εταιρεία, σύμφωνα με το άρθρο 194.

δ. Προσυπογράφει την απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας για την ανάκληση, προ της λήξης της θητείας τους, του διορισμού των μελών των Διοικητικών Συμβουλίων των άμεσων θυγατρικών της Εταιρείας, εξαιρουμένων των μελών της Εκτελεστικής Επιτροπής και του Γενικού Συμβουλίου του ΤΧΣ.

ε. Προσυπογράφει την πρόταση του Διοικητικού Συμβουλίου προς τη Γενική Συνέλευση του μοναδικού μετόχου για οποιαδήποτε τροποποίηση του Εσωτερικού Κανονισμού της Εταιρείας και των άμεσων θυγατρικών της, εκτός του ΤΧΣ.

στ. Προσυπογράφει την πρόταση του Διοικητικού Συμβουλίου προς τη Γενική Συνέλευση του μοναδικού μετόχου για οποιαδήποτε τροποποίηση του Καταστατικού της Εταιρείας.

ζ. Προσυπογράφει την πρόταση του Διοικητικού Συμβουλίου προς τη Γενική Συνέλευση του μοναδικού μετόχου για τη σύσταση νέων άμεσων θυγατρικών.

η. Προσυπογράφει την πρόταση του Διοικητικού Συμβουλίου προς τη Γενική Συνέλευση του μοναδικού μετόχου για οποιαδήποτε αύξηση μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας.

θ. Αξιολογεί τα πεπραγμένα του Διοικητικού Συμβουλίου και καταρτίζει και υποβάλει στη Γενική Συνέλευση του μοναδικού μετόχου ετήσια έκθεση επί των πεπραγμένων του Διοικητικού Συμβουλίου, η οποία, επίσης, δημοσιεύεται στην ιστοσελίδα της Εταιρείας.

ι. Εποπτεύει την τήρηση των κανόνων εταιρικής διακυβέρνησης της Εταιρείας σύμφωνα με τον παρόντα νόμο και τον Εσωτερικό Κανονισμό.

ια. Υποβάλλει στη Γενική Συνέλευση λίστα υποψηφίων Ελεγκτών σύμφωνα με το άρθρο 193 του παρόντος νόμου.

ιβ. Προσυπογράφει την επαναμεταβίβαση στο Ελληνικό Δημόσιο άνευ ανταλλάγματος, με σύμβαση που καταρτίζεται με αυτό, περιουσιακών στοιχείων τα οποία μεταβιβάσθηκαν στην Εταιρεία ή στις άμεσες θυγατρικές της δυνάμει του παρόντος νόμου.

ιγ. Εγκρίνει τη διενέργεια από οποιοδήποτε μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου πράξεων που αναφέρονται στην παράγραφο 6 του άρθρου 192 του παρόντος νόμου.

5. Κάθε μέλος του Εποπτικού Συμβουλίου μπορεί να ζητά από το Διοικητικό Συμβούλιο οποιαδήποτε πληροφορία ή στοιχείο που, κατά την κρίση του, είναι απαραίτητο για την εκτέλεση των καθηκόντων του. Το Διοικητικό Συμβούλιο οφείλει να παρέχει τα εν λόγω στοιχεία χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

6. Το Εποπτικό Συμβούλιο βρίσκεται σε απαρτία όταν τουλάχιστον τέσσερα (4) μέλη αυτού είναι παρόντα. Κάθε μέλος του Εποπτικού Συμβουλίου έχει μία (1) ψήφο. Οι αποφάσεις του Εποπτικού Συμβουλίου θα λαμβάνονται κατόπιν θετικής ψήφου τουλάχιστον τεσσάρων (4) μελών. Σε περίπτωση που η θέση ενός ή περισσοτέρων μελών του Εποπτικού Συμβουλίου κενωθεί λόγω θανάτου, παραίτησης, ή απώλειας της ιδιότητας του μέλους με οποιονδήποτε άλλο τρόπο, τα υπόλοιπα μέλη συνεχίζουν προσωρινά να ασκούν τις αρμοδιότητες του Εποπτικού Συμβουλίου, υπό τον όρο ότι τουλάχιστον δύο (2) μέλη συμμετέχουν στη συνεδρίαση του Εποπτικού Συμβουλίου. Στην περίπτωση που έχει κενωθεί θέση μέλους του Εποπτικού Συμβουλίου κατά τα ανωτέρω, το Εποπτικό Συμβούλιο μπορεί να λάβει νόμιμα αποφάσεις μόνο ομοφώνως και υπό την προϋπόθεση ότι παρίστανται στη συνεδρίαση τουλάχιστον ένα (1) μέλος που επιλέχθηκε από κοινού από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και του Ευρωπαϊκό Μηχανισμό Σταθερότητας και ένα (1) μέλος που επιλέχθηκε από τον Υπουργό Οικονομικών. Σε περίπτωση κένωσης θέσης και των τριών (3) μελών που επιλέγονται από τον Υπουργό Οικονομικών, το Εποπτικό Συμβούλιο μπορεί να συνεδριάζει νόμιμα και να λαμβάνει αποφάσεις με την παρουσία των υπολοίπων δύο (2) μελών, μετά την πάροδο τριάντα (30) ημερών από την κένωση της θέσης του τελευταίου μέλους από αυτά που επιλέγονται από τον Υπουργό Οικονομικών και υπό την προϋπόθεση ότι εντός της ως άνω προθεσμίας, ο Υπουργός Οικονομικών δεν πρότεινε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στον Ευρωπαϊκό Μηχανισμό Σταθερότητας τουλάχιστον ένα (1) νέο μέλος σύμφωνα με την ως άνω διάταξη. Η κενή θέση κάθε μέλους του Εποπτικού Συμβουλίου πρέπει να πληρούται εντός ενενήντα (90) ημερών με το διορισμό νέου μέλους σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στο παρόν άρθρο και μέχρι τη λήξη της θητείας του μέλους που αντικαθίσταται.

7. Είτε ο Υπουργός Οικονομικών είτε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και ο Ευρωπαϊκός Μηχανισμός Σταθερότητας (τα δύο τελευταία ενεργώντας από κοινού) δύνανται να ζητήσουν αιτιολογημένα με επιστολή που απευθύνεται και κοινοποιείται στο άλλο μέρος, την ανάκληση μέλους ή μελών του Εποπτικού Συμβουλίου αν, ενδεικτικά, τα εν λόγω μέλη: (α) παραβιάζουν με τις πράξεις ή παραλείψεις τους τις διατάξεις του παρόντος νόμου ή του Εσωτερικού Κανονισμού, (β) παρεμποδίζουν με τις πράξεις ή τις παραλείψεις τους τη λειτουργία της Εταιρείας ή των θυγατρικών της με τρόπο που οι δραστηριότητες αυτών να παρακωλύονται αδικαιολόγητα ή να τίθεται σε κίνδυνο η επίτευξη των σκοπών τους, όπως ενδεικτικά, αν απουσιάζουν σε περισσότερες από τρεις (3) συνεχόμενες συνεδριάσεις, (γ) επιδεικνύουν εμφανή απροθυμία ή αδυναμία εκτέλεσης των καθηκόντων τους κατά τρόπο αντίθετο από αυτόν που εύλογα αναμένεται από αυτούς, σύμφωνα με την εμπειρία και τα προσόντα τους. Αναφορικά με τα μέλη του Εποπτικού Συμβουλίου, το μέρος που πρότεινε το διορισμό συγκεκριμένου προσώπου σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου είναι εν τέλει αρμόδιο να αποφασίσει και την ανάκληση του διορισμού του. Αν αποφασίσει ότι η ανάκληση δεν είναι δικαιολογημένη, το μέλος παραμένει στη θέση του. Το μέλος που ανακαλείται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο δεν δικαιούται αποζημίωσης λόγω της ανάκλησης. Η θέση του μέλους που ανακαλείται ο διορισμός του κατά τα ανωτέρω πληρούται σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στο παρόν άρθρο.

Άρθρο 192
Διοικητικό Συμβούλιο

1. Το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας αποτελείται από πέντε (5) έως επτά (7) μέλη τα οποία εκλέγονται για τετραετή (4) θητεία, όπως ορίζεται στο Καταστατικό της με απόφαση του Εποπτικού Συμβουλίου και υπό τις προϋποθέσεις που θέτει ο Εσωτερικός Κανονισμός. Το Εποπτικό Συμβούλιο διορίζει μεταξύ των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου τον Πρόεδρο και τον Διευθύνοντα Σύμβουλο. Πέραν του διορισμού του πρώτου Διευθύνοντος Συμβούλου της Εταιρείας, ο διορισμός του Διευθύνοντος Συμβούλου της πραγματοποιείται κατόπιν διαβούλευσης του Εποπτικού Συμβουλίου με τα μη εκτελεστικά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου. Στην έναρξη της διαδικασίας επιλογής το Εποπτικό Συμβούλιο ζητά την απλή γνώμη του Υπουργού Οικονομικών επί των προτεινόμενων χαρακτηριστικών του προσώπου που θα διοριστεί ως Διευθύνων Σύμβουλος. Ο Υπουργός Οικονομικών παρέχει την ως άνω γνώμη εντός δέκα (10) εργάσιμων ημερών από την υποβολή του αιτήματος του Εποπτικού Συμβουλίου. Με την παρέλευση της ως άνω προθεσμίας, το Εποπτικό Συμβούλιο προχωρά στη διαδικασία επιλογής ακόμα και αν η γνώμη δεν έχει δοθεί. Στο τέλος της διαδικασίας επιλογής το Εποπτικό Συμβούλιο υποβάλει στον Υπουργό Οικονομικών τελική λίστα με τους κατάλληλους υποψήφιους για τη θέση του Διευθύνοντος Συμβούλου και ο Υπουργός Οικονομικών παρέχει, εντός δέκα (10) εργάσιμων ημερών την απλή γνώμη του επί των υποψηφιοτήτων. Με την παρέλευση της ως άνω προθεσμίας το Εποπτικό Συμβούλιο προβαίνει στην επιλογή, ακόμα και αν η ανωτέρω γνώμη δεν έχει δοθεί. Πέραν του Διευθύνοντος Συμβούλου, το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να διορίσει άλλο ένα (1) εκτελεστικό μέλος. Όλα τα υπόλοιπα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου είναι μη εκτελεστικά. Η διαδικασία επιλογής των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και ο καθορισμός της αμοιβής τους, όπως επίσης και η αξιολόγησή τους αναφέρονται στο άρθρο 194 και αναλύονται περαιτέρω στον Εσωτερικό Κανονισμό. Η αμοιβή των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και οι εργασιακές ή άλλες συμβάσεις, σύμφωνα με τις οποίες παρέχουν υπηρεσίες στην Εταιρεία τυγχάνουν της αποδοχής του Εποπτικού Συμβουλίου.

2. Το Διοικητικό Συμβούλιο είναι υπεύθυνο για τη διοίκηση της Εταιρείας και την επίτευξη των καταστατικών της σκοπών. Το Διοικητικό Συμβούλιο αποφασίζει επί όλων των θεμάτων που σχετίζονται με τη διαχείριση της Εταιρείας, εκτός από τα θέματα εκείνα που σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου ανήκουν στην αρμοδιότητα του Εποπτικού Συμβουλίου ή της Γενικής Συνέλευσης. Το Διοικητικό Συμβούλιο έχει τις αρμοδιότητες που αναφέρονται στο άρθρο 22 του κ.ν. 2190/1920, καθώς και τις ακόλουθες ενδεικτικές αρμοδιότητες:

α. Αναλαμβάνει συμβατικές υποχρεώσεις για λογαριασμό της Εταιρείας, συμπεριλαμβανομένης της ανάθεσης συμβάσεων για την προμήθεια αγαθών και υπηρεσιών.

β. Διορίζει και ανακαλεί τον Διευθυντή Εσωτερικού Ελέγχου και τον Οικονομικό Διευθυντή σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στον Εσωτερικό Κανονισμό.

γ. Εγκρίνει τους γενικούς όρους και προϋποθέσεις για την απασχόληση του προσωπικού της Εταιρείας, συμπεριλαμβανομένης της πολιτικής αμοιβών, σύμφωνα με τον Εσωτερικό Κανονισμό. Η πολιτική αμοιβών πρέπει να είναι ανταγωνιστική έτσι ώστε να προσελκύει πρόσωπα που διαθέτουν εμπειρία και ανάλογα προσόντα, καθώς και να ενθαρρύνει τη παραμονή τους στην Εταιρεία.

δ. Εγκρίνει, κατόπιν πρότασης του Διευθύνοντος Συμβούλου σε ετήσια βάση το επιχειρηματικό σχέδιο της Εταιρείας, το οποίο πρέπει σε κάθε περίπτωση να βασίζεται στις γενικές στρατηγικές κατευθύνσεις που περιλαμβάνονται στο Στρατηγικό Σχέδιο της Εταιρείας.

ε. Διορίζει τα όργανα διοίκησης των άμεσων θυγατρικών της (εκτός του ΤΧΣ) μέσω της Γενικής Συνέλευσης αυτών και, κατόπιν προηγούμενης έγκρισης από το Εποπτικό Συμβούλιο, αποφασίζει την ανάκλησή τους.

στ. Εγκρίνει: (αα) τυχόν απόσχιση περιουσιακών στοιχείων από μία άμεση θυγατρική της Εταιρείας (πλην του ΤΧΣ) σε οποιαδήποτε θυγατρική, (ββ) τυχόν μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων από μία άμεση θυγατρική (πλην του ΤΧΣ) στο Ελληνικό Δημόσιο, κατόπιν πρότασης του Διοικητικού Συμβουλίου της εν λόγω άμεσης θυγατρικής και υπό την προϋπόθεση προσυπογραφής από το Εποπτικό Συμβούλιο. Η παραπάνω μεταβίβαση πραγματοποιείται μόνο εφόσον έχει εκ των προτέρων εγκριθεί από τον Υπουργό Οικονομικών. Στο πλαίσιο της ανωτέρω αρμοδιότητας, το Διοικητικό Συμβούλιο εξειδικεύει την αναγκαιότητα της απόσχισης ή μεταβίβασης, τους όρους της, περιλαμβανομένων των δικαιωμάτων, υποχρεώσεων και εργασιακών σχέσεων που μεταβιβάζονται.

ζ. Αποφασίζει την υλοποίηση επενδύσεων κατόπιν πρότασης της Επιτροπής Επενδύσεων και βάσει του Εσωτερικού Κανονισμού σύμφωνα με το άρθρο 200 του παρόντος νόμου.

η. Εγκρίνει το σχέδιο αναδιάρθρωσης της ΕΤΑΔ και τυχόν σχέδια αναδιοργάνωσης των άμεσων θυγατρικών της Εταιρείας (πλην του ΤΧΣ και των συμμετοχών του στο μετοχικό κεφάλαιο άλλων εταιριών).

θ. Λαμβάνει κατάλληλα μέτρα για τη διασφάλιση συμμόρφωσης με τις αρχές εταιρικής διακυβέρνησης, διαφάνειας και εποπτείας, σύμφωνα με τις βέλτιστες διεθνείς πρακτικές και τις κατευθυντήριες γραμμές του ΟΟΣΑ.

ι. Υποβάλλει στο Εποπτικό Συμβούλιο τριμηνιαίες εκθέσεις για την τήρηση των κανόνων της εταιρικής διακυβέρνησης του παρόντος νόμου και του Εσωτερικού Κανονισμού της Εταιρείας, όπως ειδικότερα αναλύονται στον Εσωτερικό Κανονισμό.

ια. Υποβάλλει προς έγκριση στη Γενική Συνέλευση του μοναδικού μετόχου τις οικονομικές καταστάσεις της Εταιρείας.

ιβ. Καταρτίζει και υποβάλλει στη Γενική Συνέλευση του μοναδικού μετόχου ετήσια έκθεση αναφορικά με τα πεπραγμένα της Εταιρείας. Η εν λόγω έκθεση υποβάλλεται ταυτόχρονα στη Βουλή και συζητείται ενώπιον της αρμόδιας Επιτροπής αυτής σύμφωνα με το άρθρο 202 του παρόντος νόμου.

ιγ. Προτείνει στη Γενική Συνέλευση του μοναδικού μετόχου κατόπιν προσυπογραφής από το Εποπτικό Συμβούλιο την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας.

ιδ. Προτείνει στη Γενική Συνέλευση του μοναδικού μετόχου κατόπιν προσυπογραφής από το Εποπτικό Συμβούλιο την τροποποίηση του καταστατικού της Εταιρείας.

ιε. Προτείνει στη Γενική Συνέλευση του μοναδικού μετόχου κατόπιν προσυπογραφής από το Εποπτικό Συμβούλιο τη σύσταση νέων άμεσων θυγατρικών της Εταιρείας.

ιστ. Συντάσσει τροποποιήσεις του Εσωτερικού Κανονισμού, τις οποίες με την προϋπόθεση προσυπογραφής από το Εποπτικό Συμβούλιο, υποβάλλει προς έγκριση στη Γενική Συνέλευση του μοναδικού μετόχου.

ιζ. Υποβάλλει προς έγκριση στη Γενική Συνέλευση του μοναδικού μετόχου το Στρατηγικό Σχέδιο της Εταιρείας.

ιη. Ασκεί όλες τις αρμοδιότητες και τα καθήκοντα που προβλέπονται στον παρόντα νόμο και την εφαρμοστέα νομοθεσία.

ιθ. Αποφασίζει τη σύσταση ενός ή περισσοτέρων ελεγκτικών ή συμβουλευτικών οργάνων της Εταιρείας (όπως Επιτροπή Εσωτερικού Ελέγχου, η οποία θα πρέπει να αποτελείται από μη εκτελεστικά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου και Επιτροπή Επενδύσεων), καθορίζοντας τους όρους και τις προϋποθέσεις του διορισμού των μελών τους και θέτοντας τις αρμοδιότητες των ως άνω οργάνων.

κ. Επιβλέπει την εφαρμογή του ετήσιου επιχειρηματικού σχεδίου της Εταιρείας.

κα. Επιβλέπει τη συμμόρφωση με τους κανόνες της εταιρικής διακυβέρνησης που τίθενται στον παρόντα νόμο και τον Εσωτερικό Κανονισμό.

κβ. Αξιολογεί την απόδοση του Διευθύνοντος Συμβούλου του Διοικητικού Συμβουλίου και προτείνει στο Εποπτικό Συμβούλιο την ανάκληση αυτού.

3. Ο Πρόεδρος ή ο νόμιμος αναπληρωτής του, καθώς και ο Διευθύνων Σύμβουλος έχουν τις αρμοδιότητες που προβλέπονται στο Καταστατικό της Εταιρείας και τον Εσωτερικό Κανονισμό.

4. Ένας (1) εκπρόσωπος που ορίζεται από κοινού από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τον Ευρωπαϊκό Μηχανισμό Σταθερότητας παρευρίσκεται στις συνεδριάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας, ως παρατηρητής χωρίς δικαίωμα ψήφου. Ο ως άνω εκπρόσωπος ενημερώνεται πλήρως επί των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης και μπορεί να ζητήσει εγγράφως από το Διοικητικό Συμβούλιο κάθε πληροφορία επί των θεμάτων που σχετίζονται με τη λειτουργία της Εταιρείας. Η εν λόγω ενημέρωση παρέχεται σε αυτόν χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση. Η θητεία του εν λόγω εκπροσώπου είναι τέσσερα (4) συναπτά έτη, χωρίς δικαίωμα ανανέωσης του ιδίου προσώπου.

5. Το Διοικητικό Συμβούλιο βρίσκεται σε απαρτία όταν παρίστανται τουλάχιστον τρία (3) μέλη. Κάθε μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου έχει μία ψήφο. Οι αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου λαμβάνονται με την πλειοψηφία των παρόντων μελών. Σε περίπτωση ισοψηφίας, υπερισχύει η ψήφος του Προέδρου. Σε περίπτωση που ο εκπρόσωπος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του Ευρωπαϊκού Μηχανισμού Σταθερότητας, έχει προσκληθεί να συμμετάσχει σύμφωνα με τα όσα αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο, η απουσία του δεν επηρεάζει τη νόμιμη συγκρότηση του Διοικητικού Συμβουλίου. Αν απουσιάζουν μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου λόγω θανάτου, παραίτησης ή λόγω απώλειας της ιδιότητάς τους για άλλο λόγο τα απομένοντα μέλη αυτού δύνανται να εκτελούν προσωρινά τις αρμοδιότητες του Διοικητικού Συμβουλίου, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει η απαρτία της παρούσας παραγράφου. Η κενή θέση πρέπει να αναπληρώνεται εντός εξήντα (60) ημερών με το διορισμό νέου μέλους και σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στον παρόντα νόμο και μέχρι τη λήξη της θητείας του μέλους που αντικαθίσταται.

6. Τα κωλύματα, ασυμβίβαστα και οι περιπτώσεις για τις οποίες προβλέπεται έκπτωση από το αξίωμα του μέλους του Διοικητικού Συμβουλίου αναφέρονται στο άρθρο 194 και λεπτομερώς στον Εσωτερικό Κανονισμό. Ενδεικτικά τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου δεν επιτρέπεται να ενεργούν κατ’ επάγγελμα πράξεις, είτε ατομικά είτε με τη συνεργασία τρίτων, σε τομείς σχετικούς με τις δραστηριότητες της Εταιρείας, όπως αναφέρονται στο Καταστατικό της ή να διεξάγουν δραστηριότητες όμοιες με τους ως άνω σκοπούς ή να συμμετέχουν με οποιονδήποτε τρόπο σε εταιρείες που επιδιώκουν αυτούς τους σκοπούς χωρίς την προηγούμενη έγκριση του Εποπτικού Συμβουλίου. Σε περίπτωση παραβίασης αυτής της υποχρέωσης, η Εταιρεία δικαιούται αποζημίωση για κάθε θετική ή αποθετική ζημία.

7. Εφόσον οι αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου λαμβάνονται σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του παρόντος νόμου, του Εσωτερικού Κανονισμού και της ισχύουσας νομοθεσίας, λογίζεται ότι είναι σύμφωνες με το σκοπό της Εταιρείας, όπως αυτός προβλέπεται στο άρθρο 185. Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου δεν υπέχουν αστική ευθύνη έναντι τρίτων για πράξεις ή παραλείψεις κατά την άσκηση των καθηκόντων τους παρά μόνο για δόλο ή βαρεία αμέλεια. Στο μέτρο που απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου έχει καταστεί αντικείμενο ελέγχου του Ελεγκτικού Συνεδρίου, η απόφαση του Ελεγκτικού Συνεδρίου είναι δεσμευτική σε κάθε αστικό και ποινικό δικαστήριο αποκλειστικά για τα θέματα που έχουν ελεγχθεί από το Ελεγκτικό Συνέδριο με βάση στοιχεία που έχουν υποβληθεί. Σε κάθε περίπτωση μήνυσης, έγκλησης, καταγγελίας ή αναφοράς για πράξεις ή παραλείψεις των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, επιλαμβάνεται ο Εισαγγελέας του Αρείου Πάγου αυτοπροσώπως.

8. Μέχρι την εκλογή του πρώτου Διοικητικού Συμβουλίου το Εποπτικό Συμβούλιο εκπροσωπεί και δεσμεύει την Εταιρεία αποκλειστικά για τις πράξεις που απαιτούνται για να πραγματοποιηθεί η εκλογή.

Άρθρο 193
Ελεγκτές

Ως Ελεγκτής της Εταιρείας διορίζεται από τη Γενική Συνέλευση του μοναδικού μετόχου οποιαδήποτε ελεγκτική εταιρία διεθνούς φήμης, βάσει καταλόγου υποψηφίων εταιριών που υποβάλλεται από το Εποπτικό Συμβούλιο. Οι ελεγκτές της Εταιρείας έχουν τις αρμοδιότητες που προβλέπονται στην εφαρμοστέα νομοθεσία περί ανωνύμων εταιριών. Ο ίδιος ελεγκτής ή ελεγκτική εταιρία δεν μπορεί να εκλεγεί για περισσότερα από τρία (3) συναπτά έτη.

Άρθρο 194
Κανόνες που εφαρμόζονται στα όργανα της Εταιρείας και των άμεσων θυγατρικών της

1. Οι ρυθμίσεις του παρόντος άρθρου, όπως εξειδικεύονται στον Εσωτερικό Κανονισμό, εφαρμόζονται στο Εποπτικό Συμβούλιο, στο Διοικητικό Συμβούλιο, καθώς και στα όργανα διοίκησης των άμεσων θυγατρικών της, πλην των μελών της Εκτελεστικής Επιτροπής και του Γενικού Συμβουλίου του ΤΧΣ, («μέλη οργάνων της Εταιρείας»), εκτός αν ορίζεται κάτι διαφορετικό: (α) στις παραγράφους του παρόντος άρθρου, ή (β) σε ειδικότερες διατάξεις της νομοθεσίας που διέπει καθένα από αυτά τα όργανα.

2. Μόνο ανεπίληπτα πρόσωπα μπορούν να επιλεγούν ως μέλη οργάνων της Εταιρείας.

3. Οι ιδιότητες Βουλευτή, μέλους της Κυβερνήσεως, στελέχους Υπουργείου ή άλλης δημόσιας αρχής ή η ιδιότητα στελέχους των οργάνων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας, του Ευρωπαϊκού Μηχανισμού Σταθερότητας και του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου είναι ασυμβίβαστες με εκείνη της ιδιότητας μέλους οργάνων της Εταιρείας. Στέλεχος ή υπάλληλος Πανεπιστημίου δεν λογίζεται ως στέλεχος της Κυβέρνησης ή υπάλληλος Υπουργείου ή άλλης δημόσιας αρχής.

4. Δεν δύναται να επιλεγεί ως μέλος οργάνων της Εταιρείας πρόσωπο που:

α. Έχει καταδικαστεί με οριστική απόφαση για ποινικό αδίκημα, και ιδίως για (χωρίς περιορισμό):

αα. αδικήματα σύμφωνα με τη νομοθεσία περί αγοράς τίτλων ή κινητών αξιών ή μέσων πληρωμής, συμπεριλαμβανομένων των νόμων για τη νομιμοποίηση εσόδων από εγκληματικές δραστηριότητες, τη χειραγώγηση της αγοράς ή τις πράξεις προσώπων που κατέχουν εμπιστευτικές πληροφορίες και την τοκογλυφία,

ββ. εγκλήματα απιστίας, απάτη, ή οικονομικό έγκλημα,

γγ. φορολογικά αδικήματα,

δδ. άλλα αδικήματα σύμφωνα με τη νομοθεσία περί εταιριών, πτώχευσης, αφερεγγυότητας ή προστασίας του καταναλωτή,

β. Έχει κηρυχθεί σε πτώχευση

γ. Λόγω οποιουδήποτε παραπτώματος, δεν πληροί τις προϋποθέσεις για την άσκηση επαγγέλματος,

5. Τα μέλη οργάνων της Εταιρείας πρέπει να διαθέτουν αναγνωρισμένο κύρος, επιστημονική επάρκεια και επαγγελματική εμπειρία, υψηλό επίπεδο τεχνογνωσίας και εκτενή εμπειρία που ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της

θέσης ή των τομέων στους οποίους δραστηριοποιείται η Εταιρεία.

6. Προκειμένου να αξιολογηθεί η φήμη των υποψήφιων μελών οργάνων της Εταιρείας λαμβάνονται υπόψη οποιεσδήποτε σχετικές τρέχουσες ή προηγούμενες έρευνες ή διώξεις σχετικά με το εν λόγω υποψήφιο μέλος από τις αρχές ή οποιοδήποτε εποπτικό ή επαγγελματικό φορέα.

7. Ο καθορισμός της αμοιβής μέλους οργάνου της Εταιρείας, καθώς και των εμπειρογνωμόνων θυγατρικών πραγματοποιείται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται από τον Εσωτερικό Κανονισμό κατά τρόπο που να διασφαλίζει ότι η αμοιβή κυμαίνεται σε ανταγωνιστικά επίπεδα και είναι δυνατό να προσελκύσει άριστους επαγγελματίες. Για το σκοπό αυτό: (α) ο Υπουργός Οικονομικών ενεργώντας ως μοναδικός μέτοχος της Εταιρείας, αναφορικά με τη αμοιβή των μελών του Εποπτικού Συμβουλίου, (β) το Εποπτικό Συμβούλιο αναφορικά με τη αμοιβή του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας και (γ) το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας αναφορικά με την αμοιβή των Διοικητικών Συμβουλίων των άμεσων θυγατρικών της, αναθέτει σε διεθνή σύμβουλο να συνδράμει στην προετοιμασία της πολιτικής αποδοχών ως προς την Εταιρεία και τις άμεσες θυγατρικές της. Οι αμοιβές και αποζημιώσεις των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου δεν αποτελούν συνάρτηση των κερδών της Εταιρείας ή των άμεσων θυγατρικών της αλλά συνδέονται εν μέρει με την επίτευξη στόχων, όπως αυτοί καθορίζονται στο εκάστοτε Επιχειρηματικό Σχέδιο.

8. Οι συνεδριάσεις του Εποπτικού Συμβουλίου και του Διοικητικού Συμβουλίου, καθώς και το σχετικό υλικό και τα πρακτικά των συνεδριάσεων, είναι εμπιστευτικές.

Άρθρο 195
Οικονομικές Καταστάσεις

1. Οι ελεγμένες εξαμηνιαίες οικονομικές καταστάσεις της Εταιρείας, καθώς και οι ετήσιες ελεγμένες οικονομικές καταστάσεις και εκθέσεις της εγκρίνονται από τη Γενική Συνέλευση της Εταιρείας, η οποία είναι υπεύθυνη και για την απαλλαγή των ελεγκτών από κάθε ευθύνη, σύμφωνα με όσα ορίζονται στον κ.ν. 2190/1920.

2. Το Διοικητικό Συμβούλιο συντάσσει, επίσης, τριμηνιαίες αναφορές επί των πεπραγμένων και των οικονομικών καταστάσεών της Εταιρείας που περιλαμβάνουν αναλυτική κατάσταση του συνόλου των εσόδων και καταστάσεις χρηματορροών και οικονομικής θέσης, οι οποίες υποβάλλονται στο Εποπτικό Συμβούλιο και αναρτώνται στην ιστοσελίδα της Εταιρείας εντός ενενήντα (90) ημερών από το τέλος κάθε τριμήνου.

3. Οι ετήσιες οικονομικές καταστάσεις υποβάλλονται σε διατυπώσεις δημοσιότητας, όπως ο νόμος κάθε φορά ορίζει.

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄
ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΜΕΣΕΣ ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ

Άρθρο 196
Διατάξεις σχετικά με την ΕΤΑΔ

1. Σκοπός της ΕΤΑΔ είναι να αξιοποιεί χάριν του δημοσίου συμφέροντος, με κάθε πρόσφορο μέσο, τα ακίνητα περιουσιακά στοιχεία που περιέρχονται στην κυριότητά της δυνάμει του παρόντος νόμου, τα περιουσιακά στοιχεία τη διαχείριση των οποίων έχει αναλάβει από άλλα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου και από νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου που ανήκουν στον ευρύτερο δημόσιο τομέα, καθώς και από δημόσιες επιχειρήσεις το μετοχικό κεφάλαιο των οποίων κατέχει, άμεσα ή έμμεσα, το Ελληνικό Δημόσιο.

2. Το διοικητικό συμβούλιο της ΕΤΑΔ εκλέγεται από τη Γενική Συνέλευση του μετόχου της, σύμφωνα με τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1920. Η Γενική Συνέλευση του μετόχου της διορίζει, μεταξύ των εκλεγέντων μελών, τον Πρόεδρο και τον Διευθύνοντα Σύμβουλο του Διοικητικού Συμβουλίου.

3. Το καταστατικό της ΕΤΑΔ μπορεί να τροποποιηθεί με απόφαση της Συνέλευσης του μετόχου της, σύμφωνα με τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1920.

4. Η κυριότητα και νομή όλων των ακίνητων περιουσιακών στοιχείων τα οποία ανήκουν στο Ελληνικό Δημόσιο και τα διαχειρίζεται η ΕΤΑΔ σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, μεταβιβάζονται αυτομάτως στην ΕΤΑΔ χωρίς αντάλλαγμα, με τις κατωτέρω εξαιρέσεις:

α. Αιγιαλοί, παραλίες και παρόχθιες εκτάσεις, υδρότοποι,

β. περιοχές Ramsar,

γ. περιοχές Natura,

δ. αρχαιολογικοί χώροι,

ε. αμιγώς δασικές εκτάσεις,

και λοιπά πράγματα εκτός συναλλαγής.

Σε περίπτωση που μέρος ακινήτου εμπίπτει σε μία από τις ανωτέρω εξαιρέσεις, η κυριότητα του μέρους του ακινήτου που δεν εμπίπτει σε μία από τις ανωτέρω εξαιρέσεις μεταβιβάζεται στην ΕΤΑΔ σύμφωνα με τα ανωτέρω.

5. Η ΕΤΑΔ εξακολουθεί να διαχειρίζεται τα περιουσιακά στοιχεία που εξαιρούνται από τη μεταβίβαση σύμφωνα, με τα οριζόμενα στην προηγούμενη παράγραφο, υπό την επιφύλαξη υφιστάμενου δικαιώματος οποιουδήποτε νομικού προσώπου, εκτός του Ελληνικού Δημοσίου, το οποίο έχει αναθέσει τη διαχείριση των περιουσιακών στοιχείων στην ΕΤΑΔ, να ανακαλέσει τη σχετική ανάθεση.

6. Άλλα περιουσιακά στοιχεία, τα οποία ανήκουν κατά κυριότητα στο Ελληνικό Δημόσιο δύναται να μεταβιβαστούν στην ΕΤΑΔ με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών.

7. Η κυριότητα και νομή επί όλων των ακίνητων του ΤΑΙΠΕΔ, με την εξαίρεση των ακινήτων που περιλαμβάνονται στο Παράρτημα Γ΄, το οποίο προσαρτάται στον παρόντα νόμο και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος αυτού, μεταβιβάζονται αυτοδικαίως από το ΤΑΙΠΕΔ στην ΕΤΑΔ χωρίς αντάλλαγμα.

8. Το Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΤΑΔ αποφασίζει την καταχώριση στα αρμόδια κτηματολόγια της μεταβίβασης κάθε περιουσιακού στοιχείου που μεταβιβάστηκε στην ΕΤΑΔ, σύμφωνα με τις παραγράφους 4 έως και 7. Το απόσπασμα κάθε απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου της ΕΤΑΔ, στο οποίο περιγράφεται το μεταβιβασθέν περιουσιακό στοιχείο, τα δικαιώματα της ΕΤΑΔ επί του περιουσιακού στοιχείου, καθώς και όλα τα άλλα απαιτούμενα εκ της ισχύουσας νομοθεσίας στοιχεία για τον σκο-

πό της καταχώρισης συμπεριλαμβανομένης αναφοράς στη διάταξη του παρόντος νόμου, σύμφωνα με την οποία έγινε η μεταβίβαση, αποτελεί τον τίτλο για την καταχώριση της μεταβίβασης των περιουσιακών στοιχείων της ΕΤΑΔ στα αρμόδια κτηματολόγια ή υποθηκοφυλακεία της περιφέρειας κατά περίπτωση. Η καταχώριση στα αρμόδια κτηματολόγια ή υποθηκοφυλακεία των περιφερειών πρέπει να πραγματοποιείται χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση από τη λήψη της σχετικής απόφασης.

9. Η μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων σύμφωνα με τις παραγράφους 4 έως και 7 και η καταχώρηση ή εγγραφή της μεταβίβασης αυτής στα αρμόδια κτηματολόγια ή υποθηκοφυλακεία σύμφωνα με την παράγραφο 8 απαλλάσσονται από κάθε φόρο, τέλος, εισφορά, αμοιβή ή δικαίωμα υπέρ του Δημοσίου ή οποιουδήποτε τρίτου, συμπεριλαμβανομένου του φόρου εισοδήματος για το κάθε μορφής εισόδημα που προκύπτει από τη δραστηριότητα της ΕΤΑΔ, του φόρου συγκέντρωσης κεφαλαίου, του φόρου έναρξης δραστηριότητας, τέλους, εισφοράς ή δικαιώματος υπέρ του Δημοσίου ή οποιουδήποτε Ν.Π.Δ.Δ., Ασφαλιστικών Οργανισμών ή τρίτων, δικαιωμάτων συμβολαιογράφων, δικηγόρων, δικαστικών επιμελητών και αμοιβών ή ανταποδοτικών τελών υποθηκοφυλάκων και πάσης φύσης ανταποδοτικών τελών ή άλλων δαπανών που επιβάλλονται για την καταχώρηση του αποσπάσματος της απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου σύμφωνα με την παράγραφο 8 στα αρμόδια κτηματολόγια. Για την καταχώρηση ή εγγραφή της απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου της ΕΤΑΔ στα αρμόδια κτηματολόγια ή υποθηκοφυλάκεια της περιφέρειας του ακινήτου αρκεί η απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της ΕΤΑΔ και δεν απαιτούνται άλλα έγγραφα, συμπεριλαμβανομένου του πιστοποιητικού ενεργείας και της δήλωσης του πολιτικού μηχανικού, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 3 του ν. 4178/2013 (Α΄ 174) ή οποιασδήποτε άλλης ισοδύναμης δήλωσης που υποκαθιστά τη δήλωση αυτή.

10. Οποιοδήποτε από τα ακίνητα περιουσιακά στοιχεία που μεταβιβάζονται στην ΕΤΑΔ σύμφωνα με το παρόν άρθρο δύναται να μεταβιβασθεί εκ νέου χωρίς αντάλλαγμα στο Δημόσιο κατόπιν εισήγησης του Διοικητικού Συμβουλίου της ΕΤΑΔ, η οποία εκδίδεται μετά τη λήψη της απαιτούμενης τεχνικής βοήθειας, και με την επιφύλαξη της προσυπογραφής του Εποπτικού Συμβουλίου και έγκρισης του Υπουργού Οικονομικών.

11. Εμπράγματα δικαιώματα τρίτων μπορεί να κηρύσσονται αναγκαστικώς απαλλοτριωτέα υπέρ της Εταιρείας ή θυγατρικής της και με κόστος της Εταιρείας ή του ειδικού διαδόχου κατά περίπτωση, με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών για λόγους μείζονος σημασίας δημοσίου συμφέροντος, αν κρίνονται αναγκαία για την αξιοποίηση περιουσιακών στοιχείων της Εταιρείας ή των θυγατρικών της ή αν κρίνονται αναγκαία για την πραγματοποίηση επενδυτικού σχεδίου ειδικού διαδόχου της Εταιρείας ή θυγατρικής της. Η απαλλοτρίωση κηρύσσεται υπέρ της Εταιρείας ή θυγατρικής της, όπως ειδικότερα ορίζεται στην απόφαση που κηρύσσει την απαλλοτρίωση. Οποιοδήποτε κόστος της Εταιρείας για αυτόν τον σκοπό θα καλυφθεί από τα ποσά που προορίζονται για επενδύσεις σύμφωνα με το άρθρο 200 του παρόντος νόμου.

12. Αν η απαλλοτρίωση κηρύσσεται σε ακίνητο επί του οποίου αναγνωρίστηκαν δικαστικώς, μετά τη μεταβίβαση του ακινήτου στην Εταιρεία ή σε θυγατρική της, εμπράγματα δικαιώματα τρίτων, η δαπάνη της αποζημίωσης για την αναγκαστική απαλλοτρίωση βαρύνει την Εταιρεία. Για τον προσδιορισμό της αποζημίωσης στις απαλλοτριώσεις που κηρύσσονται, σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, δεν λαμβάνεται υπόψη προσαύξηση της αξίας του απαλλοτριούμενου, η οποία οφείλεται άμεσα ή έμμεσα ή σχετίζεται με τη νομή, την κατοχή ή την αξιοποίηση του ακινήτου από την Εταιρεία ή από θυγατρική της. Οποιοδήποτε κόστος της Εταιρείας για αυτόν τον σκοπό θα καλυφθεί από τα ποσά που προορίζονται για επενδύσεις σύμφωνα με το άρθρο 200 του παρόντος νόμου.

13. Στα ακίνητα του Δημοσίου, Ν.Π.Δ.Δ. Ν.Π.Ι.Δ. και δημοσίων επιχειρήσεων που ανήκουν κατά πλειοψηφία στο Ελληνικού Δημόσιο, τα οποία διακατέχονται παρανόμως από τρίτους και μεταβιβάζονται κατά κυριότητα, νομή ή κατοχή στην ΕΤΑΔ, εφαρμόζεται η προβλεπόμενη για την προστασία των δημοσίων κτημάτων νομοθεσία με την άμεση αποβολή των παρανόμως διακατεχόντων αυτά προσώπων και την εφαρμογή εν γένει της σχετικής προστατευτικής για τη δημόσια κτήση νομοθεσίας. Η ΕΤΑΔ καθίσταται από κοινού αρμόδια με τα οριζόμενα στην κείμενη νομοθεσία όργανα για τη διενέργεια κάθε αναγκαίως προς τούτο διοικητικής ή δικαστικής ενέργειας.

Άρθρο 197
Ειδικές διατάξεις για την «Εταιρία Δημοσίων Συμμετοχών» (ΕΔΗΣ)

1. Συστήνεται δια του παρόντος νόμου ανώνυμη εταιρία με την επωνυμία «Εταιρία Δημοσίων Συμμετοχών» (ΕΔΗΣ).

2. Σκοπός της ΕΔΗΣ είναι να κατέχει τις συμμετοχές του κράτους σε δημόσιες επιχειρήσεις, να διαχειρίζεται επαγγελματικά και να επαυξάνει την αξία των συμμετοχών αυτών και να τις αξιοποιεί σύμφωνα με βέλτιστες διεθνείς πρακτικές και τις κατευθυντήριες γραμμές του ΟΟΣΑ, όσον αφορά την εταιρική διακυβέρνηση, την εταιρική συμμόρφωση, την εποπτεία και τη διαφάνεια των διαδικασιών, καθώς και σύμφωνα με τις βέλτιστες πρακτικές σε θέματα κοινωνικά και περιβαλλοντικά υπεύθυνης επιχειρηματικότητας και διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα με τις δημόσιες επιχειρήσεις μέρη. Οι δημόσιες επιχειρήσεις που ελέγχονται από την ΕΔΗΣ: (α) υπόκεινται σε κατάλληλη εποπτεία σύμφωνα με τους κανόνες της εθνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας, (β) υλοποιούν και υποστηρίζουν τις εφαρμοστέες τομεακές πολιτικές της Κυβέρνησης, (γ) αναλαμβάνουν κατόπιν ανάθεσης την παροχή Υπηρεσιών Γενικού και Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος (ΥΓΟΣ), ενδεικτικά μέσω της εκτέλεσης υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με την ευρωπαϊκή νομοθεσία, και τις κοινές αξίες της Ένωσης που περιλαμβάνονται σε αυτήν.

3. Η ΕΔΗΣ διέπεται από τις διατάξεις του παρόντος νόμου, και συμπληρωματικά, από τις διατάξεις του

κ.ν. 2190/1920, στο βαθμό που αυτές δεν έρχονται σε αντίθεση με τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

4. Το αρχικό καταστατικό της ΕΔΗΣ, κυρώνεται με το άρθρο 205 του παρόντος νόμου και υποβάλλεται στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ.) της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου. Το ΕΔΗΣ αποκτά νομική προσωπικότητα με την καταχώρηση του Καταστατικού στο Γ.Ε.ΜΗ.. Το Καταστατικό της ΕΔΗΣ τροποποιείται με απόφαση της Συνέλευσης των μετόχων της, σύμφωνα με τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1920.

5. Το Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΔΗΣ εκλέγεται από τη Γενική Συνέλευση του μοναδικού μετόχου, σύμφωνα με τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1920. Η Γενική Συνέλευση του μοναδικού μετόχου της διορίζει, μεταξύ των εκλεγέντων μελών, τον Πρόεδρο και τον Διευθύνοντα Σύμβουλο του Διοικητικού Συμβουλίου.

6. Την ημερομηνία καταχώρησης του καταστατικού της ΕΔΗΣ στο Γ.Ε.ΜΗ., οι μετοχές των δημοσίων επιχειρήσεων που απαριθμούνται στο Παράρτημα Δ΄, το οποίο αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του παρόντος νόμου, μεταβιβάζονται αυτοδικαίως και χωρίς αντάλλαγμα στην ΕΔΗΣ. Το Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΔΗΣ ή οποιοδήποτε άλλο εξουσιοδοτημένο από αυτό πρόσωπο διασφαλίζει ότι όλες οι ενέργειες που απαιτούνται για την ολοκλήρωση της μεταβίβασης πραγματοποιούνται χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, συμπεριλαμβανομένης της εγγραφής της σχετικής μεταβίβασης στο βιβλίο μετόχων κάθε μίας εκ των μη εισηγμένων εταιριών, οι μετοχές των οποίων μεταβιβάζονται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο και στην περίπτωση εταιριών εισηγμένων στο Χρηματιστήριο Αθηνών την καταχώριση της σχετικής μεταφοράς στο Σύστημα Άυλων Τίτλων. Με απόφαση του Κυβερνητικού Συμβουλίου Οικονομικής Πολιτικής καθορίζεται η διαδικασία και τα κριτήρια για τις υπόλοιπες δημόσιες επιχειρήσεις που θα μεταφερθούν στην ΕΔΗΣ.

7. Το καταστατικό των εταιριών, οι μετοχές των οποίων ανήκουν άμεσα ή έμμεσα στο σύνολό τους ή εν μέρει στην ΕΔΗΣ, τροποποιείται σύμφωνα με τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1920.

8. Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου των εταιριών των οποίων οι μετοχές ανήκουν άμεσα ή έμμεσα, στο σύνολό τους ή εν μέρει στην ΕΔΗΣ, εκλέγονται από τη συνέλευση των μετόχων τους, σύμφωνα με τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1920. Ένα μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου προτείνεται προς εκλογή από τον Υπουργό Οικονομικών. Όλα τα μέλη των Διοικητικών Συμβουλίων των ως άνω εταιρειών επιλέγονται από Επιτροπή Επιλογής η οποία εκλέγεται από το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας επί τη βάσει επαγγελματικών κριτηρίων, κατάλληλων για την εκπλήρωση των σκοπών καθεμίας εξ αυτών, όπως εξειδικεύονται στον Εσωτερικό Κανονισμό. Οι διατάξεις που περιέχουν αντίθετη ρύθμιση καταργούνται από την καταχώρηση του καταστατικού της ΕΔΗΣ στο Γ.Ε.ΜΗ..

9. Η μεταβίβαση των μετοχών των δημοσιών επιχειρήσεων στην ΕΔΗΣ δεν επηρεάζει αφ’εαυτή τους όρους εργασίας των υπαλλήλων των εν λόγω δημοσίων επιχειρήσεων.

10. α)Ο Εσωτερικός Κανονισμός περιέχει ένα λεπτομερές πλαίσιο σχετικά με την άσκηση από τις δημόσιες επιχειρήσεις δραστηριοτήτων που αποτελούν ειδικές υποχρεώσεις, συμπεριλαμβανομένων των δραστηριοτήτων που συνιστούν υπηρεσίες που εξυπηρετούν το γενικό συμφέρον («πλαίσιο ειδικών υποχρεώσεων»), συμπεριλαμβανομένων των Υ.Γ.Ο.Σ., το οποίο αντανακλά τη βέλτιστη διεθνή πρακτική διακυβέρνησης των δημοσίων επιχειρήσεων.

β) Το πλαίσιο ειδικών υποχρεώσεων ρυθμίζει το συντονισμό, ως προς τα ζητήματα που αναλύονται κατωτέρω, μεταξύ της Εταιρείας, της ΕΔΗΣ και κάθε δημόσιας επιχείρησης αφενός, και αφετέρου των δημόσιων αρχών, που εκπροσωπούνται από μια Επιτροπή που συγκροτείται από τα εποπτεύοντα αρμόδια Υπουργεία.

γ) Ειδικότερα, το πλαίσιο ειδικών υποχρεώσεων προβλέπει τη συγκρότηση ενός μηχανισμού ο οποίος θα καθορίζει, σε γενικές γραμμές, κατά πόσο είναι αναγκαία η επιβολή ειδικών υποχρεώσεων στη σχετική δημόσια επιχείρηση προκειμένου το Κράτος να επιτύχει τους στρατηγικούς στόχους του στον τομέα όπου δραστηριοποιείται η επιχείρηση, ή προκειμένου να εξυπηρετηθεί το γενικό συμφέρον.

δ) Κάθε φορά που κρίνεται αναγκαίο να επιβληθούν οι εν λόγω υποχρεώσεις, το πλαίσιο ειδικών υποχρεώσεων περιλαμβάνει μηχανισμούς για τον προσδιορισμό των αντικειμενικών και λειτουργικών στόχων και των δεικτών απόδοσης της σχετικής δημόσιας επιχείρησης, προκειμένου να διευκολυνθεί η επίτευξη των σχετικών στρατηγικών στόχων ή να διασφαλισθεί η επαρκής εξυπηρέτηση του γενικού συμφέροντος. Επιπλέον, θα υπάρχει πρόβλεψη για την κοστολόγηση και τη χρηματοδότηση των ειδικών υποχρεώσεων. Τα ως άνω στοιχεία θα καθορίζονται στις συμβάσεις απόδοσης και στόχων.

ε) Το πλαίσιο ειδικών υποχρεώσεων μπορεί να καθορίζει περαιτέρω ειδικές υποχρεώσεις.

στ) Καμία δημόσια επιχείρηση δεν θα υποχρεούται να αναλάβει δραστηριότητες, τις οποίες διαφορετικά και στο σύνηθες πλαίσιο της επιχειρηματικής της πρακτικής δεν θα αναλάμβανε, εκτός εάν οι δραστηριότητες αυτές έχουν καθοριστεί σύμφωνα με το πλαίσιο ειδικών υποχρεώσεων.

11. Η ΕΔΗΣ μπορεί να θέτει ως στόχο τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των δημοσίων επιχειρήσεων, τη μείωση λειτουργικών εξόδων μέσω λύσεων που στηρίζονται στην αξιοποίηση των τεχνολογιών πληροφορίας και επικοινωνίας που βασίζεται στην καινοτομία, την αύξηση των εσόδων μέσω της επέκτασης της πελατειακής βάσης, τη διαφοροποίηση προϊόντων και υπηρεσιών και μέσω επενδύσεων σε νέες επιχειρηματικές δραστηριότητες, καθώς και με άλλους τρόπους.

12. Οποιαδήποτε ρύθμιση δυνάμει της οποίας το Ελληνικό Δημόσιο παρέχει οποιασδήποτε μορφής οικονομική ενίσχυση σε δημόσια επιχείρηση, η οποία μεταβιβάζεται στην Εταιρεία ή στις άμεσες θυγατρικές της, πρέπει να συνάδει με την ευρωπαϊκή νομοθεσία περί κρατικών ενισχύσεων και παραμένει σε ισχύ, εκτός εάν άλλως αποφασισθεί κατά τη διαδικασία που προβλέπεται στο πλαίσιο της παραγράφου 10 του παρόντος άρθρου. Προκειμένου να συνεχισθεί η παροχή οικονομικής ενίσχυσης

με σκοπό την υποστήριξη Υπηρεσιών Γενικού και Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος που παρέχονται από τη δημόσια επιχείρηση, οι εν λόγω υπηρεσίες πρέπει να εξακολουθούν να παρέχονται με τους ίδιους ποιοτικούς και ποσοτικούς όρους και προϋποθέσεις.

Άρθρο 198
Συμβάσεις παραχώρησης

Μεταβιβάζονται στην ΕΔΗΣ αυτοδικαίως οι συμβάσεις παραχώρησης των εταιρειών του Παραρτήματος Δ΄, το οποίο προσαρτάται στον παρόντα νόμο και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος αυτού. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών δύναται να μεταβιβάζεται στην ΕΔΗΣ η δυνατότητα να συνάπτει ή να ανανεώνει συμβάσεις παραχώρησης, οι οποίες σχετίζονται με τις δημόσιες επιχειρήσεις, οι μετοχές των οποίων μεταβιβάζονται σε αυτή.

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄

Άρθρο 199
Διανομή κερδών

1. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2, η διανομή των κερδών της Εταιρείας πραγματοποιείται σύμφωνα με τη μερισματική πολιτική, η οποία αποτελεί μέρος του Εσωτερικού Κανονισμού και με την οποία διασφαλίζεται η ακόλουθη διανομή:

α) ποσοστό 50% των κερδών της Εταιρείας καταβάλλεται ως μέρισμα στο Ελληνικό Δημόσιο και διατίθεται σύμφωνα με το ν. 4336/2015, και

β) τα λοιπά κέρδη χρησιμοποιούνται για τις επενδύσεις της Εταιρείας σύμφωνα με την πολιτική επενδύσεων που περιγράφεται στο άρθρο 200 του παρόντος. Τα κέρδη της Εταιρείας υπολογίζονται όπως προβλέπεται στα λογιστικά πρότυπα που καθορίζονται στον Εσωτερικό Κανονισμό. Η μέθοδος καθορισμού του μερίσματος μπορεί να εξειδικευτεί περαιτέρω στη μερισματική πολιτική. Προκειμένου να διατηρηθεί η αναλογία διάθεσης κερδών που ορίζεται με τα ανωτέρω εδάφια α΄ και β΄ της παραγράφου 1, τα ποσοστά που διανέμονται δύνανται να αναπροσαρμοστούν προκειμένου να ληφθούν υπόψη ποσά που έχουν διατεθεί για επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν πριν τον υπολογισμό των κερδών που πρόκειται να διανεμηθούν.

2. Οι διατάξεις του άρθρου 12 του ν. 3864/2010 και οι διατάξεις των παραγράφων 14 έως και 18 του άρθρου 2 του ν. 3986/2011 εξακολουθούν να εφαρμόζονται από το ΤΧΣ και το ΤΑΙΠΕΔ, αντίστοιχα.

Άρθρο 200
Επενδυτική Πολιτική

1. Οι επενδυτικές αποφάσεις της Εταιρείας και των άμεσων θυγατρικών της λαμβάνονται σύμφωνα με την Επενδυτική Πολιτική, η οποία αποτελεί μέρος του Εσωτερικού της Κανονισμού. Η Επενδυτική Πολιτική της Εταιρείας και των άμεσων θυγατρικών της (πλην του ΤΧΣ) λαμβάνει υπόψη τις αρχές της παραγράφου 3.

2. Ποσά τα οποία, σύμφωνα με το άρθρο 199, χρησιμοποιούνται για επενδυτικούς σκοπούς μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τους ακόλουθους τύπους επενδύσεων:

(α) Επενδύσεις που συμβάλλουν στην ενίσχυση της ανάπτυξης της εθνικής οικονομίας, και

(β) Επενδύσεις σε περιουσιακά στοιχεία της Εταιρείας και των άμεσων θυγατρικών της, πλην του ΤΧΣ.

3. Η Επενδυτική Πολιτική περιέχει τις ακόλουθες γενικές αρχές:

(α) Ως Επενδύσεις που συμβάλλουν στην ενίσχυση της ανάπτυξης της εθνικής οικονομίας νοούνται κυρίως επενδύσεις σε σημαντικούς τομείς από πλευράς κυβερνητικής πολιτικής, συμπεριλαμβανομένων των επενδύσεων σε προγράμματα έρευνας και καινοτομίας που αποτελούν τομείς προτεραιότητας στο πλαίσιο των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων, καθώς και σημαντικών συμπράξεων δημοσίου και ιδιωτικού τομέα που λαμβάνουν χώρα είτε σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3389/2005 είτε βάσει ειδικής νομοθεσίας. Η Γενική Συνέλευση του μοναδικού μετόχου της Εταιρείας εγκρίνει τους συγκεκριμένους τομείς στους οποίους πραγματοποιούνται κατά προτεραιότητα επενδύσεις για την ενίσχυση της ανάπτυξης της εθνικής οικονομίας.

(β) Οι επενδύσεις που πραγματοποιούνται στα περιουσιακά στοιχεία της Εταιρείας ή των άμεσων θυγατρικών της, συμβάλλουν στην αξιοποίηση τους και στην αύξηση των σχετικών εσόδων. Οι επενδύσεις αυτές δύνανται να περιλαμβάνουν βελτιώσεις ή έξοδα προετοιμασίας για πώληση ή άλλου είδους αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας, εκσυγχρονισμό του δικτύου των δημοσίων επιχειρήσεων, καθώς και ανάθεση συμβάσεων διαχείρισης αναφορικά με εταιρίες υπό αναδιάρθρωση.

4. Η Επενδυτική Πολιτική περιλαμβάνει και τη διαδικασία καθορισμού των ποσοστιαίων ορίων κάθε κατηγορίας επενδύσεων. Ο Εσωτερικός Κανονισμός ορίζει περαιτέρω τη διαδικασία επιλογής των επενδύσεων από την Εταιρεία.

5. Επενδύσεις που συμβάλλουν στην ενίσχυση της ανάπτυξης της εθνικής οικονομίας μπορούν να γίνουν εφόσον προβλέπεται από την Επιτροπή Επενδύσεων ότι:

α. δημιουργούν απόδοση για την Εταιρεία ή

β. έχουν θετική επίπτωση στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας

και σε κάθε περίπτωση συνάδουν με την Επενδυτική Πολιτική.

6. Επενδύσεις στα περιουσιακά στοιχεία της Εταιρείας ή των θυγατρικών της μπορούν να λάβουν χώρα εφόσον προβλέπεται από την Επιτροπή Επενδύσεων ότι θα δημιουργήσουν απόδοση για την Εταιρεία που συνάδει με την Επενδυτική Πολιτική.

7. Τα ρευστά διαθέσιμα της Εταιρείας και των άμεσων θυγατρικών της, πλην του ΤΧΣ και του ΤΑΙΠΕΔ τηρούνται σε λογαριασμό ταμειακής διαχείρισης στην Τράπεζα της Ελλάδος, έως τη λειτουργική έναρξη του Ενιαίου Λογαριασμού Θησαυροφυλακίου, μέσω του οποίου θα γίνεται η διαχείρισή τους.

Άρθρο 201
Μέθοδοι και διαδικασία αξιοποίησης - Έλεγχος από το Ελεγκτικό Συνέδριο

1. Η Εταιρεία και οι άμεσες θυγατρικές της (εξαιρουμένων των ΤΧΣ και ΤΑΙΠΕΔ) μπορούν να μετέρχονται όλες

τις μεθόδους που κρίνονται κατάλληλες προκειμένου, κατά τρόπο επαγγελματικό, να διαχειρίζονται, να διατηρούν, να αυξάνουν την αξία και να αξιοποιούν τα περιουσιακά τους στοιχεία και να επιτυγχάνουν το σκοπό τους.

2. Προκειμένου να προβούν σε ιδιωτικοποίηση περιουσιακών τους στοιχείων, η Εταιρεία και οι άμεσες θυγατρικές της (εξαιρουμένων των ΤΧΣ και ΤΑΙΠΕΔ) δύναται να προβαίνουν ενδεικτικά στην πώλησή τους, τη μεταβίβαση οποιωνδήποτε εμπράγματων ή ενοχικών δικαιωμάτων επί αυτών ή την εισφορά των τελευταίων σε ανώνυμες εταιρείες (Α.Ε.) ή ιδιωτικές κεφαλαιουχικές εταιρείες (Ι.Κ.Ε.) και στη συνεπακόλουθη πώληση των σχετικών μετοχών σε τρίτους.

3. Η Εταιρεία και οι άμεσες θυγατρικές της (εξαιρουμένων των ΤΧΣ και ΤΑΙΠΕΔ) δύναται επιπλέον να προβαίνουν στη μίσθωση των περιουσιακών στοιχείων, την παραχώρηση του δικαιώματος χρήσης ή αξιοποίησής τους, την ανάθεση της διαχείρισής τους, τη σύσταση επί αυτών οποιουδήποτε πραγματικού η προσωπικού δικαιώματος, συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων οριζόντιας ιδιοκτησίας και επικαρπίας επί δικαιωμάτων οποιασδήποτε φύσης. Η Εταιρεία δύναται επιπλέον να προβαίνει σε τιτλοποίηση απαιτήσεων, ανεξάρτητα από τον επιχειρηματικό ή μη χαρακτήρα τους, σύμφωνα με τα άρθρα 10, 11 και 14 του ν. 3156/2003 (Α΄157), και την έκδοση τίτλων ανταλλάξιμων με μετοχές, υπό την προϋπόθεση ότι η έκδοση αυτών των τίτλων δεν αυξάνει το δημόσιο χρέος, όπως αυτό υπολογίζεται σύμφωνα με τους κανόνες της Eurostat.

4. Το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας ή της συναφούς άμεσης θυγατρικής (εξαιρουμένων των ΤΑΙΠΕΔ και ΤΧΣ), αποφασίζει τις πρόσφορες μεθόδους αξιοποίησης και τη διαδικασία για την επιλογή των αντισυμβαλλομένων προκειμένου να συναφθούν οι σχετικές συμβάσεις, λαμβάνοντας υπόψη την επιχειρηματική πρακτική αντιστοίχων συναλλαγών σε διεθνές επίπεδο, τα ειδικά χαρακτηριστικά του κάθε υπό αξιοποίηση περιουσιακού στοιχείου, την ύπαρξη επενδυτικού ενδιαφέροντος και τις ιδιαιτερότητες των υποψήφιων επενδυτών, καθώς και όλα τα άλλα ουσιώδη κατά την κρίση του στοιχεία, τα οποία θα οδηγήσουν στη βέλτιστη αξιοποίηση των περιουσιακών στοιχείων.

5. Πριν από την αξιοποίηση οποιουδήποτε περιουσιακού στοιχείου της Εταιρείας ή των θυγατρικών της, πλην των ΤΧΣ και ΤΑΙΠΕΔ, απαιτείται να γίνει τελική αποτίμηση της αξίας του εν λόγω περιουσιακού στοιχείου σύμφωνα με τα αναφερόμενα στον Εσωτερικό Κανονισμό. Με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας ή των θυγατρικών της, εκτός των ΤΧΣ και ΤΑΙΠΕΔ, είναι δυνατόν, αντί της αποτίμησης που αναφέρεται στο προηγούμενο εδάφιο, να δοθεί αιτιολογημένη γνώμη (fairness opinion) πιστωτικού ιδρύματος ή τράπεζας επενδύσεων για το δίκαιο και το εύλογο της προτεινόμενης συναλλαγής. Το Διοικητικό Συμβούλιο υποχρεούται να αποφασίσει αναφορικά με τον καθορισμό των κριτηρίων βάσει των οποίων μπορεί να γίνει η επιλογή του πιστωτικού ιδρύματος ή της εταιρείας επενδύσεων που θα κληθεί να γνωμοδοτήσει σύμφωνα με το προηγούμενο εδάφιο, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών διατάξεων του Εσωτερικού Κανονισμού. Οι διατάξεις του άρθρου 35 του ν. 4129/2013 εφαρμόζονται κατ’ αναλογία για τον προσυμβατικό έλεγχο των συμβάσεων που συνάπτονται με σκοπό την αξιοποίηση των περιουσιακών στοιχείων της Εταιρείας και των θυγατρικών της (εκτός των ΤΧΣ και ΤΑΙΠΕΔ), εφόσον το τίμημα ή τα έσοδα από την αξιοποίηση υπερβαίνουν το ποσό των πεντακοσίων χιλιάδων (500.000), ευρώ, με την εξαίρεση των συμβάσεων των παραγράφων 7 και 8 του παρόντος άρθρου

6. Ο προσυμβατικός έλεγχος μπορεί να ασκηθεί συνολικά για συγκεκριμένη κατηγορία συμβάσεων, εφόσον έχουν υποβληθεί στο Ελεγκτικό Συνέδριο αναλυτικά στοιχεία από τα οποία προκύπτει ο τύπος της σύμβασης και η διαδικασία για την εύρεση των αντισυμβαλλομένων από την αρχή της διαδικασίας αυτής μέχρι την επιλογή των υποψηφίων και την ανάθεση της σύμβασης στους αντισυμβαλλομένους. Στην περίπτωση αυτή, ο προσυμβατικός έλεγχος για σύναψη συγκεκριμένης σύμβασης, η οποία εμπίπτει στην κατηγορία των ανωτέρω συμβάσεων απαιτείται μόνο στο βαθμό που υπάρχει απόκλιση από τον τύπο της σύμβασης ή τη διαδικασία που έχει κοινοποιηθεί και εγκριθεί από το Ελεγκτικό Συνέδριο.

7. Όσον αφορά στη διάθεση μετοχών των εταιρειών που είναι εισηγμένες σε Οργανωμένη Αγορά κατά την έννοια του ν. 3606/2007 (Α΄ 195), η Εταιρεία και οι θυγατρικές της (εκτός των ΤΧΣ και ΤΑΙΠΕΔ) μπορούν να αναθέσουν σε πιστωτικό ίδρυμα ή τράπεζα επενδύσεων την ανεύρεση αγοραστή για το εν λόγω περιουσιακό στοιχείο σύμφωνα με τις διαδικασίες του Εσωτερικού Κανονισμού.

8. Όσον αφορά στις πωλήσεις κινητών αξιών, οι οποίες είναι εισηγμένες ή βρίσκονται στο στάδιο της εισαγωγής προς διαπραγμάτευση σε Οργανωμένη Αγορά κατά την έννοια του ν. 3606/2007, η Εταιρεία και οι θυγατρικές της, εκτός των ΤΧΣ και ΤΑΙΠΕΔ, δύνανται επίσης, σύμφωνα με τις διαδικασίες που αναφέρονται στον Εσωτερικό Κανονισμό, να αναθέσουν σε πιστωτικά ιδρύματα ή τράπεζες επενδύσεων την ανεύρεση αγοραστών μέσω της διαδικασίας βιβλίου προσφορών (book building), με ή χωρίς υποχρέωση του πιστωτικού ιδρύματος ή της τράπεζας επενδύσεων που θα αναλάβει την εν λόγω διαδικασία για αγορά του ποσοστού των κινητών αξιών που δεν θα καταστεί δυνατόν να διατεθεί σε τρίτους επενδυτές.

9. Η Εταιρεία και οι θυγατρικές της, εκτός των ΤΧΣ και ΤΑΙΠΕΔ, μπορεί να αποδεχθεί δημόσιες προσφορές κινητών αξιών που υποβάλλονται σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3461/2006 (Α΄106).

10. Στις περιπτώσεις των παραγράφων 7 και 8 του παρόντος άρθρου, τον προσυμβατικό έλεγχο της παραγράφου 5 του παρόντος άρθρου υποκαθιστά, σε σχέση με όλες τις προβλέψεις της παραγράφου 5, η γνώμη του Συμβούλου ή Παρέδρου του Ελεγκτικού Συνεδρίου, ο οποίος ορίζεται από τον Πρόεδρο του Ελεγκτικού Συνεδρίου, ή, σε περίπτωση κωλύματός του, από τον αρχαιότερο Αντιπρόεδρο, και παρίσταται στις σχετικές συνεδριάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας και των άμεσων θυγατρικών του, εξαιρουμένων των ΤΧΣ και ΤΑΙΠΕΔ. Ο Σύμβουλος ή Πάρεδρος του Ελεγκτικού Συνεδρίου καλείται εγγράφως ή με ηλεκτρονικό ταχυ-

δρομείο να παραστεί στη συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου για θέμα της παραγράφου 8 είκοσι τέσσερις (24) ώρες και για θέμα της παραγράφου 7 σαράντα οκτώ (48) ώρες πριν από τη σχετική συνεδρίαση αντίστοιχα. Στην περίπτωση δε της παραγράφου 7, ταυτόχρονα με την κλήση του κοινοποιείται υποχρεωτικά το σχετικό πληροφοριακό δελτίο και η έγκρισή του από την Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς. Για θέμα της παραγράφου 8, η γνώμη του Συμβούλου θα διατυπώνεται προφορικά κατά τη συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου και θα καταχωρίζεται αυτολεξεί στα πρακτικά. Σε κάθε άλλη περίπτωση, η γνώμη του Συμβούλου θα διατυπώνεται εγγράφως εντός προθεσμίας δέκα (10) ημερών.

11. Η Εταιρεία και οι άμεσες θυγατρικές της (εκτός των ΤΧΣ και ΤΑΙΠΕΔ) δύναται, για τη διευκόλυνση της αξιοποίησης των περιουσιακών του στοιχείων, να συνάπτει οποιαδήποτε σύμβαση, όπως ενδεικτικά, συμβάσεις δανείου, ανάθεσης έργου, αναδοχής κινητών αξιών, συμβάσεις μετόχων και συμβάσεις παροχής ή λήψης δικαιωμάτων προαίρεσης πώλησης ή αγοράς περιουσιακών στοιχείων, συμβάσεις ανταλλαγής μετοχών ή άλλων περιουσιακών στοιχείων, καθώς και να συνομολογεί κοινές διαδικασίες πώλησης με άλλους πωλητές ή να αποκτά δικαιώματα ή άλλα περιουσιακά στοιχεία, με σκοπό την επαύξηση της αξίας των προς αξιοποίηση περιουσιακών στοιχείων. Οι συμβάσεις της παραγράφου αυτής συνάπτονται με διαφανείς διαδικασίες και όρους αγοράς και το κόστος που συνδέεται με τη σύναψή τους περιλαμβάνεται στο λειτουργικό κόστος της Εταιρείας και των άμεσων θυγατρικών της, εκτός των ΤΧΣ και ΤΑΙΠΕΔ, και αφαιρείται από τα έσοδα που εισπράττονται από την αξιοποίηση των περιουσιακών του στοιχείων. Οι εν λόγω συμβάσεις δεν πρέπει να οδηγούν σε αύξηση του δημοσίου χρέους, όπως αυτό υπολογίζεται σύμφωνα με τους κανόνες της Eurostat.

12. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, κατόπιν αιτιολογημένου αιτήματος της Εταιρείας, το Ελληνικό Δημόσιο δύναται να χορηγεί εγγυήσεις υπέρ της Εταιρείας ή των άμεσων θυγατρικών της, πλην των ΤΧΣ και ΤΑΙΠΕΔ, τηρουμένων των κανόνων κρατικών ενισχύσεων.

Άρθρο 202
Υποχρεώσεις Δημοσιότητας και Διαφάνειας

1. Το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας υποβάλλει στη Βουλή των Ελλήνων ετήσια έκθεση ανάλυσης των πεπραγμένων του για τη σχετική περίοδο, η οποία συζητείται στην αρμόδια Επιτροπή της.

2. Το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας, προσκαλείται σε συνεδριάσεις ενώπιον της Βουλής για να την ενημερώνει για κάθε σχετικό θέμα που ζητηθεί.

3. Ο Πρόεδρος και ο Διευθύνων Σύμβουλος της Εταιρείας, με την ανάληψη των καθηκόντων τους, παρουσιάζονται στη Βουλή σε δημόσια ακρόαση ενώπιον της αρμόδιας Επιτροπής σύμφωνα με τον Κανονισμό της.

4. Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου και των άμεσων θυγατρικών της υπάγονται στις διατάξεις του με το ν. 3213/2003 (Α΄309).

5. Στο μέτρο που η Εταιρεία και οι άμεσες θυγατρικές της κριθεί ότι αποτελούν Φορείς Γενικής Κυβέρνησης, οι διατάξεις του ν. 4270/2014 και τα κατ’ εξουσιοδότηση αυτού εκδοθέντα προεδρικά διατάγματα και υπουργικές αποφάσεις αναφορικά με την υποβολή δημοσιονομικών αναφορών, εφαρμόζονται, μόνο ως προς την υποβολή: α) ετήσιου προϋπολογισμού και οποιασδήποτε αναπροσαρμογής του κατά τη διάρκεια του έτους (προϋπολογιστικά), β) μηνιαίας αναφοράς εκτέλεσης προϋπολογισμού και χρηματοδότησης (απολογιστικά), γ) μηνιαίων μισθολογικών στοιχείων (απολογιστικά) και δ) μηνιαίας σύνοψης μητρώου δεσμεύσεων (απολογιστικά σε μηνιαία βάση, ετήσια μεγέθη). Οι ανωτέρω εξαιρούνται από κάθε άλλη διάταξη που εφαρμόζεται σε νομικά πρόσωπα που έχουν ταξινομηθεί ως Φορείς Γενικής Κυβέρνησης.

Άρθρο 203
Θέματα προσωπικού της Εταιρείας και θυγατρικών της

1. Η Εταιρεία και οι άμεσες θυγατρικές της μπορούν να προσλαμβάνουν προσωπικό με συμβάσεις εργασίας ιδιωτικού δικαίου για απασχόληση ορισμένου ή αορίστου χρόνου, με σχέση εντολής ή με σύμβαση έργου.

2. Η Εταιρεία και οι άμεσες θυγατρικές της μπορούν επίσης να καλύπτουν τις ανάγκες τους σε προσωπικό συνάπτοντας συμβάσεις δανεισμού εργαζομένων με εταιρείες του ιδιωτικού τομέα ή εταιρίες των οποίων οι μετοχές έχουν μεταφερθεί στην Εταιρεία ή σε κάποια από τις θυγατρικές της.

3. Η Εταιρεία και οι άμεσες θυγατρικές της μπορούν να αποφασίσουν τη μεταφορά εργαζομένων από την Εταιρεία στις θυγατρικές ή από μία θυγατρική σε άλλη ή στην Εταιρεία.

4. Επιτρέπεται η απόσπαση στην Εταιρεία και στις άμεσες θυγατρικές της, προσωπικού από το Δημόσιο ή νομικά πρόσωπα του δημόσιου ή ευρύτερου δημόσιου τομέα για διάστημα τριών (3) ετών, η οποία μπορεί να παρατείνεται μία φορά για ίσο χρονικό διάστημα. Η απόσπαση διενεργείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, χωρίς να απαιτείται η γνώμη του Υπηρεσιακού Συμβουλίου του φορέα από τον οποίο αποσπάται. Το κόστος της μισθοδοσίας βαρύνει την Εταιρεία. Επιτρέπεται επίσης, η απόσπαση προσωπικού από ευρωπαϊκούς ή διεθνείς οργανισμούς.

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄
ΚΥΡΩΣΗ ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΩΝ

Άρθρο 204

Κυρώνεται το Αρχικό Καταστατικό της Ελληνικής Εταιρείας Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε. που έχει ως εξής:

««ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ Α.Ε.»

ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ

Άρθρο 1
Επωνυμία

Συνίσταται δια του παρόντος Ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ Α.Ε.». Για συναλλαγές στην αλλοδαπή,

η Εταιρεία θα χρησιμοποιεί την επωνυμία «HELLENIC CORPORATION OF ASSETS AND PARTICIPATIONS», και διακριτικό τίτλο «H.C.A.P.».

Άρθρο 2
Σκοπός

1. Σκοπός της Εταιρείας είναι η διαχείριση και αξιοποίηση της ιδιωτικής περιουσίας του Ελληνικού Δημοσίου που μεταβιβάζεται σε αυτήν χάριν του δημοσίου συμφέροντος όπως περαιτέρω εξειδικεύεται στις διατάξεις του ιδρυτικού της νόμου («Νόμος»). Η Εταιρεία συστήνεται για να εξυπηρετεί ειδικό δημόσιο σκοπό και συγκεκριμένα: (α) τη συνεισφορά πόρων για την υλοποίηση της επενδυτικής πολιτικής της χώρας και για την πραγματοποίηση επενδύσεων που συμβάλλουν στην ενίσχυση της ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας (β) τη συμβολή στην απομείωση των οικονομικών υποχρεώσεων της Ελληνικής Δημοκρατίας, σύμφωνα με το ν. 4336/2015 (Α΄ 94).

2. Για την επίτευξη του σκοπού της η Εταιρεία:

α) διαχειρίζεται τα περιουσιακά της στοιχεία αποβλέποντας στη μακροπρόθεσμη επαύξηση της αξίας τους, σύμφωνα με τον Εσωτερικό της Κανονισμό, με εγγυήσεις πλήρους διαφάνειας σύμφωνα με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας,

β) προωθεί μεταρρυθμίσεις των δημοσίων επιχειρήσεων, μεταξύ άλλων, μέσω, αναδιάρθρωσης, βέλτιστης εταιρικής διακυβέρνησης και διαφάνειας, καθώς και μέσω της προαγωγής υπεύθυνης διοίκησης, κοινωνικής ευθύνης, αειφορίας, καινοτομίας και βέλτιστων εταιρικών πρακτικών και

δύναται να επιχειρεί κάθε πράξη ή ενέργεια, η οποία αναφέρεται στον Νόμο και στο παρόν Καταστατικό.

Άρθρο 3
Έδρα

Έδρα της Εταιρείας ορίζεται Δήμος του νομού Αττικής.

Άρθρο 4
Διάρκεια

Η διάρκεια της Εταιρείας ορίζεται στα ενενήντα εννέα (99) χρόνια.

Άρθρο 5
Μετοχικό Κεφάλαιο

1. Το αρχικό μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας ανέρχεται σε σαράντα εκατομμύρια (40.000.000) ευρώ και κατανέμεται σε σαράντα χιλιάδες (40.000) μετοχές, ονομαστικής αξίας χιλίων (1.000) ευρώ η κάθε μία.

2. Το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας καταβάλλεται σε μετρητά από το Ελληνικό Δημόσιο.

3. Το μετοχικό κεφάλαιο δύναται να αυξάνεται με απόφαση του αρμοδίου οργάνου. Η απόφαση για αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου, πρέπει να αναφέρει τουλάχιστον το ποσό της αύξησης του κεφαλαίου, τον τρόπο κάλυψής του, τον αριθμό και το είδος των μετοχών που θα εκδοθούν, την ονομαστική αξία και την τιμή διάθεσης αυτών και την προθεσμία κάλυψης.

4. Η καταβολή των μετρητών για κάλυψη του αρχικού μετοχικού κεφαλαίου ή τυχόν αυξήσεων αυτού, καθώς και οι καταθέσεις του μοναδικού μετόχου με προορισμό τη μελλοντική αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου, πραγματοποιούνται υποχρεωτικά με κατάθεση σε ειδικό λογαριασμό της εταιρείας, που τηρείται στην Τράπεζα της Ελλάδος.

Άρθρο 6
Μετοχές

1. Οι μετοχές της Εταιρείας είναι κοινές, ονομαστικές και αμεταβίβαστες.

2. Οι μετοχές της Εταιρίας είναι πράγματα εκτός συναλλαγής κατά το άρθρο 966 ΑΚ.

Άρθρο 7
Όργανα της Εταιρείας

Όργανα της Εταιρείας είναι η Γενική Συνέλευση του μοναδικού μετόχου, το Εποπτικό Συμβούλιο, το Διοικητικό Συμβούλιο και οι Ελεγκτές.

Άρθρο 8
Γενική Συνέλευση

1. Η Γενική Συνέλευση των Μετόχων είναι το ανώτατο όργανο της Εταιρίας, λειτουργεί και έχει τις αρμοδιότητες που αναφέρονται στο άρθρο 190 του Νόμου για την Εταιρεία.

2. Η Γενική Συνέλευση συγκαλείται από το Διοικητικό Συμβούλιο και οι προσκλήσεις για τη σύγκλησή της συντάσσονται σύμφωνα με την εφαρμοστέα νομοθεσία.

3. Τα πρακτικά της Γενικής Συνέλευσης υπογράφονται από τον Πρόεδρο και τον Γραμματέα της συνέλευσης. Αντίγραφα και αποσπάσματα των πρακτικών εκδίδονται από τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου ή από άλλο πρόσωπο που ορίζεται από το Διοικητικό Συμβούλιο.

Άρθρο 9
Σύνθεση και Θητεία των μελών του
Διοικητικού Συμβουλίου

1. Το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρίας αποτελείται από πέντε (5) έως επτά (7) μέλη. Η θητεία του Διοικητικού Συμβουλίου ορίζεται σε τέσσερα (4) έτη.

2. Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου μπορεί να είναι μόνο φυσικά πρόσωπα, εκλέγονται και παύονται από το Εποπτικό Συμβούλιο, όπως ειδικότερα ορίζεται στο Νόμο για την Εταιρεία.

Άρθρο 10
Συγκρότηση, Συνεδριάσεις και Πρακτικά
του Διοικητικού Συμβουλίου

1. Αφ’ής στιγμής εκλεγεί από το Εποπτικό Συμβούλιο σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 191 του Νόμου για την Εταιρεία, το Διοικητικό Συμβούλιο συνεδριάζει και συγκροτείται σε σώμα, και καθορίζει τις εξουσίες και τις αρμοδιότητες των μελών του.

2. Το Διοικητικό Συμβούλιο έχει τις αρμοδιότητες που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 192 του Νόμου.

3. Η απαιτούμενη απαρτία και πλειοψηφία για τη λήψη αποφάσεων από το διοικητικό συμβούλιο ρυθμίζονται στο άρθρο 9 του Νόμου.

4. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να αναθέτει την εν όλω ή εν μέρει άσκηση της εξουσίας διαχείρισης και εκπροσώπησης σε σχέση με τις τρέχουσες υποθέσεις της Εταιρείας σε ένα ή περισσότερα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, πέραν του διευθύνοντος συμβούλου και μπορεί επίσης να αναθέτει μέρος των εξουσιών του σε ένα ή περισσότερα πρόσωπα, μέλη ή όχι του Διοικητικού Συμβουλίου, στους υπαλλήλους της Εταιρείας ή τρίτους, και να καθορίζει την έκταση των ανατεθειμένων αρμοδιοτήτων τους.

5. Ο Πρόεδρος και ο τυχόν εκλεγόμενος αναπληρωτής του έχουν τις εξουσίες που προβλέπονται στο Νόμο, στον κ.ν. 2190/1920, και οποιεσδήποτε άλλες αρμοδιότητές τους έχουν ανατεθεί από το Διοικητικό Συμβούλιο.

6. Το Διοικητικό Συμβούλιο συνέρχεται σε συνεδρίαση όσο συχνά όσο απαιτούν οι εργασίες της Εταιρείας και σε κάθε περίπτωση μία (1) φορά κάθε ημερολογιακό μήνα. Οι συνεδριάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου συγκαλούνται από τον Πρόεδρο ή τον τυχόν αναπληρωτή του με ανακοίνωση του χρόνου, του τόπου και της ημερήσιας διάταξης της συνεδρίασης η οποία κοινοποιείται σε όλα τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (e-mail), υπηρεσίας ταχυμεταφοράς (courier) ή τηλεομοιοτυπίας (fax), τουλάχιστον τρεις (3) εργάσιμες ημέρες πριν από την ημερομηνία για την οποία έχει οριστεί η συνεδρίαση. Ο Πρόεδρος ή, σε περίπτωση απουσίας του, ο τυχόν αναπληρωτής προεδρεύει στις συνεδριάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου. Το διοικητικό συμβούλιο δύναται επίσης να συγκαλείται από δύο (2) μέλη του σύμφωνα με το άρθρο 20 παρ. 5 του κ.ν. 2190/1920. Στην πρόσκληση πρέπει να αναγράφονται με σαφήνεια και τα θέματα της ημερήσιας διάταξης, διαφορετικά η λήψη αποφάσεων επιτρέπεται μόνο εφόσον παρίστανται ή αντιπροσωπεύονται όλα τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου και κανείς δεν αντιλέγει στη λήψη αποφάσεων.

7. Μετά από πρόσκληση του Προέδρου ή των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου που έχουν ζητήσει τη σύγκλησή του, οποιοδήποτε στέλεχος της Εταιρείας, καθώς επίσης και ειδικοί και εξωτερικοί σύμβουλοι μπορούν να συμμετέχουν στη συνεδρίαση του Διοικητικού Συμβουλίου. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να συγκληθεί, να συζητήσει και να λάβει αποφάσεις, μέσω γραπτής διαδικασίας ή ηλεκτρονικών μέσων επικοινωνίας, όπως ορίζεται στον Εσωτερικό Κανονισμό της Εταιρίας.

8. Στις συνεδριάσεις που λαμβάνουν χώρα με τη φυσική παρουσία των συνευρισκομένων, τα πρακτικά των συνεδριάσεων θα υπογράφονται από όλα τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου που ήταν παρόντα. Αντίγραφα ή αποσπάσματα των πρακτικών των συνεδριάσεων του Διοικητικού Συμβουλίου θα εκδίδονται από τον Πρόεδρο, τον τυχόν αναπληρωτή του και κάθε άλλο μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου ή άλλο πρόσωπο που μπορεί να έχει εξουσιοδοτηθεί προς τούτο από το Διοικητικό Συμβούλιο.

Οι συνεδριάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου, καθώς και το σχετικό υλικό και τα πρακτικά των συνεδριάσεων, είναι εμπιστευτικά.

Άρθρο 11
Διευθύνων Σύμβουλος

1. Ο Διευθύνων Σύμβουλος έχει τις ακόλουθες αρμοδιότητες, καθώς και τυχόν άλλες που του ανατίθενται από το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας:

α. Εκπροσωπεί την Εταιρία δικαστικά και εξωδικαστικά, περιλαμβανομένης της εκπροσώπησης αυτού στις Γενικές Συνελεύσεις των θυγατρικών της ψηφίζοντας κατά τον τρόπο που τον έχει εξουσιοδοτήσει το Διοικητικό Συμβούλιο.

β. Προΐσταται όλων των υπηρεσιών της Εταιρείας, διευθύνει τις δραστηριότητές της και λαμβάνει όλες τις απαραίτητες αποφάσεις εντός των ορίων του καταστατικού και των διατάξεων που διέπουν τη λειτουργία της Εταιρείας προκειμένου να διαχειρίζεται τα καθημερινά ζητήματα.

γ. Υποβάλλει στο Διοικητικό Συμβούλιο προτάσεις και συστάσεις που είναι απαραίτητες για την πραγματοποίηση των σκοπών της Εταιρείας και για τη δημιουργία σχεδίου δράσης.

δ. Προετοιμάζει και υπογράφει συμβάσεις μέχρι του ποσού που καθορίζει με απόφασή του το Διοικητικό Συμβούλιο.

ε. Εκτελεί τις αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου.

στ. Λαμβάνει όλα τα απαιτούμενα μέτρα για την ενθάρρυνση και αξιοποίηση των δυνατοτήτων του προσωπικού, υποβάλλει στο Διοικητικό Συμβούλιο προς έγκριση τη σύνταξη οργανογραμμάτων και προγράμματα εκπαίδευσης και επιμόρφωσης που κατά την κρίση του είναι απαραίτητα.

ζ. Εκτελεί όλες τις πράξεις που σχετίζονται με τη συνήθη διοίκηση της Εταιρίας.

η. Προσλαμβάνει το προσωπικό της Εταιρείας εκτός από το διορισμό των ανώτερων στελεχών της Εταιρείας τα οποία διορίζονται με σχετική απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου σύμφωνα με το άρθρο 192 του Νόμου.

θ. Αξιολογεί και προτείνει στο Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας την ανάκληση των μελών του διοικητικού συμβουλίου των άμεσων θυγατρικών της Εταιρείας, εκτός του Ταμείου Χρηματοπιστωτικής Σταθερότητας του ν. 3864/2010.

ι. Συντάσσει και υποβάλλει προς έγκριση στο Διοικητικό Συμβούλιο σε ετήσια βάση το επιχειρηματικό σχέδιο της Εταιρείας και φροντίζει και συντονίζει για την εφαρμογή του.

ια. Συντάσσει και υποβάλλει στο Διοικητικό Συμβούλιο προς έγκριση και υποβολή στο Εποπτικό Συμβούλιο τριμηνιαίες εκθέσεις επί των πεπραγμένων της Εταιρίας και τις οικονομικές καταστάσεις σύμφωνα με το άρθρο 195 του Νόμου.

ιβ. Υποβάλλει στο Διοικητικό Συμβούλιο προς έγκριση το σχέδιο αναδιάρθρωσης της «Εταιρείας Ακινήτων Δημοσίου ΑΕ» του ν. 2636/1998 και κάθε τυχόν σχέδιο αναδιοργάνωσης των υπολοίπων άμεσων θυγατρικών, με την εξαίρεση του Ταμείου Χρηματοπιστωτικής Σταθερότητας του ν. 3864/2010.

ιγ. Εισηγείται στο Διοικητικό Συμβούλιο προκειμένου αυτό με τη σειρά του να προτείνει στη Γενική Συνέλευση της Εταιρίας κατόπιν προσυπογραφής από το Εποπτικό

Συμβούλιο την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας.

ιδ. Εισηγείται στο Διοικητικό Συμβούλιο προκειμένου αυτό με τη σειρά του να προτείνει στη Γενική Συνέλευση της Εταιρείας κατόπιν προσυπογραφής από το Εποπτικό Συμβούλιο την τροποποίηση του καταστατικού της Εταιρείας.

ιε. Εισηγείται στο Διοικητικό Συμβούλιο προκειμένου αυτό με τη σειρά του να προτείνει στη Γενική Συνέλευση της Εταιρείας κατόπιν προσυπογραφής από το Εποπτικό Συμβούλιο τη σύσταση νέων άμεσων θυγατρικών της Εταιρείας.

Άρθρο 12
Αντικατάσταση μέλους Διοικητικού Συμβουλίου

Η αντικατάσταση των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου διενεργείται σύμφωνα με το άρθρο 192 του Νόμου.

Άρθρο 13
Εποπτικό συμβούλιο

1. Το Εποπτικό Συμβούλιο διορίζεται, λειτουργεί και έχει τις αρμοδιότητες που αναφέρονται στο άρθρο 8 του Νόμου.

2. Αντίγραφα των πρακτικών των συνεδριάσεων του Εποπτικού Συμβουλίου θα υπογράφονται από όλα τα μέλη και τηρούνται σε ειδικό βιβλίο πρακτικών. Τα αντίγραφα των πρακτικών του Εποπτικού Συμβουλίου εκδίδονται από τον Πρόεδρο του Εποπτικού Συμβουλίου. Οι συνεδριάσεις του Εποπτικού Συμβουλίου, καθώς και το σχετικό υλικό και τα πρακτικά των συνεδριάσεων, είναι εμπιστευτικά.

3. Το Εποπτικό Συμβούλιο θα συνεδριάζει όσο συχνά η λειτουργία της Εταιρείας το απαιτεί. Οι συνεδριάσεις του Εποπτικού Συμβουλίου θα συγκαλούνται από τον Πρόεδρο του, των οποίων θα προεδρεύει ο ίδιος ή δύο από τα μέλη αυτού. Σε περίπτωση απουσίας του Προέδρου, το αρχαιότερο μέλος του Εποπτικού Συμβουλίου θα προεδρεύει της συνεδρίασης.

4. Οι συνεδριάσεις του Εποπτικού Συμβουλίου θα συγκαλούνται με σχετική πρόσκληση προς όλα τα μέλη του Εποπτικού Συμβουλίου τουλάχιστον τρεις (3) εργάσιμες ημέρες προ της ημερομηνίας πραγματοποίησης της συνεδρίασης, η οποία θα περιλαμβάνει την ώρα, τον τόπο και τα θέματα της ημερήσιας διάταξης. Κατόπιν σχετικής πρόσκλησης του Προέδρου ή των μελών του Εποπτικού Συμβουλίου που ζήτησαν τη σύγκληση της συνεδρίασης, οιοδήποτε μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου, υπάλληλος της Εταιρείας και ειδικευμένο προσωπικό ή εξωτερικοί συνεργάτες μπορούν να συμμετάσχουν στη συνεδρίαση του Εποπτικού Συμβουλίου. Το Εποπτικό Συμβούλιο δύναται να συγκληθεί προκειμένου να συζητηθούν και ληφθούν αποφάσεις μέσω έγγραφης διαδικασίας ή ηλεκτρονικών μέσων επικοινωνίας όπως προβλέπονται στον Εσωτερικό Κανονισμό της Εταιρείας.

Άρθρο 14
Οικονομικό Έτος

Η διάρκεια του οικονομικού έτους είναι δώδεκα (12) μήνες, με αρχή την 1η Ιανουαρίου και λήξη την 31η Δεκεμβρίου του ίδιου έτους.

Άρθρο 15
Ετήσιες Οικονομικές Καταστάσεις -
Έλεγχος αυτών - Διάθεση Κερδών

1. Η σύνταξη των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων και ο έλεγχος αυτών πραγματοποιείται σύμφωνα με το Νόμο.

2. Τα έσοδα της Εταιρείας θα χρησιμοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 199 του Νόμου.

Άρθρο 16
Γενική Διάταξη

Για τα θέματα που δεν ρυθμίζονται από το παρόν Καταστατικό, θα εφαρμόζονται οι διατάξεις του Νόμου και συμπληρωματικά οι διατάξεις του κ.ν. 2190/1920.

Μεταβατικές Διατάξεις

Άρθρο 17
Κάλυψη και Καταβολή του Αρχικού
Μετοχικού Κεφαλαίου

Η κάλυψη και η καταβολή του αρχικού μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας θα λαμβάνει χώρα σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 187 του Νόμου.

Άρθρο 18

Κατ' εξαίρεση, το πρώτο οικονομικό έτος της Εταιρείας θα εκκινήσει από την καταχώρηση του παρόντος στο ΓΕΜΗ που τηρείται στη Γενική Γραμματεία Εμπορίου και θα ολοκληρωθεί την 31η Δεκεμβρίου 2016.

Άρθρο 19
Ελεγκτές

Ο καθορισμός των αρμοδιοτήτων των Ελεγκτών και ο διορισμός τους θα λαμβάνει χώρα σύμφωνα με το άρθρου 193 του Νόμου.

Άρθρο 20
Λύση και εκκαθάριση της Εταιρείας

Η λύση και εκκαθάριση της Εταιρείας γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1920 με την επιφύλαξη αντίθετων διατάξεων του ν. 4336/2015. »

Άρθρο 205

Κυρώνεται το Καταστατικό της ΕΔΗΣ που έχει ως εξής:

««ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ»
ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ

Άρθρο 1
Επωνυμία

Συνιστάται με το παρόν συμβόλαιο Ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία «Εταιρεία Δημόσιων Συμμετοχών Ανώνυμη Εταιρεία (ΕΔΗΣ)».

Άρθρο 2
Σκοπός

Ο σκοπός της εταιρείας προβλέπεται στο άρθρο 197 παρ. 1 του Νόμου για την Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας (ο Νόμος) και έγκειται στη διαχείριση των δημοσίων επιχειρήσεων που μεταβιβάζονται δυνάμει του Νομου στην ΕΔΗΣ.

Άρθρο 3
Έδρα

Έδρα της εταιρείας ορίζεται Δήμος εντός του νομού Αττικής.

Άρθρο 4
Επωνυμία

Η διάρκεια της εταιρείας ορίζεται σε 99 έτη και αρχίζει από την καταχώρηση στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ.) που τηρείται στη Γενική Γραμματεία Εμπορίου, του παρόντος καταστατικού.

Άρθρο 5
Μετοχικό Κεφάλαιο

Το μετοχικό κεφάλαιο εταιρείας ορίζεται σε τριακόσιες χιλιάδες (300.000) ευρώ διαιρούμενο σε τρεις χιλιάδες (3.000) μετοχές, ονομαστικής αξίας εκατό (100) ευρώ εκάστης.

Άρθρο 6
Μετοχές

Οι μετοχές της εταιρείας είναι κοινές, ονομαστικές και αμεταβίβαστες.

Άρθρο 7
Όργανα της εταιρείας

Όργανα της εταιρείας είναι η Γενική Συνέλευση των μετόχων και το Διοικητικό Συμβούλιο.

Άρθρο 8
Γενική Συνέλευση

Η Γενική Συνέλευση των μετόχων είναι το ανώτατο όργανο της εταιρείας, αποφασίζει για κάθε εταιρική υπόθεση και για οποιοδήποτε θέμα αφορά την εταιρεία, για τα οποία σύμφωνα με το νόμο ή το παρόν καταστατικό απαιτείται απόφαση αυτής και οι αποφάσεις της υποχρεώνουν και τους απόντες ή διαφωνούντες μετόχους.

Η Γενική Συνέλευση των μετόχων συγκαλείται από το Διοικητικό Συμβούλιο ενώ οι προσκλήσεις για τη σύγκληση Γενικής Συνέλευσης γίνονται όπως ο νόμος ορίζει.

Άρθρο 9
Σύνθεση και θητεία του Διοικητικού Συμβουλίου

1. Η εταιρεία διοικείται από Διοικητικό Συμβούλιο που αποτελείται από τρία (3) έως επτά (7) μέλη.

2. Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου εκλέγονται από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων της εταιρείας για θητεία τεσσάρων (4) ετών που παρατείνεται μέχρι την πρώτη Τακτική Γενική Συνέλευση μετά τη λήξη της θητείας τους, η οποία όμως δεν μπορεί να υπερβεί τα πέντε (5) έτη.

Άρθρο 10
Συγκρότηση Διοικητικού Συμβουλίου

Το Διοικητικό Συμβούλιο, αμέσως μετά την εκλογή του, συνέρχεται και συγκροτείται σε σώμα, ορίζοντας τον αναπληρωτή του Προέδρου που ορίζεται από τη Γενική Συνέλευση και τις ιδιότητες των λοιπών μελών, πέραν του Διευθύνοντος Συμβούλου που ορίζεται από τη Γενική Συνέλευση, καθορίζοντας συγχρόνως και τις αρμοδιότητές τους.

Άρθρο 11
Εταιρική Χρήση

Η Εταιρική χρήση είναι δωδεκάμηνης διάρκειας και αρχίζει την 1η Ιανουαρίου κάθε έτους και λήγει την 31η Δεκεμβρίου του ιδίου έτους.

Άρθρο 12
Ετήσιες οικονομικές καταστάσεις - Έλεγχος
αυτών - Διάθεση κερδών

Οι ετήσιες οικονομικές καταστάσεις της εταιρείας καταρτίζονται στο τέλος κάθε εταιρικής χρήσης από το Διοικητικό Συμβούλιο και δημοσιεύονται με επιμέλεια αυτού σύμφωνα με τα οριζόμενα κάθε φορά από το νόμο.

Ο έλεγχος των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων γίνεται σύμφωνα με τα οριζόμενα κάθε φορά στο νόμο.

Η διάθεση των κερδών γίνεται σύμφωνα με τον Νόμο.

Γενική Διάταξη

Άρθρο 13

Για όσα θέματα δεν ρυθμίζει το παρόν καταστατικό, έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του κ.ν. 2190/1920, όπως κάθε φορά ισχύει.

Μεταβατικές Διατάξεις

Άρθρο 14
Κάλυψη και καταβολή του αρχικού
Μετοχικού Κεφαλαίου

Το προβλεπόμενο στο άρθρο 5 του παρόντος καταστατικού αρχικό μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας, εκ τριακοσίων χιλιάδων (300.000) ευρώ θα καλυφθεί από την Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας ΑΕ τοις μετρητοίς.

Άρθρο 15

Εξαιρετικά η πρώτη εταιρική χρήση της εταιρείας αρχίζει από την καταχώρηση στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ.) του παρόντος καταστατικού και, εφόσον απαιτείται, της Διοικητικής απόφασης της αρμόδιας εποπτεύουσας αρχής για τη χορήγηση άδειας σύστασης και έγκρισης του καταστατικού, και θα λήξει την 31η Δεκεμβρίου 2016.

Άρθρο 16
Σύνθεση Πρώτου Διοικητικού Συμβουλίου

Το πρώτο Διοικητικό Συμβούλιο που θα διοικήσει την εταιρεία ορίζεται μέσα σε 6 μήνες από τη συγκρότηση σε σώμα του Διοικητικού Συμβουλίου της Ελληνικής Εταιρείας Συμμετοχών και Περιουσίας σύμφωνα με τον ιδρυτικό της Νόμο.

Άρθρο 17
Λύση και εκκαθάριση της Εταιρείας

Η λύση και εκκαθάριση της Εταιρείας γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1920 με την επιφύλαξη αντίθετων διατάξεων του ν. 4336/2015.»

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ΄
ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 206
Φορολογικές απαλλαγές

Η Εταιρεία και οι άμεσες θυγατρικές της (εκτός από το ΤΧΣ και το ΤΑΙΠΕΔ για τα οποία εξακολουθούν να εφαρμόζονται οι ειδικές διατάξεις των ιδρυτικών τους νόμων), απολαμβάνουν όλων των διοικητικών, οικονομικών, φορολογικών, δικαστικών, ουσιαστικού και δικονομικού δικαίου προνομίων και ατελειών του Δημοσίου, πλην του ΦΠΑ.

Άρθρο 207
Προσωρινή ρύθμιση διαφορών σε διακατοχή ακινήτων

Για την προσωρινή ρύθμιση των διαφορών που ανακύπτουν από την αμφισβήτηση της διακατοχής ακινήτων τους έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του άρθρου 18 του ν.δ. της 22.4/16.5/1926 και του άρθρου 22 του α.ν.1539/1938 (Α΄488).

Άρθρο 208
Ζητήματα χωροταξικού και πολεοδομικού δικαίου

Τα ακίνητα περιουσιακά στοιχεία επί των οποίων η Εταιρεία και οι άμεσες θυγατρικές της ή οποιαδήποτε εταιρεία, το μετοχικό κεφάλαιο της οποίας ανήκει, άμεσα ή έμμεσα, στο σύνολό του, στην Εταιρεία, έχει την κυριότητα ή άλλα δικαιώματα εμπραγμάτου δικαίου, ή δικαιώματα διαχείρισης και εκμετάλλευσης, λογίζονται ως δημόσια ακίνητα για τους σκοπούς του άρθρου 10 του ν. 3986/2011 και εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των άρθρων 10-17 του ν. 3986/2011.

Άρθρο 209
Διαδικασία λήψης αποφάσεων για τη συνεργασία με την Εταιρεία

Οι αποφάσεις του Υπουργού Οικονομικών που προβλέπεται να εκδοθούν στην περίπτωση στ΄ της παραγράφου 2 του άρθρου 192, στις παραγράφους 6 και 10 του άρθρου 196 του παρόντος νόμου, εκδίδονται κατόπιν γραπτού αιτήματος που υποβάλλεται από την Εταιρεία. Το αίτημα με τον πλήρη φάκελο εξετάζεται από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Οικονομικών και κάθε άλλη αρμόδια αρχή εντός εξήντα (60) ημερών και στη συνέχεια διαβιβάζεται στο ΚΥΣΟΙΠ. Με απόφαση του ΚΥΣΟΙΠ που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εξουσιοδοτείται ο Υπουργός Οικονομικών να εκδώσει τις σχετικές πράξεις και να προβεί σε κάθε αναγκαία πράξη για την υλοποίηση της απόφασης του ΚΥΣΟΙΠ.

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ΄
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ - ΤΡΟΠΟΠΟΙΟΥΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 210
Μεταβατικές διατάξεις

1. Το πρώτο Εποπτικό Συμβούλιο διορίζεται, κατόπιν επιλογής των μελών του σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 191 του παρόντος νόμου με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών. Η υποβολή του αρχικού Καταστατικού της Ελληνικής Εταιρείας Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε. προς καταχώριση στο Γ.Ε.ΜΗ. της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου πραγματοποιείται αμέσως μετά την έκδοση της ως άνω απόφασης από το Εποπτικό Συμβούλιο, το οποίο ρητά εξουσιοδοτείται για το σκοπό αυτό από τον παρόντα νόμο.

2. Το καταστατικό της ΕΔΗΣ υποβάλλεται προς καταχώριση στο ΓΕΜΗ της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου από το Διοικητικό της Συμβούλιο, το οποίο διορίζεται από το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας σύμφωνα με την περίπτωση ε΄ της παραγράφου 2 του άρθρου 192. Τα Διοικητικά Συμβούλια των εταιριών, το μετοχικό κεφάλαιο των οποίων μεταβιβάζεται δυνάμει του παρόντος νόμου στην ΕΔΗΣ, οφείλουν ως την συγκρότηση σε σώμα του Διοικητικού Συμβουλίου της ΕΔΗΣ, να προβαίνουν μόνο σε πράξεις συνήθους διαχείρισης και εκπροσώπησης, καθώς και να απέχουν από οποιαδήποτε πράξη εκποίησης ή μεταβίβασης ενοχικών και εμπράγματων δικαιωμάτων που δεν εντάσσεται στο ετήσιο επιχειρηματικό τους σχέδιο ή δεν είναι αναγκαία για την προστασία των δικαιωμάτων της επιχείρησης.

3. Εγγυήσεις του Ελληνικού Δημοσίου που έχουν δοθεί υπέρ εταιριών που μεταβιβάζονται στην ΕΔΗΣ, προς την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων παραμένουν σε ισχύ και δύναται να ανανεώνονται ή να παρατείνονται για όσο διάστημα η Εταιρεία συμμετέχει μέσω της ΕΔΗΣ στο μετοχικό κεφάλαιο των εταιριών αυτών.

4. Οι άμεσες θυγατρικές της Εταιρείας, εκτός του ΤΧΣ, οφείλουν να προσαρμόσουν τα καταστατικά τους εντός έξι (6) μηνών από τη συγκρότηση σε σώμα του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας. Διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας ή των καταστατικών των ως άνω θυγατρικών, που ορίζουν διαφορετικό τρόπο λειτουργίας ή λήψης αποφάσεων ως προς τα δικαιώματα του μετόχου και οι οποίες δεν καταργούνται ρητά με τον παρόντα νόμο, καταργούνται αυτοδικαίως από τη συγκρότηση σε σώμα του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας.

5. Από την έναρξη λειτουργίας της ΕΔΗΣ, καταργείται κάθε διάταξη που περιλαμβάνεται στον ιδρυτικό νόμο ή τα καταστατικά των εταιριών που μεταβιβάζονται στην ΕΔΗΣ, και η οποία προβλέπει διαφορετικό τρόπο λειτουργίας ή λήψης αποφάσεων ως προς τα δικαιώματα του μετόχου, την εκλογή μελών ΔΣ, και κάθε άλλο ζήτημα σχετικό με την εταιρία και η οποία έρχεται σε αντίθεση με τις ειδικότερες διατάξεις του παρόντος νόμου ως προς τα ζητήματα αυτά και του κ.ν. 2190/1920.

6. Όπου στον παρόντα νόμο γίνεται αναφορά σε εξαίρεση του ΤΧΣ ή του ΤΑΙΠΕΔ από την εφαρμογή διατάξεων που αφορούν την Εταιρεία και τις άμεσες θυγατρικές της, νοείται ότι το ΤΧΣ και το ΤΑΙΠΕΔ εξακολουθούν για τα θέματα αυτά να εφαρμόζουν τις διατάξεις των ιδρυτικών τους νόμων.

Άρθρο 211
Τροποποίηση του ν. 4049/2012 (Α΄ 35)

Το πρώτο εδάφιο της παρ. 5 του άρθρου 36 του ν. 4049/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εσωτερικών και Πολιτισμού και Τουρισμού επιτρέπεται να παραχωρηθούν κατά κυριότητα ή κατά χρήση ή να διατεθούν δωρεάν σε οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτου και δεύτερου βαθμού περιουσιακά στοιχεία οποιασδήποτε φύσεως, που ανήκουν στον «Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού» (Ε.Ο.Τ.), ύστερα από απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Ε.Ο.Τ. αντίστοιχα. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται οι όροι και προϋποθέσεις για την παραχώρηση ή τη διάθεση, καθώς και οι συνέπειες που συνεπάγεται η μη τήρησή τους.»

Άρθρο 212
Τροποποίηση του ν. 2636/1998 (Α΄ 198)

1. Το εισαγωγικό εδάφιο της παρ. 5 του άρθρου 13 του ν. 2636/1998 αντικαθίσταται ως εξής:

« Για την επίτευξη του σκοπού της η εταιρεία μπορεί να ασκεί οποιαδήποτε πράξη ή δραστηριότητα, να χρησιμοποιήσει οποιαδήποτε μέθοδο αξιοποίησης προβλέπεται στο άρθρο 18 του νόμου για την Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε., όπως και τις ακόλουθες πράξεις.»

2. Η διάταξη της παραγράφου 1, ισχύει από την ημερομηνία συγκρότησης σε σώμα του Διοικητικού Συμβουλίου της Ελληνικής Εταιρείας Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε..

Άρθρο 213
Τροποποίηση του ν. 3986/2011 (Α΄ 152)

1. Το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 6 του άρθρου 1 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Δυνάμει της απόφασης της Γενικής Συνέλευσης του μοναδικού μετόχου του Ταμείου η διάρκειά του μπορεί να παραταθεί, εάν ο σκοπός του δεν έχει επιτευχθεί».

2. Στο τέλος της παραγράφου 3 του άρθρου 1 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

« Στο μέτρο που το ΤΑΙΠΕΔ κριθεί ότι αποτελεί Φορέα Γενικής Κυβέρνησης, εφαρμόζει τις διατάξεις του άρθρου 19 του νόμου για την ίδρυση της Ελληνικής Εταιρείας Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε. οι διατάξεις του ν. 4270/2014, και τα κατ’ εξουσιοδότηση αυτού εκδοθέντα προεδρικά διατάγματα και υπουργικές αποφάσεις αναφορικά με την υποβολή δημοσιονομικών αναφορών, εφαρμόζονται, μόνο ως προς την υποβολή: α) ετήσιου προϋπολογισμού και οποιασδήποτε αναπροσαρμογής του κατά τη διάρκεια του έτους (προϋπολογιστικά), β) μηνιαίας αναφοράς εκτέλεσης προϋπολογισμού και χρηματοδότησης (απολογιστικά), γ) μηνιαίων μισθολογικών στοιχείων (απολογιστικά) και δ) μηνιαίας σύνοψης μητρώου δεσμεύσεων (απολογιστικά σε μηνιαία βάση, ετήσια μεγέθη).» Οι ανωτέρω εξαιρούνται από κάθε άλλη διάταξη που εφαρμόζεται σε νομικά πρόσωπα που έχουν ταξινομηθεί ως φορείς Γενικής Κυβέρνησης.

3. Η παράγραφος 3 του άρθρου 2 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«3. Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης του μοναδικού μετόχου του Ταμείου το μετοχικό του κεφάλαιο μπορεί να αυξηθεί μέσω της έκδοσης ονομαστικών μετοχών τις οποίες αναλαμβάνει εξ’ ολοκλήρου η Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε.»

4. Στην παράγραφο 6 του άρθρου 2 οι λέξεις « Εντός έξι μηνών» αντικαθίστανται από τη λέξη « Μετά».

5. Το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 3 του άρθρου 3 αντικαθίσταται ως εξής:

«Αντικατάσταση του Προέδρου, του Διευθύνοντος Συμβούλου και των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, πριν από τη λήξη της θητείας τους επιτρέπεται με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης του ΤΑΙΠΕΔ, η οποία λαμβάνεται με σύμφωνη γνώμη του Εποπτικού Συμβουλίου της Ελληνικής Εταιρείας Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε..»

6. Το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 9 του άρθρου 3 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Το Καταστατικό μπορεί να τροποποιηθεί με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης του μοναδικού μετόχου του Ταμείου.»

7. Το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 7 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Η μεταφορά πραγματοποιείται μέσω σύμβασης δανεισμού εργαζομένου, σύμφωνα με την επόμενη παράγραφο.»

Άρθρο 214
Καταργούμενες διατάξεις

1. Οι Εσωτερικοί Κανονισμοί λειτουργίας του ΤΑΙΠΕΔ και της ΕΤΑΔ καταργούνται από την ημερομηνία που τίθεται σε ισχύ ο Εσωτερικός Κανονισμός της Ελληνικής Εταιρείας Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε., ο οποίος εφαρμόζεται και σε αυτές.

2. Καταργούνται, από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, οι ακόλουθες διατάξεις του ν. 3986/2011:

α. Το τελευταίο εδάφιο της παρ.1 του άρθρου 3.

β. Η παρ. 8 του άρθρου 3.

γ. Η υποπαράγραφος 2 της παρ. 2 (γ) του άρθρου 4.

3. Η περίπτωση α΄ της παραγράφου 12 και οι παράγραφοι 13 έως 16 του άρθρου 3 του ν. 3986/2011 καταργούνται από την έναρξη ισχύος του Εσωτερικού Κανονισμού της Ελληνικής Εταιρείας Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε..

4. Οι παράγραφοι 2 και 3 του άρθρου 24 του ν. 4321/2015 καταργούνται.

5. Από την ημερομηνία συγκρότησης σε σώμα του Διοικητικού Συμβουλίου της Ελληνικής Εταιρείας Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε., καταργούνται οι ακόλουθες διατάξεις:

α) Η περίπτωση α΄ της παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 2636/1998.

β) Το δεύτερο και τρίτο εδάφιο της παρ. 4 και η παρ. 17 του άρθρου 9 του ν. 2837/2000.

γ) Η περίπτωση δ΄ της παρ. 1 του άρθρου 2 του ν. 3270/2004.

δ) Η παρ. 9 του άρθρου 4 του ν. 3270/2004.

ε) Οι παράγραφοι 1 και 2 και η περίπτωσης β΄ της παρ. 7 του άρθρου 49 του ν. 3220/2004.

στ) Η περίπτωση 6 της παρ. 2 και η περίπτωση 8 της παρ. 3 του άρθρου 47 του ν. 3943/2011.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΔ΄
ΚΥΡΩΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ, ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΚΡΗΤΗΣ, ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΙΟΝΙΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ, ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΑΙΓΑΙΟΥ ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΣΗ ΛΟΙΠΩΝ ΣΥΝΑΦΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ

Άρθρο 215
Κύρωση της από 14.12.2015 Σύμβασης Παραχώρησης για την αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και λειτουργία Περιφερειακών Αεροδρομίων Κρήτης, Ηπειρωτικής Ελλάδας

Κυρώνεται και αποκτά ισχύ νόμου η Σύμβαση Παραχώρησης για την αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και λειτουργία Περιφερειακών Αεροδρομίων Κρήτης, Ηπειρωτικής Ελλάδας και Ιονίου που υπογράφτηκε στην Αθήνα στις 14 Δεκεμβρίου 2015 μεταξύ: α) του Ελληνικού Δημοσίου, β) της ελληνικής ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία «Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου Α.Ε.», γ) της ελληνικής ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία «FRAPORT ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ Α ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και δ) των μετόχων της εν λόγω ανώνυμης εταιρίας, ήτοι (α) της γερμανικής ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία «FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE» και (β) της κυπριακής εταιρίας με την επωνυμία «SLENTEL LIMITED», η οποία προσαρτάται στον παρόντα ως ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α΄ στην Ελληνική και Αγγλική γλώσσα.

Άρθρο 216
Κύρωση της από 14.12.2015 Σύμβασης Παραχώρησης για την αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και λειτουργία Περιφερειακών Αεροδρομίων Αιγαίου

Κυρώνεται και αποκτά ισχύ νόμου η Σύμβαση Παραχώρησης για την αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και λειτουργία Περιφερειακών Αεροδρομίων Αιγαίου, που υπογράφτηκε στην Αθήνα στις 14 Δεκεμβρίου 2015 μεταξύ : α) του Ελληνικού Δημοσίου, β) της ελληνικής ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία «Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου Α.Ε.», γ), της ελληνικής ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία «FRAPORT ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ Β ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και δ) των μετόχων της εν λόγω ανώνυμης εταιρίας, ήτοι (α) της γερμανικής ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία «FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE» και (β) της κυπριακής εταιρίας με την επωνυμία «SLENTEL LIMITED», η οποία προσαρτάται στον παρόντα ως ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β΄ στην Ελληνική και Αγγλική γλώσσα.

Άρθρο 217
Τέλη Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων στα παραχωρούμενα περιφερειακά αεροδρόμια

1. Κατά παρέκκλιση κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης νόμου ή κανονιστικής διάταξης τα εισπραττόμενα σχετικά με τα περιφερειακά αεροδρόμια Τέλη Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων (Τ.Ε.Α.Α.), τα οποία επιβάλλονται σύμφωνα με το άρθρο 40 του ν. 2065/1992 (Α΄ 113), όπως ισχύει, κατατίθενται / πιστώνονται εντός των πρώτων είκοσι (20) ημερών του μήνα που έπεται των αναχωρήσεων των επιβατών σε δεκατέσσερις (14) ειδικούς λογαριασμούς με τίτλο «Ταμείο Ανάπτυξης και Εκσυγχρονισμού Αερολιμένα» που συμπληρώνονται με το όνομα του αντίστοιχου αερολιμένα και τηρούνται στην Τράπεζα της Ελλάδος για καθένα από τα δεκατέσσερα (14) περιφερειακά αεροδρόμια των Συμβάσεων Παραχώρησης που κυρώνονται με τον παρόντα νόμο. Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας είναι υπεύθυνη για την χρέωση των αερομεταφορέων με τα ποσά των Τ.Ε.Α.Α. που εισπράττονται από τους επιβάτες και ελέγχει την απόδοσή τους στους αντίστοιχους ειδικούς λογαριασμούς.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία εκδίδεται εντός τριών (3) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, ρυθμίζεται κάθε τεχνικό θέμα και αναγκαία λεπτομέρεια αναφορικά με: α) τη διαδικασία χρέωσης, είσπραξης και ελέγχου των Τ.Ε.Α.Α. σχετικά με τα περιφερειακά αεροδρόμια των Συμβάσεων Παραχώρησης που κυρώνονται με τον παρόντα νόμο, β) την ανάπτυξη και λειτουργία από τους παραχωρησιούχους ηλεκτρονικής πλατφόρμας, στην οποία θα έχει πρόσβαση η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και στην οποία οι αερομεταφορείς θα καταχωρούν αναλυτικά στοιχεία κίνησης επιβατών ανά πτήση, γ) τη διαδικασία ενημέρωσης των αερομεταφορέων από τους παραχωρησιούχους στο τέλος κάθε μήνα για τα οφειλόμενα Τ.Ε.Α.Α., δ τη διαδικασία διαβούλευσης μεταξύ των αερομεταφορέων, της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και των παραχωρησιούχων από την 21η και μέχρι την τελευταία ημέρα κάθε μήνα για την επίλυση σχετικών διαφορών σχετικά με τα καταβλητέα Τ.Ε.Α.Α., ε) τη διαδικασία διευθέτησης κάθε επόμενο μήνα των σχετικών διαφορών και επιστροφής αχρεωστήτως καταβληθέντων ποσών μέσω συμψηφισμού, στ) τη διαδικασία ελέγχου από τους παραχωρησιούχους των στοιχείων των πτήσεων για την επαλήθευση της ακρίβειας των χορηγηθεισών από τους αερομεταφορείς κινήσεων επιβατών με τη δυνατότητα πλήρους πρόσβασης σε όλα τα στοιχεία που σχετίζονται με την άνω διαδικασία, ζ) την επιβολή από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας τόκου υπερημερίας εις βάρος των αερομεταφορέων σε περίπτωση καθυστέρησης οφειλόμενων Τ.Ε.Α.Α., η) την προσκόμιση στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας εγγυητικών επιστολών από τους αερομεταφορείς ποσού ίσου με τα αναλογούντα στο μήνα με την υψηλότερη κίνηση επιβατών τέλη και τη διαδικασία κατάπτωσης αυτών από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας για ποσό ίσο με το οφειλόμενο Τ.Ε.Α.Α. μετά την πάροδο προθεσμίας που θα συμφωνείται κατά περίπτωση από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και τους παραχωρησιούχους.

3. Τα συνολικά ποσά των εισπραχθέντων Τ.Ε.Α.Α. μεταφέρονται την αμέσως επόμενη εργάσιμη ημέρα από την πίστωση στους αναφερόμενους στην παράγραφο

1 του παρόντος άρθρου τραπεζικούς λογαριασμούς, σε τραπεζικούς λογαριασμούς των παραχωρησιούχων, τους οποίους αυτοί υποχρεούνται προηγουμένως να κοινοποιήσουν στο Υπουργείο Οικονομικών και στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία εκδίδεται εντός τριών (3) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, ρυθμίζεται κάθε τεχνικό θέμα και αναγκαία λεπτομέρεια σχετικά με τη διαδικασία μεταφοράς στους τραπεζικούς λογαριασμούς των παραχωρησιούχων των συνολικών ποσών των εισπραχθέντων Τ.Ε.Α.Α., κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 3 του παρόντος.

Άρθρο 218
Τέλη και φόροι για υπηρεσίες κοινής ωφέλειας στα παραχωρούμενα περιφερειακά αεροδρόμια

Σε εφαρμογή των εγγυοδοτικών δηλώσεων του Ελληνικού Δημοσίου που περιλαμβάνονται στο άρθρο 5.2.1(ιβ) κάθε Σύμβασης Παραχώρησης που κυρώνεται με τον παρόντα νόμο και κατά παρέκκλιση κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης νόμου, συμπεριλαμβανομένων και των διατάξεων των παραγράφων 3 και 4 του άρθρου 82 του από 24.9/20.10.1958 β.δ. (Α΄ 171) και του ν. 1080/1980 (Α΄ 246), όπως ισχύει, δεν επιβάλλονται στους παραχωρησιούχους οποιουδήποτε είδους τέλη ή φόροι, από οποιαδήποτε δημοτική ή άλλη τοπική αρχή, για τις υπηρεσίες κοινής ωφέλειας στα έργα που θα εκτελεστούν και στις υπηρεσίες που θα παρασχεθούν στα περιφερειακά αεροδρόμια των Συμβάσεων Παραχώρησης, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, των υπηρεσιών φωτισμού, ασφάλειας, καθαρισμού, αποκομιδής απορριμμάτων και αποχέτευσης, υπό την προϋπόθεση και στο βαθμό που οι υπηρεσίες αυτές πράγματι παρέχονται στους χρήστες των περιφερειακών αεροδρομίων από τους παραχωρησιούχους, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στις Συμβάσεις Παραχώρησης.

Άρθρο 219
Υφιστάμενες Άδειες Κατασκευαστικών Έργων και Υφιστάμενες Άδειες Λειτουργίας

Οι Άδειες που ορίζονται στα άρθρα 3 και 17.6.1. περίπτωση β΄ κάθε Σύμβασης Παραχώρησης που κυρώνεται με τον παρόντα νόμο, οι οποίες δεν έχουν τυχόν εκδοθεί μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, θεωρείται ότι έχουν χορηγηθεί από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος νόμου.

Άρθρο 220
Μη καταβολή αεροναυτικών τελών από αεροπορικές εταιρίες στα παραχωρούμενα περιφερειακά αεροδρόμια

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων η οποία εκδίδεται κατ’ εφαρμογή του άρθρου 28.12 έκαστης Σύμβασης Παραχώρησης που κυρώνεται με τον παρόντα νόμο, θα ρυθμίζεται το κατώτατο όριο οφειλών προς τους παραχωρησιούχους των περιφερειακών αεροδρομίων, πέραν των οποίων θα έχουν αυτοί το δικαίωμα να ζητήσουν από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας την απαγόρευση απογείωσης οποιουδήποτε αεροσκάφους ανήκοντος σε οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο λόγω της μη καταβολής Αεροναυτικών Τελών, όπως ορίζονται σε έκαστη Σύμβαση Παραχώρησης που κυρώνεται με τον παρόντα νόμο, καθώς και κάθε άλλο τεχνικό θέμα και λεπτομέρεια σχετικά με την άσκηση του δικαιώματος αυτού.

Άρθρο 221
Υπηρεσίες πυρόσβεσης στα παραχωρούμενα περιφερειακά αεροδρόμια

1. Κατά παρέκκλιση κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης νόμου, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων των άρθρων 1 και 2 του ν.3511/2006 (Α΄ 258), όπως ισχύει, ο παραχωρησιούχος κάθε Σύμβασης Παραχώρησης που κυρώνεται με τον παρόντα νόμο δύναται να παρέχει, με δικό του εξοπλισμό, μέσα και προσωπικό, υπηρεσίες πυρόσβεσης και διάσωσης στους χώρους των περιφερειακών αεροδρομίων, διατηρουμένου σε κάθε περίπτωση του δικαιώματός του να λαμβάνει υπηρεσίες πυρόσβεσης και διάσωσης από το Πυροσβεστικό Σώμα Ελλάδος.

2. Με απόφαση του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, που θα εκδίδεται μετά από απλή γνώμη των αρμοδίων υπηρεσιών του Πυροσβεστικού Σώματος εντός αποκλειστικής προθεσμίας εξήντα (60) ημερών από την υποβολή από τους παραχωρησιούχους προς την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας σχετικού σχεδίου ειδικού κανονισμού πυρασφάλειας, εγκρίνεται Ειδικός Κανονισμός Πυρασφάλειας, με τον οποίον θα ρυθμίζονται, μεταξύ άλλων, θέματα συγκρότησης ομάδων πυροπροστασίας από το προσωπικό των παραχωρησιούχων, θέματα εκπαίδευσης των ομάδων πυροπροστασίας την οποία αναλαμβάνουν είτε οι ίδιοι οι παραχωρησιούχοι είτε εξειδικευμένος ανάδοχος αυτών, η διαδικασία πιστοποίησης της αρτιότητας της εν λόγω εκπαίδευσης για τις ανάγκες παροχής των ως άνω υπηρεσιών στα περιφερειακά αεροδρόμια, τα ειδικά καθήκοντα και οι αρμοδιότητες των ομάδων πυροπροστασίας και ο τρόπος δράσης τους, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια. Με την άπρακτη παρέλευση της ανωτέρω προθεσμίας, ο Ειδικός Κανονισμός Πυρασφαλείας θεωρείται εγκεκριμένος όπως υποβλήθηκε από τον παραχωρησιούχο έκαστης Σύμβασης Παραχώρησης.

Άρθρο 222
Εφαρμογή διαδικασίας άρθρου 7Α του ν. 2882/2001 (Α΄ 17)

Για την υλοποίηση των απαλλοτριώσεων που προβλέπονται στο άρθρο 14.1.7 έκαστης Σύμβασης Παραχώρησης, εφαρμόζεται και ακολουθείται η διαδικασία του άρθρου 7Α του ν. 2882/2001 (Α΄ 17), όπως ισχύει.

Άρθρο 223
Συμμετοχή παραχωρησιούχων στην επιτροπή του άρθρου 17 παρ. 2 του π.δ. 86/1979 (Α΄ 17)

Για τα καταστήματα πωλήσεως αφορολογήτων και αδασμολογήτων ειδών που λειτουργούν εντός των περι-

φερειακών αεροδρομίων κάθε Σύμβασης Παραχώρησης που κυρώνεται με τον παρόντα νόμο, η επιτροπή της παραγράφου 2 του άρθρου 17 του π.δ. 86/1979 (Α΄ 17) απαρτίζεται από τον προϊστάμενο της οικείας Τελωνειακής Αρχής, έναν υπάλληλο που ορίζεται από τον αρμόδιο Υπουργό και έναν εκπρόσωπο του παραχωρησιούχου.

Άρθρο 224
Υπαγωγή επένδυσης στο ν.δ. 2687/1953 (Α΄ 317)

Η επένδυση, που συνεπάγεται η υλοποίηση έκαστης Σύμβασης Παραχώρησης που κυρώνεται με τον παρόντα νόμο και τα σχετικά κεφάλαια που θα εισαχθούν για το σκοπό αυτό από το εξωτερικό υπάγονται στις διατάξεις του ν.δ. 2687/1953 «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού» (Α΄ 317) δια της εκδόσεως Προεδρικού Διατάγματος, σύμφωνα με σχετικό αίτημα του παραχωρησιούχου έκαστης Σύμβασης Παραχώρησης και σε πλήρη συμμόρφωση με τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 225
Πρώτη έγκριση Ανώτατου Ορίου Χρεώσεων

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας δια του παρόντος άρθρου εγκρίνει το Ανώτατο Όριο Χρεώσεων για τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη, σε εφαρμογή του άρθρου 6.2.1(α)(viii) κάθε Σύμβασης Παραχώρησης που κυρώνεται με τον παρόντα νόμο, και σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.2(α) εκάστης Σύμβασης Παραχώρησης, συμπεριλαμβανομένου του Πίνακα Β΄ αυτού, η οποία Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη δεν θα υπερβαίνει το ποσό των δεκατριών (13) ευρώ.

Άρθρο 226
Διαδικασία αύξησης Ανώτατου Ορίου Χρεώσεων

Με την επίτευξη της Ημερομηνίας Λήξης των Επικείμενων Έργων σε κάθε περιφερειακό αεροδρόμιο σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 18.9 έκαστης Σύμβασης Παραχώρησης που κυρώνεται με τον παρόντα νόμο, η Μέγιστη Μέση Απόδοση Ανά Αναχωρούντα Επιβάτη ανά περιφερειακό αεροδρόμιο, όπως αυτή ορίζεται στις Συμβάσεις Παραχώρησης, θα αυξηθεί για πρώτη φορά στα ποσά που αναφέρονται στα άρθρα 28.4.3 ή/ και 28.4.4 εκάστης Σύμβασης Παραχώρησης για το αντίστοιχο περιφερειακό αεροδρόμιο. Στην περίπτωση αυτή, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας θα εγκρίνει, με την έκδοση σχετικής πράξης του Διοικητή της που εκδίδεται μέσα σε 20 μέρες, την αύξηση, αποδεχόμενη τους υπολογισμούς σχετικά με την τιμαριθμική αναπροσαρμογή της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη που θα της υποβάλει ο παραχωρησιούχος σύμφωνα με τη διαδικασία και εντός των προθεσμιών που ορίζονται στο άρθρο 28.4.5(β) - (ε) έκαστης Σύμβασης Παραχώρησης, εκτός εάν έχει εμφιλοχωρήσει στους ως άνω υπολογισμούς μαθηματικό ή άλλο πρόδηλο σφάλμα υπολογισμού σχετικό με την τιμαριθμική αναπροσαρμογή της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη. Σε περίπτωση άπρακτης παρέλευσης της ως άνω προθεσμίας από την υποβολή σε αυτήν από τον παραχωρησιούχο των σχετικών στοιχείων υπολογισμού, οι υποβληθέντες υπολογισμοί του παραχωρησιούχου θα θεωρούνται εγκεκριμένοι από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Σε περίπτωση μαθηματικού σφάλματος ή άλλου πρόδηλου σφάλματος στους υπολογισμούς του παραχωρησιούχου, η σχετική διαπιστωτική πράξη θα εκδίδεται εντός δέκα (10) ημερών μετά από τη διόρθωση των σφαλμάτων αυτών και την επανυποβολή των στοιχείων υπολογισμού στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 227
Συμβάσεις παραχωρούμενων περιφερειακών αεροδρομίων

Κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης έκαστης Σύμβασης Παραχώρησης που κυρώνεται με τον παρόντα νόμο, ο παραχωρησιούχος υπεισέρχεται αυτομάτως, και χωρίς να απαιτείται η συναίνεση των αντισυμβαλλομένων, στα συμβατικά δικαιώματα και υποχρεώσεις του Δημοσίου ή/ και της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας που απορρέουν από τις Μεταβιβασθείσες Συμβάσεις Αεροδρομίου, όπως αυτές ορίζονται στις Συμβάσεις Παραχώρησης. Οι συμβάσεις, στα δικαιώματα και υποχρεώσεις των οποίων δεν υπεισέρχεται ο παραχωρησιούχος έκαστης Σύμβασης Παραχώρησης, καταγγέλλονται από το Ελληνικό Δημόσιο με κοινοποιούμενη με δικαστικό επιμελητή προειδοποίηση δύο μηνών ή συντομότερη, όταν προβλέπεται τέτοια από το νόμο ή την όποια άλλη έχει συμβατικά μεταξύ των εν λόγω μερών συμφωνηθεί. Τυχόν δικαίωμα αποζημίωσης του αντισυμβαλλομένου ή/και είσπραξης οποιασδήποτε άλλης χρηματικής απαίτησης εκ της καταγγελθείσας συμβάσεως γεννάται αποκλειστικά και μόνο κατά του Ελληνικού Δημοσίου.

Άρθρο 228
Περίοδοι υπολογισμού Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη

Για την περίοδο από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης έκαστης Σύμβασης Παραχώρησης που κυρώνεται με τον παρόντα νόμο μέχρι την αμέσως επόμενη 31η Οκτωβρίου και εν συνέχεια για την περίοδο από την 1η Νοεμβρίου μέχρι την 31η Οκτωβρίου του επόμενου έτους, καθώς και σε κάθε αντίστοιχη περίοδο από 1ης Νοεμβρίου μέχρι 31ης Οκτωβρίου κάθε επόμενου έτους, ο παραχωρησιούχος έκαστης Σύμβασης Παραχώρησης πρέπει να αποδεικνύει στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας ότι δεν σημειώνεται υπέρβαση της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη για την αντίστοιχη περίοδο. Ο σχετικός υπολογισμός πρέπει να υποβάλλεται στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας το αργότερο έως το τέλος του Δεκεμβρίου εκάστου έτους, τροποποιουμένων αντιστοίχως των δύο πρώτων εδαφίων του άρθρου 28.4.5 (στ) έκαστης Σύμβασης Παραχώρησης που κυρώνεται με τον παρόντα νόμο.

Άρθρο 229
Λοιπές διατάξεις

1. Το άρθρο 19.3.8 έκαστης Σύμβασης Παραχώρησης που κυρώνεται με τον παρόντα νόμο τροποποιείται έτσι

ώστε η αναφορά να γίνεται στο Πρωτόκολλο Οριστικής Παράδοσης αντί του εσφαλμένα αναφερομένου Πρωτοκόλλου Προσωρινής Παραλαβής.

2. Το άρθρο 6.2.1(α)(viii) έκαστης Σύμβασης Παραχώρησης που κυρώνεται με τον παρόντα νόμο τροποποιείται προς διόρθωση προδήλου σφάλματος δια της αντικατάστασης των λέξεων «το οποίο» με τις λέξεις «η οποία» και διαμορφώνεται ως εξής:

«Η ΥΠΑ θα εγκρίνει το Ανώτατο Όριο Χρεώσεων για τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.2(α) συμπεριλαμβανομένου του Πίνακα Β΄ αυτού, η οποία δεν θα υπερβαίνει το ποσό των δεκατριών (13) ευρώ.»

3. Η πρώτη πρόταση του άρθρου 28.4.2(β)(ii) έκαστης Σύμβασης Παραχώρησης που κυρώνεται με τον παρόντα νόμο τροποποιείται προς διόρθωση προδήλου σφάλματος δια της αντικατάστασης των λέξεων «το οποίο» με τις λέξεις «η οποία» και διαμορφώνεται ως εξής:

«Η ΥΠΑ, είτε κατά την ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, θα εγκρίνει το Ανώτατο Όριο Χρεώσεων για τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη σύμφωνα με το άρθρο 28.4.2(α) συμπεριλαμβανομένου του Πίνακα Β΄ αυτού, η οποία δεν θα υπερβαίνει το ποσό των δεκατριών (13) ευρώ σύμφωνα με το άρθρο 6.2.1(α)(viii).»

4. Το άρθρο 39.3.10 έκαστης Σύμβασης Παραχώρησης που κυρώνεται με τον παρόντα νόμο τροποποιείται έτσι ώστε η αναφορά να γίνεται στην ορθή ΠΟΛ 1022/2012 αντί της εσφαλμένα αναφερόμενης ΠΟΛ 1022/3012.

5. Στο άρθρο 3 παράγραφος 3.1 «Ορισμοί» έκαστης Σύμβασης Παραχώρησης προστίθεται ο κάτωθι νέος ορισμός ως εξής:

«Ως Κρατική Αεροπορική Αρχή νοείται η μονάδα της ΥΠΑ που είναι εγκατεστημένη σε καθένα από τα 14 παραχωρούμενα περιφερειακά αεροδρόμια και ασκεί εποπτικό και ρυθμιστικό ρόλο σε θέματα σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων του αεροπορικού δικαίου, όπως αυτοί περιγράφονται στην Ελληνική, Κοινοτική και Διεθνή Νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένου του αερολιμενικού ελέγχου και της συστηματικής διενέργειας επιτόπιων επιθεωρήσεων ασφαλείας και προστασίας των πτήσεων και του αερολιμένα.»

6. Στο άρθρο 3 παράγραφος 3.1 «Ορισμοί» έκαστης Σύμβασης Παραχώρησης ο ορισμός των Κρατικών Υπηρεσιών τροποποιείται δια της προσθήκης της φράσης «συμπεριλαμβανομένης της Κρατικής Αεροπορική Αρχής» και διαμορφώνεται ως εξής:

«Ως Κρατικές Υπηρεσίες νοούνται ρυθμιστικές και εποπτικές αρχές, συμπεριλαμβανομένης της Κρατικής Αεροπορικής Αρχής, υπηρεσίες τελωνειακού ελέγχου και επιβολής έμμεσων φόρων κατανάλωσης, ελέγχου μετανάστευσης, αστυνομικές αρχές και εθνική φρουρά, το Πυροσβεστικό Σώμα Ελλάδος, υπηρεσίες δημόσιας υγείας, καραντίνας (ανθρώπων και ζώων), κτηνιατρικές και φυτοϋγειονομικές υπηρεσίες, μετεωρολογικές και αεροναυτιλιακές υπηρεσίες, υπηρεσίες δημόσιων ασθενοφόρων ή άλλες υπηρεσίες αντιμετώπισης έκτακτων περιστατικών και όσες άλλες υπηρεσίες ορίζει κατά καιρούς το Δημόσιο ως Κρατικές Υπηρεσίες.»

7. Στο πρώτο εδάφιο του άρθρου 19.3.8 έκαστης Σύμβασης Παραχώρησης και πριν από τις λέξεις «Έργα Δημοσίου» προστίθεται η λέξη «εκτελούμενα» και το εδάφιο αυτό διαμορφώνεται ως εξής:

«Το Δημόσιο θα είναι υπεύθυνο για τυχόν αφανή ελαττώματα (σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία περί Έργων Δημοσίου και τη σχετική Σύμβαση Έργων Δημοσίου) που εντοπίζονται στα εκτελούμενα Έργα Δημοσίου κατά ή πριν από την έκδοση του Πρωτοκόλλου Οριστικής Παράδοσης.»

8. Οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης μπορεί να επιχορηγούνται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό, πλέον της κανονικής επιχορήγησης, με ποσό που ανέρχεται έως το ποσοστό 20% της ετήσιας αμοιβής που προβλέπεται από τα άρθρα 3.1 και 29.1.2 περίπτωση α΄ έκαστης Σύμβασης Παραχώρησης. Οι δικαιούχοι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης, η διαδικασία καταβολής και λοιπές λεπτομέρειες εφαρμογής της ως άνω διάταξης καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών.

Άρθρο 230
Τελικές διατάξεις

1. Καμία αξίωση δεν έχει ο Παραχωρησιούχος για κάθε ποσό που καταβλήθηκε ή έπρεπε να καταβληθεί και είναι ληξιπρόθεσμο σε σχέση με τις Μεταβιβασθείσες Συμβάσεις Αεροδρομίου μέχρι και την ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, τροποποιουμένου αντιστοίχως του εδαφίου β΄ του άρθρου 4.9.3 της Σύμβασης Παραχώρησης.

2. Το Δημόσιο δεν θα εμποδίζεται να αναπτύσσει, κατασκευάζει ή και να παραχωρεί υποδομές και δραστηριότητες εκμετάλλευσης για την εξυπηρέτηση υδροπλάνων, τροποποιούμενης αντίστοιχα της περίπτωσης (iii) του άρθρου 4.10.3 κάθε Σύμβασης Παραχώρησης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΕ΄
ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 231

Το πρώτο εδάφιο της παρ. 7 του άρθρου 23 του ν. 4111/2013 (Α΄18) αντικαθίσταται ως εξής:

«7. Ο Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας της Εταιρίας καταρτίζεται από το Διοικητικό της Συμβούλιο. Μέχρι τη μεταβίβαση των μετοχών της Εταιρείας σε ιδιώτη επενδυτή και για όσο χρονικό διάστημα αυτή παραμένει στον ευρύτερο δημόσιο τομέα, ο Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας περιλαμβάνει τουλάχιστον τα προβλεπόμενα στο άρθρο 4 παρ. 2 του ν. 3429/2005 (Α΄314) και τίθεται σε ισχύ με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Ο Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας της υπό αποκρατικοποίηση ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΥΛΙΚΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. Α.Ε.), ο οποίος τέθηκε σε ισχύ με την υπ΄ αριθμ. Φ38/οικ.24323/2406/21.5.2013 (Β΄1319) απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Μεταφορών και Δικτύων, καταργείται και παύει να ισχύει από τη μεταβίβαση των μετοχών της εταιρείας σε ιδιώτη επενδυτή.

Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις που απορρέουν από συμβάσεις εργασίας και εργασιακές σχέσεις υφιστάμενες κατά το χρόνο της μεταβίβασης των μετοχών της Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. Α.Ε. σε ιδιώτη επενδυτή διέπονται από τις διατάξεις του π.δ.178/2002 (Α΄162) και την ισχύουσα ενωσιακή νομοθεσία.»

Άρθρο 232

1. Οι παράγραφοι 14 και 16 του άρθρου 2 του ν. 3986/2011 (Α΄152) τροποποιούνται ως εξής:

«14. Το τίμημα που εισπράττει το Ταμείο από την αξιοποίηση των περιουσιακών του στοιχείων, μεταφέρεται το αργότερο σε δέκα (10) ημέρες από την είσπραξη του, σε πίστωση του ειδικού λογαριασμού της παρ. 5 του άρθρου 4 του ν. 4063/2012 (Α΄ 71) με την ονομασία «Ελληνικό Δημόσιο (ΕΔ) Εισπράξεις και Πληρωμές για την εξυπηρέτηση του Δημοσίου χρέους», αφού αφαιρεθούν λειτουργικά έξοδα και διοικητικές δαπάνες του Ταμείου για την αξιοποίηση των περιουσιακών του στοιχείων, σύμφωνα με όσα ειδικότερα ορίζονται στην απόφαση που εκδίδεται κατ’ εξουσιοδότηση της παραγράφου 16, και χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την αποπληρωμή του δημόσιου χρέους.

16. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, που εκδίδεται ύστερα από γνώμη του Ταμείου και εισήγηση της αρμόδιας υπηρεσίας του Υπουργείου Οικονομικών, καθορίζονται ο ειδικότερος τρόπος προσδιορισμού και λογιστικής αποτύπωσης των λειτουργικών εξόδων και των διοικητικών δαπανών που αφαιρούνται από το τίμημα σύμφωνα με την παράγραφο 14, ο ειδικότερος τρόπος λογιστικής αποτύπωσης των εσόδων από την αξιοποίηση των περιουσιακών στοιχείων, η ειδικότερη διαδικασία μεταφοράς του τιμήματος στον ειδικό λογαριασμό, η ειδικότερη διαδικασία και ο τρόπος μεταφοράς του τιμήματος, όταν αυτό προέρχεται από αξιοποίηση περιουσιακού στοιχείου δημόσιας επιχείρησης ή εταιρείας της οποίας το μετοχικό κεφάλαιο ανήκει εξ ολοκλήρου, άμεσα ή έμμεσα, στο Ταμείο και κάθε αναγκαίο θέμα για την εφαρμογή των δύο προηγούμενων παραγράφων. Με την ίδια απόφαση δύναται, επίσης, να καθορίζεται το ανώτερο ποσοστό επί του εισπραχθέντος τιμήματος, κατά το οποίο αφαιρούνται δαπάνες για έργα που η ολοκλήρωσή τους δεν κατέστη εφικτή ή για έργα που είναι ακόμα σε εξέλιξη, η ειδικότερη διαδικασία τεκμηρίωσης για τη συνδρομή των ανωτέρω περιστάσεων και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.»

2. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 53 του ν. 3283/2004 (Α΄210) αντικαθίσταται ως εξής:

«Στις συναφθείσες συμβάσεις της παραγράφου 1, υπεισέρχεται αυτοδικαίως, από τη δημοσίευση του παρόντος η ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.» (ΤΑΙΠΕΔ), η οποία κατ’ αυτόν τον τρόπο καθίσταται διάδοχος του συμβαλλομένου Ελληνικού Δημοσίου, αναφορικά με όλα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του τελευταίου, που έχουν προκύψει ή θα προκύψουν από τις εν λόγω συμβάσεις. Όπου στις συμβάσεις αυτές αναφέρεται το Δημόσιο, νοείται εφεξής το ΤΑΙΠΕΔ Α.Ε., το οποίο έχει αρμοδιότητα για την κατάρτιση κάθε συναφούς εγγράφου και τη ρύθμιση οποιουδήποτε θέματος προκύψει από την εκτέλεση και λύση των συμβάσεων ή εν γένει σχετίζεται με την πραγματοποίηση του σκοπού αυτών, συμπεριλαμβανομένης ακόμα και της λύσης και εκκαθάρισης των νομικών προσώπων που συστάθηκαν ή λειτουργούν χάριν των εν λόγω συμβάσεων. Από την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου εξαιρείται η από 1.8.2010 Σύμβαση μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της υπό ειδική εκκαθάριση τελούσας εταιρίας «Ολυμπιακές Αερογραμμές ΑΕ» για την παροχή υπηρεσιών CAMO, τεχνικής υποστήριξης και σχετικών διοικητικών υπηρεσιών, υπηρεσιών ασφάλισης, στάθμευσης και συντήρησης σε κατάσταση καθήλωσης των τεσσάρων αεροσκαφών τύπου AIRBUS A340-300 με αριθμούς κατασκευαστή MSN 235, 239, 280 και 292. Οποιαδήποτε δαπάνη, στην οποία θα υποβληθεί το ΤΑΙΠΕΔ Α.Ε. για τη διενέργεια των προαναφερομένων πράξεών του θεωρείται συναφής με την αξιοποίηση των προαναφερθέντων αεροσκαφών και εκκαθαρίζεται σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις του ν.3986/2011 (Α΄152) και τις υπουργικές αποφάσεις που εκδίδονται κατ’ εξουσιοδότηση αυτού.»

Άρθρο 233
Αυτόματος Μηχανισμός Δημοσιονομικής Προσαρμογής Προϋπολογισμού της Γενικής Κυβέρνησης

1. Ενόψει των δεσμεύσεων που ανέλαβε η Ελληνική Δημοκρατία στο πλαίσιο του τρέχοντος προγράμματος δημοσιονομικής προσαρμογής, όπως αυτές περιλαμβάνονται στο ν. 4336/2015 (Α΄ 94) και με σκοπό την επίτευξη των εκεί μνημονευόμενων δημοσιονομικών στόχων, ιδρύεται ο προβλεπόμενος στις επόμενες παραγράφους μηχανισμός δημοσιονομικής προσαρμογής του προϋπολογισμού της Γενικής Κυβέρνησης (εφεξής «ο Μηχανισμός»).

2. Έως την 10η Μαΐου εκάστου έτους, ο Υπουργός Οικονομικών συντάσσει έκθεση, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και γνωστοποιείται στη Βουλή και στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή (εφεξής «Έκθεση»). Η Έκθεση περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

α) Τυχόν αρνητική απόκλιση κατά την έννοια της παραγράφου 10 στοιχείο α΄ του παρόντος και το εύρος αυτής της απόκλισης, καθώς και της αναπροσαρμογής της σε περίπτωση εφαρμογής της παραγράφου 9 του παρόντος.

β) Το εφαρμοστέο από τα στοιχεία α΄ έως ε΄ της παραγράφου 3 του παρόντος.

γ) Το συνολικό ποσό, σύμφωνα με το οποίο η εκτέλεση του προϋπολογισμού της Γενικής Κυβέρνησης πρέπει να περιοριστεί κατά το έτος που συντάσσεται και δημοσιεύεται η έκθεση του Υπουργού Οικονομικών.

δ) Τη δημοσιονομική επίπτωση από τυχόν υστέρηση του πραγματικού ρυθμού μεγέθυνσης του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ) για το έτος αναφοράς, όπως αυτή προκύπτει από τη διαφορά μεταξύ της πρόβλεψης του πραγματικού ρυθμού ετήσιας μεγέθυνσης του ΑΕΠ, όπως περιλαμβάνεται στη Σύμβαση Χρηματοδοτικής Διευκόλυνσης μεταξύ του Ευρωπαϊκού Μηχανισμού Σταθερότητας και της Ελληνικής Δημοκρατίας και στον

πραγματικό ρυθμό μεγέθυνσης του ΑΕΠ, όπως αποτυπώνεται στην ετήσια ανακοίνωση της ΕΛΣΤΑΤ του μήνα Μαρτίου.

ε) Το ποσό και το ποσοστό επί του ΑΕΠ της δημοσιονομικής επίδρασης των μέτρων προσαρμογής που θα ληφθούν, επί των εσόδων του προϋπολογισμού της Γενικής Κυβέρνησης, σύμφωνα με το εκάστοτε Τεχνικό Μνημόνιο Συνεργασίας (TMU).

στ) Το ύψος και το είδος των δαπανών στις οποίες θα εφαρμοστεί η δημοσιονομική προσαρμογή. Σε ειδικό παράρτημα της Έκθεσης προσδιορίζονται όλες οι κατηγορίες δαπανών του προϋπολογισμού όλων των φορέων της Γενικής Κυβέρνησης επί των οποίων εφαρμόζεται η αυτόματη δημοσιονομική προσαρμογή, καθώς επίσης και το επιβαλλόμενο ποσοστό περιορισμού δαπανών για την υλοποίηση αυτής, λαμβανομένων υπόψη των εξαιρέσεων της παραγράφου 5 της παρούσας. Η παραπάνω προσαρμογή επιβάλλεται αποκλειστικά στην περίπτωση που το προεδρικό διάταγμα του στοιχείου α΄ της παραγράφου 4 του παρόντος δεν εκδοθεί μέσα στην προβλεπόμενη αποκλειστική προθεσμία, οπότε και ενεργοποιείται αυτομάτως η προβλεπόμενη από το στοιχείο β΄ της ιδίας παραγράφου αυτοδίκαιη δημοσιονομική προσαρμογή. Προστίθεται στην αρχή φράση «Το ύψος και το είδος των δαπανών στις οποίες θα εφαρμοστεί η δημοσιονομική προσαρμογή». Στο δεύτερο εδάφιο προστίθεται το «όλων των φορέων» πριν το «της Γενικής Κυβέρνησης» και στο τέλος του εδαφίου, προστίθεται μετά το «για την υλοποίηση αυτής» το «λαμβανομένων υπόψη των εξαιρέσεων της παρ. 5 της παρούσας».

ζ) Το ύψος και το ποσοστό επί του ΑΕΠ τυχόν μέτρων που ελήφθησαν κατά το προηγούμενο οικονομικό έτος, κατά τις διατάξεις του παρόντος.

3. Σε περίπτωση που στην Έκθεση διαπιστωθεί αρνητική απόκλιση, κατά την έννοια της παραγράφου 10 στοιχείο α΄ του παρόντος και με την επιφύλαξη της παραγράφου 9 του παρόντος, η εκτέλεση του προϋπολογισμού της Γενικής Κυβέρνησης περιορίζεται από την 1η Ιουνίου του ιδίου οικονομικού έτους με αντίστοιχη μείωση των δαπανών, κατ’ ανώτατο όριο σε 2% του ΑΕΠ του τρέχοντος οικονομικού έτους, σύμφωνα με τα ακόλουθα:

α) Εάν η απόκλιση είναι μικρότερη ή ίση με 0,25% του ΑΕΠ, του προηγούμενου οικονομικού έτους δεν λαμβάνονται μέτρα προσαρμογής.

β) Εάν η απόκλιση είναι από 0,26% έως και 0,75% του ΑΕΠ του προηγούμενου οικονομικού έτους, λαμβάνονται μέτρα προσαρμογής ύψους 0,5% του ΑΕΠ του τρέχοντος οικονομικού έτους.

γ) Εάν η απόκλιση είναι από 0,76% έως και 1,25% του ΑΕΠ του προηγούμενου οικονομικού έτους, λαμβάνονται μέτρα προσαρμογής ύψους 1% του ΑΕΠ του τρέχοντος οικονομικού έτους.

δ) Εάν η απόκλιση είναι από 1,26% έως και 1,75% του ΑΕΠ του προηγούμενου οικονομικού έτους, λαμβάνονται μέτρα προσαρμογής ύψους 1,5% του ΑΕΠ του τρέχοντος οικονομικού έτους.

ε) Εάν η απόκλιση είναι από 1,76% έως και 2,25% του ΑΕΠ του προηγούμενου οικονομικού έτους, λαμβάνονται μέτρα προσαρμογής ύψους 2% του ΑΕΠ του τρέχοντος οικονομικού έτους.

Ποσοστό ίσο με 10% των ετήσιων πιστώσεων του Προϋπολογισμού όλων των φορέων της Γενικής Κυβέρνησης για δαπάνες εκτός αυτών που περιλαμβάνονται στην παράγραφο 5 του παρόντος δεν διατίθεται και δεν αναλαμβάνεται έως την 30ή Ιουνίου κάθε οικονομικού έτους. Η διάθεση και ανάληψη των πιστώσεων από την 1η Ιουλίου κάθε οικονομικού έτους, τελεί υπό την προϋπόθεση μη εφαρμογής του μηχανισμού της παραγράφου 4 και με την επιφύλαξη όσων προβλεπονται στις διατάξεις του ν. 4270/2014 για την επίτευξη στοχοθεσίας και την τήρηση των ορίων δαπανών.

4. Εφόσον προκύψει αρνητική απόκλιση που απαιτεί δημοσιονομική προσαρμογή και με την επιφύλαξη της παραγράφου 9 στοιχείο α΄ του παρόντος τίθεται σε εφαρμογή ο Μηχανισμός, κατά παρέκκλιση κάθε ειδικής ή γενικής διάταξης, ως εξής:

α) Με πρόταση του Υπουργού Οικονομικών, η οποία συντάσσεται βάσει της Έκθεσης, εκδίδεται προεδρικό διάταγμα, το οποίο δημοσιεύεται σε αποκλειστική προθεσμία έως την 31η Μαΐου. Στο προεδρικό διάταγμα του προηγούμενου εδαφίου προσδιορίζονται αναλυτικά σύμφωνα με τα στοιχεία της Έκθεσης και τα διαλαμβανόμενα στην προηγούμενη παράγραφο, οι Φορείς και οι κατηγορίες δαπανών στις οποίες εφαρμόζεται η δημοσιονομική προσαρμογή, το ανώτατο όριο εκτέλεσης του προϋπολογισμού ανά φορέα Γενικής Κυβέρνησης και κατηγορία δαπανών, όλα τα αναγκαία για την επίτευξη του παραπάνω ορίου μέτρα, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια, προκειμένου να επιτευχθεί η δημοσιονομική προσαρμογή της εκτέλεσης του προϋπολογισμού της Γενικής Κυβέρνησης.

β) Εάν η προθεσμία της περίπτωσης α΄ της παρούσας παρέλθει άπρακτη, η καθορισμένη στην Έκθεση δημοσιονομική προσαρμογή της εκτέλεσης του προϋπολογισμού όλων των Φορέων της Γενικής Κυβέρνησης, όπως ορίζεται αναλυτικά στα στοιχεία α΄ έως στ΄ της παραγράφου 2 του παρόντος, επέρχεται αυτοδικαίως και αυτομάτως από την 1η Ιουνίου του ιδίου έτους. Η δημοσιονομική προσαρμογή επέρχεται με μείωση ανεξαιρέτως και κατά ίσο ποσοστό, υπολογιζόμενο σύμφωνα με την παράγραφο 10 στοιχείο β΄ του παρόντος, του ανώτατου ορίου εκτέλεσης του συνόλου των δαπανών των κατηγοριών του προϋπολογισμού όλων των φορέων της Γενικής Κυβέρνησης, υπό την επιφύλαξη του στοιχείου γ΄ της παρούσας και της παραγράφου 5.

γ) Η αναπροσαρμογή του ορίου εκτέλεσης του προϋπολογισμού της Γενικής Κυβέρνησης, σύμφωνα με τα υπό α΄ και β΄ στοιχεία, για τις κατηγορίες των ελαστικών δαπανών όλων των φορέων της Γενικής Κυβέρνησης, δεν δύναται να υπερβαίνει το 5% των πιστώσεων των αντίστοιχων δαπανών, όπως αυτές έχουν εγγραφεί στον προϋπολογισμό του έτους εφαρμογής του Μηχανισμού.

5. Από τη δημοσιονομική προσαρμογή της παραγράφου 4 του παρόντος εξαιρούνται οι ακόλουθες κατηγορίες δαπανών που σχετίζονται με τη βασική λειτουργία των Φορέων της Γενικής Κυβέρνησης, με την κοινωνική προστασία και την προστασία των δημοσίων επενδύσεων:

α) Δαπάνες απορρέουσες από αξιώσεις ιδιωτών από την εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων κατά την έννοια του

άρθρου 15 του ν. 4281/2014, από τις ήδη συναφθείσες συμβάσεις μισθώσεων, από καταπτώσεις εγγυήσεων και από αμετάκλητα επιδικασθείσες απαιτήσεις εις βάρος του Δημοσίου.

β) Δαπάνες Ύδρευσης, Ηλεκτρικής Ενέργειας και Χρήσης Φυσικού Αερίου.

γ) Δαπάνες συντήρησης και επισκευής μεταφορικών μέσων ξηράς, πλωτών μέσων και αεροσκαφών.

δ) Οι δαπάνες της μείζονος κατηγορίας «Καταναλωτικές και Σύνθετες Δαπάνες» της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων.

ε) Το σύνολο των δαπανών υγείας.

στ) Δαπάνες για οικογενειακά επιδόματα, επιδόματα ΑμεΑ, Θέρμανσης, ανεργίας και προνοιακά επιδόματα, που καταβάλλονται μέσω Κεντρικών Αυτοτελών Πόρων (ΚΑΠ).

ζ) Δαπάνες για ενισχύσεις νοικοκυριών ορεινών και μειονεκτικών περιοχών, οικογενειών με χαμηλά εισοδήματα και τέκνα που φοιτούν στην υποχρεωτική εκπαίδευση ή με τέκνα που σπουδάζουν μακριά από τον τόπο κατοικίας τους.

η) Δαπάνες για το ελάχιστο εγγυημένο εισόδημα.

θ) Δαπάνες για το πρόγραμμα «Βοήθεια στο Σπίτι».

ι) Δαπάνες σχετικές με το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων

ια) Δαπάνες σχετικές με τη διεξαγωγή και έκδοση αποτελεσμάτων του συνόλου των εξετάσεων που διενεργούνται από το Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, προμήθειες κάθε είδους εξοπλισμού για τις δομές Ειδικής Αγωγής και Εκπαίδευσης, δαπάνες για σχολικά βιβλία και για τη σίτιση και τη στέγαση των φοιτητών.

6. Τα προβλεπόμενα στις προηγούμενες παραγράφους μέτρα δημοσιονομικής προσαρμογής παραμένουν σε ισχύ για όσο χρονικό διάστημα απαιτείται προκειμένου να εξασφαλιστούν οι δημοσιονομικοί στόχοι των οικονομικών ετών 2017-2019 του Μεσοπροθέσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής και του Προγράμματος Δημοσιονομικής Προσαρμογής, όπως περιλαμβάνεται στο ν. 4336/2015, και τουλάχιστον έως την 31η Μαΐου του έτους που έπεται της έναρξης εφαρμογής τους, οπότε και επανεξετάζονται δυνάμει της παραγράφου 2 του παρόντος. Η προβλεπόμενη στο προηγούμενο εδάφιο διάρκεια ισχύος των μέτρων δημοσιονομικής προσαρμογής τελεί υπό την επιφύλαξη αντικατάστασής τους σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 8 του παρόντος.

7. Οι εκ των ανωτέρω παραγράφων προκύπτοντες περιορισμοί στην εκτέλεση του προϋπολογισμού της Γενικής Κυβέρνησης, πλην όσων αφορούν σε λειτουργικές δαπάνες του Δημοσίου και των φορέων της Γενικής Κυβέρνησης, συνιστούν έκτακτη εισφορά δημοσιονομικής προσαρμογής για κάθε δικαιούχο.

8. Εφόσον επιβληθούν μέτρα δημοσιονομικής προσαρμογής κατά την παράγραφο 4 του παρόντος και σε αντικατάσταση αυτών δύνανται να ληφθούν μόνιμα διαρθρωτικά μέτρα, τα οποία θα ενσωματωθούν στον Προϋπολογισμό του ακόλουθου οικονομικού έτους, συμπεριλαμβανομένων μέτρων επί του σκέλους των εσόδων, κατόπιν ειδικής διαβούλευσης με τους Θεσμούς που εμπλέκονται στην υλοποίηση του Προγράμματος Δημοσιονομικής Προσαρμογής κατά την έννοια του ν. 4336/2015, προκειμένου να εξασφαλιστούν οι εκεί προβλεπόμενοι δημοσιονομικοί στόχοι. Τα μέτρα αυτά δύνανται να επανεξετασθούν μετά τη λήξη του Προγράμματος Δημοσιονομικής Προσαρμογής.

9. Σε όλως εξαιρετικές περιπτώσεις, οι οποίες δεν ανάγονται σε ευθύνη του Ελληνικού Δημοσίου, η εφαρμογή του μηχανισμού δημοσιονομικής προσαρμογής δύναται να επανεξετασθεί ως εξής:

α) Σε περίπτωση φυσικών καταστροφών ή ανωτέρας βίας κατά τη διάρκεια του προηγούμενου οικονομικού έτους με δημοσιονομική επίπτωση που ξεπερνάει το 0,5% του ΑΕΠ δύναται να λάβει χώρα, ύστερα από ειδική διαβούλευση με τους Θεσμούς που εμπλέκονται στην υλοποίηση του προγράμματος δημοσιονομικής προσαρμογής κατά την έννοια του ν. 4336/2015, αναστολή επιβολής ή μείωση του ύψους των μέτρων του μηχανισμού.

β) Σε περίπτωση υστέρησης του πραγματικού ρυθμού μεγέθυνσης του ΑΕΠ του προηγούμενου έτους, που ξεπερνάει το 0,5%, κατά τους όρους της παραγράφου 2 στοιχείο δ΄ λαμβάνει χώρα αυτόματη προσαρμογή του μηχανισμού με αντίστοιχη μείωση του ύψους της απόκλισης που ορίζεται στην παράγραφο 3. Η μείωση θα υπολογίζεται ως το ήμισυ της διαφοράς που προκύπτει από την πρόβλεψη του πραγματικού ρυθμού μεγέθυνσης του ΑΕΠ, όπως αποτυπώνεται στο σχετικό διάγραμμα του εκάστοτε Τεχνικού Μνημονίου Συνεργασίας (TMU) και του πραγματικού ρυθμού μεγέθυνσης του ΑΕΠ όπως προκύπτει από την ετήσια ανακοίνωση της ΕΛΣΤΑΤ το μήνα Μάρτιο.

10. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου:

α) Ως αρνητική απόκλιση νοείται η διαφορά, που διαπιστώνεται στην Έκθεση, μεταξύ του στόχου του πρωτογενούς ισοζυγίου του προϋπολογισμού της Γενικής Κυβέρνησης, όπως αυτός τίθεται με βάση τις δεσμεύσεις, που περιλαμβάνονται στο ν. 4336/2015, και του αποτελέσματος της Γενικής Κυβέρνησης που πραγματοποιήθηκε στο οικονομικό έτος που προηγείται του τρέχοντος οικονομικού έτους, αφού αφαιρεθεί το ύψος τυχών μέτρων δημοσιονομικής προσαρμογής που επιβλήθηκαν κατά το προηγούμενο οικονομικό έτος, σύμφωνα με την παρούσα, διατυπωμένο σε ποσοστό επί το ΑΕΠ του προηγούμενου οικονομικού έτους. Το αποτέλεσμα ανακοινώνεται από την Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ.ΣΤΑΤ.) εγγράφως στον Υπουργό Οικονομικών δυνάμει του παρόντος μέχρι την 25η Απριλίου εκάστου οικονομικού έτους. Η καθυστέρηση έκδοσης της ετήσιας Έκθεσης της Ευρωπαϊκής Στατιστικής Υπηρεσίας (Eurostat), από την οποία αντλούνται τα αναγκαία στοιχεία για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου, για λόγους που ανάγονται σε αποκλειστική ευθύνη της επιφέρει ισόχρονη παράταση όλων των ανωτέρω προθεσμιών.

Η μετάβαση από τα στοιχεία που ανακοινώνονται από την Eurostat, σε όρους σύμβασης χρηματοδοτικής διευκόλυνσης γίνεται με την ενσωμάτωση των παραγόντων προσαρμογής (programme adjustors), όπως πε-

ριλαμβάνονται στο εκάστοτε ισχύον τεχνικό μνημόνιο συνεργασίας.

β) Το ποσοστό, με βάση το οποίο θα αναπροσαρμόζονται κατ’ εφαρμογή της παραγράφου 3 και με την επιφύλαξη της παραγράφου 9 στοιχείο β΄ τα ανώτατα όρια εκτέλεσης των δαπανών στον προϋπολογισμό του έτους αναφοράς υπολογίζεται με τον ακόλουθο τύπο:

Ποσοστό % περιορισμού Εκτέλεσης Δαπανών = 100 x

(% Δημοσιονομική επίπτωση τυχόν μέτρων προσαρμογής που θα ληφθούν

+ % Δημοσιονομική Επίπτωση των μέτρων επί των εσόδων)

Χ ΑΕΠ του τρέχοντος έτους

(Σύνολο εγγεγραμμένων δαπανών τρέχοντος οικονομικού έτους - Εξαιρέσεις της παρ. 5 του παρόντος).

Άρθρο 234

1. Στο εδάφιο β΄ της παρ. 5 του άρθρου 12 του ν. 4387/2016 (Α΄ 85) μετά τη λέξη «τριετίας» προστίθενται οι λέξεις «και υπό τις προϋποθέσεις της παραγράφου 1Α του άρθρου αυτού.»

2. Στο άρθρο 39 παράγραφος 3 του ν. 4387/2016 (Α΄ 85), μετά το τέλος του δευτέρου εδαφίου προστίθεται η φράση:

«Το υπόλοιπο της διαφοράς που προκύπτει από την καταβολή της μειωμένης, κατά το προηγούμενο εδάφιο της παραγράφου αυτής, εισφοράς σε σχέση με την προβλεπόμενη στο πρώτο εδάφιο της ίδιας παραγράφου αποτελεί ασφαλιστική οφειλή η οποία εξοφλείται σύμφωνα με την παράγραφο 2.»

3. Στο άρθρο 41 παρ. 3 εδάφιο 1, μετά τις λέξεις «νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου,» προστίθενται οι λέξεις «για τα πέντε (5) πρώτα έτη ασφάλισης».

Στο τέλος της παραγράφου 3 του άρθρου 41 προστίθεται η φράση:

«Το υπόλοιπο της διαφοράς που προκύπτει από την καταβολή της μειωμένης, κατά τα προηγούμενα εδάφια, εισφοράς σε σχέση με την προβλεπόμενη στην παράγραφο 2, αποτελεί ασφαλιστική οφειλή η οποία εξοφλείται σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 2 του άρθρου 39.»

4. Στο τέλος της παρ. 1 του άρθρου 45 του ν. 4387/2016 (Α΄ 85) προστίθεται η φράση:

«Το εν λόγω μητρώο τηρείται στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων.».

5. Στην παρ. 2 του άρθρου 45 του ν. 4387/2016 (Α΄ 85) διαγράφονται οι λέξεις: «ο υπεύθυνος φορέας λειτουργίας».

6. Στο άρθρο 52 παρ. 2 περίπτωση α΄ εδάφιο πρώτο του ν. 4387/2016 (Α΄ 85) οι λέξεις «μεταξύ άλλων» απαλείφονται και μετά τη λέξη «ενδικοφανών» προστίθεται η φράση «και εν γένει διοικητικών προσφυγών».

7. Η παρ. 3 του άρθρου 54 του ν. 4387/2016 (Α΄ 85) αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης που θα εκδοθεί μέχρι 31.7.2016 καθορίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την ενοποίηση εντός της φορολογικής διοίκησης της είσπραξης ασφαλιστικών εισφορών και φορολογικών οφειλών. Η εν λόγω ενοποίηση θα ολοκληρωθεί το αργότερο μέχρι 31.12.2017.»

8. Στο άρθρο 71 του ν. 4387/2016 (Α΄ 85) προστίθεται παράγραφος 7 ως εξής:

«Μέχρι την 1.3.2017 προσδιορίζεται ο αναγκαίος αριθμός του προσωπικού για τη λειτουργία του Ε.Φ.Κ.Α.. Τυχόν πλεονάζον προσωπικό μεταφέρεται μέχρι την 1.4.2017 με την ίδια εργασιακή σχέση, οργανική θέση, βαθμό και μισθολογικό κλιμάκιο, στο Υπουργείο Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης ή σε άλλους φορείς εποπτείας του Υπουργείου, ή στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων, ούτως ώστε να αντιμετωπιστούν κατά προτεραιότητα ανάγκες σχετικές με την καταπολέμηση της εισφοροδιαφυγής, συνεκτιμωμένων της φύσης και του μεγέθους των προς κάλυψη αναγκών κάθε φορέα.»

9. Η περίπτωση δ΄ της παρ. 11 του άρθρου 46 του ν. 4052/2012, η οποία προστέθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 83 του ν. 4387/2016 (Α΄ 85), αντικαθίσταται ως εξής:

«Οι ανωτέρω τοποθετούμενοι, σύμφωνα με τις περιπτώσεις β΄ και γ΄ ασκούν τα καθήκοντά τους, μέχρι την επιλογή νέων προϊσταμένων, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4369/2016 (Α΄ 33).»

10. Στο άρθρο 94 παρ. 4 του ν. 4387/2016 (Α΄ 85) τα εδάφια 3 και 4 αντικαθίστανται ως εξής:

«Για τους ασφαλισμένους, οι οποίοι έως την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου υπάγονταν στην ασφάλιση του ΤΣΜΕΔΕ και κατέβαλλαν εισφορές υπέρ της Ειδικής Προσαύξησης, η επιπλέον παροχή θα υπολογίζεται, για κάθε έτος καταβολής επιπλέον εισφοράς, με ετήσιο συντελεστή αναπλήρωσης 0,075% για κάθε ποσοστιαία μονάδα (1%) επιπλέον εισφοράς. Ο συντάξιμος μισθός σε αυτήν την περίπτωση θα προκύπτει λαμβάνοντας υπόψη τη βάση υπολογισμού της επιπλέον εισφοράς. Οι διατάξεις των άρθρων 8,14, 28 και 33 εφαρμόζονται αναλόγως.»

11. Στο άρθρο 94 παρ. 5 του ν. 4387/2016 (Α΄ 85) τα εδάφια 2 και 3 αντικαθίστανται ως εξής:

«Για τους ασφαλισμένους που προέρχονται από το ΤΣΑΥ και έχουν υπαχθεί προαιρετικά στην ασφάλιση του Κλάδου Μονοσυνταξιούχων, η επιπλέον παροχή θα υπολογίζεται, για κάθε έτος καταβολής επιπλέον εισφοράς, με ετήσιο συντελεστή αναπλήρωσης 0,075% για κάθε ποσοστιαία μονάδα (1%) επιπλέον εισφοράς. Ο συντάξιμος μισθός σε αυτήν την περίπτωση θα προκύπτει λαμβάνοντας υπόψη τη βάση υπολογισμού της επιπλέον εισφοράς. Οι διατάξεις των άρθρων 28 και 33 εφαρμόζονται αναλόγως.»

12. Στο άρθρο 101 παρ. 2 περίπτωση β΄ στο τέλος του δεύτερου εδαφίου η φράση «σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.» αντικαθίσταται με τη φράση «σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4369/2016 (Α΄ 33).»

13. Το άρθρο 105 του ν. 4387/2016 (Α΄ 85) καταργείται.

Άρθρο 235
Κοινωνικό Εισόδημα Αλληλεγγύης - Μεταβατικές διατάξεις για το ΕΚΑΣ

1. Τίθεται σε βαθμιαία εθνική εφαρμογή Πρόγραμμα υπό τον τίτλο «Κοινωνικό Εισόδημα Αλληλεγγύης» (εφε-

ξής Πρόγραμμα) εντός του Ιουλίου 2016 σε τριάντα (30) μικρούς και μεσαίους Δήμους, οι οποίοι θα οριστούν, βάσει πληθυσμιακών κριτηρίων και δεικτών φτώχειας και ανεργίας, με την κοινή υπουργική απόφαση της παραγράφου 5 του παρόντος άρθρου. Η πρώτη φάση του ως άνω Προγράμματος λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 2016.

Το Πρόγραμμα είναι αμιγώς προνοιακού χαρακτήρα, απευθύνεται σε νοικοκυριά, που διαβιούν σε συνθήκες ακραίας φτώχειας και λειτουργεί κατά τρόπο συμπληρωματικό στο πλαίσιο εφαρμογής δημόσιων πολιτικών καταπολέμησης της φτώχειας και του κοινωνικού αποκλεισμού.

Το Πρόγραμμα περιλαμβάνει τρεις (3) πυλώνες: ήτοι (α) εισοδηματική ενίσχυση, (β) πρόσβαση και διασύνδεση σε συμπληρωματικές κοινωνικές παροχές και υπηρεσίες, κατά περίπτωση και αναλόγως των αναγκών των δικαιούχων, και (γ) υπηρεσίες ενεργοποίησης και προώθησης των δικαιούχων του Προγράμματος σε δράσεις, όπως κάλυψη προτεινόμενης θέσης εργασίας, συμμετοχή σε προγράμματα επαγγελματικής κατάρτισης και εμπειρίας και επιστροφή στο εκπαιδευτικό σύστημα.

2. Ως Ωφελούμενες Μονάδες ορίζονται οι κάτωθι κατηγορίες: (α) Μονοπρόσωπο νοικοκυριό: κάθε ενήλικο άτομο (άγαμος/η, χήρος/α, διαζευγμένος/η ή σε διάσταση), που υποβάλλει ατομική φορολογική δήλωση και δεν εμπίπτει στην κατηγορία ενηλίκων έως 25 ετών που φοιτούν σε πανεπιστημιακές σχολές, σε σχολεία ή ινστιτούτα επαγγελματικής εκπαίδευσης ή κατάρτισης της ημεδαπής ή της αλλοδαπής, (β) Πολυπρόσωπο νοικοκυριό: περιλαμβάνει όλα τα άτομα, που διαμένουν κάτω από την ίδια στέγη και απαρτίζεται από ένα άτομο και ένα ή περισσότερα τέκνα ή από έγγαμο ζευγάρι ή ζευγάρι, το οποίο έχει συνάψει σύμφωνο συμβίωσης με ή χωρίς τέκνα, καθώς και από φιλοξενούμενα άτομα ή φιλοξενούμενη οικογένεια.

Ως Ανήλικα μέλη ορίζονται τα μέλη της ωφελούμενης μονάδας έως δεκαοκτώ (18) ετών.

Άστεγοι, που διαβιούν στο δρόμο ή σε ακατάλληλα καταλύματα, με την προϋπόθεση ότι έχουν καταγραφεί από τις κοινωνικές υπηρεσίες των Δήμων της πρώτης φάσης ή κάνουν χρήση των υπηρεσιών Ανοικτών Κέντρων Ημέρας Αστέγων που λειτουργούν στους Δήμους της πρώτης φάσης, δύναται να είναι ωφελούμενοι του προγράμματος.

Ως Εισοδηματική Ενίσχυση ορίζεται η διαφορά μεταξύ του Εγγυημένου Ποσού και του εισοδήματος, όπως αυτό υπολογίζεται στο πλαίσιο του Προγράμματος του Κοινωνικού Εισοδήματος Αλληλεγγύης για τους σκοπούς της επιλεξιμότητας, διαιρούμενου δια του αριθμού των μηνών που αυτό αφορά, δηλαδή δια του έξι (6).

Ως Εγγυημένο Ποσό νοείται το ποσό, που καθορίζεται από τις αρμόδιες αρχές και προσαρμόζεται ανάλογα με τον αριθμό και την ηλικία των μελών της ωφελούμενης μονάδας.

Ως Κατώφλι Εισοδήματος ορίζεται το εισοδηματικό κριτήριο για ένταξη στο Πρόγραμμα και ισούται με το Εγγυημένο Ποσό.

Ως Δηλούμενο Εισόδημα ορίζεται το δηλούμενο από τους αιτούντες συνολικό εισόδημα από κάθε πηγή ημεδαπής και αλλοδαπής προέλευσης - προ φόρων, μετά την αφαίρεση των εισφορών για κοινωνική ασφάλιση - που έλαβαν όλα τα μέλη της ωφελούμενης μονάδας τους τελευταίους έξι (6) μήνες πριν την ημερομηνία υποβολής της αίτησης υπαγωγής στο Πρόγραμμα του Κοινωνικού Εισοδήματος Αλληλεγγύης. Στο συνολικό δηλωθέν εισόδημα συμπεριλαμβάνεται και το σύνολο των επιδομάτων και άλλων ενισχύσεων, καθώς και το απαλλασσόμενο εισόδημα ή το φορολογούμενο με ειδικό τρόπο εισόδημα, με τις εξαιρέσεις, όπως διαλαμβάνονται στο παρακάτω εδάφιο.

Στο δηλούμενο εισόδημα δεν περιλαμβάνονται το επίδομα αναδοχής της διάταξης του άρθρου 9 του ν. 2082/1992 (Α΄ 158), το επίδομα των απροστάτευτων τέκνων, καθώς και τα μη ανταποδοτικά επιδόματα αναπηρίας, που χορηγούνται από το κράτος.

Ως μη δυνάμενοι για εργασία θεωρούνται οι δικαιούχοι του Κοινωνικού Εισοδήματος Αλληλεγγύης, που εμπίπτουν στις κάτωθι κατηγορίες: α. Άτομα με Αναπηρία (ΑμεΑ), τα οποία σύμφωνα με τη γνωμάτευση της Επιτροπής Πιστοποίησης Αναπηρίας έχουν κριθεί «ανίκανα για εργασία». Σε περίπτωση που άτομο με αναπηρία δεν έχει την ως άνω γνωμάτευση, αλλά ισχυρίζεται ότι είναι ανίκανο για εργασία, προσκομίζει σχετική υπεύθυνη δήλωση και πιστοποιητικό του ποσοστού αναπηρίας από την Επιτροπή Πιστοποίησης Αναπηρίας. β. Φοιτητές πλήρους απασχόλησης, μαθητευόμενοι των επαγγελματικών σχολών ή όσοι εξασκούνται πρακτικά στο πλαίσιο επαγγελματικού εκπαιδευτικού προγράμματος χωρίς εργασιακή σχέση. γ. Όσοι υπηρετούν τη θητεία τους στις ένοπλες δυνάμεις.

Ως δυνάμενοι για εργασία νοούνται οι δικαιούχοι του Κοινωνικού Εισοδήματος Αλληλεγγύης ηλικίας δεκαοκτώ (18) έως εξήντα πέντε (65) ετών, που δεν υπάγονται στις ως άνω κατηγορίες, όπως διαλαμβάνονται στο προηγούμενο εδάφιο.

3. Αρμόδια όργανα για την υλοποίηση του Προγράμματος του Κοινωνικού Εισοδήματος Αλληλεγγύης είναι τα εξής: το Υπουργείο Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης με Ομάδα Διοίκησης Έργου (ΟΔΕ), υπαγόμενη στον Γενικό Γραμματέα Πρόνοιας, της οποίας η συγκρότηση, σύνθεση και λειτουργία καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, η Γενική Γραμματεία Πληροφοριακών Συστημάτων του Υπουργείου Οικονομικών (ΓΓΠΣ), η Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων του Υπουργείου Οικονομικών (ΓΓΔΕ), η Ηλεκτρονική Διακυβέρνηση Κοινωνικής Ασφάλισης (ΗΔΙΚΑ Α.Ε.) του ν. 3607/2007 (Α΄ 245), τα Κέντρα Εξυπηρέτησης Πολιτών (ΚΕΠ), οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α΄ Βαθμού (Δήμοι), το Εθνικό Ινστιτούτο Εργασίας και Ανθρώπινου Δυναμικού (ΕΙΕΑΔ) του άρθρου 88 του ν. 3996/2011 (Α΄ 170), ο Οργανισμός Απασχόλησης Εργατικού Δυναμικού (ΟΑΕΔ) και το Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης (ΕΚΔΔΑ).

Η διαχείριση των δαπανών, που θα διατεθούν για την Τεχνική Συνδρομή της πρώτης φάσης υλοποίησης του Προγράμματος «Κοινωνικό Εισόδημα Αλληλεγγύης», δύναται να ανατεθεί από το Υπουργείο Εργασίας, Κοινωνι-

κής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης σε φορέα/εις υλοποίησης, κατόπιν σύναψης προγραμματικής/ών σύμβασης/εων.

4. Το Κοινωνικό Εισόδημα Αλληλεγγύης είναι αφορολόγητο, δεν υπόκειται σε οποιαδήποτε κράτηση, δεν κατάσχεται ούτε συμψηφίζεται με ήδη βεβαιωμένα χρέη προς το Δημόσιο ή πιστωτικά ιδρύματα και δεν υπολογίζεται στα εισοδηματικά όρια για την καταβολή οποιοσδήποτε άλλης παροχής κοινωνικού ή προνοιακού χαρακτήρα.

Οι άστεγοι, όπως ορίζονται στην παράγραφο 2 του παρόντος, εξαιρούνται από την υποχρέωση καταβολής του προβλεπόμενου από την κείμενη νομοθεσία προστίμου για εκπρόθεσμη υποβολή Ε1.

5. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών, Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης και Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης ρυθμίζονται ο καθορισμός των δικαιούχων, βάσει κριτηρίων εισοδήματος, περιουσίας και διαμονής, η βάση και ο τρόπος υπολογισμού, καθώς και το ύψος του Κοινωνικού Εισοδήματος Αλληλεγγύης για κάθε ωφελούμενη μονάδα, οι αρμοδιότητες των οργάνων της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου για την υλοποίηση του Προγράμματος, οι εξαιρέσεις υπαγωγής στο Πρόγραμμα, οι υποχρεώσεις των δικαιούχων, ο χρόνος και ο τρόπος καταβολής της εισοδηματικής ενίσχυσης, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά και η διαδικασία ένταξης στο Πρόγραμμα, οι προϋποθέσεις αναστολής και διακοπής της καταβολής του Κοινωνικού Εισοδήματος Αλληλεγγύης και οι επιπτώσεις αυτών, η επιλογή των Δήμων εφαρμογής του Προγράμματος, οι όροι και οι προϋποθέσεις της διοικητικής διαδικασίας επίλυσης των σχετικών διαφορών, όπως η φύση της προσβαλλόμενης πράξης, οι προθεσμίες κατάθεσης και απόφανσης επί της ένστασης και το αρμόδιο όργανο εξέτασης, η συγκρότηση του οποίου θα γίνει με απόφαση του Υπουργού Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, καθώς και κάθε άλλο ζήτημα λεπτομερειακού ή τεχνικού χαρακτήρα του παρόντος άρθρου.

6. Στο άρθρο 92 του ν. 4387/2016 (Α΄ 85) μετά την παράγραφο 7, προστίθενται δύο νέες παράγραφοι 8 και 9 ως εξής:

«8. Η παρ. 3 του άρθρου 19 του ν. 1902/1990 (Α΄ 138) όπως ισχύει, εφαρμόζεται και σε όσους παύουν να είναι δικαιούχοι του Ε.Κ.Α.Σ. σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος μέχρι την οριστική κατάργησή του.

9. Η επιστροφή αχρεωστήτως καταβληθέντος τμήματος ή συνόλου Ε.Κ.Α.Σ. γίνεται με συμψηφιστικό επανυπολογισμό της σύνταξης του δικαιούχου σε δώδεκα (12) μηνιαίες δόσεις. Σε περίπτωση που το ποσό της μηνιαίας δόσης υπερβαίνει τα τριάντα (30) ευρώ, το υπερβάλλον ποσό επιστρέφεται συμφηφιζόμενο με τη σύνταξη σε ισόποσες μηνιαίες δόσεις μέχρι το Δεκέμβριο του 2018.»

Οι παλαιές παράγραφοι 8 και 9 αναριθμούνται σε 10 και 11 αντίστοιχα.

Άρθρο 236

Αναστέλλεται από 1.1.2017 μέχρι 31.12.2018 κάθε μισθολογική ωρίμανση και μισθολογική προαγωγή των λειτουργών και υπαλλήλων που αμείβονται με ειδικά μισθολόγια και αναφέρονται στις διατάξεις των περιπτώσεων 13 έως 36 της Υποπαραγράφου Γ1 της Παραγράφου Γ΄ του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α΄ 222).

Η ως άνω διάταξη δεν εφαρμόζεται σε περίπτωση που επιτευχθεί από τα εμπλεκόμενα υπουργεία ισοδύναμη δημοσιονομική εξοικονόμηση. Τα μέτρα που επιτυγχάνουν το ισοδύναμο δημοσιονομικό αποτέλεσμα διαπιστώνονται με πράξη του Υπουργού Οικονομικών και εγγράφονται στον προϋπολογισμό των ετών 2017 και 2018.

Άρθρο 237

Η παρ. 4 του άρθρου 24 του ν. 4111/2013 αντικαθίσταται, από την έναρξη ισχύος του, ως εξής:

«4. Από 1.1.2013 όλες οι πράξεις του κλάδου συντήρησης τροχαίου υλικού που εισφέρεται θεωρούνται ότι γίνονται για λογαριασμό της Εταιρείας και τα ποσά αυτών μεταφέρονται με συγκεντρωτική εγγραφή στα βιβλία της. Υποχρεώσεις του ΟΣΕ Α.Ε. οι οποίες απορρέουν από τον κλάδο συντήρησης τροχαίου υλικού του ΟΣΕ Α.Ε. και οι οποίες έχουν γεννηθεί πριν την ημερομηνία μετασχηματισμού που ορίζεται στην παρ. 1 του παρόντος δεν μεταβιβάζονται στην Εταιρεία. Ο ΟΣΕ Α.Ε. παραμένει αποκλειστικά υπεύθυνος για απαιτήσεις ή αξιώσεις του Δημοσίου ή οποιουδήποτε τρίτου, συμπεριλαμβανομένων και τυχόν αξιώσεων ή διοικητικών κυρώσεων και προστίμων επιβαλλομένων λόγω παραβάσεων της περιβαλλοντικής νομοθεσίας, οι οποίες προκύπτουν από την επιχειρηματική λειτουργία και δραστηριότητα του κλάδου συντήρησης τροχαίου υλικού του ΟΣΕ Α.Ε. μέχρι τις 31.12.2012. Για τις εν λόγω απαιτήσεις ή αξιώσεις, η Εταιρεία δεν φέρει καμία ευθύνη.

Δίκες ή διοικητικές διαδικασίες οι οποίες αφορούν στην επιχειρηματική λειτουργία και δραστηριότητα του κλάδου συντήρησης τροχαίου υλικού και οι οποίες εκκρεμούν κατά την ημερομηνία μετασχηματισμού που ορίζεται στην παράγραφο 1 του παρόντος ή ανοίγονται μετά την ημερομηνία αυτή αλλά αφορούν σε γεννημένες μέχρι τις 31.12.2012 απαιτήσεις ή αξιώσεις κατά του ΟΣΕ Α.Ε. διεξάγονται ή, κατά περίπτωση διενεργούνται, αποκλειστικά από τον ΟΣΕ Α.Ε..

Επί της προβλεπόμενης στο παρόν άρθρο εισφοράς του κλάδου συντήρησης τροχαίου υλικού του ΟΣΕ Α.Ε. στην Εταιρεία δεν εφαρμόζεται η διάταξη του άρθρου 479 του Αστικού Κώδικα.

Οι πάσης φύσεως διοικητικές άδειες που κατέχει ο ΟΣΕ Α.Ε. και οι οποίες είναι απαραίτητες για τη λειτουργία του κλάδου συντήρησης τροχαίου υλικού, μεταβιβάζονται αυτοδικαίως και χωρίς άλλη διατύπωση στην Εταιρεία με τη δημοσίευση της κοινής υπουργικής απόφασης της παραγράφου 1 του παρόντος.»

Άρθρο 238

1. Τα άρθρα 14 έως και 33 του ν. 4269/2014 (Α΄ 142) καταργούνται. Από την κατάργηση των ανωτέρω διατάξεων και μέχρι την έκδοση του π.δ. που προβλέπεται στην παρ. 1 του άρθρου 15 του ν. 1561/1985 (Α΄ 148), εφαρμόζεται το από 23.2/6.3.1987 π.δ. «Κατηγορίες και περιεχόμενο χρήσεων γης» (Δ΄ 166).

2. Εκκρεμείς διαδικασίες σχεδιασμού χωροταξικού - πολεοδομικού επιπέδου οι μελέτες των οποίων εκπονήθηκαν με εφαρμογή των διατάξεων του Κεφαλαίου Β΄ του ν. 4269/2014 ολοκληρώνονται σύμφωνα με αυτές, εφόσον κατά το χρόνο θέσης σε ισχύ της παρούσας διάταξης, έχει υποβληθεί πλήρης φάκελος στην αρμόδια υπηρεσία. Οι ενδιαφερόμενοι του προηγούμενου εδαφίου με αίτησή τους στην αρμόδια υπηρεσία μπορούν να εξαιρεθούν από την εφαρμογή της παρούσας μεταβατικής διάταξης.

Άρθρο 239

Στο άρθρο 6 του ν. 4387/2016 (Α΄ 85) προστίθεται παράγραφος 5, ως ακολούθως:

«5. Ειδικά οι εκπαιδευτικοί, οι οποίοι υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής της περίπτωσης β΄ της παραγράφου 2 του άρθρου 33 του ν.4386/2016 (Α΄ 83) και η πράξη συνταξιοδότησής τους εκδίδεται την επομένη της λήξης του σχολικού έτους 2015-2016, δεν υπάγονται στις διατάξεις του παρόντος νόμου και ο χρόνος παραμονής τους στην υπηρεσία λογίζεται ως συντάξιμος. Καταληκτική ημερομηνία του δικαιώματος ανάκλησης των αιτήσεων παραίτησης των εκπαιδευτικών του προηγούμενου εδαφίου ορίζεται η 3η.6.2016».

ΜΕΡΟΣ ΠΕΜΠΤΟ

Άρθρο 240
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά σε επιμέρους διατάξεις του.

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΟ **Εκδοχή προς υπογραφή**

Ημερομηνία 14 Δεκεμβρίου **2015**

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

και

FRAPORT ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ Α ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

και

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE

και

SLENTEL LIMITED

ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

Αναβάθμιση, Συντήρηση, Διαχείριση και Λειτουργία περιφερειακών αεροδρομίων Κρήτης, Ηπειρωτικής Ελλάδας και Ιονίου

Περιεχόμενα

Προοίμιο

1. Στο πλαίσιο του Προγράμματος Ιδιωτικοποιήσεων, όπως αυτό αποτυπώνεται (α) στον πίνακα II του κεφαλαίου Β΄ του ν. 3985/2011 «Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2011-2015» (ΦΕΚ Α΄/151/1.7.2011), όπως ισχύει, (β) στο παράρτημα IV του Μνημονίου Οικονομικής και Χρηματοπιστωτικής Πολιτικής, το οποίο κυρώθηκε με το άρθρο 1 παρ. 2 του ν. 4046/2012 «Έγκριση των Σχεδίων Συμβάσεων Χρηματοδοτικής Διευκόλυνσης μεταξύ του Ευρωπαϊκού Ταμείου Χρηματοπιστωτικής Σταθερότητας (Ε.Τ.Χ.Σ.), της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Τράπεζας της Ελλάδος, του Σχεδίου του Μνημονίου Συνεννόησης μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας, της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Τράπεζας της Ελλάδος και άλλες επείγουσες διατάξεις για τη μείωση του δημοσίου χρέους και τη διάσωση της εθνικής οικονομίας» (ΦΕΚ Α΄/28/14.2.2012), όπως ισχύει, (γ) το τμήμα II του κεφαλαίου «Ιδιωτικοποιήσεις» του παραρτήματος I του ν. 4093/2012 «Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2013–2016» (ΦΕΚ Α΄222/12.11.2012), όπως ισχύει, και (δ) το σημείο 4.4 «Ιδιωτικοποίηση» της υποπαραγράφου 4 «Διαρθρωτικές πολιτικές για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της ανάπτυξης» της παραγράφου Γ «Συμφωνία δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων» του ν. 4336/2015 «Συνταξιοδοτικές διατάξεις – Κύρωση του Σχεδίου Σύμβασης Οικονομικής Ενίσχυσης από τον Ευρωπαϊκό Μηχανισμό Σταθερότητας και ρυθμίσεις για την υλοποίηση της Συμφωνίας Χρηματοδότησης» (ΦΕΚ Α΄/94/14.8.2015) και σύμφωνα με την υπ' αρ. 195/27.10.2011 (ΦΕΚ Β΄/2501/4.11.2011) απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων με την οποία μεταβιβάστηκε στον Παραχωρητή (όπως ορίζεται στην παρούσα Σύμβαση) το προβλεπόμενο στην παράγραφο 8(γ) του άρθρου 22 του ν. 3913/2011 δικαίωμα παραχώρησης των δικαιωμάτων που αφορούν στη χρήση, διαχείριση, ανάπτυξη, επέκταση, συντήρηση και εκμετάλλευση ενός ή περισσότερων περιφερειακών αεροδρομίων στην Ελλάδα, που αυτή την στιγμή λειτουργεί η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, συμπεριλαμβανομένων και των δικαιωμάτων διαχείρισης, διοίκησης και εκμετάλλευσης των κινητών και ακινήτων που σχετίζονται με τη λειτουργία των αεροδρομίων, καθώς και των χώρων εμπορικής ή άλλης χρήσης που βρίσκονται μέσα ή κοντά στα αεροδρόμια, υπό τους όρους που καθορίζει η ανωτέρω διάταξη, ο Παραχωρητής ανακοίνωσε τη διεξαγωγή διαγωνιστικής διαδικασίας για την κατακύρωση παραχώρησης για την εκμετάλλευση και την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με την λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων (όπως ορίζονται στην παρούσα Σύμβαση) (η **Διαγωνιστική Διαδικασία**).

2. Στο πλαίσιο αυτό, ο Παραχωρητής εξέδωσε (α) Πρόσκληση Εκδήλωσης Εενδιαφέροντος (όπως ορίζεται στην παρούσα Σύμβαση) και (β) Πρόσκληση Υποβολής Προσφορών (όπως ορίζεται στην παρούσα Σύμβαση) σε σχέση με την

λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων. Σύμφωνα με τη Διαγωνιστική Διαδικασία και κατόπιν της απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου του Παραχωρητή με ημερομηνία 25.11.2014 η κοινοπραξία «FRAPORT AG – SLENTEL Ltd» ανακηρύχτηκε επιλεγείς επενδυτής για τα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

3. Με τις υπ' αριθ.17/2015 και 301/2015 πράξεις του Ζ΄ Κλιμακίου του Ελεγκτικού Συνεδρίου εγκρίθηκε το τελικό σχέδιο της σύμβασης για την παραχώρηση της εκμετάλλευσης και της παροχής υπηρεσιών σε σχέση με τα Περιφερειακά Αεροδρόμια και επιτράπηκε η υπογραφή του.

4. Με την υπ' αριθ. 240Β/13.8.2015 απόφαση του Κυβερνητικού Συμβουλίου Οικονομικής Πολιτικής (ΦΕΚ Β΄/96/17.8.2015) εγκρίθηκε η υπογραφή από τον Παραχωρητή της Σύμβασης Παραχώρησης για την Αναβάθμιση, Συντήρηση, Διαχείριση και Λειτουργία των περιφερειακών αεροδρομίων Κρήτης, Ηπειρωτικής Ελλάδας και Ιονίου.

5. Με την υπ' αριθ. 39/2.11.2015 πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου (ΦΕΚ Α'/138/3.11.2015) αποφασίσθηκε η συνυπογραφή από το Ελληνικό Δημόσιο της Σύμβασης Παραχώρησης για την Αναβάθμιση, Συντήρηση, Διαχείριση και Λειτουργία των περιφερειακών αεροδρομίων Κρήτης, Ηπειρωτικής Ελλάδας και Ιονίου και παρασχέθηκε εξουσιοδότηση στους Υπουργούς Εθνικής Άμυνας, Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για τη συνυπογραφή για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου της Σύμβασης Παραχώρησης για την Αναβάθμιση, Συντήρηση, Διαχείριση και Λειτουργία των περιφερειακών αεροδρομίων Κρήτης, Ηπειρωτικής Ελλάδας και Ιονίου, καθώς και τυχόν άλλων συμβάσεων τροποποιητικών, παρακολουθηματικών ή εκτελεστικών της παρούσας Σύμβασης.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, τα Συμβαλλόμενα Μέρη, όπως αυτά ορίζονται στο Άρθρο 3.1 (*Ορισμοί*), συμφωνούν και αποδέχονται τα ακόλουθα:

1 Εισαγωγή – Συμβαλλόμενα Μέρη

Στην Αθήνα σήμερα 14 (ημερομηνία) του μηνός Δεκεμβρίου του έτους δύο χιλιάδες δεκαπέντε συμφωνήθηκαν και έγιναν αμοιβαία αποδεκτά τα περιεχόμενα των Άρθρων και των Παραρτημάτων τους

ΑΝΑΜΕΣΑ

(1) **Στην ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ** (εφεξής το **Ελληνικό Δημόσιο** ή το **Δημόσιο**) νομίμως εκπροσωπούμενη από τον κ. Ευκλείδη Τσακαλώτο, *Υπουργό Οικονομικών*, κ. Χρήστο Σπίρτζη, *Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων* και κ. Παναγιώτη Καμμένο, *Υπουργό Εθνικής Άμυνας*,

(2) **Το ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ** (εφεξής **Παραχωρητής**), ανώνυμη εταιρεία συσταθείσα δυνάμει του νόμου 3986/2011 (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως 152Α/1.7.2011), που εδρεύει επί των οδών Κολοκοτρώνη 1 και Σταδίου, 7ος όροφος, ΤΚ 105 62, Αθήνα, Ελλάδα, το συνολικό μετοχικό κεφάλαιο της οποίας ανήκει και ελέγχεται από το Ελληνικό Δημόσιο, νομίμως εκπροσωπουμένου στην παρούσα από τον Πρόεδρό του κ. Αστέριο Πιτσιόρλα και

(3) **Την FRAPORT ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ Α ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ** εφεξής καλούμενη ο **Παραχωρησιούχος** ή η **Εταιρεία**), ανώνυμη εταιρεία συσταθείσα σύμφωνα με τους νόμους της Ελλάδας, με έδρα στον Δήμο Αμαρουσίου, στη διεύθυνση Λεωφόρος Κηφισίας 209, η οποία έχει συσταθεί δυνάμει της ιδρυτικής πράξης υπ' αριθ. 37095/26-2-2015 του Συμβολαιογράφου Χρήστου Στείρου, επικυρωμένο αντίγραφο της οποίας κατατίθεται σύμφωνα με το Παράρτημα 4 (*Έγγραφα Ολοκλήρωσης/Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης*), και είναι εγγεγραμμένη στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ.) με αριθμό 133592401000 και εκπροσωπείται νομίμως στην παρούσα Σύμβαση από τον κ. Christoph Hans Nanke, κάτοικο Wiesbaden, Γερμανίας, πρόεδρο του διοικητικού συμβουλίου της Εταιρείας, δυνάμει της υπ' αριθ. 64682/13.10.2015 ανακοίνωσης του Τμήματος Μητρώου/Υπηρεσίας Γ.Ε.ΜΗ. στο οποίο δημοσιεύθηκε η εκπροσώπηση της Εταιρείας σε συνδυασμό με την απόφαση με αριθμό 8 και με ημερομηνία 08.12.2015 του διοικητικού συμβουλίου της Εταιρείας.

(4) τους μετόχους του Παραχωρησιούχου:

(α) την **FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE**, εταιρεία συσταθείσα σύμφωνα με τους νόμους της Γερμανίας, εγγεγραμμένη στο Εμπορικό Μητρώο της Frankfurt am Main με αριθμό HRB 7042, που εδρεύει στη διεύθυνση Flughafen, Geb. 178. 60547 Frankfurt am Main, Γερμανίας και

εκπροσωπείται νομίμως από τους κυρίους Alexander Zinell και Martin Glock σύμφωνα με το καταστατικό της σε συνδυασμό με την απόφαση με ημερομηνία 08.12.2015 του εκτελεστικού της συμβουλίου και τα χορηγηθέντα από το εκτελεστικό συμβούλιο πληρεξούσια με ημερομηνία 08.12.2015 και

(β) την **SLENTEL LIMITED**, εταιρεία συσταθείσα σύμφωνα με τους νόμους της Κύπρου, που εδρεύει στη διεύθυνση Εσπερίδων 15, ATLANTIC INSURANCE BUILDING, Στρόβολος 2001, Λευκωσία, Κύπρος και εκπροσωπείται νομίμως από τον κ. Δημήτριο Κοπελούζο σύμφωνα με το καταστατικό της σε συνδυασμό με την απόφαση της μόνης διευθύντριας της εν λόγω εταιρείας κας Γιαννούλας Γεωργίου με ημερομηνία 30.11.2015. Η εν λόγω εταιρεία συστάθηκε την 17.1.2011 και είναι εγγεγραμμένη στο Μητρώο Εταιρειών (Κύπρου) με αριθμό ΗΕ 280254,

οι οποίοι συμβάλλονται στην παρούσα Σύμβαση αποκλειστικά σε σχέση με τις υποχρεώσεις που αναλαμβάνουν σύμφωνα με τις διατάξεις των Άρθρων 6.2.1(β)(iii), 9.1 (*Δεσμευτική Επένδυση*) και 11 (*Μετοχικό Κεφάλαιο- Μέτοχοι*) και με τις δηλώσεις του Άρθρου 2 (*Νομιμότητα και Ακρίβεια Υποβληθέντων Εγγράφων*) (οι **Αρχικοί Μέτοχοι**).

Επισημαίνεται ότι τηρήθηκαν οι διατάξεις της παραγράφου 4 του άρθρου 9 του νόμου 3986/2011 σε σχέση με την ανάθεση και την υπογραφή της παρούσας Σύμβασης.

2 Νομιμότητα και Ακρίβεια Υποβληθέντων Εγγράφων

Δια της σύναψης της παρούσας Σύμβασης, ο Παραχωρησιούχος και οι Αρχικοί Μέτοχοι δηλώνουν στο Δημόσιο και τον Παραχωρητή ότι όλα τα υποβληθέντα έγγραφα σύμφωνα με το Άρθρο 1 (*Εισαγωγή – Συμβαλλόμενα Μέρη*) παραπάνω:

(α) είναι νόμιμα, ακριβή και έγκυρα, και

(β) δεν έρχονται σε αντίθεση με τους όρους της παρούσας Σύμβασης και των Παραρτημάτων της και ότι, ακόμα και σε περίπτωση που υπάρξει κάποια αντίθεση, αποδέχονται ανεπιφύλακτα να αποκαταστήσουν το σημείο αντίθεσης με δικά τους έξοδα και δαπάνες, χωρίς να προβάλλουν καμία δικαιολογία και εντός εύλογου χρόνου από την ημερομηνία που θα τους γνωστοποιηθεί η αντίθεση ή από την ημερομηνία κατά την οποία θα λάβουν γνώση της αντίθεσης.

3 Ορισμοί – Ερμηνεία της παρούσας Σύμβασης - Παραρτήματα

3.1 Ορισμοί

Οι όροι που χρησιμοποιούνται στην παρούσα Σύμβαση έχουν την έννοια που τους αποδίδεται παραπλεύρως εκτός εάν απαιτείται άλλως από την παρούσα Σύμβαση.

Ως **EASA** νοείται ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας.

Ως **ICAO** νοείται ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας που συστάθηκε με τη Σύμβαση του Σικάγου ή τυχόν διάδοχος αυτής.

Ως **Άδεια** νοείται κάθε άδεια, συναίνεση, έγκριση, αδειοδότηση, άδεια χρήσης, πιστοποιητικό ή εξουσιοδότηση, παροχή ή σύνδεση που απαιτείται σε σχέση με την υλοποίηση της Παραχώρησης σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία και εκδίδεται από το Δημόσιο ή κάποια Αρμόδια Αρχή ή κάποιον Οργανισμό Κοινής Ωφέλειας.

Ως **Άδειες Ευθύνης Δημοσίου** νοούνται τα Πιστοποιητικά Αεροδρομίου καθώς και οι Υφιστάμενες Άδειες Κατασκευαστικών Έργων, οι Υφιστάμενες Περιβαλλοντικές Άδειες και οι Υφιστάμενες Άδειες Λειτουργίας.

Ως **Άδειες Ευθύνης Παραχωρησιούχου** νοούνται όλες οι Άδειες που είναι κατά καιρούς απαραίτητες για τη διεξαγωγή των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης, εξαιρουμένων των Αδειών Ευθύνης Δημοσίου και των αδειών που το Δημόσιο οφείλει ρητά να αποκτήσει, να εξασφαλίσει ή/και να διατηρήσει στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης.

Ο όρος **Άδεια Υλοποίησης Παραχώρησης** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 17.5 (*Άδεια Αναβάθμισης, Λειτουργίας και Εκμετάλλευσης*).

Ο όρος **Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης** σημαίνει καθένα από τα αεροδρόμια που προσδιορίζονται ως Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης στο Παράρτημα 2 (*Περιφερειακά Αεροδρόμια*).

Ως **Αεροδρόμιο Κοινής Χρήσης Με Μεγάλη Δραστηριότητα** νοούνται τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης που ορίζονται ως αεροδρόμια με μεγάλη δραστηριότητα στο Πλαίσιο Συνεργασίας ΠΑ καθώς και κάθε άλλο Περιφερειακό Αεροδρόμιο που ορίζεται κατά καιρούς από τον Παραχωρησιούχο και το Δημόσιο ως Αεροδρόμιο Κοινής Χρήσης Με Μεγάλη Δραστηριότητα

Ως **Αερολιμενικά Τέλη** νοούνται τα τέλη που εισπράττονται προς όφελος του Παραχωρησιούχου ή οποιουδήποτε Κατόχου Δικαιώματος Αεροδρομίου και καταβάλλονται από τους χρήστες του αεροδρομίου για τη χρήση εγκαταστάσεων και υπηρεσιών στα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

Ο όρος **Αεροναυτικά Έσοδα** σημαίνει τα Έσοδα που απορρέουν από τις Αεροπορικές Δραστηριότητες συμπεριλαμβανομένων όλων των Ρυθμιζόμενων Αεροναυτικών Τελών.

Ο όρος **Αεροναυτικά Τέλη** σημαίνει τα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη και τα Μη Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη.

Ο όρος **Αεροπορικές Δραστηριότητες** σημαίνει την παροχή, σε σχέση με τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, οποιωνδήποτε εγκαταστάσεων ή/και υπηρεσιών για τους σκοπούς:

(α) της προσγείωσης, της στάθμευσης ή της απογείωσης αεροσκαφών και της προμήθειας καυσίμων (εξαιρούμενης, προς αποφυγή αμφιβολίας, της πώλησης καυσίμων),

(β) της εξυπηρέτησης Επιβατών [συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών εστίασης κατά τη διάρκεια της πτήσης (in-flight catering)], αποσκευών, εμπορευμάτων ή ταχυδρομείου σε όλα τα στάδια ενώ βρίσκονται στις εγκαταστάσεις οποιουδήποτε Περιφερειακού Αεροδρομίου (συμπεριλαμβανομένης της μεταφοράς αποσκευών Επιβατών, εμπορευμάτων ή ταχυδρομείου από και προς το αεροσκάφος),

συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά αλλά όχι περιοριστικά, των υπηρεσιών και εγκαταστάσεων που προσδιορίζονται στο Μέρος 1 του Παραρτήματος 18 (*Αεροπορικές Δραστηριότητες*). Οι εγκαταστάσεις και οι υπηρεσίες που προσδιορίζονται στο Μέρος 2 του Παραρτήματος 18 (*Αεροπορικές Δραστηριότητες*) και κάθε άλλη υπηρεσία και εγκατάσταση που μπορεί να αναλάβει ο Παραχωρησιούχος, κατά την απόλυτη διακριτική του ευχέρεια, δεν θα συμπεριλαμβάνονται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες.

Ως **Ακώλυτη Χρήση** νοείται το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και νομής κάθε Περιοχής Παραχώρησης που έχει ο Παραχωρησιούχος για οποιονδήποτε σκοπό ή δραστηριότητα επιτρέπεται από το Άρθρο 4.1.1.

Ο όρος **Αμοιβή Δραστηριοτήτων Πρόσθετης Περιόδου** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 36.1.1(γ).

Ως **Αμοιβή Παραχώρησης** νοείται το άθροισμα της Μεταβλητής Αμοιβής Παραχώρησης και της Ετήσιας Αμοιβής Παραχώρησης σε οποιοδήποτε Έτος Παραχώρησης.

Ο όρος **Αναβαλλόμενο Ποσό** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 45.5.

Ο όρος **Αναθεωρημένο Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 20.4.2(β).

Ο όρος **Ανακτήσιμο Ποσό** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 41.5.4.

Ο όρος **Αναπροσαρμογές Αμοιβής Παραχώρησης** σημαίνει αναπροσαρμογές της Αμοιβής Παραχώρησης που υπολογίζονται σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση συμπεριλαμβανομένων τυχόν αναπροσαρμογών εξαιτίας Μείωσης λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων που μπορεί να είναι πληρωτέες σύμφωνα με τη Μέτρηση Επιδόσεων.

Ο όρος **Αναπροσαρμοζόμενα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη** σημαίνει:

(α) κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και σε κάθε επέτειο αυτής έως την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων σε κάποιο Περιφερειακό Αεροδρόμιο, το ποσό που υπολογίζεται σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.2(β)(i),

(β) κατά την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων σε κάποιο Περιφερειακό Αεροδρόμιο, το ποσό που υπολογίζεται σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.3(β)(i),

(γ) κατά την 1η Νοεμβρίου που έπεται ακριβώς της 1ης Νοεμβρίου που προσδιορίζεται στο Άρθρο 28.4.3(β)(ii)(Α) ή (Β), κατά περίπτωση, και σε κάθε επέτειο αυτής έως την 1η Νοεμβρίου ακριβώς μετά την ολοκλήρωση των Επικείμενων Έργων σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, το ποσό που υπολογίζεται σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.3(γ)(i).

Ο όρος **Αναπροσαρμοζόμενος** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 3.2.3(θ).

Ως **Αναχρηματοδότηση** νοείται:

(α) κάθε τροποποίηση, μεταβολή, μεταβίβαση, ανανέωση, συμπλήρωση ή αντικατάσταση οποιασδήποτε Καθορισμένης Δανειακής Σύμβασης (πλην τυχόν Δευτερογενών Δανειακών Συμβάσεων)·

(β) η άσκηση οποιουδήποτε δικαιώματος ή παραίτησης ή συναίνεσης, στο πλαίσιο οποιασδήποτε Καθορισμένης Δανειακής Σύμβασης (πλην τυχόν Δευτερογενών Δανειακών Συμβάσεων)·

(γ) η αντικατάσταση ή αναχρηματοδότηση Δευτερογενούς Χρέους ή άλλου είδους χρηματοδότησης με Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις ·

(δ) η διάθεση οποιωνδήποτε δικαιωμάτων ή συμφερόντων στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (πλην τυχόν Δευτερογενών Δανειακών Συμβάσεων), ή η δημιουργία δικαιωμάτων συμμετοχής, σε σχέση με αυτές ή η δημιουργία ή η παροχή κάθε άλλης μορφής οφέλους ή συμφέροντος στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (πλην τυχόν Δευτερογενών Δανειακών Συμβάσεων) ή στις συμβάσεις, έσοδα ή περιουσιακά στοιχεία του Παραχωρησιούχου με τη μορφή εμπράγματης εξασφάλισης ή άλλως· ή

(ε) κάθε άλλη ρύθμιση που τίθεται σε εφαρμογή από τον Παραχωρησιούχο ή άλλο πρόσωπο και έχει παρόμοια επίπτωση με τα σημεία (α) – (δ) ανωτέρω ή που επιφέρει τον περιορισμό της ικανότητας του Παραχωρησιούχου να υλοποιεί οποιοδήποτε από τα σημεία (α) – (δ) ανωτέρω.

Ως **Ανεξάρτητος Μηχανικός** νοείται το πρόσωπο που διορίζεται αναφορικά με τα Επικείμενα Έργα πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και εγκρίνεται από το Δημόσιο και κάθε άλλο πρόσωπο που μπορεί να διορίζεται κατά καιρούς σύμφωνα με το Άρθρο 21 (*Ανεξάρτητος Μηχανικός*) και το οποίο, σε κάθε περίπτωση, θα ελέγχει και θα εγκρίνει τις Μελέτες, θα επιβλέπει τα Έργα και θα καταρτίζει τις Εκτιμήσεις Κατάστασης Εγκαταστάσεων.

Ως **Ανώτατο Όριο Χρεώσεων** νοείται η μέγιστη χρέωση την οποία μπορεί να επιβάλει ο Παραχωρησιούχος σε σχέση με τα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη που παρατίθενται στο Άρθρο 28.4 (*Σταθερό Ανώτατο Όριο Χρεώσεων με Δείκτη Αύξησης*), όπως μπορεί να τροποποιούνται σύμφωνα με το Άρθρο 28.4 (*Σταθερό Ανώτατο Όριο Χρεώσεων με Δείκτη Αύξησης*).

Ως **Απαιτήσεις Έργων** νοούνται τα ελάχιστα τεχνικά πρότυπα με τα οποία απαιτείται να συμμορφώνεται ο Παραχωρησιούχος, όπως ειδικότερα παρατίθενται στο Παράρτημα 10 (*Απαιτήσεις Έργων*) της παρούσας Σύμβασης.

Ως **Απαιτήσεις Παράδοσης** νοούνται οι απαιτήσεις που παρατίθενται στο Παράρτημα 15 (*Απαιτήσεις Παράδοσης*).

Ως **Απαιτήσεις Συντήρησης** νοούνται οι ελάχιστες απαιτήσεις συντήρησης με τις οποίες υποχρεούται να συμμορφώνεται ο Παραχωρησιούχος, όπως ειδικότερα παρατίθενται στο Παράρτημα 13 (*Απαιτήσεις Συντήρησης*) της παρούσας Σύμβασης.

Ο όρος **Απαιτούμενη Χωρητικότητα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας** σημαίνει ότι, στη διάρκεια κάθε Περιόδου Αιχμής σε οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, δεν προκύπτουν περισσότερα από 150 60λεπτα διαστήματα στη διάρκεια των οποίων τα αιτήματα για διαθέσιμο χρόνο χρήσης που απευθύνονται στην ΕΑΣΠ δεν έχουν εγκριθεί για χρόνους άφιξης ή αναχώρησης όπως αρχικά ζητήθηκε λόγω έλλειψης χωρητικότητας της Υπηρεσίας Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας.

Ως **Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης** νοείται, ανά πάσα στιγμή πλην των Εξαιρούμενων Περιόδων, το επίπεδο ποιότητας υπηρεσιών C ή υψηλότερο (όπως ορίζεται από την IATA στο Εγχειρίδιο Αναφοράς Ανάπτυξης Αεροδρομίων ή άλλο έγγραφο που το αντικαθιστά) και, στη διάρκεια των Εξαιρούμενων Περιόδων, το επίπεδο ποιότητας υπηρεσιών D ή υψηλότερο (όπως ορίζεται από την IATA στο Εγχειρίδιο Αναφοράς Ανάπτυξης Αεροδρομίων ή άλλο έντυπο αντικατάστασης αυτού).

Ως **Απαλλασσόμενη Αναχρηματοδότηση** νοείται:

(α) κάθε Αναχρηματοδότηση που ελήφθη πλήρως υπ' όψιν στο Οικονομικό Μοντέλο υπό τον όρο ότι το Δημόσιο έχει εγκρίνει κάθε παραδοχή αυτού,

(β) τυχόν αλλαγή στη φορολογία ή αλλαγή στη λογιστική μεταχείριση·

(γ) η άσκηση δικαιωμάτων, παραιτήσεων, συναινέσεων και παρόμοιων ενεργειών που σχετίζονται με καθημερινά ζητήματα διοίκησης και εποπτείας και αφορούν:

(i) την αθέτηση δηλώσεων και εγγυήσεων ή δεσμεύσεων·

(ii) τη διακίνηση κεφαλαίων μεταξύ των λογαριασμών έργου σύμφωνα με τους όρους των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν) κατά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος·

(iii) την καθυστερημένη παροχή ή τη μη παροχή πληροφοριών, συναινέσεων ή αδειών·

(iv) τροποποιήσεις υπεργολαβιών·

(v) την έγκριση αναθεωρημένων τεχνικών και οικονομικών παραδοχών για ελέγχους λειτουργίας του οικονομικού μοντέλου (στον βαθμό που απαιτείται για τις Προβλέψεις)·

(vi) τους περιορισμούς που επιβάλλουν οι Δανειστές στις ημερομηνίες στις οποίες το Κύριο Χρέος μπορεί να προκαταβληθεί στον Παραχωρησιούχο στο πλαίσιο των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν), οι οποίοι επιβάλλονται ως αποτέλεσμα της αδυναμίας του Παραχωρησιούχου να διασφαλίσει ότι τα Επικείμενα Έργα εκτελούνται σύμφωνα με το συμφωνημένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) και κοινοποιούνται εγγράφως από τον Παραχωρησιούχο ή τους Δανειστές στο Δημόσιο προτού επιβληθούν·

(vii) αλλαγές στα ορόσημα εκταμίευσης που παρατίθενται στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (εάν υπάρχουν) και προκύπτουν εξαιτίας της αδυναμίας του Παραχωρησιούχου να διασφαλίσει ότι τα Επικείμενα Έργα εκτελούνται σύμφωνα με το συμφωνημένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) και κοινοποιούνται εγγράφως από τον Παραχωρησιούχο ή τους Δανειστές στο Δημόσιο πριν από την πραγματοποίησή τους·

(viii) την αδυναμία του Παραχωρησιούχου να εξασφαλίσει κάθε συναίνεση επίσημων φορέων που απαιτείται από τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (εάν υπάρχουν)·

(ix) τη ψήφο των Δανειστών σε σχέση με τα επίπεδα έγκρισης που απαιτούνται στο πλαίσιο των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν)·

(δ) κάθε τροποποίηση, μεταβολή ή συμπλήρωση οποιασδήποτε σύμβασης εγκρίνεται από το Δημόσιο ως μέρος οποιασδήποτε Αποζημιώσιμης Μεταβολής στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης·

(ε) κάθε πώληση μετοχών του Παραχωρησιούχου που κατέχουν οι Μέτοχοι ή κάθε τιτλοποίηση των υφιστάμενων δικαιωμάτων ή/και συμφερόντων που συνδέονται με μετοχές επί του Παραχωρησιούχου·

(στ) κάθε πώληση ή μεταβίβαση των υφιστάμενων δικαιωμάτων ή/και συμφερόντων των Δευτερογενών Δανειστών στο πλαίσιο των Δευτερογενών Δανειακών Συμβάσεων ή κάθε τιτλοποίηση των υφιστάμενων δικαιωμάτων ή/και συμφερόντων των Δευτερογενών Δανειστών στο πλαίσιο των Δευτερογενών Δανειακών Συμβάσεων ·

(ζ) κάθε Αναχρηματοδότηση ή παροχή νέας χρηματοδότησης που καλύπτει καθημερινές ανάγκες κεφαλαίου κίνησης, συμπεριλαμβανομένων διευκολύνσεων υπερανάληψης που ενδέχεται να είναι απαραίτητες για τις Δραστηριότητες Παραχώρησης· και

(η) κάθε νέα χρηματοδότηση που αντλείται με αποκλειστικό σκοπό την κάλυψη Κεφαλαιουχικών Δαπανών σε σχέση με τα Μελλοντικά Έργα·

Ως **Απευθείας Συμβάσεις με το Δημόσιο** νοούνται οι συμβάσεις ανάμεσα στο Δημόσιο, τον Παραχωρητή και τους Δανειστές (ή την Πληρεξούσια Τράπεζα) οι οποίες, χωρίς να επηρεάζουν δυσμενώς το Δημόσιο και τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του Παραχωρητή που απορρέουν από την παρούσα Σύμβαση, ρυθμίζουν άμεσα τις σχέσεις ανάμεσα στους Δανειστές και το Δημόσιο καθώς και την κατάταξη απαιτήσεων και τον καταλογισμό πληρωμών σε σχέση με κάθε Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης (όπως ισχύει). Αυτές οι Συμφωνίες θα διέπονται από την Ελληνική Νομοθεσία.

Ο όρος **Αποδεκτή Περίοδος** σημαίνει τα πρώτα εκατόν πενήντα 60λεπτα διαστήματα σε οποιαδήποτε Περίοδο Αιχμής, κατά τα οποία διαπιστώνεται ότι ένα Περιφερειακό

Αεροδρόμιο έχει μειωμένη χωρητικότητα περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών.

Ο όρος **Αποδεκτή Τράπεζα** σημαίνει (α) μία τράπεζα ή άλλο χρηματοπιστωτικό ίδρυμα που εποπτεύεται από ρυθμιστικές αρχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης και έχει λάβει αξιολόγηση πιστοληπτικής ικανότητας για μακροπρόθεσμη μη εξασφαλισμένη χρηματοδότηση όχι χαμηλότερη κατά 2 βαθμίδες ή μονάδες κατάταξης πιστοληπτικής ικανότητας από την αξιολόγηση πιστοληπτικής ικανότητας της Ελληνικής Δημοκρατίας, ή (β) κάθε τράπεζα ή άλλο χρηματοπιστωτικό ίδρυμα με αξιολόγηση πιστοληπτικής ικανότητας για μακροπρόθεσμη μη εξασφαλισμένη χρηματοδότηση ίση με BBB+ (ή ανώτερη) από τον οίκο Standard & Poor's Corporation, ή Baa1 (ή ανώτερη) από τον οίκο Moody's Investors Services, Inc., ή BBB+ (ή ανώτερη) από τον οίκο Fitch Ratings.

Ο όρος **Αποζημίωση ΚΠΑ** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 33.3.1(ζ)(ii).

Ως **Αποζημιώσιμη Αναχρηματοδότηση** νοείται κάθε Αναχρηματοδότηση που θα επιφέρει Όφελος Αναχρηματοδότησης άνω του μηδενός και δεν αποτελεί Απαλλασσόμενη Αναχρηματοδότηση.

Ως **Αποζημιώσιμη Μεταβολή** νοείται μια Μεταβολή για την οποία έχει εκδοθεί Επιβεβαίωση Μεταβολής και η συμπληρωματική σύμβαση που αναφέρεται στην παράγραφο 9.1 του Παραρτήματος 19 (*Μεταβολές*) έχει καταστεί ανεπιφύλακτη από κάθε άποψη, καθώς και κάθε Μεταβολή Παραχωρησιούχου που έχει καταστεί ανεπιφύλακτη σύμφωνα με το Παράρτημα 19 (*Μεταβολές*).

Ως **Αποζημιώσιμη Μεταβολή Νομοθεσίας** νοείται:

(α) μια Μεροληπτική Μεταβολή Νομοθεσίας, ή

(β) μια Γενική Μεταβολή Νομοθεσίας, η οποία τίθεται σε ισχύ μετά την ημερομηνία της παρούσας Σύμβασης και συνεπάγεται πρόσθετες Κεφαλαιουχικές Δαπάνες ή/και Λειτουργικές Δαπάνες.

Ως **Αποκατάσταση Γεγονότος Καθυστέρησης** νοείται η διαδικασία που παρατίθεται στο Άρθρο 30.3 (*Αποκατάσταση Γεγονότος Καθυστέρησης*).

Ως **Αρμόδια Αρχή** νοείται κάθε υπηρεσία του Δημοσίου ή του Παραχωρητή ή άλλη δημόσια αρχή, οργανισμός ή νομικό πρόσωπο που ελέγχεται από το Δημόσιο, είτε εθνική είτε περιφερειακή, νομαρχιακή, δημοτική ή τοπική, συμπεριλαμβανομένου του Δημοσίου και των υπουργείων και τμημάτων του (αλλά εξαιρουμένου ρητά κάθε Οργανισμού Κοινής Ωφέλειας) και συμπεριλαμβανομένου, προς αποφυγή αμφιβολίας,

του Εκπροσώπου του Κράτους και του Εκπροσώπου του Παραχωρητή που είναι αρμόδιος για την Παραχώρηση.

Ως **Αρχαιολογικά Ευρήματα** νοούνται όλα τα απολιθώματα, τα αρχαιολογικά ευρήματα, τα κτίσματα και κάθε άλλο αντικείμενο ή ερείπια αρχαιολογικής αξίας ή ενδιαφέροντος, σύμφωνα με τον νόμο 3028/2002, που ανακαλύπτονται στα Περιφερειακά Αεροδρόμια στη διάρκεια της εκτέλεσης οποιωνδήποτε Έργων.

Ως **Αρχαιολογικές Τομές** νοούνται οι εκσκαφές τάφρων με βάθος μέχρι 1 μέτρο και πλάτος έως 0,5 μέτρα, οι οποίες διενεργούνται σποραδικά από τον Παραχωρησιούχο στις Περιοχές Παραχώρησης καθ' υπόδειξη και υπό την επίβλεψη της αρμόδιας Αρχαιολογικής Υπηρεσίας, προς διαπίστωση της τυχόν ύπαρξης Αρχαιολογικών Ευρημάτων.

Ως **Αρχαιολογική Υπηρεσία** νοείται η δημόσια υπηρεσία του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού, η οποία είναι, μεταξύ άλλων, υπεύθυνη για τη διαμόρφωση και την εποπτεία της πολιτικής του Δημοσίου σε σχέση με την ανακάλυψη, διαφύλαξη, συντήρηση και προώθηση της πολιτιστικής κληρονομιάς του Δημοσίου συμπεριλαμβανομένων των Αρχαιολογικών Ευρημάτων.

Ως **Αρχικές Συμβάσεις Παροχής Υπηρεσιών** νοούνται οι συμβάσεις που συνάπτονται μεταξύ του Παραχωρησιούχου και των ακόλουθων Κρατικών Χρηστών όπως εγκύρως επικαιροποιούνται και μεταβάλλονται κατά καιρούς καθ’ όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης:

(α) Ελληνική Αστυνομία

(β) Τελωνεία

(γ) Κτηνιατρικές και Φυτοϋγειονομικές Υπηρεσίες

(δ) Υπηρεσίες Πρώτων Βοηθειών (ΕΚΑΒ)

(ε) Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία

(στ) ΥΠΑ σε σχέση με τις Υπηρεσίες Αεροναυτιλίας

(ζ) Υγειονομικές Υπηρεσίες

(η) Λιμενικό Σώμα

(θ) Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας

(ι) Πολεμική Αεροπορία (ΠΑ)

(ια) Πυροσβεστικό Σώμα Ελλάδος.

Ως **Αρχική Εκτίμηση Χωρητικότητας** νοείται η αρχική εκτίμηση χωρητικότητας που διενεργεί ο Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας σύμφωνα με την παράγραφο 3 (*Εκτίμηση Χωρητικότητας Αεροσταθμού Επιβατών και Περιοχής Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών*) του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

Ο όρος **Αρχική Επιθεώρηση** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 32.5.1.

Ο όρος **Αρχικός Μέτοχος** σημαίνει τους αρχικούς μετόχους του Παραχωρησιούχου που κατονομάζονται στο σημείο 4 της Εισαγωγής .

Ο όρος **Ασκήσεις Ετοιμότητας** σημαίνει την πραγματοποίηση των ασκήσεων ετοιμότητας που ορίζονται στον Κανονισμό 2014 για τα Αεροδρόμια.

Ως **Ασφάλεια της Αεροπορίας** νοείται ο συνδυασμός μέτρων, ανθρώπινων και υλικών πόρων που έχουν στόχο την προφύλαξη της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των Επιβατών και Χρηστών.

Ως **Ασφαλιστική Αποζημίωση** νοείται η αποζημίωση που είναι πληρωτέα στον Παραχωρησιούχο ή εισπρακτέα από αυτόν ή οποιονδήποτε αντιπρόσωπο ή υπεργολάβο ή το άμεσο προσωπικό του/τους από κάθε ασφάλιση που συνάπτεται από ή για λογαριασμό του Παραχωρησιούχου ή που υποχρεούται να συνάψει ο Παραχωρησιούχος σύμφωνα με το Άρθρο 24 (*Ασφάλιση*) και το Παράρτημα 16 (*Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης*).

Ως **Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου** νοούνται οι υπηρεσίες εκείνες που θα παρέχει ο Παραχωρησιούχος σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο όπως παρατίθενται ειδικότερα στην παράγραφο 3 (*Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου*) του Παραρτήματος 5 (*Υπηρεσίες Αεροδρομίου*) της παρούσας Σύμβασης.

Ο όρος **Γεγονός Ανωτέρας Βίας** σημαίνει:

(α) όλα εκείνα τα γεγονότα ή τα περιστατικά ή τις συνέπειές τους που δεν υπόκεινται στον έλεγχο ή την επιρροή των Μερών και που δεν θα μπορούσαν να προβλεφθούν ή να αποτραπούν ή να παρεμποδιστούν ακόμα και αν τα Μέρη είχαν επιδείξει ιδιαίτερη σύνεση, ή

(β) κάθε συμβάν ή περιστατικό για την επέλευση του οποίου κανένα Μέρος δεν είναι υπόλογο και σε σχέση με το οποίο ο Παραχωρησιούχος δεν έχει υποχρέωση ασφάλισης σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση και όντως δεν είναι ασφαλισμένο, ή ο Παραχωρησιούχος απαλλάχτηκε από την υποχρέωση ασφάλισης εξ ολοκλήρου ή εν μέρει σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 24,

το οποίο άμεσα αποτρέπει οποιοδήποτε από τα Μέρη από, ή καθυστερεί οποιοδήποτε από τα Μέρη κατά την εκτέλεση οποιωνδήποτε υποχρεώσεων του που απορρέουν από την παρούσα Σύμβαση.

Ως **Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου** νοείται κάθε γεγονός που ρητά αναφέρεται στην παρούσα Σύμβαση ως Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου, καθώς και κάθε γεγονός (συμπεριλαμβανομένων Γεγονότων Καθυστέρησης και της υποχρέωσης του Φορέα Παροχής Αεροναυτιλιακών Υπηρεσιών να παρέχει την Απαιτούμενη Χωρητικότητα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας σύμφωνα με το Άρθρο 30.6) το οποίο (α) δεν είναι Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου για το οποίο έχει επιδοθεί Ειδοποίηση Καταγγελίας, (β) δεν είναι κίνδυνος του Παραχωρησιούχου στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης ούτε προκαλείται από τον Παραχωρησιούχο ή κάποιο(-α) πρόσωπο(-α) που χρησιμοποιεί για την υλοποίηση της Παραχώρησης (συμπεριλαμβανομένου του Ανεξάρτητου Μηχανικού) ή (γ) δεν είναι Γεγονός Ανωτέρας Βίας, τις οικονομικές συνέπειες του οποίου αναλαμβάνει ο Παραχωρησιούχος, και το οποίο έχει δυσμενή επίδραση στα έσοδα του Παραχωρησιούχου στη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης ή/και επηρεάζει ουσιωδώς την παροχή των Υπηρεσιών Αεροδρομίου.

Ως **Γεγονός Καθυστέρησης** νοείται κάθε γεγονός το οποίο ρητά αναφέρεται στην παρούσα Σύμβαση ως Γεγονός Καθυστέρησης, καθώς και κάθε γεγονός το οποίο (α) δεν συνιστά κίνδυνο του Παραχωρησιούχου στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης, ή (β) δεν προκαλείται από τον Παραχωρησιούχο ή κάποιο(-α) πρόσωπο(-α) που χρησιμοποιεί για την υλοποίηση της Παραχώρησης (συμπεριλαμβανομένου του Ανεξάρτητου Μηχανικού), ή (γ) δεν είναι Γεγονός Ανωτέρας Βίας, τις οικονομικές συνέπειες του οποίου αναλαμβάνει ο Παραχωρησιούχος, και το οποίο επηρεάζει δυσμενώς την ικανότητα του Παραχωρησιούχου να τηρήσει τις συμφωνημένες προθεσμίες των Επικείμενων Έργων (όπως παρατίθενται στο Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Επικείμενων Έργων).

Ως **Γεγονότα Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου** νοούνται τα γεγονότα που παρατίθενται στο Άρθρο 34.1 (*Γεγονότα Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου)*, η επέλευση οποιουδήποτε εκ των οποίων παρέχει στον Παραχωρησιούχο το δικαίωμα, μεταξύ άλλων, να καταγγείλει την παρούσα Σύμβαση.

Ως **Γεγονότα Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου** νοούνται ένα ή περισσότερα από τα γεγονότα που παρατίθενται στο Άρθρο 33.1 (*Γεγονότα Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου*), η επέλευση ενός ή περισσοτέρων εκ των οποίων παρέχει στο Δημόσιο το δικαίωμα να καταγγείλει την παρούσα Σύμβαση.

Ως **Γενική Μεταβολή Νομοθεσίας** νοείται κάθε Μεταβολή Νομοθεσίας η οποία δεν είναι Μεροληπτική Μεταβολή Νομοθεσίας, εξαιρουμένων ωστόσο τυχόν αλλαγών στη φορολογία εισοδήματος που ισχύει γενικά για εταιρείες.

Ως **Δανειστές** νοούνται οι φορείς παροχής χρηματοδότησης στον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (εάν υπάρχουν), στους οποίους περιλαμβάνονται η Πληρεξούσια Τράπεζα και τυχόν πιστωτές εις ολόκληρον (joint creditors), καθώς και οι διάδοχοι και οι εκδοχείς αυτών.

Ως **ΔΕΕ** νοείται το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο.

Ως **Δείκτης** νοείται ο Δείκτης Τιμών Καταναλωτή ή, εάν ο Δείκτης Τιμών Καταναλωτή (ΔΤΚ) για την Ημερομηνία Αναπροσαρμογής δεν έχει δημοσιευτεί και δεν είναι διαθέσιμος εντός είκοσι οκτώ (28) ημερών μετά την προγραμματισμένη ημερομηνία δημοσίευσης, όποιος άλλος εναλλακτικός δείκτης, όπως τα Μέρη θα συσκεφθούν για να συμφωνήσουν, ο οποίος θα χρησιμοποιηθεί για τους σκοπούς της Αναπροσαρμογής.

Ως **Δείκτης Τιμών Καταναλωτή** ή **ΔΤΚ** νοείται ο δείκτης τιμών καταναλωτή όπως καταρτίζεται και δημοσιεύεται σε μηνιαία βάση από την Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ. ΣΤΑΤ).

Ως **Δεσμευτική Επένδυση** νοείται το άθροισμα του Μετοχικού Κεφαλαίου και τυχόν Δευτερογενούς Χρέους.

Ως **Δέσμη Γνωστοποιήσεων** νοείται η δέσμη εγγράφων που περιέχονται στην ψηφιακή τράπεζα δεδομένων (VDR) έως την 10 Οκτωβρίου 2014, αντίγραφο των οποίων έλαβε κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος υπό μορφή DVD που μονογράφεται για τους σκοπούς ταυτοποίησης αποκλειστικά από τα Συμβαλλόμενα Μέρη ή για λογαριασμό αυτών και κάθε άλλο έγγραφο που ορίζεται εγγράφως από το Δημόσιο και τον Παραχωρησιούχο ως έγγραφο που αποτελεί μέρος της Δέσμης Γνωστοποιήσεων.

Ο όρος **Δεύτερη Επιθεώρηση** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 32.7.1.

Ως **Δευτερογενές Χρέος** νοείται το μέρος της Δεσμευτικής Επένδυσης που διατίθεται μέσω δευτερογενών δανείων ή/και οποιωνδήποτε άλλων ποσών διατίθενται στον Παραχωρησιούχο από:

(α) τους Αρχικούς Μετόχους ή τις Συνδεδεμένες Επιχειρήσεις τους (κατά την έννοια του κ.ν. 2190/1920, σε συνδυασμό με τον ν. 4308/2014), υπό τον όρο ότι οι Αρχικοί Μέτοχοι συμφωνούν να εγγυηθούν τη δέσμευση την οποία παρέχουν αυτές οι εταιρείες· ή/και

(β) τρίτα μέρη, υπό τον όρο ότι οι Αρχικοί Μέτοχοι ή οι Συνδεδεμένες Επιχειρήσεις τους εγγυώνται την αποπληρωμή τους.

Ο όρος **Δευτερογενείς Δανειστές** σημαίνει ένα πρόσωπο που παρέχει χρηματοδότηση με βάση μια Δευτερογενή Δανειακή Σύμβαση.

Ως **Δευτερογενείς Δανειακές Συμβάσεις** νοούνται οποιεσδήποτε συμβάσεις στις οποίες παρέχεται Δευτερογενές Χρέος.

Ως **Δημόσιο** νοείται η Ελληνική Δημοκρατία συμπεριλαμβανομένων, προς αποφυγή αμφιβολίας, όλων των τοπικών και δημοτικών υποδιαιρέσεων και νομαρχιών.

Ως **Διαδικασία Επίλυσης Διαφορών** νοείται η διαδικασία επίλυσης διαφορών που παρατίθεται στο Άρθρο 39 (*Επίλυση Διαφορών*).

Ως **Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών** νοείται η διαδικασία επίλυσης διαφορών που παρατίθεται στο Άρθρο 39.2 (*Επίλυση Τεχνικών Διαφορών*).

Ως **Διαθέσιμα Παραχωρησιούχου** νοείται το άθροισμα κάθε είδους ταμειακών αποθεματικών του Παραχωρησιούχου, συμπεριλαμβανομένης κάθε βραχυπρόθεσμης επένδυσης των εν λόγω ταμειακών αποθεματικών και τυχόν ληξιπρόθεσμων και απαιτητών ποσών στον Παραχωρησιούχο, τα οποία δεν απαιτείται να χρησιμοποιηθούν για προπληρωμές προς τους Δανειστές, μείον το άθροισμα όλων των ποσών που είναι ληξιπρόθεσμα και απαιτητά από τον Παραχωρησιούχο σε τρίτους (συμπεριλαμβανομένων ληξιπρόθεσμων οφειλών προς τον Εργολάβο, τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και κάθε άλλον υπεργολάβο), αλλά εξαιρουμένων των Υποχρεώσεων Έναντι των Δανειστών.

Ως **Διαιτησία** νοείται η διαδικασία επίλυσης Διαφορών που ορίζεται στο Άρθρο 39.3 (*Διαιτησία*).

Ως **Διαιτητές** νοούνται τα πρόσωπα που διορίζονται σύμφωνα με τα Άρθρα 39.3.4 και 39.3.5.

Ως **Διαιτητική Απόφαση** νοείται η απόφαση του Διαιτητικού Δικαστηρίου επί Διαφοράς, την οποία τα Μέρη έχουν παραπέμψει σε αυτό.

Ως **Διαιτητικό Δικαστήριο** νοείται το διαιτητικό δικαστήριο που ορίζεται στο Άρθρο 39.3 (*Διαιτησία*).

Ως **Διανομή**, σε μετρητά ή σε είδος, νοείται:

(α) κάθε μέρισμα ή άλλη διανομή σε σχέση με το μετοχικό κεφάλαιο,

(β) κάθε μείωση κεφαλαίου, εξαγορά ή αγορά μετοχών ή κάθε άλλη αναδιάρθρωση ή μεταβολή του μετοχικού κεφαλαίου, η οποία επιφέρει όφελος υπό μορφή μετρητών για κάποιον Μέτοχο,

(γ) κάθε πληρωμή στο πλαίσιο του Δευτερογενούς Χρέους (κεφαλαίου, τόκων ή προμηθειών),

(δ) κάθε πληρωμή, δάνειο, συμβατική ρύθμιση ή μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων ή δικαιωμάτων στο βαθμό (σε κάθε περίπτωση) που πραγματοποιήθηκε σε Μέτοχο ή Συνδεδεμένη Επιχείρηση του Παραχωρησιούχου μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και δεν πραγματοποιήθηκε κατά τη συνήθη πορεία των δραστηριοτήτων ούτε διέπετο από εύλογους εμπορικούς όρους, ή

(ε) η καταβολή σε Μέτοχο ή Συνδεδεμένη Επιχείρηση του Παραχωρησιούχου κάθε άλλου οφέλους που δεν λαμβάνεται κατά τη συνήθη πορεία των δραστηριοτήτων και υπό εύλογους εμπορικούς όρους.

Ως **Διάρκεια Ζωής** νοείται:

(α) σε περίπτωση βιομηχανικού στοιχείου, ισούται με το χρονικό διάστημα όπως αυτό καθορίζεται γραπτώς από τον κατασκευαστή του εν λόγω στοιχείου, υπό την προϋπόθεση ότι αυτό θα ενσωματωθεί στο Περιφερειακό Αεροδρόμιο, θα λειτουργεί σύμφωνα με τις αποδεκτές συνθήκες σχεδιασμού του κατασκευαστή και θα συντηρείται σύμφωνα με τις γραπτές οδηγίες του.

(β) σε περίπτωση οποιουδήποτε άλλου στοιχείου, ισούται με το χρονικό διάστημα για το οποίο το στοιχείο αναμένεται να συνεχίσει να λειτουργεί όπως προβλεπόταν μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής της αντίστοιχης εγκατάστασης Αεροδρομίου, σύμφωνα με το ISO 15686: Κτίρια και Κατασκευαστικά Έργα – Σχεδιασμός Διάρκειας Ζωής ή οποιοδήποτε άλλο αντίστοιχο διεθνώς αποδεκτό πρότυπο.

Ως **Διάρκεια Σύμβασης Παραχώρησης** νοείται η χρονική περίοδος που ορίζεται στο Άρθρο 6.6 (*Διάρκεια Σύμβασης Παραχώρησης*).

Ως **Διαφορά** νοείται κάθε διαφορά, διαφωνία ή αμφισβήτηση ανάμεσα στα Συμβαλλόμενα Μέρη, η οποία προκύπτει ή συνδέεται με την εφαρμογή, ερμηνεία ή εγκυρότητα της παρούσας Σύμβασης καθώς και από οποιαδήποτε πράξη ή παράλειψη του Ανεξάρτητου Μηχανικού.

Ως **Διεθνής Συνθήκη** νοείται μια επισήμως υπογεγραμμένη και επικυρωμένη συμφωνία μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών (ή/και κυριαρχιών) σε έγγραφη μορφή, η οποία διέπεται από το διεθνές δίκαιο.

Ο όρος **Διερεύνηση Μεταβολής** έχει την έννοια που του αποδίδεται στην παράγραφο 2 του Παραρτήματος 19 (*Μεταβολές*).

Ο όρος **Δικαίωμα Αεροδρομίου** σημαίνει κάθε προνόμιο ή δικαίωμα που παραχωρείται μέσω ή στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης ή κάθε δικαιόχρηση, άδεια ή άλλο δικαίωμα ή επιμέρους δικαίωμα που παραχωρείται από τον Παραχωρησιούχο (ή οποιοδήποτε πρόσωπο σύμφωνα με το Άρθρο 4.6 (*Δικαιώματα Αεροδρομίου*)) για την εκμετάλλευση ή οποιαδήποτε άλλη δραστηριότητα σε σχέση με κάθε προνόμιο ή δικαίωμα που παραχωρείται μέσω ή στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης.

Ως **Δικαίωμα Διέλευσης** ή **Δικαιώματα Διέλευσης** νοούνται τα δικαιώματα διέλευσης του Παραχωρησιούχου σε κάθε Περιοχή Παραχώρησης.

Ως **Δικαιώματα Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας** νοούνται τα δικαιώματα που ορίζονται στο Άρθρο 38.1.1.

Ως **Δικαστήριο του ΔΕΕ** νοείται το Διαιτητικό Δικαστήριο του ΔΕΕ στο Παρίσι.

Ο όρος **Δραστηριότητες Παραχώρησης** σημαίνει τα Έργα, την παροχή των Υπηρεσιών Αεροδρομίου και το σύνολο των υπόλοιπων δικαιωμάτων και υποχρεώσεων του Παραχωρησιούχου στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης.

Ο όρος **Δραστηριότητες Πρόσθετης Περιόδου** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 36.1.1(α).

Ο όρος **Δυνητικά Κρίσιμη Χωρητικότητα** σημαίνει ότι ένα Περιφερειακό Αεροδρόμιο δεν έχει Κρίσιμη Χωρητικότητα αλλά μια Εκτίμηση Χωρητικότητας καταδεικνύει ότι:

(α) παρουσιάζει περισσότερα από εκατόν είκοσι (120) 60λεπτα διαστήματα στη διάρκεια της Περιόδου Αιχμής με μειωμένη χωρητικότητα σύμφωνα με την παράγραφο 3.1 (*Εκτίμηση Χωρητικότητας Περιοχής Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών*) του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*)· ή

(β) το επίπεδο ποιότητας υπηρεσιών C ή υψηλότερο (όπως ορίζεται από την IATA στο Εγχειρίδιο Αναφοράς Ανάπτυξης Αεροδρομίων ή άλλο έγγραφο που το αντικαθιστά) δεν έχει επιτευχθεί στο εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο κατά τη διάρκεια της Περιόδου Αιχμής σύμφωνα με την παράγραφο 3.2 (*Εκτίμηση Χωρητικότητας Αεροσταθμού Επιβατών*) του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*) για περισσότερα από εκατόν είκοσι (120) 60λεπτα διαστήματα.

Ως **Δυσμενές Συμβάν** νοείται ένα συμβάν ή περίσταση ή συνδυασμός συμβάντων ή περιστάσεων, σε κάθε περίπτωση, εκτός ελέγχου του Παραχωρησιούχου που έχει ή έχουν ουσιώδη δυσμενή επίπτωση σε ένα ή περισσότερα Περιφερειακά Αεροδρόμια (συμπεριλαμβανομένης της εναέριας κυκλοφορίας στα Περιφερειακά Αεροδρόμια) ή/και εν γένει στην εναέρια κυκλοφορία, μετά το οποίο επέρχεται Πτώση Κίνησης εντός των επόμενων δεκαοκτώ (18) μηνών. Ένα συμβάν που είναι Γεγονός Ανωτέρας Βίας, Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου ή Γεγονός Καθυστέρησης δεν θα αποτελεί Δυσμενές Συμβάν.

Ως **ΕΑΣΠ** νοείται η Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων.

Ως **ΕΒΑ** νοείται ο εσωτερικός βαθμός απόδοσης που υπολογίζεται χρησιμοποιώντας τον σχετικό μαθηματικό τύπο με υπολογιστικό πρόγραμμα (IRR ή XIRR, στο λογισμικό Microsoft Excel ®).

Ως **ΕΒΑ [Κατώτατου] Ορίου Ιδίων Κεφαλαίων** νοείται ο ΕΒΑ που υπολογίζεται για τη Δεσμευτική Επένδυση από το Οικονομικό Μοντέλο.

Ο όρος **Έγγραφα Ολοκλήρωσης** σημαίνει καθένα από τα έγγραφα που παρατίθενται στο Παράρτημα 4 (*Έγγραφα Ολοκλήρωσης/ Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης*) που πρέπει να υποβληθούν σύμφωνα με το Άρθρο 6.2.1.

Ο όρος **Έγγραφα Παραχώρησης** σημαίνει καθένα από τα ακόλουθα έγγραφα:

(α) η παρούσα Σύμβαση,

(β) οι Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (εάν υπάρχουν),

(γ) οι Εγγυητικές Επιστολές Καλής Εκτέλεσης,

(δ) η Σύμβαση Ανεξάρτητου Μηχανικού,

(ε) η Συμφωνία Πολυμερούς Διαιτησίας,

(στ) οι Συμβάσεις Αεροδρομίου,

(ζ) οι Συμβάσεις,

(η) οι Συμβάσεις Μελέτης – Κατασκευής ή το σχετικό υπόδειγμα,

(θ) οι Μεταβιβασθείσες Συμβάσεις Αεροδρομίου,

(ι) οι Συμφωνίες Συνεργασίας που θέτουν σε εφαρμογή το Πλαίσιο Συνεργασίας ΠΑ,

(ια) οι Συμβάσεις Παροχής Υπηρεσιών,

(ιβ) οι Δευτερογενείς Δανειακές Συμβάσεις (εάν υπάρχουν),

(ιδ) τα Έγγραφα Ολοκλήρωσης, και

(ιε) κάθε άλλο έγγραφο που εγκρίνεται από το Δημόσιο και τον Παραχωρησιούχο,

η μορφή και το ουσιαστικό περιεχόμενο των οποίων έχουν εγκριθεί από τον Παραχωρητή ή/και το Δημόσιο.

Ως **Εγγυητικές Επιστολές Καλής Εκτέλεσης** νοούνται η Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης Έργων, η Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας, οι Εγγυητικές Επιστολές Συμμετοχής και η Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης, οι οποίες, πλην της Εγγυητικής Επιστολής Συμμετοχής, θα υπόκεινται στην Απευθείας Σύμβαση με το Δημόσιο (εφόσον υφίσταται, σύμφωνα με το Άρθρο 37.1.8), όσον αφορά την κατάταξη απαιτήσεων και τον καταλογισμό πληρωμών[1].

Ως **Εγγυητικές Επιστολές Συμμετοχής** νοούνται οι τραπεζικές εγγυητικές επιστολές που έχουν υποβληθεί στον Παραχωρητή κατά την Ημερομηνία Διαγωνισμού Παραχώρησης και θα είναι σε ισχύ έως την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

Ως **Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης** νοείται η ανέκκλητη τραπεζική εγγυητική επιστολή που δίδεται από τους Αρχικούς Μετόχους στη μορφή που προβλέπεται στην Ενότητα 1 του Παραρτήματος 1 (*Μορφή Εγγυητικών Επιστολών*).

Ως **Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης Έργων** νοείται η ανέκκλητη τραπεζική εγγυητική επιστολή που κατατίθεται από τον Παραχωρησιούχο στη μορφή που προβλέπεται στην Ενότητα 2 του Παραρτήματος 1 (*Μορφή Εγγυητικών Επιστολών*), σε σχέση με τις υποχρεώσεις του που απορρέουν από την παρούσα Σύμβαση και συνδέονται με τα Επικείμενα Έργα, η οποία θα υποβληθεί στο Δημόσιο κατά ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και θα τεθεί σε ισχύ από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

[1] Εφόσον υφίστανται οι Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις, τότε με την επιφύλαξη της Απευθείας Σύμβασης με το Δημόσιο (σύμφωνα με το Άρθρο 37.1.8), κατά τη διάρκεια ισχύος της Παραχώρησης έως τη λήξη της Σύμβασης Παραχώρησης, κάθε πληρωμή που πραγματοποιείται στο πλαίσιο των Εγγυητικών Επιστολών Καλής Εκτέλεσης θα γίνεται στον Λογαριασμό Εσόδων (όπως ορίζεται στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις προκειμένου να αποκατασταθεί η χρηματοοικονομική σταθερότητα του έργου). Εφόσον υφίστανται οι Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις και η Απευθείας Σύμβαση με το Δημόσιο, μετά τη λήξη της Σύμβασης Παραχώρησης, οι Εγγυητικές Επιστολές Καλής Εκτέλεσης θα ρευστοποιηθούν προκειμένου να πληρωθούν πρώτα όσα ανεξόφλητα ποσά οφείλονται στους Δανειστές στο πλαίσιο των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων και μόνο τότε θα καταβληθεί το εναπομείναν υπόλοιπο στον Παραχωρητή, στην περίπτωση της Εγγυητικής Επιστολής Καλής Λειτουργίας, ή στο Δημόσιο, στην περίπτωση της Εγγυητικής Επιστολής Καλής Εκτέλεσης Έργων και της Εγγυητικής Επιστολής Δεσμευτικής Επένδυσης. Επιπροσθέτως, ο Παραχωρητής δεν θα εγείρει καμία Απαίτηση στο πλαίσιο των Εγγυητικών Επιστολών Καλής Εκτέλεσης μετά τη λήξη της Σύμβασης Παραχώρησης, οπότε και μόνο οι Δανειστές μπορούν να εγείρουν Απαιτήσεις στο πλαίσιο των Εγγυητικών Επιστολών Καλής Εκτέλεσης. Αυτό το στοιχείο πρέπει να παρατεθεί στην Απευθείας Σύμβαση με το Δημόσιο στον βαθμό που υφίστανται οι Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις σύμφωνα με το Άρθρο 37.1.8.

Ως **Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας** νοείται η τραπεζική εγγυητική επιστολή που θα παραδοθεί από τον Παραχωρησιούχο στον Παραχωρητή σύμφωνα με το Άρθρο 12.5 (*Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας*) στη μορφή που προβλέπεται στην Ενότητα 3 του Παραρτήματος 1 (*Μορφή Εγγυητικών Επιστολών*) και θα τεθεί σε ισχύ από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

Ο όρος **Εγκαταστάσεις Κρατικού Χρήστη** σημαίνει οποιοδήποτε μέρος των Περιοχών Παραχώρησης εντός των Περιφερειακών Αεροδρομίων και το οποίο καταλαμβάνει ή είναι απαραίτητο σε κάποιον Κρατικό Χρήστη, όπως περιγράφεται στη σχετική Σύμβαση Παροχής Υπηρεσιών και σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 4.4 (*Κρατικοί Χρήστες*).

Ο όρος **Εγκεκριμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan)** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 20.3 (*Επισκόπηση και Έγκριση Σχεδίων Αποκατάστασης και Ρυθμιστικών Σχεδίων*).

Ο όρος **Εγκεκριμένο Σχέδιο Αποκατάστασης** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 20.3.5.

Ο όρος **Εγκεκριμένο Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 20.5.7.

Ως **Εγκεκριμένοι Περιβαλλοντικοί Όροι** νοούνται οι περιβαλλοντικοί όροι της Παραχώρησης που παρατίθενται στο Παράρτημα 8 (*Εγκεκριμένοι Περιβαλλοντικοί Όροι / Υφιστάμενες Άδειες*), όπως τροποποιούνται, συμπληρώνονται ή αντικαθίστανται στη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης.

Ο όρος **Έγκυροι Περιβαλλοντικοί Όροι** σημαίνει μια Περιβαλλοντική Άδεια (με τη μορφή απόφασης που εγκρίνει τους περιβαλλοντικούς όρους σύμφωνα με τον νόμο 4014/2011), η οποία δεν έχει λήξει.

Ο όρος **Εγχειρίδιο Αεροδρομίου** σημαίνει κάθε εγχειρίδιο που σχετίζεται με ένα Πιστοποιημένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο που θα παρασχεθεί από την ΥΠΑ πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος και κάθε εγχειρίδιο που πρόκειται να επικαιροποιηθεί ή/και να δημιουργηθεί από τον Παραχωρησιούχο ως φορέα διαχείρισης αεροδρομίου σύμφωνα με το Παράρτημα III, Υποενότητα Ε του Κανονισμού 2014 για τα Αεροδρόμια, και θα περιέχει όλες τις απαραίτητες οδηγίες, πληροφορίες και διαδικασίες για το αεροδρόμιο, το σύστημα διαχείρισης και την εκτέλεση των καθηκόντων του επιχειρησιακού προσωπικού.

Ως **Εγχειρίδιο Οικονομικών Αεροδρομίου του ICAO** νοείται το έγγραφο 9562 του ICAO.

Ο όρος **Ειδοποίηση Αμφισβήτησης** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 25.1.2.

Ο όρος **Ειδοποίηση Αναχρηματοδότησης** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 47.9.1.

Ο όρος **Ειδοποίηση Ανωτέρας Βίας** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 25.1.1.

Ο όρος **Ειδοποίηση Δυσμενούς Συμβάντος Παραχωρησιούχου** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 45.2 (*Δυσμενή Συμβάντα*).

Ως **Ειδοποίηση Καταγγελίας** νοείται η ειδοποίηση ενός Μέρους για την καταγγελία της παρούσας Σύμβασης σύμφωνα με τα Άρθρα 33.2.1 και 34.1.2.

Ως **Εισφορά** νοείται το ποσό που είναι πληρωτέο από τον Παραχωρησιούχο στο Δημόσιο σε κάθε Έτος Παραχώρησης και που αντιστοιχεί σε συγκεκριμένο ποσοστό των Τελών Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων σύμφωνα με το Άρθρο 28.9.

Ως **Εκκρεμότητες** νοούνται τα ζητήματα που προγραμματίζονται από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και τον Παραχωρησιούχο όταν ο Ανεξάρτητος Μηχανικός εκδίδει το Πιστοποιητικό Ουσιώδους Ολοκλήρωσης σε σχέση με το αντίστοιχο τμήμα των Έργων που παραμένουν σε εκκρεμότητα, είναι προσωρινής φύσεως, είναι επουσιώδους αντικειμένου και σημασίας και (είτε μεμονωμένα είτε συνδυαστικά) δεν θα επηρεάσουν ουσιωδώς τη χρήση και τη νομή του σχετικού Περιφερειακού Αεροδρομίου από τους Χρήστες.

Ως **Εκκρεμότητες Έργων Δημοσίου** νοούνται τα ζητήματα που έχουν προγραμματιστεί από την Επιτροπή στο Πρωτόκολλο Προσωρινής Παραλαβής σε σχέση με το αντίστοιχο τμήμα των Έργων Δημοσίου, και παραμένουν σε εκκρεμότητα, είναι προσωρινής φύσεως, είναι επουσιώδους αντικειμένου και σημασίας και (είτε μεμονωμένα είτε συνδυαστικά) δεν θα παρεμποδίσουν ουσιωδώς τον Παραχωρησιούχο σε σχέση με τη λειτουργία του αντίστοιχου Περιφερειακού Αεροδρομίου.

Ο όρος **Εκκρεμότητες Πρόσθετων Έργων Δημοσίου** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 19.3.3(α).

Ο όρος **Εκπρόσωπος του Δημοσίου** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 7.11 (*Εκπρόσωπος Παραχωρητή και Δημοσίου*).

Ο όρος **Εκπρόσωπος(οι) του Παραχωρησιούχου** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 7.10 (*Εκπρόσωπος/οι του Παραχωρησιούχου*).

Ο όρος **Εκπρόσωπος του Παραχωρητή** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 7.11 (*Εκπρόσωπος Παραχωρητή και Δημοσίου*).

Ο όρος **Εκτελεστικοί Κανόνες** σημαίνει οποιονδήποτε κανονισμό ή εκτελεστικό κανονισμό όπως δύναται να ισχύει κατά καιρούς και ο οποίος θεσπίζεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή βάσει οποιασδήποτε εξουσίας που της παρέχεται δυνάμει του Κανονισμού (ΕΚ) 216/2008 (ή βάσει οποιασδήποτε νομοθεσίας που καταργήθηκε από τον Κανονισμό (ΕΚ) 216/2008).

Ως **Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων** νοείται κάθε εκτίμηση κατάστασης εγκαταστάσεων που καταρτίζει ο Ανεξάρτητος Μηχανικός σύμφωνα με το Άρθρο 20.4 (*Έργα Ανακαίνισης – Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων*) στα Περιφερειακά Αεροδρόμια και σύμφωνα με τις απαιτήσεις που παρατίθενται στο Παράρτημα 12 (*Έργα*).

Ως **Εκτίμηση Χωρητικότητας** νοείται η Αρχική Εκτίμηση Χωρητικότητας και κάθε μεταγενέστερη εκτίμηση χωρητικότητας στην οποία προβαίνει ο Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας σύμφωνα με το Άρθρο 20.2 (*Εκτίμηση Χωρητικότητας*) και την παράγραφο 3 (*Εκτίμηση Χωρητικότητας Αεροσταθμών Επιβατών και Περιοχής Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών*) του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

Ο όρος **Εκτιμώμενη Μεταβολή Δαπανών Παραχώρησης** έχει την έννοια που του αποδίδεται στην παράγραφο 1.9 του Παραρτήματος 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*).

Ως **Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης** νοούνται οι απαιτήσεις ασφάλισης, όπως τίθενται στην παρούσα Σύμβαση.

Ως **Ελάχιστοι Δείκτες Κάλυψης** νοούνται οι ελάχιστες τιμές του Ετήσιου Δείκτη Κάλυψης Δανειακών Υποχρεώσεων (ΕΔΚΔΥ) και του δείκτη κάλυψης διάρκειας δανείου (ΔΚΔΔ) (ο εν λόγω όρος, αν υφίσταται, ορίζεται στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις), όπως παρατίθενται και επιβάλλονται σύμφωνα με τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (εφόσον υπάρχουν).

Ως **Εμπειρογνώμονας** νοείται το μέλος της Επιτροπής Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών.

Ο όρος **Εμπιστευτικές Πληροφορίες** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 46.1.

Ως **Εναπομείνασα Διάρκεια** νοείται το υπόλοιπο της Διάρκειας Ζωής ενός στοιχείου των Περιφερειακών Αεροδρομίων που απομένει στη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης.

Ως **Εξαιρούμενες Περίοδοι** νοούνται οποιαδήποτε εκατόν πενήντα (150) 60λεπτα διαστήματα στη διάρκεια της Περιόδου Αιχμής.

Ο όρος **Εξοπλισμός Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας** σημαίνει τα συστήματα και τον εξοπλισμό που παρατίθενται στο Παράρτημα Ι του Κανονισμού (ΕΚ) αρ. 552/2004, τα οποία μπορεί να χρειάζεται κατά καιρούς ο Φορέας Παροχής των Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας.

Ως **Επιβάτες** νοούνται οι επιβάτες σε ένα Περιφερειακό Αεροδρόμιο που είτε επιβιβάζονται είτε αποβιβάζονται από αεροσκάφος είτε είναι σε στάδιο διαμετακόμισης (κατά περίπτωση) στο εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο.

Ο όρος **Επιβεβαίωση Μεταβολής** έχει την έννοια που του αποδίδεται στην παράγραφο 7 του Παραρτήματος 19 (*Μεταβολές*).

Ως **Επίβλεψη** νοούνται οι δραστηριότητες του Ανεξάρτητου Μηχανικού στη διάρκεια των Έργων σύμφωνα με το Άρθρο 21.2 (*Επίβλεψη*) και τη Σύμβαση Ανεξάρτητου Μηχανικού.

Ως **Επιθεώρηση Παράδοσης** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 32.9.1.

Ως **Επικαιροποιημένο Μητρώο Κινητών Περιουσιακών Στοιχείων** νοείται, σε σχέση με κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, το Μητρώο Κινητών Περιουσιακών Στοιχείων, όπως επικαιροποιείται από τον Παραχωρησιούχο για την καταγραφή όλων των κινητών περιουσιακών στοιχείων που υπάρχουν σε κάθε αεροδρόμιο κατά την ημερομηνία παράδοσης της Περιοχής Παραχώρησης σύμφωνα με το Άρθρο 14.1 (*Παράδοση των Περιοχών Παραχώρησης*), το οποίο πρέπει να συμπληρωθεί δέκα (10) Εργάσιμες Ημέρες μετά την ολοκλήρωση της παράδοσης, σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

Ως **Επικαιροποιημένο Οικονομικό Μοντέλο** νοείται το Οικονομικό Μοντέλο όπως επικαιροποιείται κατά καιρούς σύμφωνα με το Άρθρο 31 (*Οικονομικό Μοντέλο*).

Ως **Επικείμενα Έργα** νοούνται τα Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης ή/και τα Επικείμενα Νέα Έργα ή τα Έργα Επέκτασης.

Ως **Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης** νοούνται τα έργα που περιγράφονται στο Σχέδιο Υλοποίησης Επικείμενης Ανακαίνισης και είναι απαραίτητα σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις στο εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο θα λειτουργούν με μηδενικές ή ελάχιστες ανεπάρκειες, όπως περιγράφεται ειδικότερα στο Παράρτημα 12 (*Έργα*) και στο Παράρτημα 10 (*Απαιτήσεις Έργων*).

Ως **Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης** νοούνται τα έργα που είναι απαραίτητα σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο για την αποκατάσταση της μειωμένης χωρητικότητας ή της αδυναμίας εκπλήρωσης του Απαιτούμενου Επιπέδου Εξυπηρέτησης με βάση και σύμφωνα με τα κριτήρια που παρατίθενται στην παράγραφο 1.1 του Παραρτήματος 12 (*Έργα*).

Ως **Επικεφαλής** νοείται το μέλος της κοινοπραξίας που κατέχει μετοχές στον Παραχωρησιούχο και έχει οριστεί να ελέγχει τη διαχείριση και τη λειτουργία της κοινοπραξίας σύμφωνα με τη διαγωνιστική διαδικασία για την παρούσα Παραχώρηση.

Ως **Επικίνδυνη Ουσία** νοείται κάθε ρυπογόνος, ή επικίνδυνη, τοξική, ραδιενεργή, επιβλαβής, εκρηκτική, διαβρωτική ή καυστική ουσία σε στερεά, υγρή ή αέρια μορφή η οποία, μεμονωμένα ή σε συνδυασμό με άλλες, προξενεί ζημία στο Περιβάλλον.

Ο όρος **Επίπεδο Αναφοράς** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 4.4.6.

Ως **Επιτόκιο Αναφοράς** νοείται ένα επιτόκιο ίσο με το επιτόκιο που είναι πληρωτέο για τα έντοκα γραμμάτια ενός (1) έτους του Ελληνικού Δημοσίου συν ένα περιθώριο μιάμισης (1,5) ποσοστιαίας μονάδας.

Ως **Επιτροπή Διασύνδεσης** νοείται η κοινή επιτροπή διασύνδεσης που περιγράφεται στο Άρθρο 7 (*Διασύνδεση και Εκπρόσωποι*).

Ως **Επιτροπή** νοείται η επιτροπή που έχει διοριστεί από την αρμόδια Κρατική Αρχική σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία περί Έργων Δημοσίου και είναι εξουσιοδοτημένη να εκδίδει οποιοδήποτε Πρωτόκολλο Προσωρινής Παραλαβής ή, κατά περίπτωση, το Πρωτόκολλο Οριστικής Παραλαβής.

Ως **Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών** νοείται η τριμελής (3) επιτροπή εμπειρογνωμόνων που προβλέπεται στο Άρθρο 39.2.1, στην οποία τα Μέρη παραπέμπουν προς επίλυση τις Τεχνικές Διαφορές.

Ως **Επιχειρηματικό Σχέδιο** νοείται το πενταετές (5) επιχειρηματικό σχέδιο που θα καταθέσει ο Παραχωρησιούχος στο Δημόσιο κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, όπως επικαιροποιείται κατά καιρούς σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

Ως **Εποπτευόμενα Έργα** νοούνται τα Επικείμενα Έργα, όσα Έργα απαιτούνται ως επακόλουθο Μεταβολής που έχει προγραμματιστεί να ολοκληρωθεί πριν από την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων στο σχετικό Περιφερειακό Αεροδρόμιο στο οποίο πρόκειται να πραγματοποιηθούν τα εν λόγω Έργα και τα Μελλοντικά Ουσιώδη Έργα.

Ως **Έργα** νοούνται τα Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης, τα Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης, τυχόν Μελλοντικά Έργα Ανακαίνισης και τυχόν Μελλοντικά Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης και οποιαδήποτε άλλα έργα είναι απαραίτητα για την ανακαίνιση και την αναβάθμιση των Περιφερειακών Αεροδρομίων σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης, όπως παρατίθενται ειδικότερα στο Παράρτημα 12 (*Έργα*).

Ως **Έργα Ανανέωσης** νοούνται τα απαιτούμενα έργα ανανέωσης, ανακατασκευής, επισκευής ή αποκατάστασης, όπως συμφωνούνται ή αποφασίζονται οποιαδήποτε στιγμή σύμφωνα με το Άρθρο 32 (*Παράδοση Παραχώρησης στο Δημόσιο*), τα οποία θα εκτελούνται προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, κατά τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης λόγω της παρόδου του χρόνου, θα πληρούν τις Απαιτήσεις Παράδοσης.

Ως **Έργα Δημοσίου** νοούνται τα έργα που συνδέονται με την ανακαίνιση, την αναβάθμιση και την επέκταση των Περιφερειακών Αεροδρομίων που το Δημόσιο έχει εξασφαλίσει, έχει συνάψει σύμβαση ή/και θα εξασφαλίσει και για τα οποία θα φέρει τη σχετική ευθύνη όπως αναφέρεται λεπτομερώς στο πρόγραμμα έργων που παρέχεται από το Υπουργείο και παρατίθεται στο Παράρτημα 11 (*Συμβάσεις Έργων Δημοσίου*)

Ο όρος **Εργάσιμη Ημέρα** σημαίνει μια ημέρα κατά την οποία οι τράπεζες είναι ανοιχτές για συναλλαγές στην Ελλάδα.

Ως **Εργολάβος** νοείται, σε σχέση με οποιοδήποτε τμήμα των Επικείμενων Έργων, ο εργολάβος/ οι εργολάβοι (ή οι διάδοχοι ή αντικαταστάτες τους) που έχουν εγκριθεί από τον Παραχωρητή και το Δημόσιο ή, σε σχέση με τυχόν άλλα έργα που πρέπει να πραγματοποιηθούν στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης από τον Παραχωρησιούχο, τον εργολάβο/ τους εργολάβους (ή τους διαδόχους ή αντικαταστάτες τους) που απασχολούνται από τον Παραχωρησιούχο οποιαδήποτε δεδομένη στιγμή σύμφωνα με τα Άρθρα 16.1 και 16.2.

Ως **Έσοδα** νοούνται τα έσοδα κάθε είδους του Παραχωρησιούχου κατόπιν αφαίρεσης του ΦΠΑ (εφόσον επιβάλλεται) τα οποία θα περιλαμβάνουν, προς αποφυγή αμφιβολίας, οποιαδήποτε Ασφαλιστική Αποζημίωση η οποία τυχόν εισπράττεται και προκύπτει από την απώλεια εισοδήματος στο πλαίσιο οποιασδήποτε αξίωσης βάσει της ασφάλισης διακοπής επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.

Ως **Ετήσια Αμοιβή Παραχώρησης** νοείται ένα σταθερό ποσό έντεκα εκατομμυρίων τριακοσίων χιλιάδων Ευρώ (€11.300.000), Αναπροσαρμοζόμενο από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος (η σχετική Ημερομηνία Αναπροσαρμογής) σε κάθε επέτειο, το οποίο οφείλει ο Παραχωρησιούχος στον Παραχωρητή κάθε Έτος Παραχώρησης (μειωμένο αναλογικά για Έτος Παραχώρησης μικρότερης διάρκειας από δώδεκα (12) μήνες) σύμφωνα με το Άρθρο 29.2 (*Υπολογισμοί και Πληρωμή*).

Ως **Ετήσια Έκθεση Επιδόσεων** νοείται η έκθεση την οποία ο Παραχωρησιούχος πρέπει να υποβάλλει στην ΥΠΑ σε ετήσια βάση το αργότερο έως την 1η Μαρτίου σύμφωνα με το Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*), η οποία, μεταξύ άλλων, μετρά την επίτευξη των Προτύπων Επιδόσεων.

Ο **Ετήσιος Δείκτης Κάλυψης Δανειακών Υποχρεώσεων (ΕΔΚΔΥ)** σημαίνει σε σχέση με οποιαδήποτε προηγούμενη ή επόμενη δωδεκάμηνη περίοδο (ανάλογα την περίπτωση), ο λόγος:

(α) Των καθαρών ταμειακών ροών του Παραχωρησιούχου, που είναι, για την αντίστοιχη περίοδο, το άθροισμα των (κάθε στοιχείο λαμβάνεται υπόψη σε καθαρή ταμειακή βάση και όχι σε λογιστική βάση):

(i) Εσόδων

(ii) του προϊόντος των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων, εάν υφίστανται, που έχουν χρησιμοποιηθεί για την εξυπηρέτηση δανειακών υποχρεώσεων

(iii) κάθε τόκου που εισπράχθηκε σε σχέση με τα υπόλοιπα των λογαριασμών του Παραχωρησιούχου

(iv) κάθε ποσού σε οποιονδήποτε αποθεματικό λογαριασμό, που είναι κατά το χρόνο εκείνο δυνατό να αποδεσμευτεί αυτόματα,

μείον τις Κεφαλαιουχικές Δαπάνες (στο βαθμό που αυτές δεν χρηματοδοτούνται από τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις ή/και τη Δεσμευτική Επένδυση), τα Λειτουργικά Έξοδα, κάθε Αμοιβή Παραχώρησης, την Εισφορά, τους φόρους και τις μεταφορές σε αποθεματικούς λογαριασμούς (έως του υπολοίπου μέχρι το σημείο του απαιτούμενου υπολοίπου σύμφωνα με τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις, εάν υφίστανται) προς

(β) τα δεδουλευμένα ποσά εξυπηρέτησης δανειακών υποχρεώσεων (κατά κεφάλαιο, τόκους, έξοδα, πληρωμές από τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με οποιαδήποτε συμφωνία αντιστάθμισης κινδύνου αφαιρούμενων τυχόν ποσών που εισπράχθησαν από τον Παραχωρησιούχο κατά την εν λόγω περίοδο σύμφωνα με τις εν λόγω συμφωνίες αντιστάθμισης κινδύνου και λοιπές δαπάνες) κατά την εν λόγω περίοδο σύμφωνα με τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις,

υπό την προϋπόθεση ότι:

(A) με την αίρεση της παραγράφου (B) του παρόντος ορισμού, εάν η Ημερομηνία Υπολογισμού είναι τουλάχιστον έξι (6) μήνες αλλά λιγότερο από δώδεκα (12)

μήνες μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, η σχετική περίοδος για τον υπολογισμό θα αντιστοιχεί στην περίοδο από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης έως την Ημερομηνία Υπολογισμού· και

(B) για τις δύο (2) πρώτες Ημερομηνίες Υπολογισμού μετά από ένα Δυσμενές Συμβάν, η σχετική περίοδος για τον υπολογισμό θα εκτείνεται από την ημερομηνία που τοποθετείται έξι (6) μήνες πριν από την Ημερομηνία Υπολογισμού έως την Ημερομηνία Υπολογισμού υπό τον όρο ότι, εάν η πρώτη Ημερομηνία Υπολογισμού μετά από ένα Δυσμενές Συμβάν είναι τουλάχιστον έξι (6) μήνες αλλά λιγότερο από δώδεκα (12) μήνες μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, η σχετική περίοδος για τον υπολογισμό της πρώτης Ημερομηνίας Υπολογισμού θα αντιστοιχεί στην περίοδο από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης έως την Ημερομηνία Υπολογισμού ή οποιοδήποτε μικρότερο διάστημα εάν η περίοδος μεταξύ της Ημερομηνίας Έναρξης Παραχώρησης και της Ημερομηνίας Υπολογισμού είναι μικρότερη από έξι (6) μήνες.

Ο όρος **Έτοιμα προς Παράδοση** σημαίνει ότι τα σχετικά Έργα Δημοσίου έχουν ολοκληρωθεί, είναι ασφαλή για χρήση και έτοιμα για παράδοση από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο.

Ως **Έτος Παραχώρησης** νοείται, σε σχέση με το πρώτο Έτος Παραχώρησης, η περίοδος που άρχεται από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και λήγει στις 31 Δεκεμβρίου του επόμενου έτους και, σε σχέση με κάθε επακόλουθο Έτος Παραχώρησης, η δωδεκάμηνη (12) περίοδος που άρχεται από τη λήξη του προηγούμενου Έτους Παραχώρησης (1η Ιανουαρίου) και λήγει στις 31 Δεκεμβρίου του επόμενου έτους ή, εφόσον λήγει νωρίτερα, κατά τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης.

Ο όρος **Εύλογος και Συνετός Φορέας Διαχείρισης** σημαίνει, σε σχέση με τον Παραχωρησιούχο, ότι ενεργεί καλόπιστα κατά την εκτέλεση των συμβατικών υποχρεώσεών του στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης και, στο πλαίσιο αυτό, επιδεικνύει τη δέουσα ικανότητα, επιμέλεια, σύνεση και προνοητικότητα που θα αναμενόταν ευλόγως και ως είθισται από έναν ειδικευμένο και διεθνώς αναγνωρισμένο φορέα διαχείρισης Αεροδρομίου που συμμορφώνεται με την Ορθή Πρακτική Κλάδου, στον ίδιο ή παρόμοιο τύπο δραστηριότητας, στις ίδιες ή παρεμφερείς συνθήκες και περιστάσεις.

Ως **Ευρώ** νοείται το ενιαίο νόμισμα των Συμμετεχόντων Κρατών Μελών.

Ως **Ευρωπαϊκή Κρατική Ενίσχυση** νοείται κάθε ενίσχυση που χορηγείται από το Δημόσιο ή μέσω των πόρων του Δημοσίου σε οποιαδήποτε μορφή, η οποία στρεβλώνει ή απειλεί να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό ευνοώντας ορισμένες

επιχειρήσεις ή την παραγωγή ορισμένων προϊόντων και επηρεάζει τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των Κρατών Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ως **Ζημίες** νοείται το σύνολο των ζημιών, απωλειών, υποχρεώσεων, εξόδων, δαπανών (συμπεριλαμβανομένων εξόδων και δαπανών νομικών και άλλων επαγγελματιών) και επιβαρύνσεων που προκύπτουν βάσει νόμου, σύμβασης ή σε σχέση με δικαστικές αποφάσεις, δικαστικές διαδικασίες, εσωτερικές δαπάνες ή απαιτήσεις αλλά, σε κάθε περίπτωση, εξαιρούμενων των τυχόν μελλοντικών διαφυγόντων κερδών.

Ο όρος **Ημερομηνία Αναπροσαρμογής** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 3.2.3(θ).

Ως **Ημερομηνία Δημοσίευσης** νοείται η ημερομηνία δημοσίευσης του Κυρωτικού Νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Ως **Ημερομηνία Διαγωνισμού Παραχώρησης** νοείται η ημερομηνία υποβολής Προσφοράς.

Ως **Ημερομηνία Έναρξης Δυσμενούς Συμβάντος** νοείται η ημέρα κατά την οποία ο Παραχωρησιούχος επιδίδει στο Δημόσιο και τον Παραχωρητή μια Ειδοποίηση Δυσμενούς Συμβάντος του Παραχωρησιούχου.

Ως **Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος Κυρωτικού Νόμου** νοείται η ημερομηνία κατά την οποία ο Κυρωτικός Νόμος τίθεται σε ισχύ, η οποία ορίζεται σε δέκα (10) ημέρες μετά την Ημερομηνία Δημοσίευσης.

Ως **Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος** νοείται η ημερομηνία υπογραφής της παρούσας Σύμβασης.

Ως **Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων** νοείται η ημερομηνία που έπεται σαράντα οκτώ (48) μήνες από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

Ως **Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης** νοείται η ημερομηνία που παρατίθεται στο Άρθρο 6.2.2.

Ο όρος **Ημερομηνία Καταγγελίας** έχει την έννοια που του αποδίδεται στα Άρθρα 33.2.4 και 34.1.5.

Ο όρος **Ημερομηνία Λήξης Απενεργοποίησης Ανώτατου Ορίου Χρεώσεων** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 28.4.4(β)(i).

Ως **Ημερομηνία Λήξης Δυσμενούς Συμβάντος** νοείται η πρώτη Ημερομηνία Υπολογισμού μετά την Ημερομηνία Έναρξης Δυσμενούς Συμβάντος κατά την οποία οι

Ελάχιστοι Δείκτες Κάλυψης έχουν επιτευχθεί για την προηγούμενη περίοδο υπολογισμού χωρίς αναβολή της Αμοιβής Παραχώρησης.

Ως **Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων** νοείται η ημερομηνία κατά την οποία εκδίδεται το Πιστοποιητικό Οριστικής Ολοκλήρωσης σε σχέση με τα Επικείμενα Έργα σε οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο.

Ως **Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων Ανακαίνισης** νοείται η ημερομηνία κατά την οποία εκδίδεται ένα Πιστοποιητικό Οριστικής Ολοκλήρωσης σε σχέση με τα Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης σε οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο.

Ο όρος **Ημερομηνία Λήξης Πρόσθετης Περιόδου** σημαίνει την τελευταία ημέρα της Πρόσθετης Περιόδου.

Ως **Ημερομηνία Προγραμματισμένης Ολοκλήρωσης** νοείται κάθε ημερομηνία για την ολοκλήρωση των Έργων όπως παρατίθεται στο Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Επικείμενων Έργων, σε κάθε Εγκεκριμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) ή/και σε κάθε Εγκεκριμένο Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης, κατά περίπτωση.

Ως **Ημερομηνία Υπολογισμού** νοείται η 30^{η} Ιουνίου και η 31^{η} Δεκεμβρίου κάθε Έτους Παραχώρησης.

Ως **Καθορισμένες Υπηρεσίες Αεροδρομίου** νοούνται οι Υπηρεσίες Αεροδρομίου που υπόκεινται σε Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων, όπως ορίζεται στο Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

Ο όρος **Καθορισμένη Δανειακή Σύμβαση** σημαίνει, με εξαίρεση τη Δεσμευτική Επένδυση και προς αποφυγή αμφιβολίας οποιεσδήποτε Εγγυητικές Επιστολές Καλής Εκτέλεσης που εκδίδονται από ή προς όφελος του Παραχωρησιούχου, οποιαδήποτε συμφωνία μεταξύ του Παραχωρησιούχου και κάποιου τρίτου μέρους δυνάμει της οποίας κάθε χρηματοδότηση είναι ή θα καταστεί διαθέσιμη στον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με την υποχρέωσή του βάσει του Άρθρου 9.2 (*Χρηματοδότηση της Παραχώρησης με Δάνεια*), (είτε με τη μορφή δανείων, ομολόγων είτε με την παροχή ενέγγυων πιστώσεων ή εγγυήσεων δανείων είτε με οποιαδήποτε άλλη μορφή συμπεριλαμβανομένων και αυτών που παρέχονται με βάση οποιαδήποτε συμφωνία αντιστάθμισης κινδύνου) και κάθε παρόμοια συμφωνία η οποία, μετά την ημερομηνία της παρούσας, έχει εγκριθεί εγγράφως από το Δημόσιο και έχει γίνει αποδεκτή από το Δημόσιο ως Καθορισμένη Δανειακή Σύμβαση.

Ως **Κανόνες ΔΕΕ** νοούνται οι Κανόνες Διαιτησίας του ΔΕΕ σε ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2012, όπως μεταγενέστερα τροποποιήθηκαν ή αναθεωρήθηκαν.

Ως **Κανονισμοί Πιστοποίησης** νοούνται ο Κανονισμός (ΕΚ) 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, όπως τροποποιείται κατά καιρούς, ο Κανονισμός 2014 για τα Αεροδρόμια και κάθε ισχύουσα Νομοθεσία την αντίστοιχη χρονική στιγμή συμπεριλαμβανομένης της Υπουργικής Απόφασης.

Ως **Κανονισμοί Υγείας και Ασφάλειας** νοούνται όλοι οι κανόνες, οι κανονισμοί και τα πρότυπα σε ισχύ οποιαδήποτε δεδομένη στιγμή σε σχέση με την υγεία, την ασφάλεια ή/και την προστασία Επιβατών, εργαζομένων, των Χρηστών και Κρατικών Συνδεδεμένων Μερών.

Ο όρος **Κανονισμός 2014 για τα Αεροδρόμια** σημαίνει τον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής για τη θέσπιση απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών για τα αεροδρόμια σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

Ως **Καστέλι** νοείται το νέο αεροδρόμιο στο Καστέλι Ηρακλείου Κρήτης.

Ως **Κατάσταση Απογραφής** νοείται το Μητρώο Κινητών Περιουσιακών Στοιχείων όπως επικαιροποιείται από τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με το Άρθρο 4.11 (*Κατάσταση Απογραφής*) και το Άρθρο 6.2.1 (β) (xiii) όπως αυτή η κατάσταση μπορεί να τροποποιείται στη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης.

Ως **Κάτοχος Δικαιώματος Αεροδρομίου** νοείται κάθε πρόσωπο (συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, κάθε Συνδεδεμένης Επιχείρησης του Παραχωρησιούχου, κάθε προσώπου που έχει λάβει άδεια, έχει προσληφθεί, έχει συμβληθεί, έχει λάβει άδεια από αρχικό δικαιούχο ή άλλως έχει το δικαίωμα να παρέχει οποιαδήποτε Υπηρεσία Αεροδρομίου ή μέρος αυτών) που κατέχει κατά καιρούς ένα Δικαίωμα Αεροδρομίου που παρέχεται σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

Ως **Κέρδη προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων** (**EBITDA**) νοούνται τα λειτουργικά κέρδη προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων του Παραχωρησιούχου τα οποία, προς αποφυγή αμφιβολίας, είναι τα κέρδη του Παραχωρησιούχου (συμπεριλαμβανομένων των κερδών από διακοπείσες δραστηριότητες) για το αντίστοιχο Έτος Παραχώρησης και υπολογίζονται (ακόμα και στη βάση προβλεπόμενων στοιχείων) όπως πιστοποιούνται από τον ελεγκτή του Παραχωρησιούχου:

(α) προτού αφαιρεθούν εταιρικοί φόροι ή άλλοι συναφείς φόροι εισοδήματος·

(β) προτού αφαιρεθούν πληρωτέοι τόκοι και άλλα χρηματοοικονομικά έξοδα (πληρωτέα τοις μετρητοίς, δεδουλευμένα ή ανατοκιζόμενα) και κάθε απόσβεση προκαταβλητέων αμοιβών και δαπανών, σε σχέση με τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις·

(γ) αφού αφαιρεθούν (στον βαθμό που άλλως περιλαμβάνονται) τα έσοδα από τόκους·

(δ) αφού εξαιρεθούν ασυνήθη ή μη επαναλαμβανόμενα στοιχεία·

(ε) αφού προστεθούν (στον βαθμό που άλλως εξαιρούνται) τα ποσοστά κερδών (ή ζημιών) των μετόχων μειοψηφίας,

(στ) προτού αφαιρεθεί ή αφού επαναπροστεθεί (στον βαθμό που ισχύει) το ποσό των μερισμάτων ή άλλων διανομών κερδών (καθαρά από παρακρατήσεις φόρου) που λαμβάνει οποιοσδήποτε Μέτοχος υπό μορφή μετρητών στη διάρκεια της εν λόγω περιόδου, συμπεριλαμβανομένων τόκων και αποπληρωμών κεφαλαίου στο πλαίσιο των Δευτερογενών Δανειακών Συμβάσεων·

(ζ) χωρίς να ληφθούν υπ' όψιν μη πραγματοποιηθέντα κέρδη ή ζημίες επί οποιουδήποτε χρηματοοικονομικού προϊόντος·

(η) χωρίς να ληφθούν υπ' όψιν τυχόν έσοδα ή επιβαρύνσεις που είναι αποδοτέα σύμφωνα με πρόγραμμα παροχών υπαλλήλων μετά την έξοδο από την υπηρεσία πλην των δαπανών τρέχουσας απασχόλησης που αποδίδονται στο πρόγραμμα·

(θ) χωρίς να ληφθούν υπ' όψιν τυχόν δαπάνες (πλην δαπανών που καταβάλλονται σε μετρητά) που συνδέονται με την αποζημίωση εργαζομένων ή της διοίκησης, η οποία καθορίζεται με βάση μετοχικούς τίτλους·

(ι) χωρίς να ληφθούν υπ' όψιν τυχόν κέρδη ή ζημίες που απορρέουν από:

(i) την αναδιοργάνωση των δραστηριοτήτων οποιασδήποτε οντότητας,

(ii) τη διάθεση ή διαγραφή στοιχείων μη κυκλοφορούντος ενεργητικού,

(iii) διακανονισμούς αντιδικιών, ή

(iv) τη διάθεση στοιχείων ενεργητικού που συνδέονται με διακοπείσες δραστηριότητες,

(ια) αφού εξαιρεθεί το ποσό τυχόν ζημίας ή κέρδους έναντι της λογιστικής αξίας που απορρέει από τη διάθεση κάποιου περιουσιακού στοιχείου (πλην μετοχών που

εκποιούνται κατά τη συνήθη πορεία των συναλλαγών) στη διάρκεια του εν λόγω Έτους Παραχώρησης·

(ιβ) προτού αφαιρεθούν (ή προστεθούν σε ορισμένες περιπτώσεις απόσβεσης) τυχόν απομειώσεις ή αποσβέσεις ·

(ιγ) προτού αφαιρεθούν τυχόν ζημίες έναρξης δραστηριοτήτων για νέες οντότητες ή δραστηριότητες και ζημίες που συνδέονται με διακοπείσες δραστηριότητες·

(ιδ) προτού αφαιρεθούν χρεώσεις αναδιοργάνωσης σε σχέση με απολύσεις εργαζομένων, κλείσιμο εγκαταστάσεων και μετεγκατάσταση ενσώματων περιουσιακών στοιχείων και εξοπλισμού

(ιε) προτού αφαιρεθούν έξοδα, δαπάνες ή χρεώσεις που πραγματοποιούνται σε σχέση με τυχόν πραγματική ή επιχειρούμενη έκδοση δανείων ή ιδίων κεφαλαίων·

(ιστ) αφού επαναπροστεθούν τυχόν ζημίες στον βαθμό που καλύπτονται από την ασφάλιση διακοπής επιχειρηματικών δραστηριοτήτων ή παρόμοια ασφάλιση ή αποζημίωση που εισπράττει το Δημόσιο ή ο Παραχωρητής·

(ιζ) προτού αφαιρεθεί οποιαδήποτε Αμοιβή Παραχώρησης η οποία, σε κάθε περίπτωση, είναι πληρωτέα σε σχέση με το αντίστοιχο Έτος Παραχώρησης· και

(ιη) αφού αφαιρεθεί κάθε Εισφορά η οποία, σε κάθε περίπτωση, είναι πληρωτέα σε σχέση με το αντίστοιχο Έτος Παραχώρησης.

Ως **Κεφάλαιο Αεροπορικών Δραστηριοτήτων** νοείται το σύνολο:

(α) των ποσών που κατά καιρούς καταβάλλονται ή πιστώνονται ως καταβληθέντα επί των μετοχών που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 5 του καταστατικού του Παραχωρησιούχου,

(β) οποιουδήποτε Δευτερογενούς Χρέους που παρέχεται σύμφωνα με το Άρθρο 9.1 (*Δεσμευτική Επένδυση*),

(γ) οποιασδήποτε περαιτέρω Δεσμευτικής Επένδυσης στο βαθμό που τα εν λόγω ποσά χρησιμοποιούνται (σε σχέση με Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης ή άλλως) για τους σκοπούς της παροχής, κατασκευής, αγοράς, συντήρησης, επισκευής, ανανέωσης, αναβάθμισης και λειτουργίας των περιουσιακών στοιχείων που προορίζονται για τις Αεροπορικές Δραστηριότητες σύμφωνα με το Άρθρο 28.3.2 και αναγνωρίζονται υπό αυτήν την ιδιότητα εγγράφως από το Δημόσιο,

υπό τον προϋπόθεση ότι:

(i) με την επιφύλαξη της διαθεσιμότητας δανειακών κεφαλαίων με εύλογους εμπορικούς όρους, ο Παραχωρησιούχος θα χρησιμοποιεί δανειακά κεφάλαια και όχι ίδια κεφάλαια ή Δευτερογενές Χρέος για τους σκοπούς της παροχής, κατασκευής, αγοράς, συντήρησης, επισκευής, ανανέωσης, αναβάθμισης και λειτουργίας των περιουσιακών στοιχείων που προορίζονται για τις Αεροπορικές Δραστηριότητες σύμφωνα με το Άρθρο 28.3.2, και

(ii) το Κεφάλαιο Αεροπορικών Δραστηριοτήτων θα Αναπροσαρμόζεται από το πρώτο ημερολογιακό έτος μετά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος (εφαρμοζόμενο στον σταθμισμένο μέσο όρο του Κεφαλαίου Αεροπορικών Δραστηριοτήτων καθ' όλη τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου).

Ως **Κεφαλαιουχικές Δαπάνες** νοούνται οι κεφαλαιουχικές δαπάνες (όπως αυτός ο όρος ερμηνεύεται κατά καιρούς σύμφωνα με γενικώς αποδεκτές λογιστικές αρχές στην Ελληνική Δημοκρατία συμπεριλαμβανομένων, προς αποφυγή αμφιβολίας, των διεθνών προτύπων χρηματοοικονομικής αναφοράς/ΔΛΠ).

Ο όρος **Κεφαλαιουχικές Δαπάνες Αεροπορικών Δραστηριοτήτων** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 28.4.5(α)(Α).

Ο όρος **Κινητά Περιουσιακά Στοιχεία** σημαίνει το σύνολο των υποδομών, του εξοπλισμού, των οχημάτων, των υλικών και άλλων κινητών περιουσιακών στοιχείων που ανήκουν στην ΥΠΑ σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο και θα μεταβιβαστούν στον Παραχωρησιούχο κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης όπως καταγράφονται στην Κατάσταση Απογραφής που καταρτίζεται σύμφωνα με τα Άρθρα 4.11 (*Κατάσταση Απογραφής*) και 6.2.1(β)(xiii) (συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων για τα οποία ο Παραχωρησιούχος έχει καταβάλλει πληρωμή αλλά δεν έχουν παραδοθεί ακόμα σε αυτόν), εξαιρουμένου του εξοπλισμού που εμπεριέχεται στην Παραχώρηση, καθώς και το σύνολο των υποδομών, του εξοπλισμού και των υλικών που χρησιμοποιούνται ή θα χρησιμοποιηθούν από τον Παραχωρησιούχο για τη λειτουργία, τη συντήρηση και την εκμετάλλευση της Παραχώρησης όπως μπορεί να αποσβένονται, να ανανεώνονται ή να αντικαθίστανται στη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης.

Ως **Κλίμακα του ΔΕΕ ως προς τις Αμοιβές Διαιτητών** νοείται η κλίμακα του ΔΕΕ ως προς τις αμοιβές Διαιτητών που παρατίθεται στο άρθρο 4.1 του παραρτήματος III των Κανόνων ΔΕΕ.

Ως **Κόστος Ανανέωσης** νοείται το κόστος υλοποίησης των Έργων Ανανέωσης, όπως συμφωνούνται ή αποφασίζονται σύμφωνα με το Άρθρο 32 (*Παράδοση της*

Παραχώρησης στο Δημόσιο) και σύμφωνα με το Πρόγραμμα Ανανέωσης, το οποίο θα περιλαμβάνει ένα στοιχείο κέρδους και γενικά έξοδα εντός και εκτός εργοταξίου πλην των στοιχείων εκείνων των Έργων Ανανέωσης που απαιτούνται λόγω αδυναμίας του Παραχωρησιούχου να συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας Σύμβασης, τα οποία θα εκτελούνται με έξοδα και δαπάνες του Παραχωρησιούχου.

Ο όρος **Κόστος Επιτάχυνσης** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 30.1.4.

Ως **Κρατικές Υπηρεσίες** νοούνται ρυθμιστικές και εποπτικές αρχές, υπηρεσίες τελωνειακού ελέγχου και επιβολής έμμεσων φόρων κατανάλωσης, ελέγχου μετανάστευσης, αστυνομικές αρχές και εθνική φρουρά, το Πυροσβεστικό Σώμα Ελλάδος, υπηρεσίες δημόσιας υγείας, καραντίνας (ανθρώπων και ζώων), κτηνιατρικές και φυτοϋγειονομικές υπηρεσίες, μετεωρολογικές και αεροναυτιλιακές υπηρεσίες, υπηρεσίες δημόσιων ασθενοφόρων ή άλλες υπηρεσίες αντιμετώπισης έκτακτων περιστατικών και όσες άλλες υπηρεσίες ορίζει κατά καιρούς το Δημόσιο ως Κρατικές Υπηρεσίες.

Ως **Κρατική Αρχή** νοείται το Δημόσιο ή κάποιο υπουργείο ή άλλες ανεξάρτητες υπηρεσίες ή διοικητικές μονάδες ή υποδιευθύνσεις αυτών ή κάθε πρόσωπο που ασκεί εκτελεστικές, εποπτικές ή διοικητικές λειτουργίες για λογαριασμό των ανωτέρω και περιλαμβάνει τον Εκπρόσωπο του Δημοσίου.

Ως **Κρατικό Συνδεδεμένο Μέρος** νοείται:

(α) κάθε Κρατική Αρχή ή Κρατικός Χρήστης ή στέλεχος, αντιπρόσωπος ή υπάλληλος αυτών ή άλλο μέρος για το οποίο είναι υπεύθυνο το Δημόσιο, και

(β) σε σχέση με κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, κάθε πρόσωπο που επισκέπτεται το εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο κατόπιν ρητής πρόσκλησης στελέχους, αντιπροσώπου ή υπαλλήλου Κρατικής Αρχής ή Κρατικού Χρήστη που ενεργεί στη διάρκεια των εργασιακών καθηκόντων του.

Ως **Κρατικός Χρήστης** νοούνται ρυθμιστικές και εποπτικές αρχές, υπηρεσίες τελωνειακού ελέγχου και επιβολής έμμεσων φόρων κατανάλωσης, ελέγχου μετανάστευσης, αστυνομικές αρχές, το Πυροσβεστικό Σώμα Ελλάδος, υπηρεσίες δημόσιας υγείας, καραντίνας, δημόσιες κτηνιατρικές και φυτοϋγειονομικές υπηρεσίες, δημόσιες μετεωρολογικές και αεροναυτιλιακές υπηρεσίες, υπηρεσίες δημόσιων ασθενοφόρων ή άλλες δημόσιες υπηρεσίες αντιμετώπισης έκτακτων περιστατικών.

Ο όρος **Κρίσιμη Διαδρομή** σημαίνει τη σειρά Κρίσιμων Δραστηριοτήτων που περιλαμβάνονται στο Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Επικείμενων Έργων ή όποιο χρονοδιάγραμμα συμφωνείται σε ένα Εγκεκριμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan), το

οποίο καθορίζει τη βραχύτερη συνολική διάρκεια του εν λόγω χρονοδιαγράμματος, έτσι ώστε τυχόν καθυστέρηση της εν λόγω δραστηριότητας να επιφέρει αντίστοιχη καθυστέρηση της συνολικής διάρκειας αυτού του χρονοδιαγράμματος. Η κρίσιμη διαδρομή μπορεί να μεταβάλλεται εάν κάποια Κρίσιμη Δραστηριότητα ολοκληρωθεί πριν ή μετά το χρόνο που παρατίθεται στο χρονοδιάγραμμα.

Ως **Κρίσιμη Δραστηριότητα** νοείται κάθε δραστηριότητα της Κρίσιμης Διαδρομής του Χρονοδιαγράμματος Υλοποίησης Επικείμενων Έργων ή οποιουδήποτε χρονοδιαγράμματος συμφωνείται σε ένα Εγκεκριμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan).

Ως **Κρίσιμη Χωρητικότητα** νοείται η Κρίσιμη Χωρητικότητα Περιοχής Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών ή, κατά περίπτωση, η Κρίσιμη Χωρητικότητα Αεροσταθμού.

Ο όρος **Κρίσιμη Χωρητικότητα Αεροσταθμού** σημαίνει, σε σχέση με κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, ότι ο Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας έχει διαπιστώσει ότι το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης δεν έχει επιτευχθεί στο εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο στη διάρκεια της Περιόδου Αιχμής σύμφωνα με την παράγραφο 3.2 (*Εκτίμηση Χωρητικότητας Αεροσταθμού Επιβατών*) του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

Ο όρος **Κρίσιμη Χωρητικότητα Περιοχής Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών** σημαίνει, σε σχέση με κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, ότι ο Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας έχει ορίσει ότι στη διάρκεια της Περιόδου Αιχμής υπάρχουν περισσότερα από εκατόν πενήντα (150) 60λεπτα διαστήματα, στη διάρκεια των οποίων η χωρητικότητα είναι ανεπαρκής σύμφωνα με την παράγραφο 3.1 (*Εκτίμηση Χωρητικότητας Περιοχής Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών*) του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

Ο όρος **ΚΠΑ** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 33.3.1(ζ)(ii).

Ως **Κύριο Χρέος** νοείται η χρηματοδότηση που παρέχουν οι Δανειστές στο πλαίσιο των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων.

Ως **Κυρωτικός Νόμος** νοείται ο νόμος της Ελληνικής Δημοκρατίας που επικυρώνει την παρούσα Σύμβαση και θα ψηφιστεί από το Ελληνικό Κοινοβούλιο και θα δημοσιευτεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Ως **Λειτουργικά Έξοδα** νοούνται τα λειτουργικά έξοδα (όπως αυτός ο όρος ερμηνεύεται κατά καιρούς σύμφωνα με γενικώς αποδεκτές λογιστικές αρχές που ισχύουν στην Ελληνική Δημοκρατία, οι οποίες περιλαμβάνουν, προς αποφυγή αμφιβολίας, τα διεθνή πρότυπα χρηματοοικονομικής αναφοράς/ΔΛΠ) στα οποία περιλαμβάνονται, προς αποφυγή αμφιβολίας, η Εισφορά και όλες οι πληρωμές του

Παραχωρησιούχου στην ΠΑ με βάση το Πλαίσιο Συνεργασίας ΠΑ αλλά εξαιρουμένου οποιουδήποτε τμήματος της Αμοιβής Παραχώρησης.

Ως **Λογαριασμός Παρακράτησης** νοείται ο λογαριασμός που ορίζεται ως τέτοιος σύμφωνα με το Άρθρο 32.10 (*Λογαριασμός Παρακράτησης*) και συμπεριλαμβάνει οποιονδήποτε λογαριασμό σε αντικατάσταση αυτού.

Ως **Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη** νοείται η μέγιστη μέση χρέωση ανά αναχωρούντα Επιβάτη που αναγράφεται στο Άρθρο 28.4 (*Σταθερό Ανώτατο Όριο Χρεώσεων με Δείκτη Αύξησης*), η οποία αντιστοιχεί στο μέγιστο κλάσμα εσόδων από Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη που μπορεί να αποκομίσει ο Παραχωρησιούχος προς τους αναχωρούντες Επιβάτες για την ίδια περίοδο υπολογισμού σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο. Ο αριθμός αναχωρούντων Επιβατών θα υπολογίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 1.5 (*Τέλη Επιβατών*) του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*).

Ο όρος **Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

Ως **Μελέτες** νοούνται όλες οι μελέτες που αφορούν στα Έργα και ως **Μελέτη** νοείται οιαδήποτε μελέτη αφορά στα Έργα.

Ως **Μελετητές** νοούνται τα πρόσωπα που έχει ορίσει ο Παραχωρησιούχος στην Προσφορά του με σκοπό την πραγματοποίηση των Μελετών για τα Επικείμενα Έργα και όσα πρόσωπα διορίζει ο Παραχωρησιούχος για την υλοποίηση των μελετών για τα Μελλοντικά Έργα ή, σε κάθε περίπτωση, οποιοσδήποτε διάδοχος ή αντικαταστάτης αυτών.

Ως **Μελλοντικά Έργα** νοούνται οποιαδήποτε Μελλοντικά Έργα Ανακαίνισης ή/και Μελλοντικά Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης που θα αναληφθούν στα Περιφερειακά Αεροδρόμια σύμφωνα με κάθε Εγκεκριμένο Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης ή το Εγκεκριμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) (κατά περίπτωση) με βάση και σύμφωνα με τα κριτήρια που παρατίθενται στο Παράρτημα 12 (*Έργα*).

Ως **Μελλοντικά Έργα Ανακαίνισης** νοούνται τα έργα που περιγράφονται σε κάθε Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης και θεωρούνται κατά καιρούς απαραίτητα σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο ώστε να διασφαλιστεί ότι οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις θα λειτουργούν με επουσιώδεις ή μηδενικές ανεπάρκειες όπως ειδικότερα περιγράφεται στο Παράρτημα 12 (*Έργα*) και το Παράρτημα 10 (*Απαιτήσεις Έργων*).

Ως **Μελλοντικά Νέα Έργα** ή **Έργα Επέκτασης** νοούνται τα έργα που θεωρούνται απαραίτητα σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο ώστε να διασφαλιστεί ότι ικανοποιείται

το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης και θα καθορίζονται από τον Παραχωρησιούχο, ανά πάσα στιγμή, με βάση τον όγκο ιστορικής και προβλεπόμενης εναέριας κυκλοφορίας, σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο.

Ως **Μελλοντικά Ουσιώδη Έργα** νοούνται οποιαδήποτε Μελλοντικά Έργα θα εκτελεστούν σε ένα Περιφερειακό Αεροδρόμιο σύμφωνα με κάποιο Εγκεκριμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) ή/και Εγκεκριμένο Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης, το συνολικό κεφαλαιουχικό κόστος των οποίων σε σχέση με το εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο υπερβαίνει τα πέντε εκατομμύρια Ευρώ (€5.000.000).

Ως **Μεροληπτική Μεταβολή Νομοθεσίας** νοείται κάθε Μεταβολή Νομοθεσίας:

(α) οι όροι της οποίας ισχύουν ρητά για:

(i) την Παραχώρηση και όχι για παρόμοια έργα,

(ii) τον Παραχωρησιούχο και όχι για παρόμοιους αναδόχους, ή/και

(β) η οποία σχετίζεται ρητά με την παροχή των Έργων ή/και με κάποια ίδια ή παρόμοια υπηρεσία με τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου ή/και με άλλες Δραστηριότητες Παραχώρησης ή με την κατοχή μετοχών σε εταιρείες των οποίων κύρια δραστηριότητα αποτελεί η κατασκευή, λειτουργία ή/και συντήρηση αεροδρομίων.

Ο όρος **Μέρος Σύμβασης Αεροδρομίου** σημαίνει κάθε μέρος οποιασδήποτε Σύμβασης Αεροδρομίου πλην του Δημοσίου και ο Όρος «**Μέρη Σύμβασης Αεροδρομίου**» ερμηνεύεται αναλόγως.

Ως **Μεταβιβασθείσες Συμβάσεις Αεροδρομίου** νοούνται οι Συμβάσεις και κάθε άλλη Σύμβαση Αεροδρομίου που επιλέγει ο Παραχωρησιούχος να μεταβιβαστεί σε αυτόν κατά ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

Ως **Μεταβιβασθέντα Περιουσιακά Στοιχεία** νοούνται τα περιουσιακά στοιχεία που έχουν καταχωρηθεί στο Μητρώο Κινητών Περιουσιακών Στοιχείων, όπως επικαιροποιείται από την Κατάσταση Απογραφής που καταρτίζει ο Παραχωρησιούχος σύμφωνα με το Άρθρο 4.11 (*Κατάσταση Απογραφής*).

Ως **Μεταβλητή Αμοιβή Παραχώρησης** νοείται ένα μεταβλητό ποσό που αντιστοιχεί στα Κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) (εφόσον είναι θετικό) και πολλαπλασιάζεται με 28,20%, το οποίο οφείλεται από τον Παραχωρησιούχο στον Παραχωρητή σε σχέση με κάθε Έτος Παραχώρησης μετά την τρίτη επέτειο της Ημερομηνίας Έναρξης Παραχώρησης, όπου τα EBITDA είναι τα EBITDA για το Έτος Παραχώρησης.

Ο όρος **Μεταβολές Νομοθεσίας** σημαίνει:

(α) τη θέσπιση οποιουδήποτε Νόμου,

(β) την κατάργηση ή τροποποίηση οποιουδήποτε Νόμου,

(γ) την έναρξη ισχύος οποιουδήποτε Νόμου,

(δ) την αλλαγή ερμηνείας ή εφαρμογής οποιουδήποτε Νόμου, ή

(ε) την αλλαγή οποιουδήποτε νόμου ή την αλλαγή ερμηνείας οποιουδήποτε νόμου, η οποία επιφέρει την ανάκληση, μη ανανέωση ή μεταβολή των όρων οποιασδήποτε Άδειας.

Ως **Μεταβολή** νοείται μια Μεταβολή Έργων Δημοσίου ή Μεταβολή Υπηρεσιών Δημοσίου ή και τα δύο (κατά περίπτωση).

Ο όρος **Μεταβολή Δαπανών** έχει την έννοια που του αποδίδεται στην παράγραφο 1.9 του Παραρτήματος 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*).

Ως **Μεταβολή Δημοσίου** νοείται μια Μεταβολή Υπηρεσιών Δημοσίου, μια Μεταβολή Έργων Δημοσίου ή και τα δύο, κατά περίπτωση.

Ως **Μεταβολή Έργων Δημοσίου** νοείται κάθε μεταβολή των Έργων την οποία επιφέρει το Δημόσιο σύμφωνα με το Παράρτημα 19 (*Μεταβολές*).

Ως **Μεταβολή Έργων Παραχωρησιούχου** νοείται μια μεταβολή των Έργων την οποία επιφέρει ο Παραχωρησιούχος σύμφωνα με το Παράρτημα 19 (*Μεταβολές*).

Ο όρος **Μεταβολή Εσόδων** έχει την έννοια που του αποδίδεται στην παράγραφο 1.9 του Παραρτήματος 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*).

Ως **Μεταβολή Παραχωρησιούχου** νοείται μια Μεταβολή Υπηρεσιών Παραχωρησιούχου, μια Μεταβολή Έργων Παραχωρησιούχου ή και τα δύο, κατά περίπτωση.

Ως **Μεταβολή Υπηρεσιών Δημοσίου** νοείται η μεταβολή των Υπηρεσιών Αεροδρομίου την οποία επιφέρει το Δημόσιο σύμφωνα με το Παράρτημα 19 (*Μεταβολές*).

Ως **Μεταβολή Υπηρεσιών Παραχωρησιούχου** νοείται μια μεταβολή των Υπηρεσιών Αεροδρομίου την οποία επιφέρει ο Παραχωρησιούχος σύμφωνα με το Παράρτημα 19 (*Μεταβολές*).

Ως **Μετοχικό Κεφάλαιο** νοείται το μετοχικό κεφάλαιο του Παραχωρησιούχου.

Ως **Μέτοχος** νοείται κάθε πρόσωπο που κατά καιρούς κατέχει μετοχές του Παραχωρησιούχου.

Ως **Μέτρηση Επιδόσεων** νοείται η μέτρηση επιδόσεων που παρατίθεται στο Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

Ως **Μέτρηση Ποιότητας Υπηρεσιών** νοείται η μέτρηση της ποιότητας υπηρεσιών που παρατίθεται στο Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων).*

Ως **Μη Αεροναυτικά Τέλη** νοούνται όλα τα Αερολιμενικά Τέλη που δεν είναι Αεροναυτικά Τέλη, συμπεριλαμβανομένων όλων των μισθωμάτων, επιβαρύνσεων ή/και αμοιβών αναφορικά με λιανικές πωλήσεις, τρόφιμα και ποτά και διαφημίσεις, που δεν υπόκεινται σε ρυθμίσεις σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης και τη Νομοθεσία.

Ως **Μη Πιστοποιημένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο** νοείται κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο που δεν έχει πιστοποιηθεί από την ΥΠΑ με βάση την εθνική νομοθεσία πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος.

Ως **Μη Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη** νοούνται τα Αερολιμενικά Τέλη που επιβάλλονται από τον Παραχωρησιούχο σε σχέση με κάθε μη ρυθμιζόμενη αεροναυτική δραστηριότητα, όπως ειδικότερα περιγράφονται στην παράγραφο 2 (*Μη Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη*) του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*).

Ως **Μηνιαίες Εκθέσεις Προόδου** νοούνται οι μηνιαίες εκθέσεις προόδου που πρέπει να υποβάλλει ο Ανεξάρτητος Μηχανικός σύμφωνα με το Άρθρο 27.3.5.

Ο όρος **Μητρώο Κινητών Περιουσιακών Στοιχείων** σημαίνει σε σχέση με κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, το μητρώο όλων των οχημάτων και άλλων κινητών περιουσιακών στοιχείων που χρειάζεται ο Παραχωρησιούχος για την παροχή των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης όπως αυτά τα οχήματα, ο εξοπλισμός, τα έπιπλα και λοιπά κινητά περιουσιακά στοιχεία υπάρχουν στα Περιφερειακά Αεροδρόμια κατά την ή περί την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος και επί των οποίων το Δημόσιο έχει τα δικαιώματα που περιγράφονται στο Άρθρο 5.2.1(δ).

Ως **Μηχανισμός Ενεργοποίησης Επέκτασης** νοείται η υποχρέωση του Παραχωρησιούχου να προβεί στην κατασκευή επέκτασης των περιοχών στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών ή/και των αεροσταθμών Επιβατών εφόσον κάποιο Περιφερειακό Αεροδρόμιο παρουσιάζει Κρίσιμη Χωρητικότητα Περιοχής Στάθμευσης

και Ελιγμών Αεροσκαφών ή/και Κρίσιμη Χωρητικότητα Αεροσταθμού επί δύο (2) συναπτά έτη.

Ως **Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης** νοούνται τα Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης και τα Μελλοντικά Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης.

Ως **Νομοθεσία** νοείται κάθε νομοθέτημα, διάταγμα, νόμος, προκήρυξη, εντολή, κανονισμός, απόφαση, κοινοποίηση, εσωτερικός κανονισμός, οδηγία, συνθήκη, υπουργική απόφαση ή άλλο έγγραφο που έχει ισχύ νόμου στην Ελληνική Δημοκρατία, συμπεριλαμβανομένων διοικητικών διαταγμάτων, οποιουδήποτε κανόνα αμέσου εφαρμογής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οποιασδήποτε Διεθνούς Συνθήκης.

Ως **Νόμοι περί Καταστημάτων Αφορολογήτων Ειδών** νοούνται ο νόμος 827/1978, το Προεδρικό Διάταγμα 86/1979 (όπως έχει τροποποιηθεί από τον νόμο 2533/1997) και οι υπουργικές αποφάσεις που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με το εν λόγω Προεδρικό Διάταγμα και προσδιορίζουν τους χώρους για την εγκατάσταση και τη λειτουργία καταστημάτων αφορολογήτων ειδών, όπως περιλαμβάνονται στο Παράρτημα 21 Α *(Υπουργικές Αποφάσεις για τα Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών)* και το άρθρο 31 παράγραφος 10 του νόμου 4141/2013, καθώς και η σύμβαση παραχώρησης για την παροχή του αποκλειστικού δικαιώματος εγκατάστασης και λειτουργίας καταστημάτων αφορολογήτων ειδών, μεταξύ άλλων, στα Περιφερειακά Αεροδρόμια που συνήφθησαν ανάμεσα στο Δημόσιο και την «Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών Α.Ε.» στις 30 Δεκεμβρίου 1997.

Ως **Οικονομικό Μοντέλο** νοείται το ελεγμένο οικονομικό μοντέλο σε μορφή xls (όπου θα προσδιορίζεται στο όνομα του αρχείου η τελευταία ημερομηνία που αποθηκεύτηκε) όπως υποβλήθηκε στην Προσφορά και (i) επισυνάπτεται στην παρούσα Σύμβαση ως Παράρτημα 25 (*Οικονομικό Μοντέλο*) και (ii) παρέχεται σε CD–ROM όπου εκτυπώνεται μόνο η σελίδα της περίληψής του, όπως θα ελεγχθεί και επικαιροποιηθεί πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και όπως περαιτέρω επικαιροποιείται κατά καιρούς σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

Ως **Οργανισμός Κοινής Ωφέλειας – ΟΚΩ** νοείται κάθε δημοτική αρχή, επιχείρηση ή εταιρεία του δημόσιου ή του ιδιωτικού τομέα που έχει υπό την κατοχή της ή είναι υπεύθυνη για τις δραστηριότητες/ παροχές υπηρεσιών κοινής ωφέλειας όπως ηλεκτρικό ρεύμα, φυσικό αέριο, ύδρευση, αποχέτευση, τηλεπικοινωνίες ή σιδηροδρομικές μεταφορές.

Ως **Ορθή Πρακτική Κλάδου** νοείται η άσκηση δεξιοτήτων, επιμέλειας, σύνεσης και προνοητικότητας που θα ήταν ευλόγως και συνήθως αναμενόμενες από έναν ειδικευμένο και έμπειρο κατασκευαστή ή/και φορέα λειτουργίας που επιδιώκει τη συμμόρφωση με τις συμβατικές υποχρεώσεις του με ύψιστη επιμέλεια.

Ως **Όφελος Αναχρηματοδότησης** νοείται ένα ποσό ίσο με το μεγαλύτερο του μηδενός και του Α – Β, όπου:

Α = η καθαρή παρούσα αξία (προεξοφλημένη χρησιμοποιώντας τον ΕΒΑ Κατώτατου Ορίου Ιδίων Κεφαλαίων) των προβλεπόμενων Διανομών ακριβώς πριν από την Αναχρηματοδότηση (λαμβάνοντας υπ' όψιν την επίπτωση της Αναχρηματοδότησης και χρησιμοποιώντας το Οικονομικό Μοντέλο όπως έχει επικαιροποιηθεί (όπου συμπεριλαμβάνονται ιστορικά στοιχεία της Παραχώρησης) ώστε να είναι επίκαιρο ακριβώς πριν από την Αναχρηματοδότηση) που θα καταβληθούν σε κάθε Μέτοχο και Δευτερογενή Δανειστή καθ' όλη την εναπομένουσα διάρκεια της παρούσας Σύμβασης μετά την Αναχρηματοδότηση· και

Β = η καθαρή παρούσα αξία (προεξοφλημένη χρησιμοποιώντας τον ΕΒΑ Κατώτατου Ορίου Ιδίων Κεφαλαίων) των προβλεπόμενων Διανομών ακριβώς πριν από την Αναχρηματοδότηση (αλλά χωρίς να ληφθεί υπ' όψιν η επίπτωση της Αναχρηματοδότησης και χρησιμοποιώντας το Οικονομικό Μοντέλο όπως έχει επικαιροποιηθεί (όπου συμπεριλαμβάνονται ιστορικά στοιχεία της Παραχώρησης) ώστε να είναι επίκαιρο ακριβώς πριν από την Αναχρηματοδότηση) που θα καταβληθούν σε κάθε Μέτοχο και Δευτερογενή Δανειστή καθ' όλη την εναπομένουσα διάρκεια της παρούσας Σύμβασης μετά την Αναχρηματοδότηση.

Ο όρος **Ουσιωδώς Κρίσιμη Χωρητικότητα** σημαίνει, σε σχέση με κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, πως ο Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας έχει καθορίσει στην Αρχική Εκτίμηση Χωρητικότητας ότι:

(α) παρουσιάζει περισσότερα από διακόσια πενήντα (250) 60λεπτα διαστήματα στη διάρκεια της Περιόδου Αιχμής με μειωμένη χωρητικότητα σύμφωνα με την παράγραφο 3.1 (*Εκτίμηση Χωρητικότητας Περιοχής Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών*) του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*)· ή

(β) το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης δεν έχει επιτευχθεί στο εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο στη διάρκεια της Περιόδου Αιχμής σύμφωνα με την παράγραφο 3.2 (Εκτίμηση Χωρητικότητας Αεροσταθμού *Επιβατών*) του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*) για περισσότερα από διακόσια πενήντα (250) 60λεπτα διαστήματα.

Ως **Ουσιωδώς Ολοκληρωμένο(α)** σημαίνει, σε σχέση με οποιαδήποτε Έργα, την εκπλήρωση και την τήρηση κάθε απαίτησης και ελέγχου κατά την ολοκλήρωση που συμφωνείται με τον Ανεξάρτητο Μηχανικό, με εξαίρεση μόνο τις Εκκρεμότητες.

Ως **ΠΑ** νοείται η Ελληνική Πολεμική Αεροπορία.

Ως **Παρατεταμένα Γεγονότα Ανωτέρας Βίας** νοούνται τα Γεγονότα Ανωτέρας Βίας που ορίζονται στο Άρθρο 25.4 (*Παρατεταμένα Γεγονότα Ανωτέρας Βίας*).

Ως **Παραχώρηση** νοείται η χρηματοδότηση, αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και λειτουργία των Περιφερειακών Αεροδρομίων (συμπεριλαμβανομένης της παροχής των Υπηρεσιών Αεροδρομίου) καθώς και η εκτέλεση και ολοκλήρωση των Έργων όπως περιγράφονται λεπτομερώς στο Παράρτημα 12 (*Έργα*).

Ως **Παραχώρηση Αεροδρομίων Ομάδας Β** νοείται η χρηματοδότηση, αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και λειτουργία των Περιφερειακών Αεροδρομίων Ομάδας Β σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης Αεροδρομίων Ομάδας Β.

Ο όρος **Περιβάλλον** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 13.1 (*Περιβάλλον - Προστασία*).

Ως **Περιβαλλοντικές Απαιτήσεις** νοούνται οι όροι που παρατίθενται στους Εγκεκριμένους Περιβαλλοντικούς Όρους και κάθε άλλος συναφής νόμος προστασίας του περιβάλλοντος και επίσημη περιβαλλοντική απαίτηση που ισχύει κατά καιρούς στην Ελληνική Δημοκρατία.

Ως **Περιβαλλοντική Άδεια** νοείται κάθε περιβαλλοντική άδεια που απαιτείται βάσει κάθε νόμου που ισχύει κατά καιρούς στην Ελληνική Δημοκρατία σε σχέση με οποιαδήποτε Έργα ή/και για τη λειτουργία οποιουδήποτε Περιφερειακού Αεροδρομίου.

Ως **Περιβαλλοντικοί Όροι** νοούνται οι όροι και οι απαιτήσεις που περιλαμβάνονται σε οποιαδήποτε απόφαση, η οποία εγκρίνει περιβαλλοντικούς όρους σύμφωνα με τον νόμο 4014/2011, όπως ισχύει κατά καιρούς.

Ως **Περίοδος Αιχμής** νοείται η περίοδος των έξι εβδομάδων που λήγει την τελευταία Κυριακή του Αυγούστου σε κάθε Έτος Παραχώρησης.

Ως **Περίοδος Δυσμενούς Συμβάντος** νοείται η περίοδος που αρχίζει και περιλαμβάνει την Ημερομηνία Έναρξης Δυσμενούς Συμβάντος και λήγει κατά την Ημερομηνία Λήξης Δυσμενούς Συμβάντος.

Ως **Περίοδος Εγγύησης Παραχώρησης** νοείται το χρονικό διάστημα των δύο (2) ετών που άρχεται από την ημέρα μετά τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης.

Ως **Περίοδος Παραχώρησης** νοείται η περίοδος που άρχεται από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και λήγει, με την επιφύλαξη καταγγελίας σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, μετά από σαράντα (40) έτη, όπως μπορεί να παρατείνεται

σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, κατά τη διάρκεια της οποίας ο Παραχωρησιούχος θα έχει πλήρη ευθύνη για τη λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του συνόλου ή μέρους των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης.

Ως **Περιοχές Παραχώρησης** νοούνται οι εκτάσεις και τα κτίρια που διατίθενται στον Παραχωρησιούχο σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, όπως ειδικότερα καθορίζονται στο Παράρτημα 3 (*Σχέδια Περιοχών Παραχώρησης*) της παρούσας Σύμβασης, και θα περιλαμβάνουν την περιοχή που υπόκειται σε πιστοποίηση αεροδρομίου και σε εποπτεία από την ΥΠΑ αφού χορηγηθεί Πιστοποιητικό Αεροδρομίου για τη λειτουργία του εν λόγω Περιφερειακού Αεροδρομίου.

Ως **Περιοχή Αποκλειστικότητας** νοείται μια κυκλική περιοχή ακτίνας 100 χιλιομέτρων με κέντρο το σημείο αναφοράς του σχετικού Περιφερειακού Αεροδρομίου.

Ως **Περιφερειακά Αεροδρόμια** νοούνται τα περιφερειακά αεροδρόμια Κρήτης, Ηπειρωτικής Ελλάδας και Ιονίου που παρατίθενται στο Παράρτημα 2 (*Περιφερειακά Αεροδρόμια*) της παρούσας Σύμβασης.

Ως **Περιφερειακά Αεροδρόμια Ομάδας Β** νοούνται τα ακόλουθα επτά βασικά αεροδρόμια που συναποτελούν την ομάδα Β: 1) Ρόδου, (2) Κω, (3) Σαντορίνης, (4) Μυκόνου, (5) Μυτιλήνης, (6) Σάμου και (7) Σκιάθου.

Ως **Πίνακας Κατανομής Παρεχόμενων Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας** νοείται η κατανομή αρμοδιοτήτων για την παροχή Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας μεταξύ του Παραχωρησιούχου και του σχετικού Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας όπως παρατίθεται στο Παράρτημα 17 (*Πίνακας Κατανομής Παρεχόμενων Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας*).

Ως **Πιστοποιημένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο** νοείται κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο που έχει πιστοποιηθεί από την ΥΠΑ με βάση την εθνική νομοθεσία πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος.

Ο όρος **Πιστοποιητικό Αεροδρομίου** σημαίνει ένα πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί ή πρόκειται να εκδοθεί από την ΥΠΑ σύμφωνα με τους Κανονισμούς Πιστοποίησης και όπως ορίζεται από την ΥΠΑ.

Ως **Πιστοποιητικό Έγκρισης Μελέτης** νοείται ένα πιστοποιητικό το οποίο εκδίδει ο Ανεξάρτητος Μηχανικός που εγκρίνει τις Μελέτες σύμφωνα με το Άρθρο 18.4 (*Πιστοποιητικό Έγκρισης Μελετών*).

Ως **Πιστοποιητικό Ολοκλήρωσης** νοείται ένα Πιστοποιητικό Ουσιώδους Ολοκλήρωσης ή/και ένα Πιστοποιητικό Οριστικής Ολοκλήρωσης.

Ως **Πιστοποιητικό Ολοκλήρωσης Έργων Δημοσίου** νοείται το πιστοποιητικό που εκδίδεται από την αρμόδια εποπτεύουσα αρχή σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία περί Έργων Δημοσίου και πιστοποιεί ότι τα Έργα Δημοσίου έχουν ολοκληρωθεί, έχουν υποβληθεί στους απαιτούμενους ελέγχους και είναι έτοιμα και ασφαλή για χρήση.

Ως **Πιστοποιητικό Οριστικής Ολοκλήρωσης** νοείται κάθε πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και πιστοποιεί ότι τα Επικείμενα Έργα έχουν ολοκληρωθεί στο αντίστοιχο Περιφερειακό Αεροδρόμιο σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης, συμπεριλαμβανομένων των Προτύπων και Προδιαγραφών και των Απαιτήσεων Έργων, και σύμφωνα με τους Κανονισμούς Υγείας και Ασφάλειας.

Ως **Πιστοποιητικό Ουσιώδους Ολοκλήρωσης** νοείται ένα πιστοποιητικό που εκδίδεται από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό σύμφωνα με το Άρθρο 21.2 (*Επίβλεψη*) και πιστοποιεί ότι τα αντίστοιχα Εποπτευόμενα Έργα είναι Ουσιωδώς Ολοκληρωμένα.

Ως **Πιστοποιητικό Παράδοσης** νοείται ένα πιστοποιητικό που εκδίδεται από το Δημόσιο και επιβεβαιώνει ότι όλα τα Έργα Ανανέωσης (εάν υφίστανται) έχουν ολοκληρωθεί και ότι τα Περιφερειακά Αεροδρόμια συμμορφώνονται με τις Απαιτήσεις Παράδοσης.

Ως **Πλαίσιο Συνεργασίας ΠΑ** νοείται το πλαίσιο συνεργασίας ανάμεσα στην ΠΑ, την ΥΠΑ και τον Παραχωρησιούχο σε σχέση με την παροχή Υπηρεσιών Αεροδρομίου Κοινής Χρήσης, το οποίο συνοψίζει τα δικαιώματα, τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις της ΠΑ, της ΥΠΑ και του Παραχωρησιούχου σε σχέση με τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης που παρατίθενται στο Παράρτημα 20 [*Πλαίσιο Συνεργασίας ανάμεσα στην Πολεμική Αεροπορία (ΠΑ), την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) και τον Παραχωρησιούχο στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης*].

Ο όρος **Πληρεξούσια Τράπεζα** σημαίνει κάθε τράπεζα ή χρηματοπιστωτικό ίδρυμα που προσδιορίζεται εκάστοτε ως τέτοια από τους Δανειστές στο πλαίσιο των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εφόσον υπάρχουν).

Ο όρος **Πληρεξούσιος Πιστωτών** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Παράρτημα 14 (*Συμφωνία Πολυμερούς Διαιτησίας*).

Ο όρος **Πλήρως Λειτουργικός(ή)(ό)** σημαίνει ικανό(ς) να ανταποκριθεί σε όλες τις λειτουργικές απαιτήσεις για την εκτέλεση των σχετικών Δραστηριοτήτων Παραχώρησης σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

Ως **Πληρωτέο Ποσό λόγω Καταγγελίας** νοείται το ληξιπρόθεσμο και απαιτητό ποσό ως αποζημίωση στον Παραχωρησιούχο ή προς όφελος των Δανειστών από το Δημόσιο ως επακόλουθο της καταγγελίας της παρούσας Σύμβασης.

Ως **Πόντοι Ανεπάρκειας** νοούνται οι πόντοι ανεπάρκειας που επιβαρύνουν τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με το Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

Ο όρος **Πόντοι Καταγγελίας** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

Ο όρος **Πορίσματα** σημαίνει την απόφαση διά της οποίας η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών αποφαίνεται επί της Τεχνικής Διαφοράς την οποία έχουν παραπέμψει τα Μέρη προς επίλυση.

Ο όρος **Ποσό Αποζημίωσης λόγω Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 34.2.1(γ).

Ο όρος **Ποσό Αποζημίωσης λόγω Ανωτέρας Βίας** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 35.1.

Ο όρος **Ποσό Αποζημίωσης λόγω Μεταβίβασης** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 4.9.7.

Ο όρος **Ποσό Αποζημίωσης λόγω Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 33.3.1(ζ).

Ο όρος **Ποσό Παράδοσης** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 32.9.8.

Ως **Πρόβλεψη** ή **Προβλέψεις** νοούνται οι χρηματοοικονομικές προβλέψεις του Παραχωρησιούχου που περιλαμβάνουν τουλάχιστον έναν ισολογισμό και κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσεως, τις προβλεπόμενες ταμειακές ροές, τον Ετήσιο Δείκτη Κάλυψης Δανειακών Υποχρεώσεων (ΕΔΚΔΥ), τον δείκτη κάλυψης διάρκειας δανείου κατά τη διάρκειά του (ΔΚΔΔ) (ο εν λόγω όρος, αν υφίσταται, ορίζεται στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις), τον δείκτη κάλυψης διάρκειας έργου, τους δείκτες απόδοσης ιδίων κεφαλαίων και άλλες παρόμοιες πληροφορίες που προκύπτουν από τη χρήση του Οικονομικού Μοντέλου όπως επικαιροποιείται κατά καιρούς σύμφωνα με τις διατάξεις που παρατίθενται στην παρούσα Σύμβαση.

Ως **Πρόγραμμα Ανανέωσης** νοείται το πρόγραμμα εκτέλεσης των Έργων Ανανέωσης καθ' όλη την υπολειπόμενη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης μετά την Αρχική Επιθεώρηση, όπως συμφωνείται ή καθορίζεται σύμφωνα με το Άρθρο 32 (*Παράδοση της Παραχώρησης στο Δημόσιο*), όπως αυτό το πρόγραμμα δύναται να αναθεωρείται ή να τροποποιείται κατά καιρούς σύμφωνα με το Άρθρο 32 (*Παράδοση της Παραχώρησης στο Δημόσιο*) ή όπως άλλως τροποποιείται ή παρατείνεται βάσει χρονικής παράτασης ή άλλως στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης.

Ο όρος **Πρόγραμμα Παράδοσης** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 14.1.3.

Ως **Πρόγραμμα Συντήρησης** νοούνται τα εγχειρίδια που περιέχουν οδηγίες και διαδικασίες για την επιθεώρηση και τη συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων αντίστοιχα και θα συνταχθούν σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 26.3 (*Πρόγραμμα Συντήρησης*) και τις Απαιτήσεις Συντήρησης.

Ως **Προδιαγραφές** νοείται κάθε διάταξη της παρούσας Σύμβασης (συμπεριλαμβανομένων των Παραρτημάτων της και των κανονισμών και των κωδίκων στους οποίους παραπέμπουν) που περιγράφει λεπτομερώς τις ουσιώδεις απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των Απαιτήσεων Έργων, των Προτύπων και Προδιαγραφών και των Απαιτήσεων Συντήρησης, για αντικείμενα, υλικά ή/και υπηρεσίες που απαιτούνται για την υλοποίηση της Παραχώρησης συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών μέσω των οποίων θα αξιολογηθεί η συμμόρφωση με αυτές τις απαιτήσεις.

Ο όρος **Προδιαγραφές Πιστοποίησης του EASA** σημαίνει τα τεχνικά πρότυπα εκδιδόμενα από τον EASA που υποδεικνύουν μέσα απόδειξης της συμμόρφωσης με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και τους Εκτελεστικούς Κανόνες του, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν από φορέα με σκοπό την πιστοποίηση.

Ως **Προθεσμία Έναρξης Παραχώρησης** νοείται το χρονικό διάστημα που άρχεται από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος έως την ημερομηνία που έπεται εκατόν είκοσι (120) ημέρες από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος, εξαιρουμένου κάθε διαστήματος στη διάρκεια του οποίου το Ελληνικό Κοινοβούλιο διαλύεται και έως ότου η νέα Κυβέρνηση λάβει ψήφο εμπιστοσύνης από το Ελληνικό Κοινοβούλιο (σε αυτή την περίπτωση η Προθεσμία Έναρξης Παραχώρησης θα παρατείνεται κατά το εν λόγω διάστημα), όπως το εν λόγω διάστημα μπορεί να παρατείνεται μετά την έγγραφη συμφωνία μεταξύ των Μερών πριν από τη λήξη αυτής.

Ως **Προκαταβολή Αμοιβής Παραχώρησης** νοείται το ποσό εξακοσίων εννέα εκατομμυρίων Ευρώ (€609.000.000) που πρέπει να καταβληθεί κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

Ο όρος **Πρόσθετη Περίοδος** σημαίνει τη δωδεκάμηνη περίοδο μετά την Ημερομηνία Καταγγελίας ή κάθε περίοδο μικρότερης διάρκειας που θα κοινοποιηθεί από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο.

Ο όρος **Πρόσθετο Επιτρεπόμενο Όριο Δανεισμού** σημαίνει το ποσό που είναι ίσο με το άθροισμα των εξής:

(α) 10% της αρχικής πρωτεύουσας δέσμευσης (όπως ορίζεται στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις), και

(β) το συνολικό ποσό του κεφαλαίου που δανειοδοτήθηκε για τη χρηματοδότηση του συνόλου ή μέρους κάθε Αποζημιώσιμης Μεταβολής, κάθε Αποζημιώσιμης Μεταβολής Νομοθεσίας ή κάθε Μελλοντικού Έργου.

Ως **Πρόσκληση Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος** νοείται η πρόσκληση για την υποβολή εκδήλωσης ενδιαφέροντος σχετικά με την ανάθεση της παραχώρησης για την εκμετάλλευση και την παροχή υπηρεσιών αναφορικά με τη λειτουργία και τη συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων, η οποία αναρτήθηκε στον ιστότοπο του Παραχωρητή την 1η Απριλίου 2013.

Ως **Πρόσκληση Υποβολής Προσφορών** νοείται η πρόσκληση για την υποβολή προσφορών της 4ης Φεβρουαρίου 2014 για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με τη λειτουργία και τη συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ελληνικής Δημοκρατίας, όπως δημοσιεύτηκε από τον Παραχωρητή.

Ως **Προστασία Περιβάλλοντος** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 13.1 (*Περιβάλλον - Προστασία*).

Ως **Προσφορά** νοείται η Οικονομική Προσφορά που επισυνάπτεται στην παρούσα Σύμβαση ως Παράρτημα 24 (*Οικονομική Προσφορά*).

Ως **Πρότυπα Ελεγχόμενα από τον Παραχωρησιούχο** νοούνται τα πρότυπα υπ' αριθ. 1-10 που παρατίθενται στην παράγραφο 2 του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

Ως **Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη** νοούνται τα πρότυπα επιδόσεων υπ' αριθ. 11-16 που παρατίθενται στην παράγραφο 2.2 του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

Ως **Πρότυπα Επιδόσεων** νοούνται κάθε Ελεγχόμενα από τον Παραχωρησιούχο Πρότυπα και Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη Πρότυπα.

Ως **Πρότυπα και Προδιαγραφές** νοούνται τα πρότυπα και οι προδιαγραφές με τα οποία ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να συμμορφώνεται όπως ειδικότερα παρατίθενται στο Παράρτημα 9 (*Πρότυπα και Προδιαγραφές*) της παρούσας Σύμβασης.

Ως **Πρότυπα Ποιότητας Υπηρεσιών** νοούνται οι μετρήσεις επιδόσεων που παρατίθενται σε σχέση με κάθε Καθορισμένη Υπηρεσία Αεροδρομίου στην παράγραφο 4 (*Μέτρηση Ποιότητας Υπηρεσιών*) του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

Ως **Πρώτη Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων** νοείται η πρώτη Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων που καταρτίζει ο Ανεξάρτητος Μηχανικός.

Ο όρος **Πρώτη Ημερομηνία Λήξης Οφέλους Αναχρηματοδότησης** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 47.2.

Ο όρος **Πρώτοι Εγκεκριμένοι Περιβαλλοντικοί Όροι** έχει το νόημα που του αποδίδεται στο Άρθρο 13.2.4(α).

Ως **Πρωτόκολλο Οριστικής Παραλαβής** νοείται το πρωτόκολλο που έχει εκδοθεί από την Επιτροπή και επιβεβαιώνει την οριστική παραλαβή των σχετικών Έργων Δημοσίου από το Δημόσιο.

Ως **Πρωτόκολλο Προσωρινής Παραλαβής** νοείται το πρωτόκολλο που εκδίδεται από την Επιτροπή και ορίζει ότι τα σχετικά Έργα Δημοσίου έχουν παραληφθεί προσωρινά από το Δημόσιο.

Ως **Πτώση Κίνησης** νοείται καθένα από τα ακόλουθα περιστατικά:

(α) ότι, σε οποιονδήποτε μήνα, ο αριθμός Επιβατών για τα Περιφερειακά Αεροδρόμια συνολικά είναι μικρότερος από τον αριθμό Επιβατών για τα Περιφερειακά Αεροδρόμια συνολικά συγκριτικά με τον ίδιο μήνα της 12μηνης περιόδου πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Δυσμενούς Συμβάντος κατά ποσοστό άνω του 10% του τελευταίου αριθμού· ή

(β) ότι, για οποιαδήποτε Τριμηνιαία Περίοδο, ο αριθμός Επιβατών για τα Περιφερειακά Αεροδρόμια συνολικά είναι μικρότερος από τον αριθμό Επιβατών για τα Περιφερειακά Αεροδρόμια συνολικά συγκριτικά με την ίδια Τριμηνιαία Περίοδο εντός της 12μηνης περιόδου πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Δυσμενούς Συμβάντος κατά ποσοστό άνω του 5% του τελευταίου αριθμού· ή

(γ) ότι, σε οποιονδήποτε μήνα, ο αριθμός Επιβατών για οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο είναι μικρότερος από τον αριθμό Επιβατών για το εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο συγκριτικά με τον ίδιο μήνα της 12μηνης περιόδου πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Δυσμενούς Συμβάντος κατά ποσοστό άνω του 20% του τελευταίου αριθμού· ή

(δ) ότι, για οποιαδήποτε Τριμηνιαία Περίοδο, ο αριθμός Επιβατών για οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο είναι μικρότερος από τον αριθμό Επιβατών για το εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο συγκριτικά με την ίδια Τριμηνιαία Περίοδο της 12μηνης περιόδου πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Δυσμενούς Συμβάντος κατά ποσοστό άνω του 15% του τελευταίου αριθμού.

Ως **Πυροσβεστικό Σώμα Ελλάδος** νοείται η υπηρεσία που υπάγεται στο Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη, η οποία είναι αρμόδια, μεταξύ άλλων, για την παροχή πυροπροστασίας στους πολίτες.

Ως **Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη** νοούνται τα Αερολιμενικά Τέλη που επιβάλλονται από τον Παραχωρησιούχο για τις Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου και ειδικότερα τα Τέλη Προσγείωσης, τα Τέλη Φωτισμού, τα Τέλη Στάθμευσης, τα Τέλη Επιβατών και το πράγματι εισπραττόμενο ποσό των Τελών Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων που δικαιούται ο Παραχωρησιούχος σύμφωνα με το Άρθρο 28.10, όπως, σε κάθε περίπτωση, παρατίθενται ειδικότερα στο Άρθρο 28.4 (*Σταθερό Ανώτατο Όριο Χρεώσεων με Δείκτη Αύξησης*), εξαιρουμένων ωστόσο, για τους σκοπούς του παρόντος ορισμού, των Τελών Ασφάλειας.

Ως **Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan)** νοείται το αρχικό εικοσαετές (20) ρυθμιστικό σχέδιο (Master Plan) που υποβλήθηκε σύμφωνα με το Άρθρο 20.1.1 για κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, το οποίο θα ορίζει λεπτομερώς όλα τα Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης και θα περιγράφει πιθανά Μελλοντικά Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης (και κάθε σχετική απαιτούμενη απαλλοτρίωση σύμφωνα με το Άρθρο 14.1.7) τα οποία ο Παραχωρησιούχος προτίθεται να αναλάβει σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος 12 (*Έργα*) της παρούσας Σύμβασης, καθώς και κάθε επικαιροποιημένο ρυθμιστικό σχέδιο (Master Plan) που υποβάλλει ο Παραχωρησιούχος κατ' εφαρμογή και σύμφωνα με το Άρθρο 20.1 (*Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan)*) και έχει εγκριθεί από την ΥΠΑ.

Ο όρος **Στοιχείο Έργων Ανανέωσης** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 32.10.6.

Ως **Συμβαλλόμενα Μέρη** ή **Μέρη** νοούνται το Δημόσιο, ο Παραχωρητής, ο Παραχωρησιούχος και οι Αρχικοί Μέτοχοι του Παραχωρησιούχου που είναι μέρη της παρούσας Σύμβασης και ως **Συμβαλλόμενο Μέρος** ή **Μέρος** νοείται οποιοσδήποτε εξ αυτών.

Ως **Συμβάσεις** νοούνται οι Συμβάσεις με την «Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών Α.Ε.», οι Συμβάσεις Υπηρεσιών Εξυπηρέτησης Εδάφους και οι Συμβάσεις Ανεφοδιασμού Αεροσκαφών.

Ως **Συμβάσεις Αεροδρομίου** νοούνται οι συμβάσεις σε σχέση με ορισμένα δικαιώματα ή/και υπηρεσίες στα Περιφερειακά Αεροδρόμια που έχουν συναφθεί ανάμεσα στο Δημόσιο ή/και την ΥΠΑ και τα Μέρη Συμβάσεων Αεροδρομίου, συμπεριλαμβανομένων των Συμβάσεων και κάθε άλλου εγγράφου που ορίζεται ως «Σύμβαση Αεροδρομίου» από τον Παραχωρησιούχο και το Δημόσιο και έχει συναφθεί από τον Παραχωρησιούχο κατά ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

Ως **Συμβάσεις Έργων Δημοσίου** νοούνται οι συμβάσεις που παρατίθενται στο Παράρτημα 11 (*Συμβάσεις Έργων Δημοσίου*) ανάμεσα στο Δημόσιο και τον αντίστοιχο εργολάβο που παρέχει τις μελέτες και τις προδιαγραφές για τα Έργα Δημοσίου και θέτουν τις αντίστοιχες προθεσμίες για την ολοκλήρωση των Έργων Δημοσίου.

Ως **Συμβάσεις Παροχής Υπηρεσιών** νοούνται οι συμβάσεις που συνάπτονται ανάμεσα στον Παραχωρησιούχο και τους Κρατικούς Χρήστες, όπως νομίμως επικαιροποιούνται και μεταβάλλονται κατά καιρούς στη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης.

Ως **Σύμβαση Ανεξάρτητου Μηχανικού** νοείται η σύμβαση που έχει υπογραφεί ή θα συναφθεί ανάμεσα στον Παραχωρησιούχο και τον Ανεξάρτητο Μηχανικό, οι όροι της οποίας παρατίθενται στο Άρθρο 21 (*Ανεξάρτητος Μηχανικός*).

Ως **Σύμβαση Ανεφοδιασμού Αεροσκαφών** νοείται καθεμία από τις συμβάσεις για την παροχή υπηρεσιών ανεφοδιασμού στα Περιφερειακά Αεροδρόμια όπως περιγράφονται ειδικότερα στον κατάλογο Μεταβιβασθεισών Συμβάσεων Αεροδρομίου, οι οποίες θα μεταβιβαστούν από την ΥΠΑ στον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 4.8 (*Μεταβίβαση Συμβάσεων*).

Ως **Σύμβαση (Συμβάσεις) Μελέτης - Κατασκευής** νοείται η σύμβαση/ οι συμβάσεις που έχει/ έχουν υπογραφεί ή πρόκειται να υπογραφεί/ υπογραφούν σε σχέση με κάποιο μέρος των Επικείμενων Έργων ή ενδέχεται να υπογράφεται κατά καιρούς για τυχόν Μελλοντικά Έργα ανάμεσα στον Παραχωρησιούχο και τον Εργολάβο, το υπόδειγμα ή τα υποδείγματα ή η συμφωνημένη μορφή των οποίων επισυνάπτεται στην παρούσα Σύμβαση ως Παράρτημα 28 (*Σύμβαση (Συμβάσεις) Μελέτης-Κατασκευής ή/και Υπόδειγμα Σύμβασης (Συμβάσεων) Μελέτης-Κατασκευής για Επικείμενα Έργα*).

Ο όρος **Συμβάσεις με την «Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών Α.Ε.» (Hellenic Duty Free S.A.)** σημαίνει όλες τις μισθωτικές συμβάσεις ή/και παραχωρήσεις χώρων εντός των Περιφερειακών Αεροδρομίων, οι οποίες συνάπτονται ανάμεσα στην ΥΠΑ και την «Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών Α.Ε.» σύμφωνα με τους Νόμους περί Καταστημάτων Αφορολογήτων Ειδών και οι οποίες θα μεταβιβαστούν από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 4.8 (*Μεταβίβαση Συμβάσεων*).

Ως **Σύμβαση Παραχώρησης** ή **Σύμβαση** νοείται η παρούσα Σύμβαση συμπεριλαμβανομένων των Παραρτημάτων της.

Ως **Σύμβαση Παραχώρησης Αεροδρομίων Ομάδας Β** νοείται η σύμβαση παραχώρησης, σύμφωνα με την οποία ο Παραχωρητής παραχωρεί τη χρηματοδότηση,

αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και λειτουργία των Περιφερειακών Αεροδρομίων Ομάδας Β στον παραχωρησιούχο.

Ως **Σύμβαση του Σικάγου** νοείται η Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία του 1944, όπως τροποποιείται ή/και συμπληρώνεται κατά καιρούς, και οι παραπομπές σε «παράρτημα» της Σύμβασης του Σικάγου θα σημαίνουν το εν λόγω παράρτημα, όπως τροποποιείται ή/και συμπληρώνεται κατά καιρούς.

Ως **Σύμβαση Υπηρεσιών Εξυπηρέτησης Εδάφους** νοείται καθεμία από τις συμβάσεις για την παροχή υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους στα Περιφερειακά Αεροδρόμια όπως ειδικότερα περιγράφεται στον κατάλογο Μεταβιβασθεισών Συμβάσεων Αεροδρομίου, οι οποίες θα μεταβιβαστούν από την ΥΠΑ στον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 4.8 (*Μεταβίβαση Συμβάσεων*).

Ο όρος **Συμμετέχοντα Κράτη Μέλη** σημαίνει κάθε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης που έχει ως επίσημο νόμισμα το Ευρώ σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με θέματα Οικονομικής και Νομισματικής Ενοποίησης.

Ο όρος **Συμπληρωματικές Εκτάσεις** σημαίνει τη χρήση των εκτάσεων που ενδέχεται να απαιτηθούν κατόπιν έρευνας που θα διεξάγει ο Παραχωρησιούχος σύμφωνα με το Άρθρο 14.1.7.

Ως **Συμφωνία Πολυμερούς Διαιτησίας** νοείται η συμφωνία διαιτησίας που θα υπογραφεί κατά ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης με τη μορφή που παρατίθεται στο Παράρτημα 14 (*Συμφωνία Πολυμερούς Διαιτησίας*).

Ως **Συμφωνίες Συνεργασίας** νοούνται οι ρυθμίσεις που συμφωνούνται ανάμεσα στον Παραχωρησιούχο, την ΠΑ και την ΥΠΑ για την εφαρμογή του Πλαισίου Συνεργασίας της ΠΑ.

Ο όρος **Συνδεδεμένη Επιχείρηση** σημαίνει, σε σχέση με ένα Πρόσωπο, οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο, το οποίο άμεσα ή έμμεσα ελέγχει ή ελέγχεται ή υπόκειται σε κοινό έλεγχο με αυτό το Πρόσωπο (και για αυτό το σκοπό ως έλεγχος νοείται η εξουσία, άμεση ή έμμεση: (i) να ασκεί το δικαίωμα ψήφου ή να ελέγχει την ψήφο άνω του 50% επί του συνόλου των δικαιωμάτων ψήφου του προσώπου αυτού ή (ii) να διοικεί ή να ελέγχει τη διοίκηση και διαχείριση του προσώπου αυτού, συμβατικά ή με άλλο τρόπο).

Ως **Συνολικό Αναβαλλόμενο Ποσό** νοείται το άθροισμα των Αναβαλλόμενων Ποσών που δεν αποπληρώνονται στον Παραχωρητή, σύμφωνα με το Άρθρο 45 (*Δυσμενή Συμβάντα*).

Ως **Συντελεστής Αποδοτικότητας Αναπροσαρμογής** νοείται το ποσό που θα χρησιμοποιείται σύμφωνα με τις διατάξεις που παρατίθενται στο Άρθρο 28 (*Αερολιμενικά Τέλη*) και θα υπολογίζεται ως εξής:

Εάν $ΔΤΚ_t > ΔΤΚ_{t-1}$, θα χρησιμοποιείται ο εξής ακόλουθος μαθηματικός τύπος: $\{\{ΔΤΚ_t/ΔΤΚ_{t-1} -1\} * 0,9\} + 1$

Εάν $ΔΤΚ_t < ΔΤΚ_{t-1}$, ο Συντελεστής Αποδοτικότητας Αναπροσαρμογής θα ανέρχεται σε 1

όπου:

$ΔΤΚ_t$ αντιστοιχεί στον πιο πρόσφατα δημοσιευμένο ΔΤΚ κατά ή ακριβώς πριν από την ημερομηνία στην οποία πρόκειται να υπολογιστεί η αύξηση των Ρυθμιζόμενων Αεροναυτικών Τελών σύμφωνα με το Άρθρο 28.4 (*Σταθερό Ανώτατο Όριο Χρεώσεων με Δείκτη Αύξησης*), και

$ΔΤΚ_{t-1}$ αντιστοιχεί στον ΔΤΚ που ίσχυε κατά την ημερομηνία που τοποθετείται δώδεκα (12) μήνες νωρίτερα.

Ο όρος **Σχέδια** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 20.3.1.

Ως **Σχέδιο Αποκατάστασης** νοείται ένα σχέδιο αποκατάστασης που καταρτίζεται από τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 3.1 (*Εκτίμηση Χωρητικότητας Περιοχής Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών*), της παραγράφου 3.2 (*Εκτίμηση Χωρητικότητας Αεροσταθμού Επιβατών*) ή της παραγράφου 5 (*Διαδικασία σε περίπτωση Πόντων Ανεπάρκειας*) του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

Ως **Σχέδιο Διαχείρισης Περιβάλλοντος** νοείται ένα σχέδιο διαχείρισης που περιλαμβάνει την παρακολούθηση και τη διαχείριση αποβλήτων, υδάτων, απορροής όμβριων υδάτων, οικοσυστημάτων και συστημάτων ελέγχου πρόσκρουσης πτηνών, καθώς και την παρακολούθηση της ποιότητας του αέρα και του θορύβου και τη μεταφορά ραδιενεργών και άλλων επικίνδυνων υλικών, την αποκομιδή απορριμμάτων και την προστασία από την ηλεκτρομαγνητική ακτινοβολία.

Ως **Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης** νοείται κάθε σχέδιο υλοποίησης ανακαίνισης που καταρτίζεται σύμφωνα με το Άρθρο 20.4 (*Έργα Ανακαίνισης – Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων*).

Ως **Σχέδιο Υλοποίησης Επικείμενης Ανακαίνισης** νοείται το σχέδιο για κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, το οποίο θα περιγράφει λεπτομερώς όλα τα απαιτούμενα Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο για την αντιμετώπιση των ζητημάτων που προσδιορίζονται στην Πρώτη Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων και προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις θα

λειτουργούν με μηδενικές ή ελάχιστες ανεπάρκειες, όπως περιγράφεται ειδικότερα στο Παράρτημα 10 (*Απαιτήσεις Έργων*).

Ο όρος **Σχετικό Συμβάν** έχει την έννοια που του αποδίδεται στην παράγραφο 1.9 του Παραρτήματος 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*).

Ως **Τέλη Ασφάλειας** νοούνται τα τέλη ασφάλειας που δικαιούται να χρεώνει ο Παραχωρησιούχος, όπως ειδικότερα περιγράφονται στην παράγραφο 1.7 (*Τέλη Ασφάλειας*) του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*).

Ο όρος **Τέλη Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων** σημαίνει τα τέλη που χρεώνονται στους αναχωρούντες Επιβάτες, τα οποία επιβάλλονται σύμφωνα με το άρθρο 40 του νόμου 2065/1992, όπως ισχύει, και τα οποία μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης θα είναι πληρωτέα στο ακέραιο από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στο Άρθρο 28.10 της παρούσας Σύμβασης. Τα Τέλη Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίου θα καθορισθούν σύμφωνα με το Άρθρο 5.2.1(ιδ).

Ως **Τέλη Επιβατών** νοούνται τα τέλη Επιβατών που ο Παραχωρησιούχος δικαιούται να χρεώνει, όπως ειδικότερα περιγράφονται στην παράγραφο 1.5 (*Τέλη Επιβατών*) του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*) και όπως δύναται να αναπροσαρμόζονται σύμφωνα με το Άρθρο 28.4 (*Σταθερό Ανώτατο Όριο Χρεώσεων με Δείκτη Αύξησης*).

Ως **Τέλη Προσγείωσης** νοούνται τα τέλη προσγείωσης που δικαιούται να χρεώνει ο Παραχωρησιούχος, όπως ειδικότερα περιγράφεται στην παράγραφο 1.2 (*Τέλη Προσγείωσης*) του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*) και όπως αυτά δύναται να αναπροσαρμόζονται σύμφωνα με το Άρθρο 28.4 (*Σταθερό Ανώτατο Όριο Χρεώσεων με Δείκτη Αύξησης*).

Ως **Τέλη Στάθμευσης** νοούνται τα τέλη στάθμευσης που δικαιούται να χρεώνει ο Παραχωρησιούχος όπως ειδικότερα περιγράφονται στην παράγραφο 1.3 (*Τέλη Στάθμευσης*) του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*) και όπως δύναται να αναπροσαρμόζονται σύμφωνα με το Άρθρο 28.4 (*Σταθερό Ανώτατο Όριο Χρεώσεων με Δείκτη Αύξησης*).

Ως **Τέλη Φωτισμού** νοούνται τα τέλη φωτισμού που ο Παραχωρησιούχος δικαιούται να χρεώνει, όπως ειδικότερα περιγράφεται στην παράγραφο 1.4 (*Τέλη Φωτισμού*) του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*) και όπως δύναται να αναπροσαρμόζονται σύμφωνα με το Άρθρο 28.4 (*Σταθερό Ανώτατο Όριο Χρεώσεων με Δείκτη Αύξησης*).

Ως **Τεχνικές Διαφορές** νοείται κάθε διαφορά:

(α) που είναι ουσιαστικά τεχνικού περιεχομένου και συνδέεται με τα Ρυθμιστικά Σχέδια (Master Plan), τα Σχέδια Υλοποίησης Ανακαίνισης, τις Μελέτες, τα Έργα, τα Έργα Δημοσίου και τις Απαιτήσεις Παράδοσης·

(β) που ορίζεται ρητά στην παρούσα Σύμβαση ως τεχνικό ζήτημα που πρέπει να παραπεμφθεί στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών για επίλυση· ή

(γ) που δεν ορίζεται ρητά στην παρούσα Σύμβαση ως τεχνικό ζήτημα αλλά που κρίνεται ως Τεχνική Διαφορά από την Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών σύμφωνα με το Άρθρο 39.2.7 ή από το Διαιτητικό Δικαστήριο σύμφωνα με το Άρθρο 39.3.3.

Προς αποφυγή αμφιβολίας, το γεγονός ότι, σε σχέση με κάποια Διαφορά, ένα Μέρος αξιώνει οικονομική αποκατάσταση ή άλλως η επίλυση της Διαφοράς δύναται να επιφέρει οικονομικές συνέπειες για οποιοδήποτε Μέρος, δεν θα αποκλείει τον χαρακτηρισμό αυτής της Διαφοράς ως Τεχνικής Διαφοράς.

Ως **Τιμοκατάλογος Έργων** νοείται ο κατάλογος τιμών για τις προμήθειες δημοσίων έργων για έργα οδοποιίας, υδραυλικά, λιμενικά, οικοδομικά, πρασίνου και ηλεκτρομηχανολογικές εργασίες οδοποιίας που έχουν εγκριθεί από την Απόφαση αρ. Δ11γ/0/9/7/7-2-2013, η αναπροσαρμογή και συμπλήρωση των οποίων έχουν εγκριθεί από την Απόφαση αρ. Δ11γ/0/9/15/5-3-2013 του Υπουργείου, όπως κατά καιρούς τροποποιείται και είναι σε ισχύ.

Ο όρος **Τόκος Υπερημερίας** σημαίνει κάθε αυξημένο περιθώριο που είναι πληρωτέο στους Δανειστές ή προκύπτει ως επακόλουθο κάθε οφειλόμενης πληρωμής στους Δανειστές η οποία δεν πραγματοποιείται κατά την ημερομηνία οφειλής.

Ως **Τριμηνιαία Περίοδος** νοείται μια περίοδος τριών (3) ημερολογιακών μηνών που λήγει στις 31 Μαρτίου, 30 Ιουνίου, 30 Σεπτεμβρίου και 31 Δεκεμβρίου υπό τον όρο ότι:

(α) η πρώτη Τριμηνιαία Περίοδος στη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης δεν θα περιλαμβάνει τις ημέρες έως την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης (εξαιρουμένης αυτής)·

(β) η πρώτη Τριμηνιαία Περίοδος στη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης πρόκειται να αρχίσει κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και να λήξει στις 31 Μαρτίου, 30 Ιουνίου, 30 Σεπτεμβρίου και 31 Δεκεμβρίου, όποια επέλθει πρώτη·

(γ) κάθε τρίμηνη περίοδος θα άρχεται από την ημέρα που έπεται της τελευταίας ημέρας της προηγούμενης Τριμηνιαίας Περιόδου· και

(δ) η τελευταία Τριμηνιαία Περίοδος στη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης πρόκειται να ολοκληρωθεί στη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης.

Ως **Τριμηνιαίες Εκθέσεις Προόδου** νοούνται οι τριμηνιαίες εκθέσεις προόδου που πρέπει να υποβάλλει ο Παραχωρησιούχος σύμφωνα με το Άρθρο 27.3 (*Εκθέσεις Προόδου*), στις οποίες θα παρατίθενται τα αποτελέσματα της μέτρησης των Προτύπων Επιδόσεων.

Ως **ΥΠΑ** νοείται η Ελληνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και κάθε αναφορά σε αυτή περιλαμβάνει, κατά περίπτωση, την αναφορά σε αυτή υπό την ιδιότητα (i) της Ανεξάρτητης Εποπτικής Αρχής σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για αερολιμενικά τέλη και το Προεδρικό Διάταγμα 52/2012, όπως τροποποιείται κατά καιρούς, ή/και (ii) την αρμόδια αρχή πολιτικής αεροπορίας της Ελληνικής Δημοκρατίας.

Ως **ΥΠΔΥ** νοούνται οι Υποχρεώσεις Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας όπως παρατίθενται στο άρθρο 16 του Κανονισμού (ΕΕ) αρ. 1008/2008.

Ως **Υπέρβαση Χρόνου** νοείται κάθε 60λεπτο διάστημα στη διάρκεια της Περιόδου Αιχμής, κατά το οποίο ορίζεται ότι ένα Περιφερειακό Αεροδρόμιο έχει μειωμένη χωρητικότητα περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών, αλλά εξαιρουμένης της Αποδεκτής Περιόδου.

Ως **Υπεύθυνος Ασφάλειας** νοείται το υπόλογο άτομο που θα υποδείξει ο Παραχωρησιούχος σύμφωνα με το Τμήμα Δ (*Διαχείριση*) του Κανονισμού 2014 για τα Αεροδρόμια και θα διορίσει σύμφωνα με το Άρθρο 26.1.5.

Ο όρος **Υπηρεσία Αεροναυτικών Πληροφοριών** σημαίνει μια υπηρεσία που συγκροτείται εντός της καθορισμένης περιοχής κάλυψης και ευθύνεται για την παροχή αεροναυτικών πληροφοριών και δεδομένων που είναι απαραίτητα για την ασφάλεια, την ομαλότητα και την αποτελεσματικότητα της αεροναυτιλίας.

Ο όρος **Υπηρεσία Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας** σημαίνει μια υπηρεσία που παρέχεται με στόχο την πρόληψη συγκρούσεων μεταξύ αεροσκαφών και, στην περιοχή ελιγμών, μεταξύ αεροσκαφών και εμποδίων, καθώς και τη διεκπεραίωση και τη διατήρηση της ομαλής ροής της εναέριας κυκλοφορίας.

Ως **Υπηρεσίες Αεροδρομίου** νοούνται οι Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου, οι Υποχρεωτικές Υπηρεσίες και άλλες υπηρεσίες αεροδρομίου που θα παρέχει ο Παραχωρησιούχος, όπως παρατίθεται σε κάθε περίπτωση στο Παράρτημα 5 (*Υπηρεσίες Αεροδρομίου*).

Ως **Υπηρεσίες Αεροδρομίου Κοινής Χρήσης** νοούνται οι υπηρεσίες που θα παρέχονται από την ΠΑ σε Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης όπως παρατίθενται στο Παράρτημα 5 (*Υπηρεσίες Αεροδρομίου*) και παρουσιάζονται λεπτομερέστερα στο Πλαίσιο Συνεργασίας ΠΑ.

Ο όρος **Υπηρεσίες Αεροναυτιλίας** σημαίνει τις Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας, υπηρεσίες επικοινωνιών, πλοήγησης και επιτήρησης, τις μετεωρολογικές υπηρεσίες για την αεροναυτιλία και τις Υπηρεσίες Αεροναυτικών Πληροφοριών.

Ως **Υπηρεσίες Έκτακτης Ανάγκης** νοούνται οι τοπικές υπηρεσίες (δημόσιες ή ιδιωτικές) ή οι υπηρεσίες που παρέχουν οι υπεργολάβοι του Παραχωρησιούχου που επεμβαίνουν σε περίπτωση ατυχήματος, συμπεριλαμβανομένων των αστυνομικών αρχών, του Πυροσβεστικού Σώματος Ελλάδος και του Εθνικού Κέντρου Άμεσης Βοήθειας (ΕΚΑΒ).

Ως **Υπηρεσίες Ελεγχόμενες από Τρίτα Μέρη** νοούνται οι υπηρεσίες θυρίδων ελέγχου εισιτηρίων των αεροπορικών εταιρειών, οι υπηρεσίες διαχείρισης αποσκευών που αναφέρονται στην παράγραφο 2.1 έως 2.2 του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*) και άλλες υπηρεσίες που κατά καιρούς συμφωνούνται μεταξύ των Μερών συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά αλλά όχι περιοριστικά, υπηρεσιών που παρέχονται από αερομεταφορείς, Φορείς Παροχής Αεροναυτιλιακών Υπηρεσιών, φορείς παροχής υπηρεσιών διαχείρισης περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών, φορείς παροχής υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους, φορείς παροχής υπηρεσιών σε άτομα μειωμένης κινητικότητας, εταιρείες συντήρησης αεροσκαφών και δημόσιες αρχές.

Ο όρος **Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας** σημαίνει τις διάφορες υπηρεσίες πληροφοριών πτήσης, υπηρεσίες διαρκούς ενημέρωσης, συμβουλευτικές υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας και τις Υπηρεσίες Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας (στις οποίες περιλαμβάνονται υπηρεσίες ελέγχου περιοχής, προσέγγισης και αεροδρομίου).

Ως **Υπουργείο** νοείται το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ή κάθε άλλο αρμόδιο υπουργείο για την Παραχώρηση.

Ως **Υπουργείο Εθνικής Άμυνας** νοείται το υπουργείο που εφαρμόζει την πολιτική εθνικής άμυνας στα πλαίσια διακυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας, όπως το εν λόγω υπουργείο ενδέχεται να μετονομαστεί ή μετασχηματιστεί στο μέλλον.

Ως **Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη** νοείται το υπουργείο που εφαρμόζει τη δημόσια τάξη και την πολιτική προστασίας του πολίτη στα πλαίσια διακυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας, όπως το εν λόγω υπουργείο ενδέχεται να μετονομαστεί ή μετασχηματιστεί στο μέλλον

Ως **Υπουργικές Αποφάσεις για τα Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών** νοούνται οι υπουργικές αποφάσεις που εκδόθηκαν δυνάμει του Προεδρικού Διατάγματος 86/1979 (όπως τροποποιήθηκε από τον ν. 2533/1997) όπως επισυνάπτονται στην παρούσα Σύμβαση στο Παράρτημα 21Α (*Υπουργικές Αποφάσεις για τα Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών*).

Ως **Υπουργική Απόφαση** νοείται η Υπουργική Απόφαση Δ3/Α/4641/2002 – «Έγκριση Βασικού Κανονισμού Αδειοδότησης και Λειτουργίας – Εκμετάλλευσης Αεροδρομίων (ΦΕΚ Β 701/10.6.2002)».

Ο όρος **Υποχρεώσεις Έναντι των Δανειστών** σημαίνει το εκάστοτε άθροισμα:

(α) οποιουδήποτε κεφαλαίου, τόκου (εκτός Τόκου Υπερημερίας στην περίπτωση Καταγγελίας της παρούσας Σύμβασης λόγω Γεγονότος Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου), αμοιβών και ευλόγων εξόδων και δαπανών, που έχουν προκύψει και οφείλονται ή εκκρεμούν προς τους Δανειστές από τον Παραχωρησιούχο βάσει ή συνεπεία των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων κατά την Ημερομηνία Καταγγελίας, και

(β) όλων των ποσών τα οποία οφείλονται από τον Παραχωρησιούχο στους Δανειστές λόγω πρόωρης καταγγελίας οποιωνδήποτε συμφωνιών αντιστάθμισης μελλοντικών κινδύνων επιτοκίων (συμπεριλαμβανομένων και των εξόδων προεξοφλήσεων που θα πρέπει να πληρωθούν συνεπεία των προαναφερομένων, εφόσον όμως αυτά τα έξοδα έχουν βεβαιωθεί από την Πληρεξούσια Τράπεζα ως ληξιπρόθεσμα και απαιτητά), υπό τον όρο ότι ο Παραχωρησιούχος και οι Δανειστές, κατόπιν έγκρισης του Δημοσίου, κατά περίπτωση, θα έχουν περιορίσει τα ποσά αυτά στο ελάχιστο δυνατό.

αφαιρουμένου του αθροίσματος:

(i) κάθε ποσού ληξιπρόθεσμου και απαιτητού από τους Δανειστές στον Παραχωρησιούχο λόγω πρόωρης καταγγελίας οποιασδήποτε συμφωνίας αντιστάθμισης μελλοντικών κινδύνων επιτοκίων που αποτελεί Καθορισμένη Δανειακή Σύμβαση.

(ii) κάθε ποσού το οποίο είναι πιστωμένο από ή για λογαριασμό του Παραχωρησιούχου σε οποιονδήποτε αποθεματικό λογαριασμό εξυπηρέτησης δανείων προς εξασφάλιση υποχρεώσεων έναντι των Δανειστών βάσει των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων και

(iii) οποιοδήποτε ποσό που δεν περιλαμβάνεται στις παραγράφους (i) και (ii) ανωτέρω σε ταμειακά διαθέσιμα ή ισοδύναμα μετρητών ή άλλα ποσά (όπου

συμπεριλαμβάνονται ποσά οποιασδήποτε εγγύησης της οποίας είναι δικαιούχοι οι Δανειστές) [αλλά εξαιρείται ρητά κάθε πιθανή εγγύηση που παρέχεται στους Δανειστές από άλλον Δανειστή ή τρίτο (εξαιρουμένων των Μετόχων ή των θυγατρικών τους)] που είναι διαθέσιμο στους Δανειστές (είτε σε οποιονδήποτε αποθεματικό λογαριασμό είτε άλλως) και οποιαδήποτε ασφαλιστική αποζημίωση που έχει καταβληθεί ή είναι πληρωτέα στον Παραχωρησιούχο και τα οποία, σε κάθε περίπτωση, εξασφαλίζουν τις απαιτήσεις των Δανειστών και είναι στη διάθεσή τους και δεν έχουν δεσμευτεί για να καταβληθούν σε τρίτους ή άλλως.

Ως **Υποχρέωση Παροχής Δημοσίων Υπηρεσιών** (PSO's) νοείται κάθε υποχρέωση που επιβάλλεται στις αεροπορικές εταιρείες να λάβουν, σε σχέση με κάθε διαδρομή που ένα Κράτος Μέλος έχει λάβει άδεια να λειτουργεί, όλα τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να διασφαλίσουν την παροχή υπηρεσιών που πληρούν πάγια πρότυπα συνέχειας, ομαλότητας, χωρητικότητας και τιμολόγησης, τα οποία η αεροπορική εταιρεία δεν θα λάμβανε αν εξέταζε αποκλειστικά το εμπορικό συμφέρον της.

Ως **Υποχρεωτικές Υπηρεσίες** νοούνται οι υπηρεσίες που θα παρέχει ο Παραχωρησιούχος, όπως ειδικότερα παρατίθεται στην παράγραφο 4 (*Υποχρεωτικές Υπηρεσίες*) του Παραρτήματος 5 (*Υπηρεσίες Αεροδρομίου*).

Ως **Υφιστάμενη Άδεια Κατασκευαστικών Έργων** νοείται κάθε άδεια που έχει εκδοθεί ή απαιτείται για οποιαδήποτε υφιστάμενα έργα σε οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, η οποία θα μεταβιβασθεί στον Παραχωρησιούχο από το Δημόσιο κατά την ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, σύμφωνα με το Άρθρο 17.6.1(α) ή, στο βαθμό που δεν έχει εκδοθεί, θα τεκμαίρεται ότι έχει χορηγηθεί κατά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος Κυρωτικού Νόμου σύμφωνα με το Άρθρο 17.6.1(β).

Ως **Υφιστάμενη Άδεια Λειτουργίας** νοείται κάθε άδεια που εκδίδεται από το Δημόσιο για τη δημιουργία και τη λειτουργία των Περιφερειακών Αεροδρομίων και θα μεταβιβαστεί στον Παραχωρησιούχο από το Δημόσιο κατά ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης σύμφωνα με το Άρθρο 17.6.1(α) ή, στο βαθμό που δεν έχει εκδοθεί, θα τεκμαίρεται ότι έχει χορηγηθεί κατά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος Κυρωτικού Νόμου σύμφωνα με το Άρθρο 17.6.1(β).

Ως **Υφιστάμενη Μόλυνση** νοείται η παρουσία Επικίνδυνων Ουσιών:

(α) στο έδαφος ή σε υπόγεια ή επιφανειακά ύδατα στην Περιοχή Παραχώρησης ή στο υπέδαφος αυτής (i) κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, ή (ii) εάν οφείλεται στα Έργα Δημοσίου, κατά την ημερομηνία παράδοσης των Έργων Δημοσίου, ή

(β) στο έδαφος ή σε υπόγεια ή επιφανειακά ύδατα στην Περιοχή Παραχώρησης ή στο υπέδαφος αυτής μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης ως επακόλουθο ελαττώματος στην κατάσταση οποιασδήποτε δεξαμενής αποθήκευσης, εγκαταστάσεων, εξοπλισμού ή σωληνώσεων (υπόγεια ή υπέργεια) όποτε το αντίστοιχο ελάττωμα υπήρχε πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, ή

(γ) σε κάθε άλλο έδαφος, υπόγεια ή επιφανειακά ύδατα ανά πάσα στιγμή ως επακόλουθο της μεταφοράς από κάποια Περιοχή Παραχώρησης οποιωνδήποτε Επικίνδυνων Ουσιών όπως περιγράφεται στην υποπαράγραφο (α) ή (β) ανωτέρω.

Ως **Υφιστάμενη Περιβαλλοντική Άδεια** νοείται κάθε Περιβαλλοντική Άδεια που υφίσταται κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

Ως **Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας** νοείται μια εξειδικευμένη εταιρεία με αποδεδειγμένη εμπειρία στις εκτιμήσεις χωρητικότητας αεροδρομίων, την οποία θα διορίσει ο Παραχωρησιούχος και θα εγκρίνει η ΥΠΑ σύμφωνα με το Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

Ο όρος **Φορέας Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας** νοείται κάθε φορέας που ορίζεται από το Δημόσιο σύμφωνα με το άρθρο 8 του Κανονισμού (ΕΚ) αρ. 550/2004, που είναι κατά την παρούσα περίοδο η «Γενική Διεύθυνση Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας» της ΥΠΑ ή της ΠΑ.

Ως **Φόροι** νοούνται όλα τα είδη φόρου, δασμού, εισφοράς, παρακράτησης ή άλλης επιβάρυνσης είτε είναι ή δεν είναι παρόμοια με ισχύουσα επιβάρυνση κατά τον χρόνο σύναψης της παρούσας Σύμβασης είτε επιβάλλεται σε εθνικό ή τοπικό επίπεδο εντός της Ελληνικής Δημοκρατίας.

Ως **Χρήστης** νοείται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που είναι υπεύθυνο για την αεροπορική μεταφορά Επιβατών, ταχυδρομείου ή/και εμπορευμάτων από ή προς το αντίστοιχο Περιφερειακό Αεροδρόμιο.

Ο όρος **Χρονοδιάγραμμα Καταβολών Δεσμευτικής Επένδυσης** σημαίνει τα ποσά και τις ημερομηνίες καταβολής της Δεσμευτικής Επένδυσης σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 9.1.4.

Ως **Χρονοδιάγραμμα Ουσιώδους Ολοκλήρωσης Εκκρεμοτήτων** νοείται το χρονοδιάγραμμα Εκκρεμοτήτων των σχετικών Έργων που συμφωνούνται μεταξύ του Παραχωρησιούχου και του Ανεξάρτητου Μηχανικού κατά τον χρόνο επιθεώρησης

αυτών των Έργων σύμφωνα με το Άρθρο 18.12.8 *(Πιστοποιητικά Ουσιώδους Ολοκλήρωσης)*.

Ως **Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Επικείμενων Έργων** νοείται το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των Επικείμενων Έργων που υποβάλλει ο Παραχωρησιούχος σύμφωνα με το Άρθρο 20.1 (*Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan)*).

Ως **Ωράριο Λειτουργίας** νοείται το ελάχιστο ωράριο λειτουργίας για το οποίο ο Παραχωρησιούχος είναι υποχρεωμένος να διατηρεί κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο ανοικτό και σε λειτουργική κατάσταση, όπως παρατίθεται και αναπροσαρμόζεται σύμφωνα με την παράγραφο 2 (*Ωράριο Λειτουργίας*) του Παραρτήματος 5 (*Υπηρεσίες Αεροδρομίου*).

3.2 Ερμηνεία

3.2.1 Η παρούσα Σύμβαση είναι η πλήρης συμφωνία μεταξύ των Μερών και πρέπει να ερμηνεύεται σύμφωνα με τις αρχές της καλής πίστης και των συναλλακτικών ηθών προς ικανοποίηση του δημοσίου συμφέροντος και της συνέχειας της παραχωρούμενης δημόσιας υπηρεσίας.

3.2.2 Τυχόν ακυρότητα μέρους αυτής δεν συνεπάγεται ακυρότητα του συνόλου της Σύμβασης, η οποία θα παραμένει σε ισχύ και θα δεσμεύει τα Μέρη.

3.2.3 Στην παρούσα Σύμβαση εφόσον δεν συνάγεται διαφορετικό νόημα από τα συμφραζόμενα:

(α) αναφορές σε Άρθρα και Παραρτήματα είναι αναφορές σε άρθρα και παραρτήματα της παρούσας Σύμβασης·

(β) αναφορές σε ημέρες είναι αναφορές σε ημερολογιακές ημέρες εκτός εάν ρητώς προβλέπεται το αντίθετο ·

(γ) αναφορές σε Νομοθεσία, νόμο ή διάταξη νόμου θα ερμηνεύονται, σε κάθε δεδομένη στιγμή, ότι συμπεριλαμβάνουν και αναφορά σε κάθε τροποποίηση, παράταση ή επαναφορά σε ισχύ, η οποία θα ισχύει κατά τη στιγμή εκείνη.

(δ) αναφορές στον ενικό θα περιλαμβάνουν και αναφορές στον πληθυντικό και αντιστρόφως·

(ε) οι επικεφαλίδες θα αγνοούνται κατά την ερμηνεία της παρούσας Σύμβασης·

(στ) αναφορές σε σύμβαση, πράξη, έγγραφο, άδεια, κώδικα ή άλλο έγγραφο (συμπεριλαμβανομένης της παρούσας Σύμβασης) ή σε διάταξη που περιέχεται σε κάποιο από τα παραπάνω θα ερμηνεύονται, στη δεδομένη χρονική στιγμή, ως αναφορά σε αυτά όπως πιθανόν θα έχουν τότε τροποποιηθεί, μεταβληθεί, συμπληρωθεί, αλλάξει, ανασταλεί, μεταβιβαστεί ή ανανεωθεί·

(ζ) αναφορές στα Συμβαλλόμενα Μέρη ή τα Μέρη συμπεριλαμβάνουν και τους διαδόχους και τους εκδοχείς τους·

(η) εκτός αντίθετης πρόβλεψης, ένας όρος που ορίζεται ή χρησιμοποιείται στους Κανονισμούς Πιστοποίησης έχει το ίδιο νόημα στην παρούσα Σύμβαση·

(θ) τα ποσά που αναφέρονται ως Αναπροσαρμοζόμενα, ή τα ποσά που θα Αναπροσαρμόζει ο Παραχωρησιούχος, στην παρούσα Σύμβαση θα Αναπροσαρμόζονται σε κάθε επέτειο της Ημερομηνίας Αναπροσαρμογής, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά. Ημερομηνία Αναπροσαρμογής θα είναι η Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά. Σε κάθε επέτειο της Ημερομηνίας Αναπροσαρμογής, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά, ή το συντομότερο δυνατό μετά από αυτή, το αντίστοιχο ποσό (προηγουμένως Αναπροσαρμοζόμενο ανάλογα με την περίπτωση) θα πολλαπλασιάζεται με ένα ποσό ίσο με τον πιο πρόσφατα διαθέσιμο Δείκτη κατά τη σχετική επέτειο διαιρούμενο με τον Δείκτη που ίσχυε δώδεκα (12) μήνες νωρίτερα (ή σε κάθε άλλη ρητά προκαθορισμένη ημερομηνία)·

(ι) τα δικαιώματα ή/και οι υποχρεώσεις του Παραχωρητή στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης ή οποιασδήποτε σύμβασης συνάπτεται κατ' εφαρμογή της παρούσας Σύμβασης θα μεταβιβάζονται στο Δημόσιο ή/και θα αναλαμβάνονται από αυτό κατά την ημερομηνία (εάν υπάρχει) που ο Παραχωρητής παύει να υφίσταται και

(ια) όπου προβλέπεται παροχή ειδοποίησης από οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος βάσει της παρούσας Σύμβασης, η ειδοποίηση αυτή θα γίνεται εγγράφως και ο όρος «ειδοποιώ» θα ερμηνεύεται αντίστοιχα.

3.3 Παραρτήματα - Σειρά Ισχύος

3.3.1 Το κείμενο της παρούσας Σύμβασης, όπως υπογράφεται από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, αποτελεί το μόνο έγκυρο κείμενο της Σύμβασης Παραχώρησης που θα υποβληθεί από το Δημόσιο στο Ελληνικό Κοινοβούλιο, με βάση τα συμφωνηθέντα στο Άρθρο 6.1.1, προκειμένου να κυρωθεί στο σύνολό του.

3.3.2 Τα ακόλουθα έγγραφα προσαρτώνται αναπόσπαστα στην παρούσα Σύμβαση και αποτελούν Παραρτήματά της:

Παράρτημα 1 Μορφή Εγγυητικών Επιστολών

Παράρτημα 2 Περιφερειακά Αεροδρόμια

Παράρτημα 3 Σχέδια Περιοχών Παραχώρησης

Παράρτημα 4 Έγγραφα Ολοκλήρωσης/ Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης

Παράρτημα 5 Υπηρεσίες Αεροδρομίου

Παράρτημα 6 Μέτρηση Επιδόσεων

Παράρτημα 7 Αερολιμενικά Τέλη

Παράρτημα 8 Εγκεκριμένοι Περιβαλλοντικοί Όροι/ Υφιστάμενες Άδειες

Παράρτημα 9 Πρότυπα και Προδιαγραφές

Παράρτημα 10 Απαιτήσεις Έργων

Παράρτημα 11 Συμβάσεις Έργων Δημοσίου

Παράρτημα 12 Έργα

Παράρτημα 13 Απαιτήσεις Συντήρησης

Παράρτημα 14 Συμφωνία Πολυμερούς Διαιτησίας

Παράρτημα 15 Απαιτήσεις Παράδοσης

Παράρτημα 16 Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης

Παράρτημα 17 Πίνακας Κατανομής Παρεχόμενων Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας

Παράρτημα 18 Αεροπορικές Δραστηριότητες

Παράρτημα 19 Μεταβολές

Παράρτημα 20 Πλαίσιο Συνεργασίας ανάμεσα στην Ελληνική Πολεμική Αεροπορία (ΠΑ), την Ελληνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) και τον Παραχωρησιούχο στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης

Παράρτημα 21 ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ

Παράρτημα 21Α Υπουργικές Αποφάσεις για τα Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών

Παράρτημα 22 ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ

Παράρτημα 23 Οικονομικές Προσαρμογές

Παράρτημα 24 Οικονομική Προσφορά

Παράρτημα 25 Οικονομικό Μοντέλο

Παράρτημα 26 Τεχνική Προσφορά

Παράρτημα 27 Καταστατικό Παραχωρησιούχου

Παράρτημα 28 Σύμβαση(Συμβάσεις) Μελέτης-Κατασκευής ή/και Υπόδειγμα Σύμβασης (Συμβάσεων) Μελέτης-Κατασκευής για Επικείμενα Έργα

Σε περίπτωση ασυμφωνίας μεταξύ των Παραρτημάτων και της παρούσας Σύμβασης, υπερισχύει η Σύμβαση Παραχώρησης.

3.3.3 Σε περίπτωση ασυμφωνίας μεταξύ των Παραρτημάτων, η σειρά ισχύος τους καθορίζεται με βάση τη σειρά που αναφέρονται ανωτέρω.

4 Αντικείμενο Σύμβασης – λειτουργία, εκμετάλλευση και συντήρηση

4.1 Με την παρούσα Σύμβαση, ο Παραχωρητής αναθέτει στον Παραχωρησιούχο την Παραχώρηση για τη χρηματοδότηση, αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και λειτουργία των Περιφερειακών Αεροδρομίων, συμπεριλαμβανομένου του αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης στα Περιφερειακά Αεροδρόμια, καθώς και άλλα δικαιώματα και ειδικότερα:

4.1.1 Το δικαίωμα εκμετάλλευσης των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης στα Περιφερειακά Αεροδρόμια το οποίο συνίσταται στην παραχώρηση από τον

Παραχωρητή στον Παραχωρησιούχο, σε συμμόρφωση και σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις της παρούσας Σύμβασης:

(α) του αποκλειστικού δικαιώματος επιβολής και είσπραξης των Αερολιμενικών Τελών από τους Χρήστες, για ίδιο λογαριασμό, με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρούσας Σύμβασης και των δικαιωμάτων των Κατόχων Δικαιωμάτων Αεροδρομίου ·

(β) του δικαιώματος εμπορικής εκμετάλλευσης των Υπηρεσιών Αεροδρομίου σε κάθε Περιοχή Παραχώρησης σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο· και

(γ) κάθε άλλης δραστηριότητας ή επιχειρηματικής δραστηριότητας που παραθέτει ο Παραχωρησιούχος στο Επιχειρηματικό Σχέδιο του ή που κοινοποιεί στον Παραχωρητή για την αύξηση των εσόδων από τα Περιφερειακά Αεροδρόμια και, αν απαιτείται από τους όρους της παρούσας Σύμβασης, για την οποία ο Παραχωρητής ή/και το Δημόσιο έχουν παράσχει τη συναίνεσή τους.

4.1.2 Ο Παραχωρησιούχος δεν πρέπει να διεξάγει άλλες δραστηριότητες (σε σχέση με τα Περιφερειακά Αεροδρόμια ή άλλως) χωρίς τη συναίνεση του Παραχωρητή ή/και του Δημοσίου.

4.2 Υποχρεώσεις Παραχωρησιούχου

4.2.1 Ο Παραχωρησιούχος θα υλοποιεί την Παραχώρηση σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης και των Παραρτημάτων της με δικά του έξοδα και δικό του κίνδυνο, εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά στην παρούσα Σύμβαση και, με την επιφύλαξη των όρων του Πλαισίου Συνεργασίας ΠΑ:

(α) θα καταβάλλει την Προκαταβολή Αμοιβής Παραχώρησης, την Αμοιβή Παραχώρησης και την Εισφορά όποτε είναι ληξιπρόθεσμες και απαιτητές σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης·

(β) θα εξασφαλίζει την απαιτούμενη χρηματοδότηση για την Παραχώρηση μέσω των Μετόχων του ή/και άλλων μερών ή υπηρεσιών·

(γ) θα διεξάγει όλες τις απαραίτητες έρευνες και Μελέτες·

(δ) θα εκτελέσει όλα τα Έργα, πλην των Έργων Δημοσίου, σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο και όλα τα άλλα απαραίτητα έργα που συμβατικά απαιτούνται έως και τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης·

(ε) θα εκτελεί τις Δραστηριότητες Παραχώρησης στην Περιοχή Παραχώρησης κάθε Περιφερειακού Αεροδρομίου καθ’ όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης·

(στ) θα παρέχει, ή θα εξασφαλίζει, τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο και τη σχετική χωρητικότητα περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, καθώς και με τη Μέτρηση Επιδόσεων και τη Μέτρηση Ποιότητας Υπηρεσιών, καθ’ όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης·

(ζ) θα παρέχει το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο καθ’ όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης·

(η) θα διασφαλίζει ότι κανένα Περιφερειακό Αεροδρόμιο δεν θα είναι κλειστό στη διάρκεια του σχετικού Ωραρίου Λειτουργίας και ότι θα συμμορφώνεται πάντα με τις απαιτήσεις για ειδικές (ad hoc) πτήσεις και πτήσεις έκτακτης ανάγκης σύμφωνα με την παράγραφο 2 (*Ωράριο Λειτουργίας*) του Παραρτήματος 5 (*Υπηρεσίες Αεροδρομίου*)·

(θ) θα συνεργάζεται με την ΠΑ και θα συνάπτει κάθε συμφωνία που μπορεί να είναι απαραίτητη για τη ρύθμιση των αντίστοιχων δικαιωμάτων του Παραχωρησιούχου και της ΠΑ σε σχέση με και για τη χρήση των Αεροδρομίων Κοινής Χρήσης, καθώς και την ανάληψη και την εκτέλεση όλων τα καθηκόντων και των υποχρεώσεών του στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης όπως ειδικότερα παρατίθενται στο Πλαίσιο Συνεργασίας ΠΑ·

(ι) θα αποζημιώνει την ΠΑ για την πολιτική χρήση των διαδρόμων και τροχοδρόμων σε κάθε Αεροδρόμιο Κοινής Χρήσης Με Μεγάλη Δραστηριότητα καταβάλλοντας στην ΠΑ τα ποσοστά, σύμφωνα με το Πλαίσιο Συνεργασίας ΠΑ, των Τελών Προσγείωσης, των Τελών Φωτισμού και των Τελών Ασφάλειας που εισπράττει ως επακόλουθο αυτής της χρήσης σύμφωνα με τους όρους του Πλαισίου Συνεργασίας ΠΑ. Τα Τέλη Προσγείωσης, τα Τέλη Φωτισμού και τα Τέλη Ασφάλειας που εισπράττει ο Παραχωρησιούχος σε οποιοδήποτε Έτος Παραχώρησης και είναι πληρωτέα στην ΠΑ σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο (ι) θα καταβάλλονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 29.2.1 και το Πλαίσιο Συνεργασίας ΠΑ. Διευκρινίζεται ότι τα σχετικά

έξοδα και δαπάνες θα θεωρούνται Λειτουργικές Δαπάνες του Παραχωρησιούχου·

(ια) κατά τη διάρκεια της Περιόδου Εγγύησης Παραχώρησης θα τηρεί τις υποχρεώσεις που καθορίζονται στο Άρθρο 26.4 (*Ευθύνη κατά την Περίοδο Εγγύησης Παραχώρησης*)

(ιβ) θα καταβάλλει το σύνολο των αμοιβών του Ανεξάρτητου Μηχανικού σύμφωνα με κάθε Σύμβαση Ανεξάρτητου Μηχανικού·

(ιγ) θα αναλάβει τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα της ΥΠΑ που προβλέπονται στις Μεταβιβασθείσες Συμβάσεις Αεροδρομίου, εξαιρουμένων των υποχρεώσεων που σχετίζονται με τις Μεταβιβασθείσες Συμβάσεις Αεροδρομίου για το διάστημα πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, και θα συνεχίζει τις εν λόγω Μεταβιβασθείσες Συμβάσεις Αεροδρομίου σύμφωνα με την ισχύουσα Νομοθεσία, τους όρους κάθε Μεταβιβασθείσας Σύμβασης Αεροδρομίου και τα Άρθρα 4.8 (*Μεταβίβαση Συμβάσεων*) και 4.9 (*Συμβάσεις Αεροδρομίου*)·

(ιδ) θα παραδώσει την Παραχώρηση (συμπεριλαμβανομένων τυχόν Κινητών Περιουσιακών Στοιχείων) στο τέλος της Περιόδου Παραχώρησης σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης·

(ιε) θα υπογράφει και θα διατηρεί σε ισχύ τα απαιτούμενα ασφαλιστήρια συμβόλαια, σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος 16 (*Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης*)·

(ιστ) θα εκπαιδεύει το προσωπικό του Δημοσίου σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση·

(ιζ) θα διευκολύνει την άσκηση των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων του Δημοσίου, του Παραχωρητή και της Αρμόδιας Αρχής καθ' όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης και σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης·

(ιη) θα καταρτίσει και θα εφαρμόζει ένα σχέδιο έκτακτης ανάγκης για το αεροδρόμιο και παροχής υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης σύμφωνα με την παράγραφο 6 (*Υπηρεσίες Διάσωσης και Πυρόσβεσης*) του Παραρτήματος 5 (*Υπηρεσίες Αεροδρομίου*)·

(ιθ) θα παρέχει τα απαραίτητα στοιχεία που επιτρέπουν τον υπολογισμό των πληρωμών που οφείλονται στο Δημόσιο και τον Παραχωρητή·

(κ) θα συμμορφώνεται με τις υποχρεώσεις έναντι των Κρατικών Χρηστών που παρατίθενται στο Άρθρο 4.4 (*Κρατικοί Χρήστες*)· και

(κα) θα διασφαλίζει ότι, εκτός αν άλλως απαιτείται από το Νόμο, όσον αφορά τα αεροσκάφη όλων των χωρών τα Περιφερειακά Αεροδρόμια θα λειτουργούν υπό ενιαίες συνθήκες.

4.2.2 (α) Εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά στην παρούσα Σύμβαση, η ευθύνη του Παραχωρησιούχου δεν περιορίζεται ούτε άλλως καθορίζεται από τις συναινέσεις ή εγκρίσεις που παρέχει ο Παραχωρητής ή/και το Δημόσιο (κατά περίπτωση) σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης.

(β) Εάν ο Παραχωρητής ή/και το Δημόσιο (κατά περίπτωση) παράσχει τη συναίνεση ή την έγκρισή του χωρίς περαιτέρω σχόλια, τότε θεωρείται ότι ο Παραχωρητής ή/και το Δημόσιο (κατά περίπτωση) δεν προβάλλει καμία αντίρρηση. Όποτε η έγκριση παρέχεται υπό όρους, ο Παραχωρησιούχος πρέπει να συμμορφώνεται με αυτούς τους όρους σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης.

4.3 Υποχρεώσεις Παραχωρητή ή/και Δημοσίου

4.3.1 Με την επιφύλαξη του Άρθρου 4.8 (*Μεταβίβαση Συμβάσεων*), ο Παραχωρητής θα επιτρέπει στον Παραχωρησιούχο, καθ’ όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης, την ακώλυτη άσκηση του αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης στις Περιοχές Παραχώρησης κάθε Περιφερειακού Αεροδρομίου.

4.3.2 Σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης, το Δημόσιο:

(α) θα παραδώσει στον Παραχωρησιούχο, σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 14 (*Περιοχές Παραχώρησης*), τις Περιοχές Παραχώρησης και τα σχετικά Δικαιώματα Διέλευσης·

(β) θα εξασφαλίζει και θα είναι υπεύθυνο για την έγκαιρη κατασκευή κάθε οδού πρόσβασης έξω από τις Περιοχές Παραχώρησης, η οποία είναι απαραίτητη ώστε να επιτρέπεται στον Παραχωρησιούχο να αναλάβει τις Δραστηριότητες Παραχώρησης σε κάθε νέο αεροσταθμό που

MG

μπορεί να κατασκευάζεται κατά καιρούς σύμφωνα με τα Εγκεκριμένα Ρυθμιστικά Σχέδια (Master Plan) ·

(γ) θα συντηρεί σε καλό επίπεδο ή/και θα βελτιώνει εγκαίρως κάθε οδό πρόσβασης έξω από τις Περιοχές Παραχώρησης, όπως απαιτείται ή μπορεί να απαιτηθεί σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, και θα παρέχει στον Παραχωρησιούχο και στους εργολάβους, βοηθούς εκπλήρωσης, προστηθέντες, αντιπροσώπους, υπαλλήλους και υπεργολάβους του όλα τα συναφή δικαιώματα πρόσβασης·

(δ) θα εξασφαλίσει και θα είναι υπεύθυνο για τα Έργα Δημοσίου σύμφωνα με τη Σύμβαση Έργων Δημοσίου και θα διασφαλίσει ότι τα εν λόγω έργα ολοκληρώθηκαν σύμφωνα με τα πρότυπα και τις προδιαγραφές που παρατίθενται στη σχετική Σύμβαση Έργων Δημοσίου και στο Άρθρο 19 (*Έργα Δημοσίου*) κατά ή πριν από τις σχετικές ημερομηνίες ολοκλήρωσης που τίθενται στο Παράρτημα 11 (*Συμβάσεις Έργων Δημοσίου*)·

(ε) θα παρέχει ή θα εξασφαλίζει την παροχή από άλλους Κρατικούς Χρήστες όλων των Κρατικών Υπηρεσιών στα Περιφερειακά Αεροδρόμια, θα διασφαλίζει ότι οι Κρατικές Υπηρεσίες είναι διαθέσιμες τουλάχιστον κατά τη διάρκεια του Ωραρίου Λειτουργίας, όπως αναπροσαρμόζεται, σύμφωνα με το Παράρτημα 5 (*Υπηρεσίες Αεροδρομίου*) και θα εξασφαλίζει ότι ο κάθε Κρατικός Χρήστης θα συνεργάζεται ακριβόχρονα και καλόπιστα προκειμένου να καταλήξουν με τον Παραχωρησιούχο σε συμφωνία για τους εν λόγω όρους, όπως απαιτείται σύμφωνα με το Άρθρο 4.4 (*Κρατικοί Χρήστες*)·

(στ) θα εξασφαλίζει ότι οι Αρμόδιες Αρχές θα αναγνωρίζουν πιστοποιητικά αξιοπλοΐας, πιστοποιητικά επάρκειας και ισχύουσες άδειες που έχουν εκδοθεί από συμβαλλόμενα κράτη της Σύμβασης του Σικάγου που είναι τουλάχιστον ισοδύναμα με τα ελάχιστα πρότυπα που έχουν θεσπιστεί δυνάμει της Σύμβασης του Σικάγου·

(ζ) θα διασφαλίζει ότι η ΠΑ θα συνεργάζεται με τον Παραχωρησιούχο και θα συνάπτει κάθε σύμβαση που ενδεχομένως είναι απαραίτητη για τη ρύθμιση των αντίστοιχων δικαιωμάτων του Παραχωρησιούχου και της ΠΑ αναφορικά με τη χρήση των Αεροδρομίων Κοινής Χρήσης, καθώς και για την ανάληψη και εκτέλεση όλων των καθηκόντων και υποχρεώσεών του στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης Με Μεγάλη Δραστηριότητα (συμπεριλαμβανομένης της λειτουργίας και της

συντήρησης των διαδρόμων και τροχοδρόμων και των συναφών ελεγχόμενων χώρων αεροδρομίου στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης Με Μεγάλη Δραστηριότητα σύμφωνα με τα Πρότυπα και τις Προδιαγραφές) όπως ειδικότερα ορίζεται στο Πλαίσιο Συνεργασίας ΠΑ·

(η) θα βαρύνεται με τα έξοδα για τα απαιτούμενα έργα και μέτρα σύμφωνα με το Άρθρο 17.4.1·

(θ) θα διασφαλίζει τη δυνατότητα επιβολής τελών για τις Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου όπως ορίζεται στο Παράρτημα 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*)·

(ι) θα παρέχει υποστήριξη ή θα διευκολύνει τους υπηκόους κρατών εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης που απασχολούνται στη διαχείριση ή/και τη λειτουργία των Περιφερειακών Αεροδρομίων να αποκτούν άδειες εισόδου (βίζα) και άδειες εργασίας για τους ίδιους και τις οικογένειές τους·

(ια) θα επενδύει στον εκσυγχρονισμό και την επέκταση της χωρητικότητας των αεροναυτιλιακών υποδομών, στην αναβάθμιση των Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας και στα προσόντα του ανθρώπινου δυναμικού του, όπως απαιτείται κατά περίπτωση, για τη διαχείριση σε συνεργασία με τον Παραχωρησιούχο της εναέριας κυκλοφορίας στα Περιφερειακά Αεροδρόμια, όπως αυτή αυξάνεται σύμφωνα με τη σχετική προβλεπόμενη ζήτηση που παρατίθεται στο Οικονομικό Μοντέλο ·

(ιβ) θα παρέχει υποστήριξη στον Παραχωρησιούχο σε σχέση με την παροχή υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης (είτε εφαρμόζοντας νόμους που επιτρέπουν την πλήρη παροχή των εν λόγω υπηρεσιών από τον Παραχωρησιούχο είτε διασφαλίζοντας ότι είναι διαθέσιμο το Πυροσβεστικό Σώμα Ελλάδος ως ανάδοχος και ότι δεν θα χρεώνει περισσότερο από τις εύλογες άμεσες δαπάνες του για τις εν λόγω υπηρεσίες). Για τον σκοπό αυτό, μετά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος και στον βαθμό που ο Παραχωρησιούχος επιλέγει να χρησιμοποιήσει το Πυροσβεστικό Σώμα Ελλάδος ως ανάδοχο, ο Παραχωρησιούχος θα επικοινωνήσει με τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη ώστε να ρυθμίσουν από κοινού, μέσω αντίστοιχης Σύμβασης Παροχής Υπηρεσιών, τις υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης στα Περιφερειακά Αεροδρόμια. Ο Παραχωρησιούχος θα εξασφαλίζει και θα συντηρεί, με δικά του έξοδα, τον κατάλληλο

εξοπλισμό και τις απαιτούμενες εγκαταστάσεις προσωπικού για τις υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης στα Περιφερειακά Αεροδρόμια·

(ιγ) θα παρέχει στον Παραχωρησιούχο δικαίωμα χρήσης επί των περιοχών που απαιτούνται στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης Με Μεγάλη Δραστηριότητα προκειμένου ο Παραχωρησιούχος να μπορεί να παράσχει τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου, όπως παρατίθενται λεπτομερέστερα στο Πλαίσιο Συνεργασίας ΠΑ·

(ιδ) θα καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια να διασφαλίσει ότι οι Μεταβιβασθείσες Συμβάσεις Αεροδρομίου προβλέπουν την υποχρέωση συμμόρφωσης του αντίστοιχου Μέρους Σύμβασης Αεροδρομίου με τα εφαρμοστέα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη·

(ιε) εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά στην παρούσα Σύμβαση, θα καταβάλλει τα ποσά που είναι ληξιπρόθεσμα και απαιτητά στον Παραχωρησιούχο από το Δημόσιο ή/και τον Παραχωρητή εντός εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία οφειλής των εν λόγω ποσών, όπου, σε σχέση με το Άρθρο 6.4 (*Αποζημιώσεις για Μεταβιβασθέντα Περιουσιακά Στοιχεία*), αυτή η ημερομηνία θα είναι η Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης ή, εάν το ζήτημα έχει παραπεμφθεί στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, εντός εξήντα (60) ημερών από την απόφαση της Επιτροπής Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών υπέρ του Παραχωρησιούχου·

(ιστ) θα εκτελεί κάθε άλλο καθήκον που ανατίθεται ρητά στο Δημόσιο σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση·

(ιζ) θα εξασφαλίζει ότι ο Παραχωρησιούχος συμμετέχει και υποβάλλει την άποψή του στην Επιτροπή του άρθρου 17, παράγραφος 2 του ΠΔ 86/1979, η οποία θα διοριστεί από το Υπουργείο·

(ιη) θα διασφαλίζει ότι ο Παραχωρησιούχος συμμετέχει και υποβάλλει τις απόψεις του σε οποιεσδήποτε ρυθμιστικές διαδικασίες αναφορικά με την ανάπτυξη εθνικής πολιτικής μεταφορών ή πολιτικής αεροδρομίων ή άλλων στρατηγικών σχεδίων σε σχέση με τις μεταφορές στην Ελληνική Δημοκρατία·

(ιθ) θα διασφαλίζει ότι η ΥΠΑ θα συνεργάζεται με τον Παραχωρησιούχο από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος έως την παράδοση των Περιοχών Παραχώρησης σύμφωνα με το Άρθρο 14 (*Περιοχές*

Παραχώρησης) και θα διασφαλίζει ότι η ΥΠΑ θα παρέχει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες, το ανθρώπινο δυναμικό και την τεχνική υποστήριξη, κατόπιν αιτήματος του Παραχωρησιούχου, που απαιτούνται για την ομαλή μετάβαση της λειτουργίας κάθε Περιφερειακού Αεροδρομίου στον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση· και

(κ) θα διασφαλίζει ότι θα χορηγείται άμεσα κάθε κρατική άδεια που απαιτείται για την τροποποίηση των υφιστάμενων οικείων κανονισμών των Περιφερειακών Αεροδρομίων περί υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, προκειμένου να επιτραπεί η επιβολή αμοιβών και τελών που αιτείται ο Παραχωρησιούχος σε σχέση με την πρόσβαση και τη χρήση των κεντρικών υποδομών και των λοιπών υποδομών αεροδρομίου στα Περιφερειακά Αεροδρόμια, κατόπιν σχετικού αιτήματος του Παραχωρησιούχου σύμφωνα με την Οδηγία 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου και το άρθρο 24 του νόμου 3913/2011.

4.3.3 Ο Παραχωρησιούχος μπορεί, εφόσον το επιλέξει, κατόπιν συναίνεσης του Δημοσίου και με τους όρους που θα συμφωνηθούν με αυτό, να εκτελέσει για λογαριασμό και με έξοδα του Δημοσίου μέρος ή το σύνολο των Έργων Δημοσίου, όσα έργα απαιτούνται σύμφωνα με το Άρθρο 4.4.7 και οποιαδήποτε άλλα έργα πρέπει να εκτελέσει ή για τα οποία πρέπει να μεριμνήσει το Δημόσιο σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης.

4.3.4 Το δικαίωμα του Παραχωρησιούχου να εκμεταλλεύεται τις Συμβάσεις με την «Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών Α.Ε.» θα υπόκειται και θα είναι σύμφωνο με τους Νόμους περί Καταστημάτων Αφορολογήτων Ειδών.

4.3.5 Το Δημόσιο και ο Παραχωρητής αναλαμβάνουν να εκπληρώνουν τις συμβατικές και οικονομικές υποχρεώσεις τους σε σχέση με την Παραχώρηση μόνο στον βαθμό που η παρούσα Σύμβαση περιέχει ρητή πρόβλεψη γι' αυτό.

4.4 Κρατικοί Χρήστες

4.4.1 Από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος, ο Παραχωρησιούχος θα προβεί σε διαβουλεύσεις με τους εκπροσώπους κάθε Κρατικού Χρήστη όσον αφορά:

(α) τους γενικούς όρους και τις προϋποθέσεις συνεργασίας καθώς και τις αρμοδιότητες σε καθένα από τα Περιφερειακά Αεροδρόμια·

(β) την εγκατάσταση και τη λειτουργία του εξοπλισμού και των εγκαταστάσεων που απαιτούνται για την εκτέλεση των καθηκόντων

MG

τους από Κρατικούς Χρήστες σε καθένα από τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, που θα βαρύνουν τον Παραχωρησιούχο, ωστόσο, προς αποφυγή αμφιβολίας, η προμήθεια και η λειτουργία εξοπλισμού αεροναυτιλίας αποτελεί ευθύνη του Δημοσίου, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά·

(γ) τη διαθεσιμότητα Κρατικών Χρηστών στη διάρκεια του Ωραρίου Λειτουργίας και κάθε παράτασης αυτού· και

(δ) τις απαιτήσεις Κρατικών Χρηστών όσον αφορά τον χώρο, την παροχή υπηρεσιών κοινής ωφέλειας, τον εξοπλισμό και τους υλικούς πόρους.

4.4.2 Οι Κρατικοί Χρήστες μπορούν να χρησιμοποιούν χωρίς επιβάρυνση τις αντίστοιχες Εγκαταστάσεις Κρατικών Χρηστών, σύμφωνα με τους όρους της σχετικής Σύμβασης Παροχής Υπηρεσιών. Προς αποφυγή αμφιβολίας, η Σύμβαση Παροχής Υπηρεσιών με κάθε σχετικό Κρατικό Χρήστη θα καθορίζει τη θέση των αντίστοιχων Εγκαταστάσεων Κρατικών Χρηστών.

4.4.3 Το μέγεθος των χώρων για γραφεία και ανάπαυση που θα διατίθενται στους αντίστοιχους Κρατικούς Χρήστες δεν θα είναι μικρότερο από επτά (7) τετραγωνικά μέτρα κατ’ άτομο που απασχολείται από τον Κρατικό Χρήστη ως υπάλληλος πλήρους απασχόλησης, ανά βάρδια στο αντίστοιχο Περιφερειακό Αεροδρόμιο, με την προϋπόθεση ότι ο αντίστοιχος Κρατικός Χρήστης θα ενεργεί με σύνεση και εύλογα στις αποφάσεις και τις απαιτήσεις του σε σχέση με τους υπαλλήλους που απασχολούνται από τον Κρατικό Χρήστη με βάση τις πραγματικές ανάγκες για τη διατήρηση του Απαιτούμενου Επιπέδου Εξυπηρέτησης.

4.4.4 Με την επιφύλαξη του Άρθρου 4.4.7, θα παρέχονται μεγαλύτεροι χώροι για τις Εγκαταστάσεις Κρατικών Χρηστών όπως ενδεχόμενα απαιτείται, σε αντιστοιχία με τη μελλοντική αύξηση εναέριας κυκλοφορίας όσον αφορά την κίνηση αεροσκαφών, τους Επιβάτες, τις αποσκευές, τα εμπορεύματα και το ταχυδρομείο εάν αυτά επιβάλλουν αύξηση των μελών προσωπικού του αντίστοιχου Κρατικού Χρήστη.

4.4.5 Τα Μέρη θα διαπραγματεύονται καλόπιστα και θα καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια να συνάπτουν Συμβάσεις Παροχής Υπηρεσιών μεταξύ του Παραχωρησιούχου και του αντίστοιχου Κρατικού Χρήστη προκειμένου ο Παραχωρησιούχος να πληροί και να διατηρεί το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης.

4.4.6 Ο Παραχωρησιούχος θα είναι υπεύθυνος να μεριμνήσει για την παροχή υπηρεσιών κοινής ωφέλειας στην αντίστοιχη Περιοχή Παραχώρησης (ηλεκτρικό ρεύμα, ύδρευση, αποχέτευση, τηλεφωνία, υπηρεσίες μετάδοσης φωνής και δεδομένων). Οποιαδήποτε από αυτές τις υπηρεσίες κοινής ωφέλειας θα παρέχεται χωρίς επιβάρυνση στους Κρατικούς Χρήστες εντός της Περιοχής Παραχώρησης, υπό την προϋπόθεση ότι, εάν η κατανάλωση κάποιας υπηρεσίας κοινής ωφέλειας υπερβαίνει τα εύλογα επίπεδα χρήσης [τα οποία θα καθορίζονται από τον Παραχωρησιούχο, ο οποίος ενεργεί εύλογα λαμβάνοντας υπ' όψιν την κατανάλωση Κρατικών Χρηστών σε άλλα Περιφερειακά Αεροδρόμια (το **Επίπεδο Αναφοράς**)], ο Παραχωρησιούχος δύναται, αφού ειδοποιήσει το σχετικό Κρατικό Χρήστη, να περιορίσει την παροχή της συγκεκριμένης υπηρεσίας κοινής ωφέλειας σε εύλογο επίπεδο ή να επιδιώξει την καταβολή αποζημίωσης από τον εν λόγω Κρατικό Χρήστη για τα έξοδα παροχής της εν λόγω υπηρεσίας που υπερβαίνουν το Επίπεδο Αναφοράς.

4.4.7 Εάν το Δημόσιο απαιτήσει περαιτέρω Εγκαταστάσεις Κρατικών Χρηστών προκειμένου ο Κρατικός Χρήστης να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του στο πλαίσιο των Συμβάσεων Παροχής Υπηρεσιών, αυτό θα ζητηθεί και θα πληρωθεί είτε:

(α) ως Μεταβολή Δημοσίου με την προϋπόθεση ότι, αφού κατασκευαστούν, οι Εγκαταστάσεις Κρατικών Χρηστών θα παρασχεθούν με έξοδα του Δημοσίου με παρόμοιους όρους με αυτούς που τίθενται στις υφιστάμενες Συμβάσεις Παροχής Υπηρεσιών· ή

(β) ως ξεχωριστό κατασκευαστικό έργο του Δημοσίου, με την προϋπόθεση ότι θα απαιτείται η συναίνεση του Παραχωρησιούχου πριν από την κατασκευή οποιωνδήποτε πρόσθετων Εγκαταστάσεων Κρατικών Χρηστών (την οποία δεν θα μπορεί να αρνηθεί ή καθυστερήσει αδικαιολόγητα) και κάθε παρεμβολή στις Δραστηριότητες Παραχώρησης που απορρέει από αυτή την κατασκευή θα αποτελεί Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου.

4.4.8 Το Δημόσιο θα διασφαλίζει, στον μέγιστο δυνατό βαθμό, ότι πλην της περίπτωσης έκτακτης ανάγκης και πάντα με την επιφύλαξη του Άρθρου 23 (*Παρέμβαση του Δημοσίου*), η χρήση του(των) διαδρόμου(ων) ή άλλων περιοχών εντός των Περιφερειακών Αεροδρομίων από έναν Κρατικό Χρήστη, δεν επηρεάζει με ουσιώδη δυσμενή τρόπο την ικανότητα του Παραχωρησιούχου (i) να παρέχει τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου, ή (ii) άλλως να επωφελείται από οποιαδήποτε δικαιώματά του και να εκτελεί οποιεσδήποτε

υποχρεώσεις του στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης και κάθε τέτοια παρέμβαση θα αποτελεί Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου.

4.4.9 Κάθε Κρατικός Χρήστης θα χρησιμοποιεί και θα καταλαμβάνει χωρίς παρέμβαση από τον Παραχωρησιούχο τις Εγκαταστάσεις Κρατικών Χρηστών υπό τους όρους της σχετικής Σύμβασης Παροχής Υπηρεσιών.

4.4.10 Το Δημόσιο θα ευθύνεται έναντι του Παραχωρησιούχου για κάθε ζημία που προκαλείται από Κρατικό Συνδεδεμένο Μέρος στις Εγκαταστάσεις Κρατικών Χρηστών ή εντός αυτών και σε περιοχές, εγκαταστάσεις, κτίρια ή κατασκευές που βρίσκονται εντός των Περιφερειακών Αεροδρομίων, συμπεριλαμβανομένων των διαδρόμων, και κάθε τέτοια ζημία θα αποτελεί Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου. Εάν η εν λόγω ζημία καλύπτεται από την ασφάλιση που υποχρεούται να συνάψει ο Παραχωρησιούχος σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, τότε το Δημόσιο δεν θα αποζημιώσει τον Παραχωρησιούχο για τη σχετική ζημία. Ο Παραχωρησιούχος θα λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα (συμπεριλαμβανομένων των εύλογων προσπαθειών που καταβάλλονται για την υποβολή αιτημάτων στους ασφαλειομεσίτες του Παραχωρησιούχου και θα γνωστοποιεί στο Δημόσιο κάθε πιθανή αύξηση των ασφαλίστρων που προκύπτει από τις εν λόγω αξιώσεις εκ των ασφαλίσεων τις οποίες υποχρεούται να διατηρεί σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση) προκειμένου να διασφαλίσει ότι θα εισπραχθεί η Ασφαλιστική Αποζημίωση.

4.4.11 Ο Παραχωρησιούχος δύναται, με δικά του έξοδα και υπό τον όρο ότι θα λάβει την προγενέστερη έγγραφη συναίνεση του Δημοσίου (την οποία συναίνεση δεν θα αρνείται ή καθυστερεί αδικαιολόγητα), για τους σκοπούς της διεξαγωγής οποιωνδήποτε Έργων ή για δέοντες λειτουργικούς σκοπούς, να απαιτήσει την προσωρινή ή μόνιμη μετεγκατάσταση του συνόλου ή μέρους των Εγκαταστάσεων Κρατικών Χρηστών. Το Δημόσιο θα εξασφαλίζει τη συνεργασία και τη συμμόρφωση των Κρατικών Χρηστών με οποιεσδήποτε τέτοιες προτάσεις.

4.4.12 Ο Παραχωρησιούχος δεν θα ευθύνεται για τυχόν αδυναμία ή καθυστέρηση στη συμμόρφωση με οποιουσδήποτε όρους και προϋποθέσεις της παρούσας Σύμβασης στον βαθμό που αυτή η αδυναμία ή καθυστέρηση είναι απόρροια πράξης ή παράλειψης οποιουδήποτε Κρατικού Χρήστη.

4.5 Μεταβιβασθέντα Περιουσιακά Στοιχεία

4.5.1 Το Δημόσιο θα μεταβιβάσει τα Μεταβιβασθέντα Περιουσιακά Στοιχεία ή θα διαθέσει στον Παραχωρησιούχο ισοδύναμα δικαιώματα επί των εν λόγω Μεταβιβασθέντων Περιουσιακών Στοιχείων, σε κάθε περίπτωση κατά την

Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και καθ' όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης, απαλλαγμένα από δικαιώματα, αξιώσεις και βάρη τρίτων. Το Δημόσιο δεν παρέχει καμία εγγύηση όσον αφορά την κατάσταση ή άλλως σε σχέση με τα Μεταβιβασθέντα Περιουσιακά Στοιχεία πλην της εγγύησης που παρατίθεται στο Άρθρο 5.2.1 (δ).

4.5.2 Εάν κάποια από τα Μεταβιβασθέντα Περιουσιακά Στοιχεία δεν απαιτούνται για τη λειτουργία των Περιφερειακών Αεροδρομίων, τότε ο Παραχωρησιούχος, μετά από ειδοποίηση προ δεκατεσσάρων (14) ημερών προς την ΥΠΑ, προκειμένου η τελευταία να λάβει πίσω τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία με έξοδά της, μπορεί να πωλήσει, να μεταβιβάσει ή να διαθέσει με άλλο τρόπο αυτά τα περιουσιακά στοιχεία από τα Περιφερειακά Αεροδρόμια (με έξοδά του).

4.6 Δικαιώματα Αεροδρομίου

4.6.1 Ο Παραχωρησιούχος πρέπει να θεσπίσει δίκαια, εύλογα και αντικειμενικά κριτήρια (συνεπή με τη Νομοθεσία) για την χορήγηση των Δικαιωμάτων Αεροδρομίου. Κατά τη χορήγηση και τη λήψη απόφασης σχετικά με τη χορήγηση ή μη οποιουδήποτε Δικαιώματος Αεροδρομίου σε οποιοδήποτε πρόσωπο και κατά τη λήψη απόφασης για την τροποποίηση, παραίτηση, διακοπή ή διεύρυνση των εν λόγω δικαιωμάτων, ο Παραχωρησιούχος θα συμμορφώνεται με τα εν λόγω κριτήρια και θα τα εφαρμόζει.

4.6.2 Με την επιφύλαξη πάντοτε του παρόντος Άρθρου 4.6 (*Δικαιώματα Αεροδρομίου*), ο Παραχωρησιούχος μπορεί να χορηγήσει το δικαίωμα χρήσης οποιουδήποτε μέρους των Περιοχών Παραχώρησης σε τρίτα μέρη ώστε να θέσει σε εφαρμογή τη χορήγηση των Δικαιωμάτων Αεροδρομίου.

4.6.3 Ο Παραχωρησιούχος μπορεί να χορηγήσει Δικαιώματα Αεροδρομίου σε Κατόχους Δικαιωμάτων Αεροδρομίου, τα οποία, μεταξύ άλλων, παρέχουν σε αυτούς τους Κατόχους Δικαιωμάτων Αεροδρομίου το δικαίωμα να χορηγούν επιμέρους δικαιώματα σε άλλους σε σχέση με τα αντίστοιχα Δικαιώματα Αεροδρομίου, κατόπιν προηγούμενης έγγραφης συναίνεσης του Δημοσίου, την οποία δεν πρέπει να αρνείται ή να καθυστερεί αδικαιολόγητα· ωστόσο, στον βαθμό που αυτά τα χορηγηθέντα επιμέρους δικαιώματα δεν υπερβαίνουν την αξία των εκατό χιλιάδων Ευρώ (€100.000) ετησίως, δεν θα απαιτείται καμία συναίνεση του Δημοσίου, αν και η ειδοποίηση και η συναίνεση του Δημοσίου, είναι, σε κάθε περίπτωση, απαραίτητη για λόγους εθνικής ασφάλειας. Εάν το Δημόσιο δεν απαντήσει στον Παραχωρησιούχο εντός δεκαπέντε (15) Εργάσιμων Ημερών από το έγγραφο αίτημα για συναίνεση, θα τεκμαίρεται ότι το Δημόσιο έχει δώσει αυτή τη συναίνεση. Καμία συναίνεση αυτού του είδους

δεν απαλλάσσει τον Παραχωρησιούχο από την υποχρέωση συμμόρφωσης με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης. Ο Παραχωρησιούχος πρέπει να διασφαλίσει ότι (α) οι διατάξεις της παρούσας Σύμβασης, ως προς όλες τις άλλες απόψεις, τηρούνται αυστηρά σε σχέση με τη χορήγηση αυτών των επιμέρους δικαιωμάτων και τους όρους αυτών, και (β) έχει το δικαίωμα να καταγγείλει ή να ζητήσει από τον Κάτοχο Δικαιωμάτων Αεροδρομίου να καταγγείλει τη σχετική σύμβαση αν έχει σημειωθεί παραβίαση των διατάξεων της παρούσας Σύμβασης ή άλλως να λαμβάνει, ή να μεριμνά ώστε ο Κάτοχος Δικαιωμάτων Αεροδρομίου να λάβει, όλα τα απαραίτητα μέτρα για την άρση αυτής της παραβίασης.

4.7 Ρόλος της ΥΠΑ και της ΠΑ στα Περιφερειακά Αεροδρόμια

4.7.1 *Υπηρεσίες Αεροναυτιλίας*

(α) Με την επιφύλαξη των όρων του Πλαισίου Συνεργασίας ΠΑ, καθ’ όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης, το Δημόσιο θα διασφαλίσει ότι η ΥΠΑ, η ΠΑ ή/και κάθε άλλη οντότητα που διορίζεται από το Δημόσιο για τον σκοπό αυτό, παρέχουν συνεχείς Υπηρεσίες Αεροναυτιλίας και παράλληλα, στην περίπτωση της ΥΠΑ, διαρκή καθήκοντα εποπτείας.

(β) Το Δημόσιο θα διασφαλίσει ότι η ΥΠΑ, η ΠΑ ή/και κάθε άλλη οντότητα που διορίζεται από το Δημόσιο με σκοπό την παροχή Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας συμμορφώνεται ανά πάσα στιγμή με την ισχύουσα Νομοθεσία και τα Πρότυπα και Προδιαγραφές που σχετίζονται με την παροχή Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας στην Ελληνική Δημοκρατία.

(γ) Ο Παραχωρησιούχος και ο Φορέας Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας θα έχουν σε σχέση με τις Υπηρεσίες Αεροναυτιλίας σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο τις υποχρεώσεις που παρατίθενται στον Πίνακα Κατανομής Παρεχόμενων Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας και καθένας θα συμμορφώνεται με την ισχύουσα Νομοθεσία κατά την παροχή Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας.

4.7.2 *Πρόσβαση στα Περιφερειακά Αεροδρόμια*

Οποιαδήποτε στιγμή και κατά καιρούς, το Δημόσιο (και διαμέσου της ΥΠΑ, του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, της ΠΑ ή άλλως) μπορεί, κατόπιν προηγούμενης ειδοποίησης στον Παραχωρησιούχο, να αποκτά πρόσβαση και να καταλαμβάνει προσωρινά σχετικά τμήματα των Περιοχών Παραχώρησης, με σκοπό την εγκατάσταση ή διατήρηση Εξοπλισμού Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, υπό τον όρο ότι, αναφορικά με την εγκατάσταση του Εξοπλισμού Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, το Δημόσιο πρώτα θα συζητά με τον Παραχωρησιούχο για την

τοποθεσία στην οποία προτίθεται να εγκαταστήσει αυτόν τον Εξοπλισμό Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας και, στον βαθμό που είναι ευλόγως εφικτό, θα διασφαλίζει ότι το Δημόσιο ή/και η ΥΠΑ καταβάλλουν κάθε εύλογη προσπάθεια να ελαχιστοποιήσουν κάθε διατάραξη της λειτουργίας των Περιφερειακών Αεροδρομίων ή της παροχής των Υπηρεσιών Αεροδρομίου από τον Παραχωρησιούχο και υπό τον όρο επίσης ότι ο Παραχωρησιούχος δεν θα ευθύνεται για τα έξοδα ή τις δαπάνες σε σχέση με τις προαναφερόμενες δραστηριότητες που αναλαμβάνουν το Δημόσιο ή/και η ΥΠΑ ή άλλο σχετικό μέρος διορισμένο από το Δημόσιο.

4.7.3 *Διευκόλυνση και Πρόσβαση*

Με την επιφύλαξη του Άρθρου 4.4 (*Κρατικοί Χρήστες*), ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει κατά καιρούς στο Δημόσιο (χωρίς επιβάρυνση του Δημοσίου) τις εγκαταστάσεις, τους χώρους ή άλλα μέρη εντός των Περιοχών Παραχώρησης που το Δημόσιο, η ΥΠΑ ή κάποιος Φορέας Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας μπορεί ευλόγως να χρειάζεται σε σχέση με την παροχή των Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας σύμφωνα με τους όρους της σχετικής Σύμβασης Παροχής Υπηρεσιών.

4.7.4 *Ευθύνη*

(α) Ο Παραχωρησιούχος δεν ευθύνεται για τις πράξεις ή παραλείψεις του Δημοσίου, της ΥΠΑ ή άλλου σχετικού μέρους που διορίζεται από το Δημόσιο αναφορικά με την παροχή των Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας από την ΥΠΑ, την ΠΑ ή άλλο σχετικό μέρος ή/και την εγκατάσταση του Εξοπλισμού Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας και δεν θα υπέχει καμία ευθύνη (αστική ή ποινική) έναντι οποιουδήποτε προσώπου σε σχέση με αυτά και το Δημόσιο θα αποζημιώσει τον Παραχωρησιούχο για όλες τις Ζημίες που υφίσταται ο Παραχωρησιούχος σε σχέση με αυτή την ευθύνη, με εξαίρεση στο βαθμό που κάποια πράξη ή παράλειψη του Παραχωρησιούχου συντελεί άμεσα σε αυτές τις πράξεις ή παραλείψεις εκ μέρους του Δημοσίου, της ΥΠΑ, της ΠΑ ή άλλου σχετικού μέρους διορισμένου από το Δημόσιο.

(β) Σε περίπτωση που η ΥΠΑ, η ΠΑ ή/και άλλη οντότητα διορισμένη από το Δημόσιο με σκοπό την παροχή Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας αθετήσει κάποια από τις υποχρεώσεις της που απορρέει από την παρούσα Σύμβαση, το Πλαίσιο Συνεργασίας ΠΑ ή/και κάθε άλλη σύμβαση που έχει συναφθεί με βάση την παρούσα Σύμβαση και σχετίζεται με την παροχή Υπηρεσιών Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, αυτή η αθέτηση θα αποτελεί Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου.

4.7.5 *Τέλη*

Το Δημόσιο δεσμεύεται ότι τα τέλη που επιβάλλει το Δημόσιο ή η ΥΠΑ, η ΠΑ ή άλλο σχετικό μέρος διορισμένο από το Δημόσιο σε αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν τα Περιφερειακά Αεροδρόμια σε σχέση με Υπηρεσίες Αεροναυτιλίας που παρέχονται από το Δημόσιο, την ΥΠΑ, την ΠΑ ή άλλο σχετικό μέρος διορισμένο από το Δημόσιο πρέπει να συμμορφώνονται με τις σχετικές διατάξεις της Σύμβασης του Σικάγου και τις προτεινόμενες πολιτικές και πρακτικές του ICAO αναφορικά με τα τέλη για υπηρεσίες παρόμοιες με τις Υπηρεσίες Αεροναυτιλίας.

4.7.6 *Φωτισμός αεροδρομίου και άλλων χώρων*

Με την επιφύλαξη του Πλαισίου Συνεργασίας ΠΑ, ο Παραχωρησιούχος, ενεργώντας ως Εύλογος και Συνετός Φορέας Διαχείρισης, θα συντηρεί και θα λειτουργεί τα συστήματα φωτισμού της προσέγγισης, των διαδρόμων, των τροχοδρόμων και λοιπών χώρων των Περιφερειακών Αεροδρομίων εντός της περιμέτρου των Περιοχών Παραχώρησης σε σχέση με την προσγείωση, την απογείωση και την κίνηση των αεροσκαφών πάνω, γύρω από τις Περιοχές Παραχώρησης ή επί αυτών. Το Δημόσιο θα συντηρεί και θα λειτουργεί όλο τον απαιτούμενο φωτισμό (με εξαίρεση τον φωτισμό προσέγγισης τον οποίο θα διατηρεί και θα λειτουργεί ο Παραχωρησιούχος) εκτός των Περιοχών Παραχώρησης.

4.8 Μεταβίβαση Συμβάσεων

Δυνάμει της παρούσας Σύμβασης και του Κυρωτικού Νόμου και παρά τα περί του αντιθέτου προβλεπόμενα στις Μεταβιβασθείσες Συμβάσεις Αεροδρομίου, κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης το Δημόσιο και η ΥΠΑ μεταβιβάζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από κάθε Μεταβιβασθείσα Σύμβαση Αεροδρομίου και ο Παραχωρησιούχος αποδέχεται αυτή τη μεταβίβαση και αναλαμβάνει να τηρήσει τις υποχρεώσεις του σε σχέση με τις εν λόγω Μεταβιβασθείσες Συμβάσεις Αεροδρομίου καθ’ όλη τη διάρκεια της σχετικής σύμβασης. Τυχόν όρος των Μεταβιβασθεισών Συμβάσεων Αεροδρομίου περί μη δυνατότητας μεταβίβασης δεν θα ισχύει όσον αφορά την εν λόγω μεταβίβαση και από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης ο Παραχωρησιούχος θα έχει το δικαίωμα να εισπράξει όλα τα πληρωτέα ποσά σύμφωνα με τις Μεταβιβασθείσες Συμβάσεις Αεροδρομίου. Η δημοσίευση του Κυρωτικού Νόμου θα λειτουργεί από το νόμο ως αναγγελία σύμφωνα με το άρθρο 460 του ελληνικού Αστικού Κώδικα.

4.9 Συμβάσεις Αεροδρομίου

4.9.1 Κατάλογος όλων των Συμβάσεων Αεροδρομίου αναφορικά με κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο που είναι διαθέσιμες προς μεταβίβαση στον Παραχωρησιούχο έχει παρασχεθεί στη Δέσμη Γνωστοποιήσεων και το Δημόσιο εγγυάται ότι αυτός ο κατάλογος Συμβάσεων Αεροδρομίου είναι ορθός, άρτιος και ακριβής κατά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος.

4.9.2 Όσον αφορά τις Συμβάσεις Αεροδρομίου που δεν είναι Μεταβιβασθείσες Συμβάσεις Αεροδρομίου και δεν έχουν μεταβιβασθεί στον Παραχωρησιούχο, ο Παραχωρησιούχος μπορεί, ανά πάσα στιγμή κατόπιν ειδοποίησης προς το Δημόσιο, να ζητήσει από το Δημόσιο να λύσει τη σχετική Σύμβαση Αεροδρομίου σύμφωνα με τους όρους αυτής ή/και το Νόμο. Σε αυτές τις περιπτώσεις, το Δημόσιο, μόλις λάβει την εν λόγω ειδοποίηση, θα λάβει αμέσως όλα τα μέτρα που μπορεί να είναι απαραίτητα για τη λύση της εν λόγω Σύμβασης Αεροδρομίου σύμφωνα με τους όρους αυτής ή/και το Νόμο και οποιαδήποτε τυχόν έξοδα ή Ζημίες που υφίσταται είτε το Δημόσιο ή/και ο Παραχωρησιούχος και τα οποία συνδέονται ή απορρέουν από αυτή τη λύση θα βαρύνουν το Δημόσιο. Κάθε παρέμβαση που προκαλείται άμεσα ή έμμεσα στις Δραστηριότητες Παραχώρησης λόγω καθυστερήσεων αυτής της λύσης (ενδεικτικά, λόγω καθυστέρησης, μη επιβολής, δικαστικής εντολής ή άλλως) θα αποτελεί Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου.

4.9.3 Με την επιφύλαξη του Άρθρου 4.9.5, τα ποσά που εισπράττει το Δημόσιο κατά ή μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης σε σχέση με τις Μεταβιβασθείσες Συμβάσεις Αεροδρομίου ή κάθε εγγύηση που απορρέει από αυτές θα καταβάλλονται ολοσχερώς από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο εντός εξήντα (60) ημερών από την είσπραξη αυτών των ποσών από το Δημόσιο. Σε σχέση με οποιαδήποτε ποσά που οφείλονται στο Δημόσιο ή που είναι ληξιπρόθεσμα και απαιτητά υπό τους όρους οποιασδήποτε Μεταβιβασθείσας Σύμβασης Αεροδρομίου από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος, το Δημόσιο θα λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα να αναζητήσει τα εν λόγω ποσά (συμπεριλαμβανομένης της έναρξης δικαστικών ενεργειών) και θα πληρώσει στο ακέραιο τα εν λόγω ποσά στον Παραχωρησιούχο εντός εξήντα (60) ημερών από την είσπραξή τους.

4.9.4 Το Δημόσιο θα ευθύνεται για τυχόν υποχρεώσεις και θα είναι δικαιούχος όσων αξιώσεων προέκυψαν ή ανελήφθησαν από το Δημόσιο και κάθε Μέρος Σύμβασης Αεροδρομίου πριν από την ημερομηνία μεταβίβασης οποιασδήποτε Μεταβιβασθείσας Σύμβασης Αεροδρομίου στον Παραχωρησιούχο (η οποία παράγει αποτελέσματα πριν ή μετά από αυτή την ημερομηνία μεταβίβασης).

4.9.5 Κάθε κατάθεση ή ποσό που καταβάλλεται στο Δημόσιο από οποιοδήποτε Μέρος Σύμβασης Αεροδρομίου ή κάθε εγγυητική επιστολή που παρέχεται εν είδει εξασφάλισης για την εκτέλεση των υποχρεώσεων του Μέρους Σύμβασης Αεροδρομίου σύμφωνα με τη σχετική Μεταβιβασθείσα Σύμβαση Αεροδρομίου θα μεταβιβάζεται από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο κατά την ημερομηνία μεταβίβασης της σχετικής Σύμβασης Αεροδρομίου στον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με το άρθρο 458 του ελληνικού Αστικού Κώδικα που εφαρμόζεται, κατ’ αναλογία, στη μεταβίβαση σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 4.9.5.

4.9.6

(α) Με την επιφύλαξη της παραγράφου 4.9.6(β) κατωτέρω, το Δημόσιο θα αποζημιώνει και θα κρατά αζήμιο τον Παραχωρησιούχο, τους υπαλλήλους, αντιπροσώπους, εργολάβους του (κάθε βαθμίδας) σε πρώτη ζήτηση, από κάθε ευθύνη για:

(i) θάνατο ή σωματική βλάβη οποιουδήποτε προσώπου,

(ii) ζημία ή φθορά περιουσίας (συμπεριλαμβανομένης περιουσίας που ανήκει στο Δημόσιο ή στον Παραχωρησιούχο ή για την οποία έκαστος εξ αυτών είναι υπεύθυνος), και

(iii) όλες τις Ζημίες (συμπεριλαμβανομένων δικαστικών εξόδων επί τη βάσει αποζημίωσης),

που μπορεί να προκύψουν ή να επέλθουν λόγω πράξης, παράλειψης ή αμέλειας οποιουδήποτε Μέρους Σύμβασης Αεροδρομίου, των προστηθέντων, αντιπροσώπων ή/και υπεργολάβων του (κάθε βαθμίδας) ή λόγω της εκπλήρωσης ή μη εκπλήρωσης των υποχρεώσεων οποιουδήποτε Μέρους Σύμβασης Αεροδρομίου από τη σχετική Σύμβαση Αεροδρομίου ή λόγω της παρουσίας στις Περιοχές Παραχώρησης οποιουδήποτε Μέρους Σύμβασης Αεροδρομίου ή των θυγατρικών του και το Δημόσιο θα εξασφαλίζει ότι το σχετικό Μέρος Σύμβασης Αεροδρομίου θα υποχρεούται να λάβει εύλογα μέτρα για τον περιορισμό της εν λόγω ευθύνης.

(β) Το Δημόσιο δεν θα υποχρεούται να αποζημιώσει τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 4.9.6 για οποιεσδήποτε υποχρεώσεις που σχετίζονται με κάποια Μεταβιβασθείσα Σύμβαση Αεροδρομίου οι οποίες προκύπτουν μετά την ημερομηνία μεταβίβασης της εν λόγω Μεταβιβασθείσας Σύμβασης Αεροδρομίου στον Παραχωρησιούχο και σε σχέση με τις οποίες οι περιστάσεις ή τα γεγονότα που οδήγησαν στις υποχρεώσεις αυτές επήλθαν μετά την ημερομηνία της εν λόγω μεταβίβασης συμπεριλαμβανομένων, προς

αποφυγή αμφιβολίας, των υποχρεώσεων που μπορεί να προκύψουν λόγω καταγγελίας οποιασδήποτε Σύμβασης Αεροδρομίου από τον Παραχωρησιούχο, παρεκτός σύμφωνα με τους όρους αυτής ή την ισχύουσα Νομοθεσία.

(γ) Σε περίπτωση τροποποίησης των όρων Μεταβιβασθείσας Σύμβασης Αεροδρομίου κατά παράβαση του παρόντος Άρθρου 4.9.6, το Δημόσιο θα αποζημιώνει τον Παραχωρησιούχο και θα τον κρατεί αζήμιο από τυχόν Ζημίες που θα υποστεί ο Παραχωρησιούχος λόγω αυτής της τροποποίησης των όρων της σχετικής Μεταβιβασθείσας Σύμβασης Αεροδρομίου. Το Δημόσιο αναλαμβάνει την υποχρέωση να μην τροποποιήσει κανέναν όρο αυτών των Μεταβιβασθεισών Συμβάσεων Αεροδρομίου, όπως αυτές οι συμβάσεις έχουν παρασχεθεί στη Δέσμη Γνωστοποιήσεων, έως την ημερομηνία μεταβίβασης αυτών στον Παραχωρησιούχο.

4.9.7 Όπου το Δημόσιο υποχρεούται να αποζημιώνει τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με το Άρθρο 4.9.6 παραπάνω, τότε αυτό το ποσό (**Ποσό Αποζημίωσης λόγω Μεταβίβασης**) θα καθίσταται ληξιπρόθεσμο και απαιτητό εντός εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία κατά την οποία συμφωνείται ή προσδιορίζεται το εν λόγω Ποσό Αποζημίωσης λόγω Μεταβίβασης, υπό τον όρο ότι εάν, μετά την ημερομηνία στην οποία συμφωνείται ή προσδιορίζεται το εν λόγω Ποσό Αποζημίωσης λόγω Μεταβίβασης, ο Παραχωρησιούχος υποχρεωθεί να προβεί σε πληρωμή της Εισφοράς σύμφωνα με το Άρθρο 29 (*Πληρωμές*), τότε το Ποσό Αποζημίωσης λόγω Μεταβίβασης μπορεί να αφαιρεθεί από αυτή την Εισφορά και εφόσον απομείνει προς καταβολή ένα μέρος του Ποσού Αποζημίωσης λόγω Μεταβίβασης μετά την αφαίρεση από την Εισφορά, τότε το υπόλοιπο θα πληρωθεί από το Δημόσιο εντός εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία κατά την οποία συμφωνήθηκε ή προσδιορίστηκε το εν λόγω Ποσό Αποζημίωσης λόγω Μεταβίβασης.

4.10 Ανταγωνισμός

4.10.1 Εάν ο Παραχωρητής ή/και το Δημόσιο:

(α) άμεσα ή μέσω παραχώρησης σε τρίτο μέρος κατασκευάσει, αναπτύξει, αναβαθμίσει ή/και λειτουργήσει κάποιο άλλο αεροδρόμιο στις Περιοχές Αποκλειστικότητας οποιουδήποτε Περιφερειακού Αεροδρομίου (εξαιρούμενου, προς αποφυγή αμφιβολίας, του νέου αεροδρομίου στο Καστέλι) (πλην των αεροδρομίων που ήδη λειτουργούν κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης ως εμπορικά αεροδρόμια δημόσιας χρήσης στην Ελληνική Δημοκρατία)· ή

(β) ασκεί τις εξουσίες του σύμφωνα με οποιαδήποτε Νομοθεσία και επιδιώκει (i) να προσδιορίσει τα είδη ή τα χαρακτηριστικά της εναέριας κυκλοφορίας που θα επιτρέπεται βάσει αυτής της Νομοθεσίας να χρησιμοποιούν τα Περιφερειακά Αεροδρόμια· (ii) να επιβάλλει απαγορεύσεις ή περιορισμούς σε σχέση με τη χρήση των Περιφερειακών Αεροδρομίων από εναέρια κυκλοφορία κάθε είδους ή χαρακτηριστικών που προσδιορίζονται στη Νομοθεσία αυτή · (iii) να εμποδίσει τον Παραχωρησιούχο να χρεώσει τα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη όπως επιτρέπεται βάσει της παρούσας Σύμβασης ή να επιβάλλει πρόσθετες εισφορές σε Επιβάτες ή Χρήστες· (iv) να επιβάλλει ή να θέσει ελάχιστα όρια για τα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη σε αεροδρόμια εντός των Περιοχών Αποκλειστικότητας οποιουδήποτε Περιφερειακού Αεροδρομίου, συμπεριλαμβανομένων των αεροδρομίων που παραμένουν στην κατοχή του Δημοσίου ή/και μεταβιβάζονται σε άλλες δημόσιες ή ιδιωτικές εταιρείες παραχώρησης, τα οποία είναι χαμηλότερα κατά ποσοστό άνω του δέκα (10) τοις εκατό από τα επιβαλλόμενα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη ή από τα ελάχιστα όρια των Ρυθμιζόμενων Αεροναυτικών Τελών στο σχετικό Περιφερειακό Αεροδρόμιο που έχει θέσει ο Παραχωρησιούχος ή (v) να επιβάλλει περιορισμούς στην κίνηση αεροσκαφών στα Περιφερειακά Αεροδρόμια ή να περιορίσει, άλλως, τη χωρητικότητα στα Περιφερειακά Αεροδρόμια,

θα έχει επέλθει Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου εκτός εάν αυτή η ενέργεια πραγματοποιείται δυνάμει του και σύμφωνα με το Άρθρο 23.2 (*Επιτρεπόμενη Παρέμβαση*).

4.10.2 Το Δημόσιο θα διασφαλίζει ότι οι διατάξεις περί Αεροναυτικών Τελών στην Παραχώρηση Ομάδας Αεροδρομίων Β δεν είναι λιγότερο περιοριστικές ή πλεονεκτικές για τον σχετικό παραχωρησιούχο από αυτές που παρατίθενται στην παρούσα Σύμβαση όπως ισχύει για τον Παραχωρησιούχο.

4.10.3 *Δημόσιες συγκοινωνίες*

(α) Κανένα σημείο της παρούσας Σύμβασης δεν θα εμποδίζει το Δημόσιο:

(i) να καθορίσει την τιμή εισιτηρίου των μέσων μαζικής μεταφοράς που εξυπηρετούν την άμεση και ευρύτερη περιοχή των Περιφερειακών Αεροδρομίων, καθώς και το δικαίωμά του να επιβάλλει περιορισμούς, κανονισμούς ή/και μέτρα που μπορεί να

επηρεάσουν τη χρήση ή/και την ανάπτυξη των δημόσιων συγκοινωνιών·

(ii) να αναθέσει ΥΠΔΥ σύμφωνα με την ισχύουσα Νομοθεσία · ή

(iii) να αναπτύξει υποδομές και δραστηριότητες για την εξυπηρέτηση υδροπλάνων.

(β) Ο Παραχωρησιούχος δεν θα δικαιούται καμία αποζημίωση για τυχόν επακόλουθα εξαιτίας της άσκησης των δικαιωμάτων που παρατίθενται στην παράγραφο (α) ανωτέρω από το Δημόσιο.

4.11 Κατάσταση Απογραφής

Πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα καταρτίσει μια Κατάσταση Απογραφής όλων των Κινητών Περιουσιακών Στοιχείων σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο που ζητεί να μεταβιβαστούν σε αυτόν κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης. Το Δημόσιο θα επιτρέψει στον Παραχωρησιούχο την πρόσβαση στην περιοχή κάθε Περιφερειακού Αεροδρομίου, μετά από προηγούμενη ειδοποίηση του Παραχωρησιούχου, με σκοπό να συντάξει την Κατάσταση Απογραφής και θα δικαιούται να παρευρεθεί στην κατάρτιση της Κατάστασης Απογραφής. Η ΥΠΑ θα καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια να συνδράμει τον Παραχωρησιούχο στην κατάρτιση Κατάστασης Απογραφής.

5 Δηλώσεις και Εγγυήσεις

5.1 Δηλώσεις Παραχωρησιούχου

5.1.1 Ο Παραχωρησιούχος κατά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος και την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης προβαίνει προς τον Παραχωρητή και το Δημόσιο στις δηλώσεις και εγγυήσεις που παρατίθενται κατωτέρω:

(α) διαθέτει την απαραίτητη δικαιοπρακτική ικανότητα να αναλαμβάνει και να ασκεί τα δικαιώματα και να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του όπως παρατίθενται στην παρούσα Σύμβαση·

(β) δεν δραστηριοποιείται σε άλλους κλάδους ή δραστηριότητες πλην αυτών που σχετίζονται με τα Περιφερειακά Αεροδρόμια·

(γ) οι υποχρεώσεις του που απορρέουν από τα έγγραφα που συνδέονται με την Παραχώρηση, στα οποία είναι συμβαλλόμενο μέρος, είναι ή θα είναι, όταν υπογραφούν τα εν λόγω έγγραφα, νόμιμες, έγκυρες, δεσμευτικές και εκτελεστές·

(δ) δεν υπάρχουν άλλες συμφωνίες ή ρυθμίσεις στις οποίες είναι συμβαλλόμενο μέρος ή μεταξύ των Μετόχων του, οι οποίες συνδέονται με τα Περιφερειακά Αεροδρόμια πλην των Εγγράφων Παραχώρησης και όσων άλλων εγγράφων δεν έχουν ουσιώδη επίπτωση στα συμφέροντα, τις υποχρεώσεις ή τις ευθύνες του Δημοσίου ή/και του Παραχωρητή·

(ε) υπάγεται στο ελληνικό δίκαιο και παραιτείται από κάθε σχετική ασυλία·

(στ) δεν υπάρχουν εκκρεμείς ή επαπειλούμενες αγωγές, μηνύσεις, δικαστικές διαδικασίες ή ανακρίσεις εις βάρος του, η έκβαση των οποίων μπορεί να αποτελεί αθέτηση υποχρεώσεων σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση ή να επιφέρει ουσιώδη δυσμενή επίπτωση στις δραστηριότητές του ή στα περιουσιακά στοιχεία του ή στην ικανότητά του να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του που απορρέουν από την παρούσα Σύμβαση·

(ζ) δεν έχουν επιβληθεί πρόστιμα ή/και κυρώσεις εις βάρος του, οι οποίες μπορεί να έχουν ουσιώδη δυσμενή επίπτωση στις δραστηριότητές του ή στα περιουσιακά στοιχεία του ή στην ικανότητά του να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του που απορρέουν από την παρούσα Σύμβαση·

(η) γνωρίζει επαρκώς τη φύση και την έκταση των κινδύνων που αναλαμβάνει με την παρούσα Σύμβαση·

(θ) έχει συγκεντρώσει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών του σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση·

(ι) στον βαθμό που απαιτείται, οι Μελέτες και το πρόγραμμα για τα Έργα θα πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης·

(ια) δεν υπάρχουν υποχρεώσεις ή αξιώσεις εναντίον του που θα μπορούσαν να έχουν ουσιώδη δυσμενή επίπτωση στα συμφέροντα του Παραχωρητή ή/και του Δημοσίου· και

(ιβ) δεν υπάρχουν περιστάσεις που να επιφέρουν επικείμενη αξίωσή του κατά του Παραχωρητή ή/και του Δημοσίου, με την επιφύλαξη τυχόν απαιτήσεων που θα μπορούσαν να ανακύψουν βάσει της παρούσας Σύμβασης.

5.2 Δηλώσεις και Εγγυήσεις του Παραχωρητή/ Δημοσίου

5.2.1 Ο Παραχωρητής ή το Δημόσιο, κατά περίπτωση, διά της παρούσης δηλώνει και εγγυάται στον Παραχωρησιούχο ότι κατά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος και την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, καθεμία από τις ακόλουθες δηλώσεις και εγγυήσεις είναι αληθής από κάθε ουσιώδη άποψη:

(α) διαθέτει την απαραίτητη δικαιοπρακτική ικανότητα να αναλάβει και να ασκήσει τα δικαιώματα και να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του όπως παρατίθενται στην παρούσα Σύμβαση·

(β) διαθέτει τη δικαιοπρακτική ικανότητα να διεκπεραιώσει τη διαδικασία διαγωνισμού·

(γ) οι υποχρεώσεις του σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση είναι νόμιμες, έγκυρες, δεσμευτικές και εκτελεστές·

(δ) το Δημόσιο είναι ο μοναδικός, αποκλειστικός και αδιαμφισβήτητος κύριος και νομέας των Μεταβιβασθέντων Περιουσιακών Στοιχείων ή, όποτε δεν έχει την κυριότητα επί των Μεταβιβασθέντων Περιουσιακών Στοιχείων, έχει παραχωρήσει ή θα παραχωρήσει ισοδύναμα δικαιώματα (με δικά του έξοδα και δαπάνες) στον Παραχωρησιούχο και μεταβιβάζει καθένα από τα Μεταβιβασθέντα Περιουσιακά Στοιχεία απαλλαγμένα από κάθε υποθήκη, επιβάρυνση, ενέχυρο, εμπράγματη ασφάλεια, βάρος, δικαίωμα προαίρεσης, αξίωση, συντηρητική κατάσχεση ή καταλογισμό κάθε είδους, τύπου ή περιγραφής και, γενικά, από κάθε πραγματικό ή νομικό ελάττωμα και από κάθε δικαίωμα τρίτων μερών κάθε είδους, τύπου ή περιγραφής.

(ε) ο Παραχωρητής έχει το δικαίωμα να εκμεταλλεύεται και να εκχωρεί στον Παραχωρησιούχο τις Δραστηριότητες Παραχώρησης και ο Παραχωρητής έχει πλήρη αρμοδιότητα και εξουσία να συνάψει την παρούσα Σύμβαση και τα υπόλοιπα σχετικά έγγραφα που πρόκειται να υπογραφούν, το σύνολο των οποίων συνιστά (ή θα συνιστά, αφού υπογραφούν) νόμιμες και έγκυρες δεσμευτικές υποχρεώσεις του Παραχωρητή, εκτελεστές σύμφωνα με τους αντίστοιχους όρους τους.

(στ) το Δημόσιο δεν έχει λάβει ειδοποίηση για δικαστικές διαδικασίες σε σχέση με την εγκυρότητα τυχόν Αδειών Ευθύνης Δημοσίου, πλην αυτών που γνωστοποιούνται στον Παραχωρησιούχο στη Δέσμη Γνωστοποιήσεων.

(ζ) το Δημόσιο έχει παράσχει ακριβή και πλήρη αντίγραφα όλων των Μεταβιβασθεισών Συμβάσεων Αεροδρομίου και των συμβάσεων που σχετίζονται με τα Έργα Δημοσίου που μπορεί να επηρεάσουν την ικανότητα του Παραχωρησιούχου να ασκήσει τα δικαιώματά του ή να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης αλλά το Δημόσιο δεν προβαίνει σε καμία άλλη δήλωση αναφορικά με την ακρίβεια ή/και την αρτιότητα της Δέσμης Γνωστοποιήσεων.

(η) έχει όλα τα σχετικά δικαιώματα αναφορικά με τα δεδομένα που αφορούν τα Περιφερειακά Αεροδρόμια και επιβεβαιώνει ότι ο Παραχωρησιούχος μπορεί να χρησιμοποιεί αυτά τα δεδομένα για την άσκηση των δικαιωμάτων του και την εκπλήρωση των υποχρεώσεών του σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

(θ) το Δημόσιο εγγυάται ότι τα υφιστάμενα έργα που αναλήφθηκαν πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος ή/και την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης έχουν υλοποιηθεί σύμφωνα με την ισχύουσα Νομοθεσία και τα Πρότυπα και τις Προδιαγραφές όπως ήταν σε ισχύ κατά την ημερομηνία εκτέλεσης αυτών των έργων.

(ι) το Δημόσιο θα παράσχει εγκαίρως στον Παραχωρησιούχο Ακώλυτη Χρήση καθώς και ελεύθερη και αδιάκοπη χρήση των Περιοχών Παραχώρησης για τον σκοπό της υλοποίησης των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης και άσκησης των δικαιωμάτων του και εκπλήρωσης των υποχρεώσεών του σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

Το Δημόσιο δηλώνει περαιτέρω ότι:

(ια) καθ’ όλη τη διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης, η οποία συνήφθη ανάμεσα στο Δημόσιο και την «Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών Α.Ε.» στις 30 Δεκεμβρίου 1997, για την παροχή του αποκλειστικού δικαιώματος ίδρυσης και λειτουργίας καταστημάτων αφορολογήτων ειδών, μεταξύ άλλων, στα Περιφερειακά Αεροδρόμια, τα καταστήματα αφορολογήτων ειδών, τα οποία κατά την παρούσα περίοδο διαχειρίζεται η «Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών Α.Ε.» στα Περιφερειακά Αεροδρόμια, βρίσκονται στον χώρο που περιγράφεται λεπτομερώς στις Υπουργικές Αποφάσεις για τα Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών και παρέχονται προς όφελος της «Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών Α.Ε.» και η αμοιβή που έχει συμφωνηθεί ανάμεσα στην ΥΠΑ και την «Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών Α.Ε.»

για τη χρήση αυτού του χώρου είναι πέντε τοις εκατό (5%) των μικτών ετήσιων εσόδων κάθε καταστήματος αφορολογήτων ειδών·

(ιβ) κατά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος του Κυρωτικού Νόμου, ο Παραχωρησιούχος θα απαλλαγεί από κάθε υποχρέωση που απορρέει από οποιονδήποτε Νόμο για την καταβολή τελών ή φόρων σε οποιαδήποτε δημοτική ή τοπική αρχή για τις υπηρεσίες κοινής ωφέλειας που αποτελούν το αντικείμενο των εν λόγω τελών ή φόρων αναφορικά με τα Έργα που θα εκτελεστούν ή/και τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου που θα παρασχεθούν σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση ή/και εν γένει την Παραχώρηση, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, των υπηρεσιών φωτισμού, ασφάλειας, καθαρισμού, αποκομιδής απορριμμάτων και αποχέτευσης, στο βαθμό που οι εν λόγω υπηρεσίες παρέχονται στους Χρήστες Αεροδρομίου από τον Παραχωρησιούχο δυνάμει της παρούσας Σύμβασης·

(ιγ) ο Παραχωρησιούχος δεν έχει καμία υποχρέωση να προσλάβει υπαλλήλους του Δημοσίου, της ΥΠΑ ή οποιασδήποτε άλλης Κρατικής Αρχής ή Κρατικής Υπηρεσίας που απασχολούνται σε οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο κατά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος. Ο Παραχωρησιούχος θα καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια να απασχολήσει με τους όρους της αγοράς τους υφιστάμενους εργαζομένους της ΥΠΑ στα Περιφερειακά Αεροδρόμια για να συμπληρώσει τις οργανωτικές του ανάγκες σε οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, εάν οι εν λόγω εργαζόμενοι επιλέξουν να απασχοληθούν στον Παραχωρησιούχο·

(ιδ) από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος Κυρωτικού Νόμου και το αργότερο πριν την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και έως την 1η Νοεμβρίου 2024 τα Τέλη Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίου θα καθορισθούν στο ποσό των δώδεκα Ευρώ (€12) για όλους τους αναχωρούντες Επιβάτες και μετά την 1η Νοεμβρίου 2024 θα καθορισθούν στο ποσό των τριών Ευρώ (€3) για όλους τους αναχωρούντες Επιβάτες.

6 Επικύρωση της παρούσας Σύμβασης διά Νόμου – Έναρξη Παραχώρησης – Αποζημιώσεις – Περίοδος Παραχώρησης

6.1 Επικύρωση της παρούσας Σύμβασης διά Νόμου

6.1.1 Το Δημόσιο θα υποβάλει την παρούσα Σύμβαση στο Ελληνικό Κοινοβούλιο προκειμένου να κυρωθεί διά νόμου.

6.1.2 Ο Κυρωτικός Νόμος, αφού κυρωθεί από το Ελληνικό Κοινοβούλιο, θα τεθεί σε ισχύ δέκα (10) ημέρες μετά τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (**Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος Κυρωτικού Νόμου**) υπό τον όρο ότι αυτός ο Κυρωτικός Νόμος δεν θα επηρεάσει τους Νόμους περί Καταστημάτων Αφορολογήτων Ειδών πλην του δικαιώματος του Παραχωρησιούχου επί των εισπρακτέων απαιτήσεων από τις Συμβάσεις με την «Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών Α.Ε.» σύμφωνα με το Άρθρο 4.3.4.

6.2 Έναρξη Παραχώρησης

6.2.1 Η Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης υπόκειται στην πλήρωση των ακόλουθων αιρέσεων πριν από την εκπνοή της Προθεσμίας Έναρξης Παραχώρησης:

(α)

(i) Το Ελληνικό Κοινοβούλιο θα ψηφίσει τον νόμο που επικυρώνει την παρούσα Σύμβαση και ο Κυρωτικός Νόμος θα δημοσιευτεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (η **Ημερομηνία Δημοσίευσης**).

(ii) Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα εγκρίνει οποιαδήποτε Ευρωπαϊκή Κρατική Ενίσχυση (σύμφωνα με τα άρθρα 107-109 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πρώην άρθρα 87-89 της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας).

(iii) Ο Παραχωρησιούχος θα εξασφαλίσει τη ρητή ή σιωπηρή (συγκεκριμένα μέσω της εκπνοής ισχυουσών υποχρεωτικών περιόδων αναμονής) ανεπιφύλακτη έγκριση του ελέγχου της συγκέντρωσης από την Ελληνική Επιτροπή Ανταγωνισμού σύμφωνα με τον νόμο 3959/2011, όπως ισχύει, ή από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) αρ. 139/2014.

(iv) Θα υπογραφεί κάθε Απευθείας Σύμβαση με το Δημόσιο που συνάπτεται ανάμεσα στο Δημόσιο και τους Δανειστές, σύμφωνα με το Άρθρο 37.1.8.

(v) Θα παραδοθούν από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο οι Περιοχές Παραχώρησης σύμφωνα με το Άρθρο 14.1 (*Παράδοση των Περιοχών Παραχώρησης*), υπό τον όρο της προηγούμενης πλήρωσης από τον Παραχωρησιούχο των προϋποθέσεων που

καθορίζονται στο Άρθρο 6.2,1(β) (ii), (iii), (iv), (v), (vi), (vii), (x), (xi), (xii), (xiii), (xiv) και (xv).

(vi) Θα υπογραφεί η Συμφωνία Πολυμερούς Διατησίας από το Δημόσιο.

(vii) Θα υπογραφούν οι Αρχικές Συμβάσεις Παροχής Υπηρεσιών από τους Κρατικούς Χρήστες και

(viii) Η ΥΠΑ θα εγκρίνει το Ανώτατο Όριο Χρεώσεων για τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.2(α) συμπεριλαμβανομένου του Πίνακα Β αυτού, το οποίο δεν θα υπερβαίνει το ποσό των δεκατριών Ευρώ (€13).

(β)

(i) Εφόσον συντρέχει περίπτωση, θα παραδοθεί ένα πιστοποιητικό σε μορφή και περιεχόμενο ευλόγως ικανοποιητικό για το Δημόσιο και τον Παραχωρητή, που θα εκδοθεί και θα αποσταλεί από τους Δανειστές ή την Πληρεξούσια Τράπεζα στο Δημόσιο και τον Παραχωρητή, το οποίο θα επιβεβαιώνει ότι οι Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις είναι σε πλήρη ισχύ και εφαρμογή και ότι πληρούνται όλοι οι όροι και προϋποθέσεις όσον αφορά τις αρχικές αναβλητικές αιρέσεις με βάση τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις, όπως επιβεβαιώνονται με έγγραφο πιστοποιητικό από τους Δανειστές (ή τον εκπρόσωπό τους) με εξαίρεση τους όρους που αναφέρονται στο Άρθρο 6.2.1(α) ανωτέρω.

(ii) Το Μετοχικό Κεφάλαιο του Παραχωρησιούχου θα αυξηθεί σύμφωνα με το Άρθρο 11.1 (*Μετοχικό Κεφάλαιο*).

(iii) Οι Αρχικοί Μέτοχοι θα παραδώσουν στον Παραχωρητή, μέσω του Παραχωρησιούχου, την Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης σύμφωνα με τη μορφή που συνομολογείται στην Ενότητα 1 του Παραρτήματος 1 (*Μορφή Εγγυητικών Επιστολών*).

(iv) Ο Παραχωρησιούχος θα παραδώσει στον Παραχωρητή την υπογεγραμμένη Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης Έργων σύμφωνα με τη μορφή που συνομολογείται στην Ενότητα 2 του Παραρτήματος 1 (*Μορφή Εγγυητικών Επιστολών*).

(v) Ο Παραχωρησιούχος θα παραδώσει στον Παραχωρητή την υπογεγραμμένη Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας σύμφωνα με τη μορφή που συνομολογείται στην Ενότητα 3 του Παραρτήματος 1 (*Μορφή Εγγυητικών Επιστολών*).

(vi) Ο Παραχωρησιούχος θα παραδώσει στο Δημόσιο, σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 24.10 και του Παραρτήματος 16 (*Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης*), επικυρωμένα αντίγραφα των συμφωνημένων υπογεγραμμένων ασφαλιστηρίων συμβολαίων.

(vii) Ο Παραχωρησιούχος θα παραδώσει στον Παραχωρητή μια επιστολή δέσμευσης, στη μορφή του υποδείγματος επιστολής δέσμευσης που περιέχεται στο Μέρος 3 του Παραρτήματος 16 (Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης), σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 24.11 και του Παραρτήματος 16 (Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης).

(viii) Ο Παραχωρησιούχος θα παραδώσει στο Δημόσιο το Επιχειρηματικό Σχέδιο.

(ix) Ο Παραχωρησιούχος θα παραδώσει στο Δημόσιο κατά ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης καθένα από τα υπόλοιπα Έγγραφα Ολοκλήρωσης που παρατίθενται στο Παράρτημα 4 (*Έγγραφα Ολοκλήρωσης/Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης*).

(x) Ο Παραχωρησιούχος θα καταβάλει στον Παραχωρητή την Προκαταβολή Αμοιβής Παραχώρησης, με την επιφύλαξη του Άρθρου 43.1.1 καθώς και της υπογραφής και της οριστικοποίησης της αναφερόμενης στο σχετικό άρθρο εκχώρησης.

(xi) Ο Παραχωρησιούχος θα παραδώσει στην ΥΠΑ επικαιροποιημένα Εγχειρίδια Αεροδρομίου με τροποποιημένα διοικητικά επιμέρους στοιχεία που ισχύουν εκείνη την περίοδο και αιτήσεις για τη μετατροπή Πιστοποιητικών Αεροδρομίου για κάθε Πιστοποιημένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο και τη μεταβίβαση των υφιστάμενων Πιστοποιητικών Αεροδρομίου στον Παραχωρησιούχο.

(xii) Ο Παραχωρησιούχος θα παραδώσει στην ΥΠΑ τη σχετική αίτηση για την έναρξη της διαδικασίας πιστοποίησης για κάθε

Μη Πιστοποιημένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο σύμφωνα με τον Κανονισμό 2014 για τα Αεροδρόμια.

(xiii) Ο Παραχωρησιούχος θα παραδώσει στην ΥΠΑ την Κατάσταση Απογραφής που καταρτίστηκε σύμφωνα με το Άρθρο 4.11 (*Κατάσταση Απογραφής*).

(xiv) Ο Παραχωρησιούχος θα υπογράψει το πρωτόκολλο σύμφωνα με το Άρθρο 14.1.3.

(xv) Ο Παραχωρησιούχος και οι Δανειστές θα υπογράψουν τη Συμφωνία Πολυμερούς Διαιτησίας.

(xvi) Θα υπογραφούν οι Αρχικές Συμβάσεις Παροχής Υπηρεσιών, εάν υπάρχουν, από τον Παραχωρησιούχο.

(xvii) Ο Παραχωρησιούχος θα παραδώσει στο Δημόσιο κατά την ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης·τον κατάλογο Μεταβιβασθεισών Συμβάσεων Αεροδρομίου.

(xviii) Θα υπογραφεί η Σύμβαση Ανεξάρτητου Μηχανικού από τον Παραχωρησιούχο και τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και

(xix) Οι δηλώσεις και οι εγγυήσεις που παρατίθενται στο Άρθρο 5.1 (*Δηλώσεις Παραχωρησιούχου*) θα παραμείνουν αληθείς και ακριβείς από κάθε ουσιώδη άποψη,

με την επιφύλαξη τυχόν παρατάσεων που μπορεί να συμφωνηθούν εγγράφως μεταξύ των Μερών πριν από την εκπνοή κάθε παρατεινόμενης προθεσμίας.

6.2.2 Η ημερομηνία κατά την οποία τα Μέρη διαπιστώνουν και επιβεβαιώνουν εγγράφως, σύμφωνα με τη μορφή που συνομολογείται στο Μέρος 2 του Παραρτήματος 4 (*Έγγραφα Ολοκλήρωσης/ Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης*), ότι καθένας από τους παραπάνω όρους έχει εκπληρωθεί, θα συνιστά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

6.2.3 Με εξαίρεση την Προθεσμία Έναρξης Παραχώρησης, η οποία αρχίζει από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος και, εφόσον δεν προβλέπεται ρητώς διαφορετικά στην παρούσα Σύμβαση, το χρονικό σημείο έναρξης όλων των προθεσμιών που αναφέρονται στην παρούσα Σύμβαση θα είναι η Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

6.2.4 Εάν:

(α) το Δημόσιο δεν έχει εκπληρώσει τους όρους που παρατίθενται στο Άρθρο 6.2.1(α), εντός της προθεσμίας που ορίζεται σε αυτό · ή

(β) ο Παραχωρησιούχος δεν έχει εκπληρώσει τους όρους που παρατίθενται στο Άρθρο 6.2.1(β), εντός της προθεσμίας που ορίζεται σε αυτό ·

με την επιφύλαξη, σε κάθε περίπτωση, των παρατάσεων που μπορεί να συμφωνηθούν μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών, τότε η παρούσα Σύμβαση θα καταγγελθεί δυνάμει του νόμου και θα παύσει να είναι δεσμευτική και, με την επιφύλαξη του Άρθρου 6.3 (*Αποζημιώσεις λόγω καταγγελίας*), έκαστο από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα απαλλαγεί από κάθε δυνητική υποχρέωση ή αξίωση για αποζημίωση έναντι του άλλου Μέρους. Προς αποφυγή αμφιβολίας, μετά τη εν λόγω καταγγελία οποιαδήποτε Περιοχή Παραχώρησης έχει μεταβιβαστεί στον Παραχωρησιούχο πρέπει να επιστραφεί στο Δημόσιο εντός πέντε (5) ημερών.

6.3 Αποζημιώσεις λόγω καταγγελίας

6.3.1 Εάν η παρούσα Σύμβαση καταγγελθεί σύμφωνα με το Άρθρο 6.2.4(α), το Δημόσιο:

(α) εντός εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία καταγγελίας της παρούσας Σύμβασης:

(i) θα καταβάλει στον Παραχωρησιούχο το ποσό του ενός εκατομμυρίου Ευρώ (€1.000.000) ως αποζημίωση για τα έξοδα που έχει επιβαρυνθεί ή/και τα έξοδα που επιβαρύνθηκε ο Εργολάβος κατά ή μετά την Ημερομηνία Διαγωνισμού Παραχώρησης και πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος· και

(ii) θα καταβάλει στον Παραχωρησιούχο ή/και τον Εργολάβο, άτοκα και κατόπιν έγγραφου αιτήματος στο οποίο θα επισυνάπτονται όλες οι επίσημες αποδείξεις, όλα τα εύλογα άμεσα έξοδα του Εργολάβου ή/και του Παραχωρησιούχου με τα οποία θα έχουν επιβαρυνθεί από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος έως την ημερομηνία καταγγελίας της παρούσας Σύμβασης, συμπεριλαμβανομένων όλων των εύλογων εξόδων που περιλαμβάνουν επιβαρύνσεις διαχείρισης ή/και προμήθειες αδράνειας, έξοδα πρόωρης αποπληρωμής, αμοιβές και δαπάνες

όλων των τεχνικών, χρηματοοικονομικών και νομικών συμβούλων·

(β) θα επιστρέψει στον Παραχωρησιούχο (α) κάθε Προκαταβολή Αμοιβής Παραχώρησης που έχει καταβληθεί από τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης μαζί με τους δεδουλευμένους τόκους που υπολογίζονται με το Επιτόκιο Αναφοράς από την ημερομηνία καταβολής από τον Παραχωρησιούχο έως την ημερομηνία επιστροφής και (β) τις Εγγυητικές Επιστολές Συμμετοχής και κάθε άλλη εγγύηση που ο Παραχωρησιούχος έχει καταθέσει σύμφωνα με το Άρθρο 6.2.1(β)·

Εκτός από την αξίωση για την καταβολή των ανωτέρω αναφερόμενων ποσών, ο Παραχωρησιούχος ή/και ο Εργολάβος δεν θα έχει καμία άλλη απαίτηση οποιουδήποτε είδους έναντι του Δημοσίου ή/και του Παραχωρητή.

6.3.2 Σε περίπτωση καταγγελίας της παρούσας Σύμβασης σύμφωνα με το Άρθρο 6.2.4(β), ο Παραχωρητής δικαιούται να ζητήσει την κατάπτωση των Εγγυητικών Επιστολών Συμμετοχής αλλά θα επιστρέψει στον Παραχωρησιούχο κάθε Προκαταβολή Αμοιβής Παραχώρησης που έχει καταβάλει ο Παραχωρησιούχος σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης.

6.4 Αποζημιώσεις για Μεταβιβασθέντα Περιουσιακά Στοιχεία

6.4.1 Εάν προκύψει ζημία σε οποιοδήποτε από τα Μεταβιβασθέντα Περιουσιακά Στοιχεία ή στις Περιοχές Παραχώρησης, η οποία επέρχεται μετά την Ημερομηνία Διαγωνισμού Παραχώρησης και απαιτεί αποκατάσταση και, σε σχέση με αυτή την αποκατάσταση, ο Παραχωρησιούχος έχει προσκομίσει τιμολόγια για ποσά καταβληθέντα από τον Παραχωρησιούχο άνω του ενός εκατομμυρίου Ευρώ (€1.000.000) συγκεντρωτικά για όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, τότε το Δημόσιο θα αποζημιώσει τον Παραχωρησιούχο για το συνολικό κόστος αυτής της αποκατάστασης όπως αποδεικνύεται από τα τιμολόγια. Εάν υπάρξει διαφωνία όσον αφορά την επέλευση ή/και την ποσοτικοποίηση οποιασδήποτε ζημίας, ο Παραχωρησιούχος θα φέρει το βάρος της απόδειξης. Τα Μέρη μπορούν, εφόσον αδυνατούν να καταλήξουν σε συμφωνία, να παραπέμψουν το ζήτημα στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών σύμφωνα με τη Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών.

6.4.2 Εάν περιουσιακά στοιχεία που περιλαμβάνονται στο Μητρώο Κινητών Περιουσιακών Στοιχείων δεν περιλαμβάνονται στο Επικαιροποιημένο Μητρώο Κινητών Περιουσιακών Στοιχείων ή περιλαμβάνονται στο Επικαιροποιημένο

Μητρώο Κινητών Περιουσιακών Στοιχείων αλλά δεν είναι σε λειτουργική κατάσταση ή έχουν υποστεί σοβαρές φθορές, σε κάθε περίπτωση για λόγους που δεν δικαιολογούνται από τη συνήθη λειτουργική χρήση, τότε το Δημόσιο θα αποζημιώσει τον Παραχωρησιούχο για κάθε δαπάνη που θα υποστεί για την αντικατάσταση αυτών των περιουσιακών στοιχείων (χωρίς διπλή καταμέτρηση με το Άρθρο 6.4.1), εφόσον ο Παραχωρησιούχος υποβάλλει στο Δημόσιο τα αντίστοιχα τιμολόγια που αποδεικνύουν αυτές τις δαπάνες για ποσά που έχει καταβάλει ο Παραχωρησιούχος.

6.4.3 Ο Παραχωρησιούχος οφείλει να γνωστοποιεί στο Δημόσιο κάθε απαίτηση που μπορεί να έχει σύμφωνα με τα Άρθρα 6.4.1 και 6.4.2 μαζί με τις σχετικές εκτιμήσεις του ποσού της ζημίας και της αξίας τυχόν περιουσιακών στοιχείων που δεν υπάρχουν ή ελλείπουν εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την παράδοση κάθε Περιοχής Παραχώρησης σύμφωνα με το Άρθρο 14 (*Περιοχές Παραχώρησης*).

6.5 Περίοδος Παραχώρησης

6.5.1 Η Περίοδος Παραχώρησης ξεκινά κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και, με την επιφύλαξη των γεγονότων καταγγελίας που προβλέπονται στην παρούσα Σύμβαση και με την επιφύλαξη του Άρθρου 6.5.2 και κάθε άλλης παράτασης που παρέχεται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης, συμπεριλαμβανομένης της παράτασης σύμφωνα με το Άρθρο 30.5, λήγει την αντίστοιχη ημερομηνία σαράντα (40) έτη μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

6.5.2 Στη διάρκεια της περιόδου που αναφέρεται στο Άρθρο 6.5.1, το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος μπορούν να ξεκινήσουν διαπραγματεύσεις αλλά χωρίς εκατέρωθεν δέσμευση, προκειμένου να καταλήξουν σε συμφωνία για τους όρους μίας παράτασης της παρούσας Σύμβασης (αυτοί οι όροι θα είναι ουσιαστικά ίδιοι με αυτούς της υφιστάμενης Παραχώρησης) κατά ένα χρονικό διάστημα έως και δέκα (10) ετών το οποίο θα ξεκινήσει αμέσως μετά τη λήξη της περιόδου των σαράντα (40) ετών που αναφέρεται στο Άρθρο 6.5.1.

6.6 Διάρκεια Σύμβασης Παραχώρησης

Η Διάρκεια Σύμβασης Παραχώρησης ξεκινά κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και λήγει, με την επιφύλαξη των γεγονότων καταγγελίας που προβλέπονται στην παρούσα Σύμβαση και με την επιφύλαξη κάθε παράτασης σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση [συμπεριλαμβανομένης κάθε παράτασης σύμφωνα με το Άρθρο 6.5 (*Περίοδος Παραχώρησης*)], κατά την αντίστοιχη ημερομηνία σαράντα δύο (42) έτη μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

7 Συνεργασία και Εκπρόσωποι

Επιτροπή Διασύνδεσης

7.1 Ο Παραχωρητής, το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος, αμέσως μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, θα συγκροτήσουν και θα διατηρήσουν καθ' όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης, μια κοινή επιτροπή διασύνδεσης (η **Επιτροπή Διασύνδεσης**), η οποία θα απαρτίζεται από δύο (2) εκπροσώπους του Παραχωρητή (εκ των οποίων ο ένας διορίζεται πρόεδρος), δύο (2) εκπροσώπους του Δημοσίου (εκ των οποίων ο ένας θα είναι εκπρόσωπος της ΥΠΑ) και δύο (2) εκπροσώπους του Παραχωρησιούχου και θα έχει τις αρμοδιότητες που περιγράφονται ακολούθως. Εάν ο Παραχωρητής παύσει να υφίσταται και τα δικαιώματα ή/και οι υποχρεώσεις του Παραχωρητή που απορρέουν από την παρούσα Σύμβαση μεταβιβαστούν ή/και αναληφθούν από το Δημόσιο, η Επιτροπή Διασύνδεσης θα αποτελείται από πέντε (5) μόνο εκπροσώπους, και δη τρεις (3) εκπροσώπους του Δημοσίου (εκ των οποίων ο ένας θα είναι εκπρόσωπος της ΥΠΑ και εκ των οποίων ο ένας διορίζεται πρόεδρος) και δύο (2) εκπροσώπους του Παραχωρησιούχου.

7.2 Οι αρμοδιότητες της Επιτροπής Διασύνδεσης είναι:

7.2.1 να παρέχει έναν μηχανισμό για την κοινή εξέταση ζητημάτων που συνδέονται με όλες τις καθημερινές πτυχές της εκτέλεσης και εφαρμογής της παρούσας Σύμβασης· και

7.2.2 να παρέχει ένα πλαίσιο για κοινή στρατηγική συζήτηση, λαμβάνοντας υπ' όψιν πραγματικές και προβλεπόμενες διακυμάνσεις στην αγορά και πιθανές Μεταβολές για την αντιμετώπιση αυτών των αλλαγών ή για την πιο αποτελεσματική εκτέλεση της παρούσας Σύμβασης.

7.3 Τα Μέρη μπορούν να διορίζουν και να αντικαθιστούν τους εκπροσώπους τους στην Επιτροπή Διασύνδεσης ανά πάσα στιγμή με ειδοποίηση των υπολοίπων Μερών. Κάθε εκπρόσωπος στην Επιτροπή Διασύνδεσης μπορεί να διορίσει και να αντικαταστήσει έναν αναπληρωτή (που μπορεί να είναι κάποιος άλλος εκπρόσωπος αυτού του Μέρους) κατά τον ίδιο τρόπο. Εάν ένας εκπρόσωπος δεν είναι διαθέσιμος (και ο εκπρόσωπος του άλλου Μέρους μπορεί να στηριχτεί στη δήλωση του αναπληρωτή ότι ο εκπρόσωπος δεν είναι διαθέσιμος), ο αναπληρωτής του έχει τα ίδια δικαιώματα και εξουσίες με τον εκπρόσωπο.

Διαδικασίες και πρακτικές

7.4 Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρούσας Σύμβασης, τα μέλη της Επιτροπής Διασύνδεσης μπορούν να υιοθετούν τις διαδικασίες και τις πρακτικές για τη διεξαγωγή

των δραστηριοτήτων της Επιτροπής Διασύνδεσης που κρίνουν ενδεδειγμένες κατά καιρούς και:

7.4.1 μπορούν να καλούν σε οποιαδήποτε συνεδρίαση της Επιτροπής Διασύνδεσης άλλα πρόσωπα τα οποία θα συμφωνήσουν τα μέλη της, και

7.4.2 μπορούν να λάβουν έκθεση επισκόπησης από κάθε πρόσωπο που θα συμφωνήσουν τα μέλη της.

7.5 Οι συστάσεις και άλλες αποφάσεις της Επιτροπής Διασύνδεσης πρέπει να έχουν την ομόφωνη έγκριση του Δημοσίου, του Παραχωρητή και του/των Εκπροσώπου/ων του Παραχωρησιούχου. Προς αποφυγή αμφιβολίας, τα Μέρη της παρούσας Σύμβασης μπορούν να αποδέχονται ή να απορρίπτουν αυτές τις συστάσεις, κατά την απόλυτη διακριτική ευχέρειά τους.

7.6 Η Επιτροπή Διασύνδεσης θα συνεδριάζει τουλάχιστον μία φορά κάθε τρίμηνο (εκτός αν άλλως συμφωνηθεί μεταξύ των μελών της) και, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, σύμφωνα με το Άρθρο 7.7. Στη διάρκεια του πρώτου Έτους Παραχώρησης, οι συνεδριάσεις θα πραγματοποιούνται κάθε μήνα. Τα μέλη μπορούν να συμμετέχουν στις συνεδριάσεις τηλεφωνικά, όπως επιτρέπεται από το Άρθρο 7.8, εφόσον είναι απαραίτητο. Η παρουσία ενός εκπροσώπου από καθένα από το Δημόσιο, τον Παραχωρητή και τον Παραχωρησιούχο θα συνιστά απαρτία.

7.7 Με την επιφύλαξη του Άρθρου 7.6, κάθε μέλος της Επιτροπής Διασύνδεσης μπορεί να ζητήσει από τον πρόεδρο να συγκαλέσει συνεδρίαση της Επιτροπής Διασύνδεσης οποιαδήποτε στιγμή. Οι συνεδριάσεις της Επιτροπής Διασύνδεσης θα συγκαλούνται κατόπιν ειδοποίησης τουλάχιστον δεκατεσσάρων (14) ημερών (προσδιορίζοντας τα θέματα της ημερήσιας διάταξης που πρόκειται να συζητηθούν στη συνεδρίαση) υπό τον όρο ότι, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, μπορεί να συγκληθεί συνεδρίαση ανά πάσα στιγμή κατόπιν σχετικής ειδοποίησης που είναι εύλογη υπό τις περιστάσεις.

7.8 Όποτε η Επιτροπή Διασύνδεσης το κρίνει ενδεδειγμένο, οι συνεδριάσεις μπορούν επίσης να πραγματοποιούνται τηλεφωνικά ή με άλλη μορφή τηλεπικοινωνίας, στο πλαίσιο της οποίας κάθε συμμετέχων μπορεί να ακούει και να συζητά ταυτόχρονα με τους υπόλοιπους συμμετέχοντες.

7.9 Ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να τηρεί πρακτικά όλων των συστάσεων (συμπεριλαμβανομένων όσων συστάσεων υποβάλλονται τηλεφωνικά ή με άλλη μορφή τηλεπικοινωνίας) και των συνεδριάσεων της Επιτροπής Διασύνδεσης και να διανέμει αντίγραφα στα Μέρη, εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών μετά την υποβολή της σύστασης ή τη διεξαγωγή της συνεδρίασης. Εάν ο Παραχωρησιούχος δεν λάβει έγγραφη ένσταση κατά των πρακτικών αυτών εντός δέκα (10) Εργάσιμων Ημερών από

την ημερομηνία αυτών, θα θεωρείται ότι αυτά τα πρακτικά έχουν εγκριθεί από τα μέλη της Επιτροπής Διασύνδεσης που παρευρίσκονται ή εκπροσωπούνται στην εν λόγω συνεδρίαση. Πλήρες αρχείο των πρακτικών πρέπει να είναι διαθέσιμο ανά πάσα στιγμή προς επιθεώρηση από καθένα από τα Μέρη, κατόπιν αιτήματος.

7.10 Εκπρόσωπος/οι του Παραχωρησιούχου

Ο Παραχωρησιούχος θα διορίσει έναν ή περισσότερους εκπροσώπους που θα διευθύνουν και θα ελέγχουν τη συνολική εκτέλεση της παρούσας Σύμβασης από τον Παραχωρησιούχο, καθώς και των καθηκόντων και των υποχρεώσεών του σύμφωνα με και κατ' εφαρμογή της παρούσας Σύμβασης (ο/οι **Εκπρόσωπος/οι του Παραχωρησιούχου**). Αυτό το πρόσωπο θα είναι εξουσιοδοτημένο να ενεργεί για λογαριασμό του Παραχωρησιούχου για κάθε σκοπό που συνδέεται με την παρούσα Σύμβαση και θα εκπροσωπεί τον Παραχωρησιούχο (συνοδευόμενος από όποια άλλα πρόσωπα κρίνονται απαραίτητα) σε κάθε συνεδρίαση σε σχέση με τα ζητήματα που εξετάζονται στην παρούσα. Ο Παραχωρητής και το Δημόσιο μπορούν να στηρίζονται σε δηλώσεις και υποδείξεις του/των Εκπροσώπου/ων του Παραχωρησιούχου και δικαιούνται να θεωρούν ότι ενεργεί ως εκπρόσωπος του Παραχωρησιούχου. Κατά καιρούς, ο Παραχωρησιούχος μπορεί να αντικαθιστά τον/τους Εκπρόσωπο/ους του Παραχωρησιούχου και θα κοινοποιεί πάραυτα στον Παραχωρητή και το Δημόσιο την ταυτότητα κάθε αντικαταστάτη του/των Εκπροσώπου/ων του Παραχωρησιούχου.

7.11 Εκπρόσωπος Παραχωρητή και Δημοσίου

Ο Παραχωρητής και το Δημόσιο θα διορίσουν από έναν εκπρόσωπο για να τους εκπροσωπεί στη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης (και μετά την Περίοδο Παραχώρησης στον βαθμό που κρίνεται απαραίτητο) και να εκτελεί τα καθήκοντα του Παραχωρητή ή, κατά περίπτωση, του Δημοσίου σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, καθώς και τις επιπλέον αρμοδιότητες που θα του αναθέτει κατά καιρούς ο Παραχωρητής ή, κατά περίπτωση, το Δημόσιο (ο **Εκπρόσωπος του Παραχωρητή** ή ο **Εκπρόσωπος του Δημοσίου**, κατά περίπτωση). Ο Παραχωρησιούχος μπορεί να στηρίζεται σε δηλώσεις και υποδείξεις του Εκπροσώπου του Παραχωρητή και δικαιούται να θεωρεί ότι ενεργεί ως εκπρόσωπος του Παραχωρητή. Κατά καιρούς, ο Παραχωρητής μπορεί να αντικαθιστά τον Εκπρόσωπο του Παραχωρητή και θα κοινοποιεί πάραυτα στον Παραχωρησιούχο την ταυτότητα κάθε αντικαταστάτη του Εκπροσώπου του Παραχωρητή.

8 Γνώση της Κατάστασης των Περιφερειακών Αεροδρομίων – Ανάληψη Κινδύνου

8.1 Εκτός αν αναφέρεται διαφορετικά στην παρούσα Σύμβαση, ο Παραχωρησιούχος δηλώνει και αναγνωρίζει ότι έχει ήδη διερευνήσει, λάβει υπ' όψιν, κατανοήσει πλήρως,

αποδεχτεί και αποτυπώσει στην Προσφορά του και έχει αναλάβει δεσμεύσεις σε σχέση με τους κινδύνους που συνδέονται:

8.1.1 με τα χαρακτηριστικά των περιβαλλοντικών, κλιματικών, υδρολογικών, γεωφυσικών, τεκτονικών και γενικών συνθηκών που επικρατούν στις Περιοχές Παραχώρησης, τα χαρακτηριστικά του εδάφους και του υπεδάφους (εξαιρουμένης, ωστόσο, οποιασδήποτε Υφιστάμενης Μόλυνσης), τη μορφή και τα χαρακτηριστικά των Περιοχών Παραχώρησης, το είδος και τις ποσότητες των υλικών και των εργασιών που απαιτούνται για την εκτέλεση των Έργων. Κατ’ εξαίρεση το Δημόσιο θα ευθύνεται, σύμφωνα με τα Άρθρα 13.4.1 και 13.4.2, για όλα τα βασικά έξοδα ηχομόνωσης τα οποία συνίστανται σε έξοδα μόνωσης κτιρίων εκτός του σχετικού Περιφερειακού Αεροδρομίου, τα οποία βρίσκονται σε περιοχές όπου τα επίπεδα ηχορύπανσης είναι υψηλότερα από τα όρια που ισχύουν κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, όπως αυτά τα όρια καθορίζονται στην υφιστάμενη εγκεκριμένη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, υπό τον όρο ότι ο Παραχωρησιούχος θα αποδείξει και θα παράσχει αποδείξεις στο Δημόσιο ότι τα εν λόγω υψηλότερα επίπεδα ηχορύπανσης προϋπήρχαν, καθώς και, σύμφωνα με το Άρθρο 13.2.4(α) και το Άρθρο 13.2.4(β), όλα τα σχετικά και εύλογα έξοδα σε σχέση με τη συμμόρφωση του Παραχωρησιούχου με οποιαδήποτε απαίτηση των Πρώτων Εγκεκριμένων Περιβαλλοντικών Όρων που εκδόθηκαν μετά την Ημερομηνία Διαγωνισμού Παραχώρησης σύμφωνα με τους όρους του Άρθρου 13.2.4(α) και του Άρθρου 13.2.4(β).·

8.1.2

(α) με τον βαθμό επάρκειας των μέσων και των δικαιωμάτων διέλευσης από και προς τις Περιοχές Παραχώρησης, τη διαθεσιμότητα υλικών από ελληνικές και διεθνείς πηγές, τη διαθεσιμότητα εργατικού δυναμικού, την ύπαρξη εγκαταστάσεων υπηρεσιών κοινής ωφέλειας στις Περιοχές Παραχώρησης ή πλησίον αυτών, την καταλληλότητα και επάρκεια των Περιοχών Παραχώρησης για τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου και, εν γένει, με τους κινδύνους και τις απρόοπτες εξελίξεις που μπορεί να επηρεάσουν ή να έχουν επίπτωση στον Παραχωρησιούχο και τα δικαιώματα ή τις υποχρεώσεις του να αναλάβει τις Δραστηριότητες Παραχώρησης και να επιβάλλει και να εισπράττει Αερολιμενικά Τέλη καθώς και κάθε άλλο δικαίωμα ή υποχρέωση σύμφωνα ή κατ’ εφαρμογή της παρούσας Σύμβασης·

(β) με τους χώρους προσωρινής ή μόνιμης απόθεσης προϊόντων εκσκαφής, καθώς και τη μεταφορά, διάθεση, διαχείριση και αποθήκευση των υλικών·

(γ) με το ότι οι Περιοχές Παραχώρησης θα είναι επαρκείς και κατάλληλες για τον σκοπό της παρούσας Σύμβασης (με την επιφύλαξη τυχόν άλλων διατάξεων στην παρούσα Σύμβαση σχετικά με απαλλοτριώσεις πρόσθετων εκτάσεων)·

(δ) με τα Πρότυπα και τις Προδιαγραφές που παρατίθενται στο Παράρτημα 9 (*Πρότυπα και Προδιαγραφές*), με τεχνικές απαιτήσεις, όλους τους σχετικούς κανονισμούς, πρότυπα, πρακτικές, σχετικούς νόμους (συμπεριλαμβανομένων νόμων στους οποίους παραπέμπει ρητά η παρούσα Σύμβαση)· και

(ε) με την υφιστάμενη κατάσταση όλων των περιουσιακών στοιχείων που συνδέονται με τις Δραστηριότητες Παραχώρησης σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο·

8.1.3 με τα χρηματοοικονομικά και μακροοικονομικά δεδομένα συμπεριλαμβανομένων των επιτοκίων και του πληθωρισμού,

8.1.4 με τη διαθεσιμότητα και τους όρους χρηματοδότησης για την Παραχώρηση,

8.1.5 με το φορολογικό καθεστώς που ισχύει κατά την ημερομηνία της παρούσας,

8.1.6 με κάθε άλλο στοιχείο που μπορεί να επηρεάσει την υλοποίηση των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης, και

8.1.7 με την παράλληλη χρήση των Αεροδρομίων Κοινής Χρήσης.

8.2 Δεδομένα

Όλα τα δεδομένα, συμπεριλαμβανομένων όλων των δεδομένων για την κίνηση στα αεροδρόμια και πληροφοριών αναφορικά με την ευρύτερη γεωγραφική περιοχή και τις Περιοχές Παραχώρησης, που παρέχονται από ή για λογαριασμό του Παραχωρητή ή/και του Δημοσίου, έχουν παρασχεθεί στον Παραχωρησιούχο αποκλειστικά για ενημερωτικούς σκοπούς και δεν παρέχεται καμία εγγύηση ή διαβεβαίωση όσον αφορά την ακρίβεια ή την αρτιότητά τους και ο Παραχωρησιούχος έχει πραγματοποιήσει και υποχρεούται να πραγματοποιήσει, με δικά του έξοδα και δαπάνες, κάθε έρευνα ή συμπληρωματική έρευνα που έχει κρίνει ή μπορεί να κρίνει απαραίτητη ή ενδεδειγμένη προκειμένου να εξακριβώσει ή/και να συμπληρώσει αυτά τα δεδομένα.

8.3 Ο Παραχωρησιούχος δεν θα υπέχει καμία ευθύνη για τυχόν άμεση ή αποθετική ζημία ή τα διαφυγόντα κέρδη τα οποία ενδεχομένως υφίστανται τρίτα μέρη λόγω της ύπαρξης και μόνο της Παραχώρησης ή λόγω της υλοποίησης των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης ή οποιουδήποτε μέρους αυτών, εκτός εάν η επέλευσή τους μπορεί να

αποδοθεί σε αμέλειά του ή σε αμέλεια οποιουδήποτε προσώπου χρησιμοποιεί ο Παραχωρησιούχος για την εφαρμογή της παρούσας Σύμβασης (συμπεριλαμβανομένου του Ανεξάρτητου Μηχανικού) ή λόγω της αδυναμίας συμμόρφωσης του Παραχωρησιούχου με τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

9 Χρηματοδότηση του Έργου

9.1 Δεσμευτική Επένδυση

9.1.1 Κάθε Αρχικός Μέτοχος θα εκπληρώνει την υποχρέωσή του να καταβάλλει στον Παραχωρησιούχο το τμήμα της Δεσμευτικής Επένδυσης που έχει επιμεριστεί στον εν λόγω Αρχικό Μέτοχο κατά ή πριν από τις ημερομηνίες και στα ποσά που παρατίθενται στο Οικονομικό Μοντέλο και περιλαμβάνονται στο Χρονοδιάγραμμα Καταβολών Δεσμευτικής Επένδυσης στο Άρθρο 9.1.4.

9.1.2 Ως εξασφάλιση για την υποχρέωση βάσει του Άρθρου 9.1.1, οι Αρχικοί Μέτοχοι θα εκδώσουν και θα υποβάλουν στο Δημόσιο, μέσω του Παραχωρησιούχου, εντός της προθεσμίας που παρατίθεται στο Άρθρο 6.2.1(β), την Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης σύμφωνα με το Άρθρο 12.4 (*Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης*) μείον τα ποσά, εφόσον υφίστανται, που έχουν καταβληθεί σύμφωνα με τα Άρθρα 11.1.1 και 11.1.2(α).

9.1.3 Οι Αρχικοί Μέτοχοι δεσμεύονται να καταβάλλουν στον Παραχωρησιούχο ως Δεσμευτική Επένδυση ένα συνολικό ποσό εξακοσίων πενήντα ενός εκατομμυρίων οκτακοσίων εξήντα δύο χιλιάδων τριακοσίων ογδόντα τεσσάρων Ευρώ (€651.862.384) ως εξής:

(α) ένα ποσό τριακοσίων είκοσι πέντε εκατομμυρίων εννιακοσίων τριάντα μίας χιλιάδων εκατόν ενενήντα δύο Ευρώ (€325.931.192) ως Μετοχικό Κεφάλαιο του Παραχωρησιούχου και

(β) ένα ποσό τριακοσίων είκοσι πέντε εκατομμυρίων εννιακοσίων τριάντα μίας χιλιάδων εκατόν ενενήντα δύο Ευρώ (325.931.192) ως Δευτερογενές Χρέος

με την επιφύλαξη ότι εάν έχει υπογραφεί κάποια Καθορισμένη Σύμβαση Δανείου πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, τα ποσά που αναφέρονται στο παρόν Άρθρο 9.1.3, θα τροποποιηθούν ώστε να αντικατοπτρίζουν την κεφαλαιακή διάρθρωση του Παραχωρησιούχου.

9.1.4 Το Χρονοδιάγραμμα Καταβολών Δεσμευτικής Επένδυσης θα έχει ως ακολούθως[2]:

Χρονοδιάγραμμα Καταβολών Δεσμευτικής Επένδυσης				
Αριθμός πληρωμής	**Δεσμευτική Επένδυση (ονομαστικό ποσό σε Ευρώ)**		**Ημερομηνία Καταβολής/ Ανάληψης**	**Μερικό Σύνολο**
	Μετοχικό Κεφάλαιο	**Δευτερογενές Χρέος**		
1	24.000	0	Κατά την ημερομηνία σύστασης του Παραχωρησιούχου και πριν από την υπογραφή της παρούσας.	24.000
2	5.000.000	0	Σύμφωνα με το Άρθρο 11.1.2(α) της παρούσας Σύμβασης.	5.000.000
3	302.882.528	304.500.000	Κατά την ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.	607.382.528
4	18.024.664	21.120.149	Έως την ημερομηνία που έπεται έξι (6) μήνες από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.	39.144.813
5	0	311.043	Έως την ημερομηνία που έπεται εννέα (9) μήνες από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.	311.043

[2] Τα ποσά και οι ημερομηνίες καταβολής/ανάληψης του πίνακα για το Χρονοδιάγραμμα Καταβολών Δεσμευτικής Επένδυσης του Άρθρου 9.1.4 θα επικαιροποιηθούν πριν την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης προκειμένου να αποτυπώνουν τη Δεσμευτική Επένδυση και το χρηματοδοτικό σχήμα μέσω δανειοδότησης του Παραχωρησιούχου κατά τη στιγμή εκείνη.

Χρονοδιάγραμμα Καταβολών Δεσμευτικής Επένδυσης				
Αριθμός πληρωμής	**Δεσμευτική Επένδυση (ονομαστικό ποσό σε Ευρώ)**		**Ημερομηνία Καταβολής/ Ανάληψης**	**Μερικό Σύνολο**
	Μετοχικό Κεφάλαιο	**Δευτερογενές Χρέος**		
Σύνολο	**325.931.192**	**325.931.192**		**651.862.384**

με την επιφύλαξη ότι εάν έχει υπογραφεί κάποια Καθορισμένη Σύμβαση Δανείου πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, τα ποσά που αναφέρονται στο παρόν Άρθρο 9.1.4, θα τροποποιηθούν ώστε να αντικατοπτρίζουν την κεφαλαιακή διάρθρωση του Παραχωρησιούχου

9.1.5 Η καταβολή της Δεσμευτικής Επένδυσης θα αποδεικνύεται σε κάθε Ημερομηνία Καταβολής, όπως εμφαίνεται στον ανωτέρω πίνακα:

(α) όσον αφορά το ποσό που εκφράζεται ως Μετοχικό Κεφάλαιο, διά της υποβολής στο Δημόσιο επικυρωμένου αντιγράφου όλων των νομικών εγγράφων που υποβάλλονται στο αρμόδιο εμπορικό μητρώο (Γενικό Εμπορικό Μητρώο-Γ.Ε.ΜΗ.) σύμφωνα με τον κ.ν. 2190/1920 και τους σχετικούς νόμους σε περίπτωση αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου Ανώνυμης Εταιρείας·

(β) όσον αφορά το ποσό που εκφράζεται ως Δευτερογενές Χρέος, διά της υποβολής στο Δημόσιο των λογιστικών βιβλίων του Παραχωρησιούχου μαζί με πιστοποιητικό του ορκωτού ελεγκτή του Παραχωρησιούχου.

9.1.6 Με την επιφύλαξη καταβολών Μετοχικού Κεφαλαίου, οι οποίες πρέπει να πραγματοποιηθούν σύμφωνα με το Άρθρο 9.1.4 ή το Άρθρο 11.1.2 πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, εάν κάποια πληρωμή της Δεσμευτικής Επένδυσης δεν καταβληθεί ολοσχερώς πριν από ή κατά την απαιτούμενη ημερομηνία βάσει του Χρονοδιαγράμματος Καταβολών Δεσμευτικής Επένδυσης ή σύμφωνα με το Άρθρο 11.1.2 (κατά περίπτωση), το Δημόσιο μπορεί να αποστείλει ειδοποίηση στον Παραχωρησιούχο σχετικά με το οφειλόμενο ποσό και εάν η καταβολή του αντίστοιχου οφειλόμενου τμήματος της Δεσμευτικής Επένδυσης δεν πραγματοποιηθεί εντός πέντε (5) Εργάσιμων Ημερών από τη λήψη της εν λόγω ειδοποίησης, οι Δανειστές ή το Δημόσιο μπορούν, με την επιφύλαξη των διατάξεων της Απευθείας Σύμβασης με το Δημόσιο (εφόσον υφίσταται), να υποβάλουν αίτημα στο πλαίσιο της Εγγυητικής

Επιστολής Δεσμευτικής Επένδυσης και να ζητήσουν την καταβολή στον Παραχωρησιούχο ενός ποσού ίσου με τη διαφορά ανάμεσα στο πληρωτέο ποσό κατά την αντίστοιχη ημερομηνία σύμφωνα με το Χρονοδιάγραμμα Καταβολών Δεσμευτικής Επένδυσης ή σύμφωνα με το Άρθρο 11.1.2 (κατά περίπτωση) και το ποσό που πραγματικά καταβλήθηκε την ίδια ημερομηνία.

9.1.7 Εάν ο Παραχωρησιούχος διαπιστώσει ότι θα απαιτηθούν πρόσθετα ίδια κεφάλαια ή/και δευτερογενές χρέος για τη χρηματοδότηση, αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και λειτουργία των Περιφερειακών Αεροδρομίων σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, ο Παραχωρησιούχος θα ενημερώσει το Δημόσιο για τις ανάγκες και θα παράσχει στο Δημόσιο όλες τις απαραίτητες πληροφορίες σε σχέση με αυτά τα πρόσθετα ίδια κεφάλαια ή/και το δευτερογενές χρέος. Το Δημόσιο θα εγκρίνει και θα καθορίσει εγγράφως κάθε πρόσθετο δευτερογενές χρέος ή/και ίδια κεφάλαια ως Δευτερογενές Χρέος ή/και Μετοχικό Κεφάλαιο του Παραχωρησιούχου αντίστοιχα (συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού ως Δεσμευτικής Επένδυσης) διά υπουργικής απόφασης που θα εκδίδεται το αργότερο εντός δεκαπέντε (15) Εργάσιμων Ημερών από την υποβολή των απαιτούμενων αποφάσεων των μετόχων (σε περίπτωση Μετοχικού Κεφαλαίου) ή/και των υπογεγραμμένων συμφωνιών δευτερογενούς χρέους (σε περίπτωση Δευτερογενούς Χρέους), εκτός εάν κρίνει ότι αυτά τα κεφάλαια δεν είναι απαραίτητα για τη χρηματοδότηση, αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και λειτουργία των Περιφερειακών Αεροδρομίων σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

9.2 Χρηματοδότηση της Παραχώρησης μέσω Δανείων

9.2.1 Ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίσει ότι σε κάθε δεδομένη στιγμή είναι διαθέσιμη χρηματοδότηση για την πλήρη και ορθή υλοποίηση της Παραχώρησης. Εάν ο Παραχωρησιούχος δεν διαθέτει αυτή τη χρηματοδότηση, τότε ο Παραχωρησιούχος θα υπόκειται, ως αποκλειστικό μέσο αποκατάστασης της αδυναμίας συμμόρφωσής του με τους όρους του παρόντος Άρθρου 9.2.1, στις κυρώσεις που προβλέπονται στο Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*) σε σχέση με τα Μελλοντικά Έργα.

9.2.2 Οι συμβάσεις δανείου που έχουν υπογραφεί ταυτόχρονα με την υπογραφή της παρούσας Σύμβασης θα οριστούν από το Δημόσιο ως Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις κατά ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης. Το Δημόσιο μπορεί να εγκρίνει και να ορίζει εγγράφως περαιτέρω συμβάσεις χρηματοδότησης ως Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις κατόπιν αιτήματος του Παραχωρησιούχου, διά υπουργικής απόφασης που πρέπει να εκδίδεται το αργότερο εντός δεκαπέντε (15) Εργάσιμων Ημερών από

την υποβολή των υπογεγραμμένων συμβάσεων χρηματοδότησης από τον Παραχωρησιούχο. Κάθε σύμβαση χρηματοδότησης που δεν έχει εγκριθεί εγγράφως από το Δημόσιο δεν θα θεωρείται Καθορισμένη Δανειακή Σύμβαση για τους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης. Παρά τα προαναφερθέντα, το Δημόσιο δεν θα αρνείται ούτε θα καθυστερεί χωρίς εύλογη αιτία τη συναίνεσή του για την έγκριση και τον ορισμό ως Καθορισμένης Δανειακής Σύμβασης κάθε σύμβασης που τεκμηριώνει την Αναχρηματοδότηση των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων, η οποία δεν επιδεινώνει τη θέση του Δημοσίου έναντι οποιουδήποτε Μέρους ή/και των Δανειστών, ή την άντληση δανειακών κεφαλαίων με σκοπό τη χρηματοδότηση Μελλοντικών Έργων ή/και των αναγκών για κεφάλαιο κίνησης του συνήθους επιχειρησιακού κύκλου του Παραχωρησιούχου. Εάν υποβληθεί αίτημα από τον Παραχωρησιούχο και πριν από τη χορήγηση της παραπάνω έγκρισης από το Δημόσιο, τα Μέρη θα διαβουλεύονται σύμφωνα με το Άρθρο 47 (*Αναχρηματοδότηση*) προκειμένου να προσδιορίσουν το όφελος που απορρέει από την Αναχρηματοδότηση.

9.2.3 Καμία τροποποίηση Καθορισμένης Δανειακής Σύμβασης δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί χωρίς την έγγραφη συναίνεση του Δημοσίου, την οποία δεν θα αρνείται ή καθυστερεί χωρίς εύλογη αιτία. Σε κάθε περίπτωση, θα τεκμαίρεται ότι το Δημόσιο έχει χορηγήσει αυτή τη συναίνεση μετά την πάροδο ενός (1) μηνός από την παραλαβή του σχετικού αιτήματος του Παραχωρησιούχου στο Δημόσιο. Παρά τα προαναφερθέντα, η συναίνεση του Δημοσίου δεν θα απαιτείται: (i) σε σχέση με τυχόν τροποποίηση των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων που δεν επιδεινώνει τη θέση του Παραχωρητή και του Δημοσίου έναντι οποιουδήποτε Μέρους ή/και των Δανειστών, και (ii) σε σχέση με κάθε τροποποίηση που είναι Πρόσθετο Επιτρεπόμενο Όριο Δανεισμού. Η συναίνεση του Δημοσίου δεν θα κρίνεται απαραίτητη για τη διόρθωση προφανών λαθών αλλά οι σχετικές διορθώσεις πρέπει να κοινοποιούνται αμέσως στον Παραχωρητή και το Δημόσιο.

9.2.4 Εάν πραγματοποιηθεί τροποποίηση σε κάποια Καθορισμένη Δανειακή Σύμβαση ή προταθεί νέα σύμβαση χρηματοδότησης που δεν αυξάνει τις υποχρεώσεις ή τις ευθύνες του Παραχωρητή ή του Δημοσίου ούτε θίγει τα δικαιώματά τους στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης ή/και της Απευθείας Σύμβασης με το Δημόσιο ή άλλως επιτρέπεται σύμφωνα με το Άρθρο 9.2.3 παραπάνω και, συνεπώς, δεν απαιτεί την προγενέστερη έγγραφη συναίνεση του Δημοσίου, ο Παραχωρησιούχος θα παραδώσει στον Παραχωρητή και το Δημόσιο ακριβές αντίγραφο κάθε τροποποιημένου εγγράφου ή νέας σύμβασης χρηματοδότησης εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από την ημερομηνία

υπογραφής, η οποία θα φέρει επικύρωση ακριβούς αντιγράφου από στέλεχος του Παραχωρησιούχου.

10 Εκχώρηση, Ανανέωση και Μεταβίβαση

10.1 Εκτός αν ρητώς προβλέπεται διαφορετικά, ο Παραχωρησιούχος δεν μπορεί να εκχωρήσει ή με κάποιον τρόπο να μεταβιβάσει κάποια από τα δικαιώματα ή τις υποχρεώσεις του που απορρέουν από την παρούσα Σύμβαση χωρίς την προγενέστερη έγγραφη συναίνεση του Παραχωρητή και του Δημοσίου.

10.2 Κατ' εξαίρεση προς εξασφάλιση των Δανειστών, ο Παραχωρησιούχος μπορεί να εκχωρήσει, να ενεχυριάσει ή να μεταβιβάσει στους Δανειστές τα δικαιώματά του που απορρέουν από την παρούσα Σύμβαση.

10.3 Οποιαδήποτε τέτοια χορήγηση εξασφάλισης στους Δανειστές θα πραγματοποιείται είτε με συμβολαιογραφική πράξη ή με έγγραφο βεβαίας χρονολογίας και, υπό τον όρο ότι πραγματοποιείται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου και ότι κοινοποιείται στον Παραχωρητή και το Δημόσιο σύμφωνα με την ισχύουσα Νομοθεσία, αυτή η εξασφάλιση θα είναι έγκυρη και δεσμευτική για τον Παραχωρητή και το Δημόσιο.

10.4 Το Δημόσιο ή/και ο Παραχωρητής μπορούν, ανά πάσα στιγμή, να εκχωρήσουν, να μεταβιβάσουν ή να ανανεώσουν το σύνολο ή κάποιο μέρος των συμβατικών δικαιωμάτων και υποχρεώσεών τους στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης και κάθε συμπληρωματικού ή σχετικού εγγράφου, σε υπάρχουσα οντότητα δημοσίου δικαίου ή οντότητα ιδιωτικού δικαίου ή οντότητα που θα συσταθεί γι' αυτόν τον σκοπό με την προϋπόθεση ότι (i) το Δημόσιο ή ο Παραχωρητής (κατά περίπτωση) εγγυάται εξ ολοκλήρου το σύνολο των εκχωρούμενων, μεταβιβαζόμενων ή ανανεωνόμενων υποχρεώσεων της εν λόγω οντότητας ή, κατά περίπτωση, των διαδόχων του, όπως αυτοί προβλέπονται στην παρούσα Σύμβαση· και (ii) το Δημόσιο ή ο Παραχωρητής (κατά περίπτωση) αποστέλλει στον Παραχωρησιούχο προηγούμενη ειδοποίηση προ τουλάχιστον τριάντα (30) ημερών.

11 Μετοχικό Κεφάλαιο - Μέτοχοι

11.1 Μετοχικό Κεφάλαιο

11.1.1 Το καταβληθέν Μετοχικό Κεφάλαιο του Παραχωρησιούχου κατά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος ανέρχεται σε είκοσι τέσσερις χιλιάδες Ευρώ (€24.000).

11.1.2 Ο Παραχωρησιούχος θα αυξάνει το Μετοχικό Κεφάλαιό του από πληρωμές που εισπράττονται σε μετρητά:

(α) εντός τεσσάρων (4) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος ή το αργότερο δέκα (10) Εργασίμες Ημέρες πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, κατά το ποσό των πέντε εκατομμυρίων Ευρώ (€5.000.000). Για το σκοπό αυτό, ο Παραχωρησιούχος έχει παράσχει κατά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος επικυρωμένο αντίγραφο της σχετικής απόφασης της γενικής συνέλευσης των Αρχικών Μετόχων που έχει υποβληθεί στο Γ.Ε.ΜΗ. σύμφωνα με τον κ.ν. 2190/1920 και τους σχετικούς νόμους,

(β) κατά ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, κατά ποσό τουλάχιστον ίσο με τριάντα τοις εκατό (30%) του συνολικού Μετοχικού Κεφαλαίου του Παραχωρησιούχου που απαιτείται σύμφωνα με το Άρθρο 9.1.3(α), συμπεριλαμβανομένου του ποσού που αναφέρεται στο Άρθρο 11.1.1, και

(γ) μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, σύμφωνα με το Χρονοδιάγραμμα Καταβολών Δεσμευτικής Επένδυσης που παρατίθεται στο Άρθρο 9.1.4.

11.1.3 Όσον αφορά την αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου του Παραχωρησιούχου σύμφωνα με το Άρθρο 11.1.2, εάν τα αρμόδια όργανα του Παραχωρησιούχου καθυστερήσουν ή αρνηθούν να λάβουν τις απαραίτητες αποφάσεις ή δεν εκτελέσουν τις απαραίτητες διαδικασίες γι' αυτή την αύξηση και αυτές οι πράξεις ή παραλείψεις επιφέρουν αδυναμία αύξησης του Μετοχικού Κεφαλαίου εντός του προκαθορισμένου χρονικού πλαισίου και το Δημόσιο ή οι Δανειστές (κατά περίπτωση) δεν είναι σε θέση να αιτηθούν την κατάπτωση μέρους της Εγγυητικής Επιστολής Δεσμευτικής Επένδυσης σύμφωνα με το Άρθρο 9.1.6, το Δημόσιο μπορεί να καταγγείλει την παρούσα Σύμβαση, σύμφωνα με το Άρθρο 33 (*Καταγγελία από το Δημόσιο - Συνέπειες*).

11.2 Τροποποίηση του Καταστατικού του Παραχωρησιούχου

11.2.1 Με εξαίρεση τις αυξήσεις του Μετοχικού Κεφαλαίου έως το ποσό που ορίζεται στο Άρθρο 9.1.3(α) και τις τροποποιήσεις που πραγματοποιούνται σύμφωνα με τη Νομοθεσία, ή για τη διόρθωση εμφανών σφαλμάτων, ή τις τροποποιήσεις που δεν επηρεάζουν ουσιωδώς την ικανότητα του Παραχωρησιούχου να εφαρμόσει την παρούσα Σύμβαση, δεν επιτρέπεται καμία τροποποίηση του καταστατικού του Παραχωρησιούχου χωρίς την πρότερη έγγραφη συναίνεση του Παραχωρητή και του Δημοσίου (την οποία δεν θα αρνείται ή καθυστερεί χωρίς εύλογη αιτία). Σε κάθε περίπτωση, θα τεκμαίρεται ότι ο Παραχωρητής και το Δημόσιο έχουν παράσχει αυτή τη συναίνεση μετά την πάροδο ενός (1)

μηνός από την παραλαβή του σχετικού αιτήματος του Παραχωρησιούχου προς τον Παραχωρητή και το Δημόσιο. Εάν το καταστατικό του Παραχωρησιούχου τροποποιηθεί κατά παράβαση του παρόντος Άρθρου 11.2.1, τότε θα ισχύουν οι διατάξεις του Άρθρου 33 (*Καταγγελία από το Δημόσιο - Συνέπειες*).

11.2.2 Ο Παραχωρησιούχος θα καλεί τον Παραχωρητή και το Δημόσιο στις γενικές συνελεύσεις των Μετόχων του.

11.2.3 Ο Παραχωρησιούχος θα αποστείλει στον Παραχωρητή και το Δημόσιο τα έγγραφα που απαιτούνται βάσει του κ.ν. 2190/1920 ώστε να τα υποβάλουν στην αρμόδια εποπτική αρχή εντός της ισχύουσας προθεσμίας.

11.3 Μετοχές Παραχωρησιούχου

11.3.1 Ο Παραχωρησιούχος θα γνωστοποιεί στον Παραχωρητή και το Δημόσιο κάθε προτεινόμενη αλλαγή ιδιοκτησιακού καθεστώτος, συμπεριλαμβανομένης κάθε πώλησης ή δημιουργίας συμφέροντος σε σχέση με το Μετοχικό Κεφάλαιό του το συντομότερο δυνατό και, σε κάθε περίπτωση, τουλάχιστον είκοσι οκτώ (28) ημέρες πριν επέλθει η αλλαγή ιδιοκτησιακού καθεστώτος. Παρά τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου 11.3 (*Μετοχές Παραχωρησιούχου*), η προγενέστερη έγγραφη συναίνεση του Παραχωρητή και του Δημοσίου (την οποία δεν θα αρνούνται ή καθυστερούν χωρίς εύλογη αιτία) θα απαιτείται οποτεδήποτε σε σχέση με την αλλαγή του ιδιοκτησιακού καθεστώτος οποιουδήποτε προσώπου, εταιρείας ή επιχείρησης στην οποία ο Παραχωρητής ή/και το Δημόσιο θα αντιτασσόταν εύλογα για λόγους εθνικής ασφάλειας ή για λόγους οι οποίοι, κατά την εύλογη κρίση του Παραχωρητή ή/και του Δημοσίου, εξυπηρετούν το εθνικό συμφέρον.

11.3.2 Οι Αρχικοί Μέτοχοι υποχρεούνται να διατηρούν συνολικά τουλάχιστον το εβδομήντα τοις εκατό (70%) του συνολικού εκδοθέντος Μετοχικού Κεφαλαίου για διάστημα πέντε (5) ετών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης πλέον τυχόν καθυστέρησης στην ολοκλήρωση των Επικείμενων Έργων, η οποία δεν οφείλεται σε Γεγονός Καθυστέρησης ή Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου.

11.3.3 Ο Επικεφαλής υποχρεούται να διατηρεί τουλάχιστον το 33,34% του συνολικού εκδοθέντος Μετοχικού Κεφαλαίου έως την πρώτη ($1^{η}$) επέτειο της Ημερομηνίας Έναρξης Ισχύος. Σε συνέχεια του Άρθρου 11.3.2, εάν ο Επικεφαλής αλλάξει, τότε νέος Επικεφαλής που θα κατέχει τουλάχιστον το 33,34% του συνολικού εκδοθέντος Μετοχικού Κεφαλαίου και θα έχει τα χαρακτηριστικά που περιγράφονται στην Πρόσκληση Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος πρέπει να διοριστεί έως τη δέκατη ($10^{η}$) επέτειο της Ημερομηνίας Έναρξης Ισχύος, με την επιφύλαξη της συναίνεσης του Δημοσίου και του Παραχωρητή.

11.3.4 Οι περιορισμοί που παρατίθενται στο Άρθρο 11.3.2 ανωτέρω δεν ισχύουν:

(α) για μεταβιβάσεις:

(i) μεταξύ των Αρχικών Μετόχων εφόσον ο Επικεφαλής κατέχει 33,34% έως την πρώτη (1η) επέτειο της Ημερομηνίας Έναρξης Ισχύος,

(ii) σε Συνδεδεμένες Επιχειρήσεις των Αρχικών Μετόχων,

(iii) που πραγματοποιούνται με την άσκηση οποιωνδήποτε δικαιωμάτων δυνάμει ενεχύρου που έχει συσταθεί επί των μετοχών αποκλειστικά με σκοπό την εξασφάλιση των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εφόσον υπάρχουν), ή

(β) σε κάθε άλλη περίπτωση, με την προϋπόθεση ότι ο Παραχωρητής και το Δημόσιο έχουν παράσχει την προηγούμενη έγγραφη συναίνεσή τους.

11.3.5 Με την επιφύλαξη της συμμόρφωσης με το παρόν Άρθρο 11.3 (*Μετοχές Παραχωρησιούχου*), ο Παραχωρησιούχος μπορεί να εκδίδει νέες μετοχές.

11.3.6 Εάν πραγματοποιηθεί κάποια επιτρεπτή μεταβίβαση μετοχών πριν από την ολοσχερή καταβολή ή/και ανάληψη της Δεσμευτικής Επένδυσης, ο μεταβιβάζων Αρχικός Μέτοχος θα συνεχίσει να βαρύνεται με τις υποχρεώσεις που παρατίθενται στο Άρθρο 9.1.3, έως ότου και εκτός εάν η εκδότρια τράπεζα της Εγγυητικής Επιστολής Δεσμευτικής Επένδυσης ειδοποιήσει εγγράφως το Δημόσιο ότι η Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης είναι σε ισχύ υπέρ του εκδοχέα.

11.3.7 Κάθε μεταβίβαση των μετοχών του Παραχωρησιούχου που πραγματοποιείται κατά παράβαση του παρόντος Άρθρου είναι άκυρη.

11.3.8 Οι περιορισμοί του παρόντος Άρθρου πρέπει να αναγράφονται στην πρόσθια όψη των πιστοποιητικών μετοχών (ή προσωρινών τίτλων) του Παραχωρησιούχου.

11.4 Εισαγωγή στο Χρηματιστήριο

Με την επιφύλαξη των περιορισμών του Άρθρου 11.3 (*Μετοχές Παραχωρησιούχου*) και:

(α) με την προγενέστερη έγγραφη συναίνεση του Παραχωρητή ή/και του Δημοσίου (την οποία δεν θα αρνείται ή καθυστερεί χωρίς εύλογη αιτία), ο Παραχωρησιούχος μπορεί ανά πάσα στιγμή πριν από την ολοκλήρωση των Επικείμενων Έργων, ή

(β) χωρίς την προγενέστερη έγγραφη συναίνεση του Παραχωρητή ή/και του Δημοσίου, ο Παραχωρησιούχος μπορεί, ανά πάσα στιγμή μετά την ολοκλήρωση των Επικείμενων Έργων,

και σύμφωνα με την ισχύουσα Νομοθεσία να υποβάλει αίτηση για την εισαγωγή των μετοχών του στο Χρηματιστήριο Αθηνών, ή σε οποιοδήποτε άλλο αναγνωρισμένο χρηματιστήριο και ο Παραχωρησιούχος μπορεί να εκδώσει νέες μετοχές ή να προσφέρει παλιές μετοχές ή να προβεί και στα δύο προκειμένου να υλοποιηθεί αυτή η εισαγωγή.

12 Εγγυητικές Επιστολές Καλής Εκτέλεσης

12.1 Ο Παραχωρησιούχος έχει καταθέσει στον Παραχωρητή τις Εγγυητικές Επιστολές Συμμετοχής:

α) υπ' αρ. 732628NBGA1409/19.9.2014 από την Bayerische Landesbank για το ποσό των εννέα εκατομμυρίων επτακοσίων πενήντα χιλιάδων Ευρώ (€9.750.000), όπως παρατάθηκε κατά καιρούς και

β) υπ' αρ. GRA020161/7.10.2014 από την Alpha Bank A.E. για το ποσό των πέντε εκατομμυρίων διακοσίων πενήντα χιλιάδων Ευρώ (€5.250.000), όπως παρατάθηκε κατά καιρούς,

για την εκ μέρους του καλή εκτέλεση της παρούσας Σύμβασης από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος έως την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

12.2 Ως εγγύηση για την καλή εκτέλεση της παρούσας Σύμβασης από τον Παραχωρησιούχο από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα καταθέσει στον Παραχωρητή ή το Δημόσιο, κατά περίπτωση, τις Εγγυητικές Επιστολές Καλής Εκτέλεσης που προβλέπονται στα αμέσως επόμενα Άρθρα.

12.3 Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης Έργων

12.3.1 Κατά ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα παραδώσει στο Δημόσιο την Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης Έργων που θα εκδοθεί από Αποδεκτή Τράπεζα για ποσό ίσο με είκοσι εκατομμύρια Ευρώ (€20.000.000), η μορφή της οποίας έχει

συμφωνηθεί από τα Συμβαλλόμενα Μέρη και επισυνάπτεται ως Ενότητα 2 του Παραρτήματος 1 (*Μορφή Εγγυητικών Επιστολών*).

12.3.2 Η Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης Έργων θα εκδοθεί υπέρ των Δανειστών και του Δημοσίου και, εάν εκδοθεί από τον Εργολάβο, θα είναι και υπέρ του Παραχωρησιούχου, ως δικαιούχων. Η σειρά απαιτήσεων και η χρήση εσόδων της Εγγυητικής Επιστολής Καλής Εκτέλεσης Έργων θα υπόκεινται στις διατάξεις της Απευθείας Σύμβασης με το Δημόσιο (εφόσον υφίσταται, σύμφωνα με το Άρθρο 37.1.8).

12.4 Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης

12.4.1 Κατά ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα καταθέσει στο Δημόσιο την Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης που θα εκδοθεί από Αποδεκτή Τράπεζα για ποσό έως του ποσού της Δεσμευτικής Επένδυσης, στη μορφή που επισυνάπτεται ως Ενότητα 1 του Παραρτήματος 1 (*Μορφή Εγγυητικών Επιστολών*).

12.4.2 Η Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης θα εκδοθεί υπέρ των Δανειστών και του Δημοσίου ως δικαιούχων. Η σειρά απαιτήσεων και η χρήση εσόδων της Εγγυητικής Επιστολής Δεσμευτικής Επένδυσης θα υπόκεινται στις διατάξεις της Απευθείας Σύμβασης με το Δημόσιο (εφόσον υφίσταται, σύμφωνα με το Άρθρο 37.1.8).

12.5 Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας

12.5.1 Κατά ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα παραδώσει στον Παραχωρητή την Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας που θα εκδοθεί από Αποδεκτή Τράπεζα για ποσό ίσο με δέκα εκατομμύρια Ευρώ (€10.000.000) (Αναπροσαρμοζόμενο), στη μορφή που επισυνάπτεται στην παρούσα Σύμβαση ως Ενότητα 3 του Παραρτήματος 1 (*Μορφή Εγγυητικών Επιστολών*).

12.5.2 Η πρώτη Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας θα έχει διάρκεια ίση με το χρονικό διάστημα ανάμεσα στην Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και την $31^{η}$ Δεκεμβρίου του έτους μετά το έτος έκδοσής της, συν δύο (2) μήνες. Κάθε επακόλουθη Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας θα έχει διάρκεια ίση τουλάχιστον με δεκατέσσερις (14) μήνες.

12.5.3 Ο Παραχωρησιούχος δεσμεύεται να αναπροσαρμόζει το ποσό της Εγγυητικής Επιστολής Καλής Λειτουργίας εντός των δύο (2) πρώτων μηνών κάθε έτους της Περιόδου Παραχώρησης σύμφωνα με την ποσοστιαία άνοδο του Δείκτη

Τιμών Καταναλωτή του προηγούμενου έτους στρογγυλοποιημένου καθοδικά, σε κάθε περίπτωση, έως τις πλησιέστερες εκατό χιλιάδες Ευρώ (€100.000). Παρά τα προαναφερθέντα, η αναπροσαρμογή του ποσού της πρώτης Εγγυητικής Επιστολής Καλής Λειτουργίας θα πραγματοποιείται στη διάρκεια των δύο (2) πρώτων μηνών του έτους λήξης της και σύμφωνα με την ποσοστιαία άνοδο του ΔΤΚ για το χρονικό διάστημα ανάμεσα στον μήνα ακριβώς πριν από τον μήνα έκδοσής της και την 31η Δεκεμβρίου του έτους που προηγείται του έτους λήξης της. Εάν ο Δείκτης Τιμών Καταναλωτή για κάποια περίοδο ενημέρωσης μειωθεί, τότε το ποσό της Εγγυητικής Επιστολής Καλής Λειτουργίας θα παραμένει ίδιο για το επόμενο έτος και καθ' όσον διάστημα ο ΔΤΚ θα είχε διαφορετικά αρνητική επίπτωση στο ποσό της εγγύησης.

12.5.4 Η Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας θα εκδοθεί υπέρ του Παραχωρητή ως δικαιούχου. Η σειρά απαιτήσεων και η χρήση εσόδων της Εγγυητικής Επιστολής Καλής Λειτουργίας θα υπόκεινται στις διατάξεις της Απευθείας Σύμβασης με το Δημόσιο (εφόσον υφίσταται, σύμφωνα με το Άρθρο 37.1.8).

12.6 Οι Τράπεζες που έχουν εκδώσει τις Εγγυητικές Επιστολές Συμμετοχής και αυτές που θα εκδώσουν:

(α) την Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης Έργων,

(β) την Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας και

(γ) την Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης

θα είναι Αποδεκτές Τράπεζες. Εάν η εκδότρια τράπεζα κάποιας Εγγυητικής Επιστολής Καλής Εκτέλεσης παύσει να είναι Αποδεκτή Τράπεζα, αμέσως μόλις το πληροφορηθεί, ο Παραχωρησιούχος θα ενημερώσει (i) τον Παραχωρητή όσον αφορά τις Εγγυητικές Επιστολές Συμμετοχής και την Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας και (ii) το Δημόσιο όσον αφορά την Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης Έργων και την Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης. Εάν ο Παραχωρησιούχος αδυνατεί να αντικαταστήσει την αντίστοιχη Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης με εγγύηση με τους ίδιους όρους από Αποδεκτή Τράπεζα, εντός εξήντα (60) ημερών από τη σχετική ειδοποίηση προς τον Παραχωρητή ή το Δημόσιο, κατά περίπτωση, και, σε κάθε περίπτωση τουλάχιστον τριάντα (30) ημέρες πριν από τη λήξη της, ο Παραχωρητής όσον αφορά τις Εγγυητικές Επιστολές Συμμετοχής και την Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας και το Δημόσιο όσον αφορά την Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης Έργων και την Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης, με την επιφύλαξη του σχετικού δικαιώματος του Δημοσίου ή του Παραχωρητή να καταγγείλει την παρούσα Σύμβαση σύμφωνα με το Άρθρο 33 (*Καταγγελία του Δημοσίου - Συνέπειες*), δικαιούται

να υποβάλει αίτημα για το συνολικό ποσό της αντίστοιχης Εγγυητικής Επιστολής Καλής Εκτέλεσης.

12.7 Απόσβεση Εγγυητικών Επιστολών

12.7.1 Εγγυητικές Επιστολές Συμμετοχής

Οι Εγγυητικές Επιστολές Συμμετοχής θα επιστραφούν στον Παραχωρησιούχο κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

12.7.2 Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης Έργων

Η Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης Έργων θα αποσβεστεί:

(α) κατά ποσοστό τριάντα τοις εκατό (30%) εντός πέντε (5) ημερών από την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων Ανακαίνισης όσον αφορά όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, και

(β) κατά το υπολειπόμενο εβδομήντα τοις εκατό (70%) εντός πέντε (5) ημερών από την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων όσον αφορά όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

12.7.3 Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης

Η Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης θα αποσβένεται αναλογικά προς την καταβολή της Δεσμευτικής Επένδυσης, όπως αυτή θα πιστοποιείται κάθε φορά σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 9.1.5(α) και 9.1.5(β).

12.7.4 Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας

Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρούσας Σύμβασης περί καταγγελίας, η Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας θα μειωθεί κατά 50% στο τέλος της Περιόδου Παραχώρησης και θα επιστραφεί στον Παραχωρησιούχο εντός πέντε (5) ημερών από τη λήξη της Διάρκειας Σύμβασης Παραχώρησης.

13 Προστασία του Περιβάλλοντος

13.1 Περιβάλλον - Προστασία

13.1.1 **Περιβάλλον** είναι οποιοιδήποτε φυσικοί ή ανθρωπογενείς παράγοντες και στοιχεία που αλληλεπιδρούν μεταξύ τους και επηρεάζουν την οικολογική ισορροπία, την ποιότητα ζωής, την υγεία των κατοίκων, τις ιστορικές και πολιτιστικές παραδόσεις και τις αισθητικές αξίες.

13.1.2 Η **Προστασία του Περιβάλλοντος** συνίσταται σε οποιαδήποτε μέτρα, ενέργειες και έργα που στοχεύουν στην πρόληψη της υποβάθμισης του Περιβάλλοντος ή στην αποκατάσταση, τη συντήρηση ή τη βελτίωσή του.

13.2 Περιβαλλοντικές Απαιτήσεις

13.2.1 Κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα συμμορφώνεται πλήρως με τις Περιβαλλοντικές Απαιτήσεις και θα διασφαλίζει ότι τα Έργα που προτείνεται να αναληφθούν, όπως προβλέπονται σε κάθε Εγκεκριμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) και κάθε Εγκεκριμένο Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης που υποβάλλεται σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, συμμορφώνονται πλήρως με τις Περιβαλλοντικές Απαιτήσεις και ότι, σε κάθε περίπτωση, έχει λάβει τις απαιτούμενες Περιβαλλοντικές Άδειες προτού ξεκινήσει τα σχετικά Έργα. Όσον αφορά την εφαρμογή του Άρθρου 41.3, οι Περιβαλλοντικές Απαιτήσεις που ισχύουν τριάντα (30) ημέρες πριν από την Ημερομηνία Διαγωνισμού Παραχώρησης θα είναι οι σχετικοί νόμοι.

13.2.2 Ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται:

(α) να καταρτίσει Σχέδιο Διαχείρισης Περιβάλλοντος,

(β) να συντάσσει, καθ' όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης, ετήσια έκθεση αναφορικά με τη στρατηγική για το περιβάλλον, η οποία θα υποβάλλεται στο Δημόσιο εντός τριών (3) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και σε κάθε επέτειο αυτής· και

(γ) να δημιουργήσει και να διατηρεί διαδικτυακή τοποθεσία όπου θα δημοσιεύεται η προαναφερόμενη έκθεση.

13.2.3 Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλλει στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και στην ΥΠΑ τις μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων που θα καταρτίσει με σκοπό την έκδοση των Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων. Η ΥΠΑ θα υποβάλλει τις τυχόν παρατηρήσεις της στο Υπουργείο Περιβάλλοντος εντός είκοσι (20) ημερών από την υποβολή των μελετών για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

13.2.4

(α) Εάν δεν υφίστανται Έγκυροι Περιβαλλοντικοί Όροι σε οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο δεκαπέντε (15) ημέρες πριν την Ημερομηνία Διαγωνισμού Παραχώρησης, τότε το Δημόσιο θα ευθύνεται για κάθε σχετικές και εύλογες δαπάνες που θα προκύψουν στον Παραχωρησιούχο σε σχέση με τη συμμόρφωση με οποιεσδήποτε

απαιτήσεις των πρώτων Περιβαλλοντικών Όρων που θα εκδοθούν μετά την Ημερομηνία Διαγωνισμού Παραχώρησης αναφορικά με το εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο (οι **Πρώτοι Εγκεκριμένοι Περιβαλλοντικοί Όροι**). Το Δημόσιο θα ευθύνεται για αυτές τις δαπάνες μόνο εάν και στο βαθμό που οι απαιτήσεις από τους Πρώτους Εγκεκριμένους Περιβαλλοντικούς Όρους δεν περιλαμβάνονταν είτε σε προηγούμενους εγκεκριμένους Περιβαλλοντικούς Όρους είτε στις μελέτες εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων που περιλαμβάνονταν στη Δέσμη Γνωστοποιήσεων.

(β) Ο Παραχωρησιούχος θα καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια, στο μέτρο που είναι εφικτό, για να ελαχιστοποιήσει τις εν λόγω δαπάνες. Το συντομότερο δυνατό μετά τη λήψη από το Δημόσιο ειδοποίησης του Παραχωρησιούχου, όπου θα δηλώνεται ότι ο Παραχωρησιούχος δικαιούται αποζημίωση δυνάμει του Άρθρου 13.2.4(α), ο Παραχωρητής, το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος θα προχωρήσουν σε διαβουλεύσεις και θα προσπαθήσουν να συμφωνήσουν στις απαιτήσεις συμμόρφωσης και στις δαπάνες του Παραχωρησιούχου σε σχέση με τη συμμόρφωση στις οποιεσδήποτε απαιτήσεις των Πρώτων Εγκεκριμένων Περιβαλλοντικών Όρων και στους τρόπους με τους οποίους ο Παραχωρησιούχος δύναται να μετριάσει τις εν λόγω δαπάνες. Εάν ο Παραχωρητής, το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος έλθουν σε συμφωνία, τότε το Δημόσιο θα αποζημιώσει τον Παραχωρησιούχο για τις συμφωνημένες σχετικές και εύλογες δαπάνες. Εάν η αποζημίωση είναι πληρωτέα από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο δυνάμει του Άρθρου 13.2.4(α) και 13.2.4(β), ο Παραχωρησιούχος δύναται, αλλά δεν υποχρεούται, ως εναλλακτική της καταβολής της εν λόγω αποζημίωσης να επιλέξει να αναπροσαρμόσει την Αμοιβή Παραχώρησης ώστε να μην είναι ο Παραχωρησιούχος σε καλύτερη ή χειρότερη θέση από ότι εάν είχε καταβληθεί η αποζημίωση σύμφωνα με το Άρθρο 13.2.4(α) και 13.2.4(β).

13.3 Πρόληψη

Ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίζει ότι ο ίδιος, οι υπεργολάβοι του, ο Εργολάβος και καθένας από τους υπεργολάβους τους, στο πλαίσιο των Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων, θα χρησιμοποιούν δέουσες αποτελεσματικές τεχνολογίες για την πρόληψη (όποτε είναι εφικτό) και άλλως για την ελαχιστοποίηση της ρύπανσης που μπορεί να προκληθεί στο Περιβάλλον, καθώς και για να διασφαλίζουν ότι η αποθήκευση, επεξεργασία, εκκένωση και απόρριψη όλων των ουσιών που παράγονται ανά πάσα στιγμή στη διάρκεια της αναβάθμισης, της συντήρησης ή/και της λειτουργίας της Παραχώρησης ή άλλως στις

Περιοχές Παραχώρησης πληροί τις προϋποθέσεις ώστε να αποτρέπεται (όποτε είναι εφικτό) και άλλως να ελαχιστοποιείται η ρύπανση που μπορεί να προκαλέσουν αυτές οι ουσίες στο Περιβάλλον ή στον άνθρωπο ή σε οποιονδήποτε άλλο ζωντανό οργανισμό.

13.4 Υφιστάμενη Μόλυνση

13.4.1 Το Δημόσιο θα ευθύνεται για τις ζημίες που απορρέουν άμεσα από κάποια Υφιστάμενη Μόλυνση και την ηχομόνωση αρχικής στάθμης θορύβου σύμφωνα με το Άρθρο 8.1.1 και συμφωνεί να αποζημιώνει τον Παραχωρησιούχο και να τον κρατά αζήμιο από κάθε ευθύνη που υφίσταται ή τον βαρύνει, ως άμεσο επακόλουθο των επιπτώσεων κάθε Υφιστάμενης Μόλυνσης και της ηχομόνωσης αρχικής στάθμης θορύβου σύμφωνα με το Άρθρο 8.1.1 καθώς και από την αποκατάσταση κάθε Υφιστάμενης Μόλυνσης και της ηχομόνωσης αρχικής στάθμης θορύβου σύμφωνα με το Άρθρο 8.1.1 και θα αποζημιώνει τον Παραχωρησιούχο για όλες τις Ζημίες που θα υποστεί ο Παραχωρησιούχος ως άμεσο επακόλουθο αυτής της Υφιστάμενης Μόλυνσης, της ηχομόνωσης αρχικής στάθμης θορύβου σύμφωνα με το Άρθρο 8.1.1 και των επιπτώσεών της.

13.4.2 Η υποχρέωση του Δημοσίου να αποζημιώνει τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με το Άρθρο 13.4.1 θα ισχύει μόνο στον βαθμό που:

(α) ο Παραχωρησιούχος υποβάλλει αξίωση για ανάκτηση όλων των εξόδων, δαπανών, ζημιών, απωλειών, κυρώσεων και προστίμων που υπεβλήθη εντός τριάντα έξι (36) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης·

(β) ο Παραχωρησιούχος παρέχει ευλόγως ικανοποιητικές αποδείξεις για το Δημόσιο σε σχέση με τις ζημίες που απορρέουν από κάποια Υφιστάμενη Μόλυνση και κάθε ηχομόνωση αρχικής στάθμης θορύβου σύμφωνα με το Άρθρο 8.1.1 και όλες τις Ζημίες που έχει υποστεί·

(γ) οι Ζημίες τις οποίες έχει υποστεί (συμπεριλαμβανομένου κάθε ποσού που ορίζεται στο Άρθρο 13.4.1) υπερβαίνουν συνολικά το ποσό του ενός εκατομμυρίου Ευρώ (€1.000.000), όριο το οποίο σε κάθε περίπτωση θα βαρύνει τον Παραχωρησιούχο·

(δ) ο Παραχωρησιούχος και οι αντιπρόσωποι, προστηθέντες ή υπάλληλοι και οι εργολάβοι του έχουν περιορίσει όλες τις Ζημίες που είναι απόρροια της Υφιστάμενης Μόλυνσης και της ηχομόνωσης αρχικής στάθμης θορύβου σύμφωνα με το Άρθρο 8.1.1 και δεν θα καταβάλλεται αποζημίωση στον βαθμό που ο Παραχωρησιούχος και οι

αντιπρόσωποι, προστηθέντες ή υπάλληλοι και εργολάβοι του δεν έλαβαν τέτοια μέτρα.

Εάν ο Παραχωρησιούχος λάβει ειδοποίηση για κάποια αξίωση σε σχέση με κάποια Υφιστάμενη Μόλυνση και κάθε ηχομόνωση αρχικής στάθμης θορύβου σύμφωνα με το Άρθρο 8.1.1, υποχρεούται να προβεί σε κοινοποίηση στο Δημόσιο και τον Παραχωρητή εντός είκοσι μίας (21) ημερών από τη λήψη της ειδοποίησης για την εν λόγω αξίωση.

13.4.3 Σε περίπτωση καθυστέρησης ή αύξησης του κόστους εκτέλεσης των Επικείμενων Έργων λόγω Υφιστάμενης Μόλυνσης και εφόσον η Υφιστάμενη Μόλυνση έχει ουσιώδη δυσμενή επίπτωση (ή έχει ήδη επιφέρει ουσιώδη δυσμενή επίπτωση) στην πρόοδο των Έργων για χρονικό διάστημα το οποίο υπερβαίνει συνολικά τις 90 ημέρες έναντι της Ημερομηνίας Λήξης Επικείμενων Έργων, όπως αυτή μπορεί να έχει μεταβληθεί ή/και αναθεωρηθεί σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, τότε αυτό το γεγονός θα αποτελεί Γεγονός Καθυστέρησης, το οποίο θα αποζημιώνεται από το Δημόσιο σύμφωνα με το Άρθρο 30.1 (*Γεγονότα Καθυστέρησης – Αποζημιώσεις Περιόδου Έργων*), εκτός εάν (i) αυτή η αποζημίωση αποτελεί έξοδο, δαπάνη, ζημία, απώλεια, κύρωση ή πρόστιμο που έχει αποζημιωθεί σύμφωνα με το Άρθρο 13.4.2 ή (ii) δεν έχει επιτευχθεί το κατώτατο όριο που τίθεται στο Άρθρο 13.4.2(γ).

14 Περιοχές Παραχώρησης

14.1 Παράδοση των Περιοχών Παραχώρησης

14.1.1 Με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων των αντίστοιχων μερών στο πλαίσιο κάθε Σύμβασης και με την επιφύλαξη του Άρθρου 14.1.5, κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης ή ακριβώς πριν από αυτή ή εντός δύο (2) μηνών μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, το Δημόσιο θα παραδίδει στον Παραχωρησιούχο, με τον τρόπο και κατά τον χρόνο που ορίζονται στο παρόν Άρθρο, την Ακώλυτη Χρήση των Περιοχών Παραχώρησης και τα σχετικά Δικαιώματα Διέλευσης από και προς αυτές, καθώς και κάθε άλλο δικαίωμα που το Δημόσιο κρίνει ευλόγως απαραίτητο (κατόπιν διαβούλευσης με τον Παραχωρησιούχο και αφού ληφθούν υπ’ όψιν τα εύλογα αιτήματα του Παραχωρησιούχου) για την υλοποίηση της Παραχώρησης, χωρίς να καταστεί πληρωτέα καμία σχετική πληρωμή ή άλλη επιβάρυνση από τον Παραχωρησιούχο στο Δημόσιο ή σε Αρμόδια Αρχή ή τρίτο μέρος πλην αυτών που παρατίθενται στην παρούσα Σύμβαση.

14.1.2 Οι υποχρεώσεις του Δημοσίου σύμφωνα με το Άρθρο 14.1.1 θα υπόκεινται στη συμμόρφωση του Παραχωρησιούχου με το Άρθρο 6.2.1(β).

14.1.3 Η αναίτια άρνηση του Δημοσίου να υπογράψει ή τυχόν καθυστέρηση στην υπογραφή του πρωτοκόλλου σύμφωνα με το Άρθρο 14.1.4 συνιστά Γεγονός Καθυστέρησης και Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου.

14.1.4 Η παράδοση της Ακώλυτης Χρήσης των Περιοχών Παραχώρησης και των Δικαιωμάτων Διέλευσης από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο υπόκειται στην υποβολή έγγραφου αιτήματος από τον Παραχωρησιούχο και ενός προγράμματος με λεπτομερή στοιχεία της παράδοσης (το **Πρόγραμμα Παράδοσης**) το οποίο θα υποβάλλει ο Παραχωρησιούχος στο Δημόσιο έξι (6) μήνες μετά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος ή δύο (2) μήνες πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, όποιο από τα δύο γεγονότα συμβεί νωρίτερα, και το οποίο θα καταχωρηθεί σε ειδικό πρωτόκολλο που θα υπογραφεί από το Δημόσιο και τον Παραχωρησιούχο. Ο Παραχωρησιούχος και το Δημόσιο θα ολοκληρώσουν τη διαδικασία παράδοσης της Ακώλυτης Χρήσης των Περιοχών Παραχώρησης και των Δικαιωμάτων Διέλευσης στον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με το Πρόγραμμα Παράδοσης· το εν λόγω Πρόγραμμα Παράδοσης θα προβλέπει την παράδοση κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης ή ακριβώς πριν από αυτή ή εντός δύο (2) μηνών μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, εκτός αν άλλως συμφωνηθεί μεταξύ του Παραχωρησιούχου και του Δημοσίου.

14.1.5 Σε περίπτωση καταγγελίας κάποιας Σύμβασης Αεροδρομίου από το Δημόσιο κατόπιν αιτήματος του Παραχωρησιούχου σύμφωνα με το Άρθρο 4.9.2, το Δημόσιο θα έχει στη διάθεσή του μια περίοδο τριών (3) μηνών για να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις του παρόντος Άρθρου 14 (*Περιοχές Παραχώρησης*) όσον αφορά τα τρίτα μέρη αυτών των Συμβάσεων Αεροδρομίου σε περίπτωση μη συμμόρφωσης, θα επέλθει Γεγονός Καθυστέρησης ή/και Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου.

14.1.6 Με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων των αντίστοιχων μερών στο πλαίσιο των Συμβάσεων, το Δημόσιο αναλαμβάνει την υποχρέωση να διατηρεί καθ' όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης την Ακώλυτη Χρήση των Περιοχών Παραχώρησης από τον Παραχωρησιούχο καθώς και τα αντίστοιχα Δικαιώματα Διέλευσης από και προς αυτές τις περιοχές. Ο Παραχωρησιούχος δεν θα χρησιμοποιεί τις Περιοχές Παραχώρησης για άλλους λόγους πλην της υλοποίησης των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης.

14.1.7

(α) Όλες οι απαραίτητες απαλλοτριώσεις εκτάσεων:

(i) για τη χορήγηση Πιστοποιητικού Αεροδρομίου στον Παραχωρησιούχο, ή

(ii) όποτε ένα Πιστοποιητικό Αεροδρομίου δεν επιτρέπει ή παύει να επιτρέπει στον Παραχωρησιούχο τη διεξαγωγή των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης όπως αυτές προβλέπονται στο Επιχειρηματικό Σχέδιο κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και σύμφωνα με το Οικονομικό Μοντέλο,

σε κάθε περίπτωση, θα πραγματοποιούνται με μέριμνα, ευθύνη και έξοδα του Δημοσίου.

(β) Εάν ένα Εγκεκριμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) επιβεβαιώσει ότι απαιτούνται Συμπληρωματικές Εκτάσεις για την ανάπτυξη των Περιφερειακών Αεροδρομίων και εφόσον το αντίστοιχο σχέδιο συνοδευόταν από την πρόταση του Παραχωρησιούχου αναφορικά με τις Συμπληρωματικές Εκτάσεις, τη σχετική τοπογράφηση και τη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων καθώς και όλα τα δικαιολογητικά τεκμηρίωσης συμπεριλαμβανομένων των δικαιολογητικών που ορίζονται στην παράγραφο (δ) κατωτέρω και κάθε άλλου εγγράφου που το Δημόσιο μπορεί ευλόγως να ζητήσει συμπεριλαμβανομένης της ανάλυσης κόστους - οφέλους, το Δημόσιο θα εξασφαλίσει ή θα απαλλοτριώσει, με δικά του έξοδα, αυτές τις Συμπληρωματικές Εκτάσεις.

(γ) Ακολούθως, οι εκτάσεις που απαλλοτριώνονται σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 14.1.7 θα αποτελούν μέρος των Περιοχών Παραχώρησης.

(δ) Οι απαλλοτριώσεις σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 14.1.7 θα πραγματοποιηθούν από το Δημόσιο εντός των προθεσμιών που παρατίθενται κατωτέρω, οι οποίες προθεσμίες εκκινούν είτε στην ημερομηνία έγκρισης του σχετικού Ρυθμιστικού Σχεδίου (Master Plan) είτε στην ημερομηνία έκδοσης των Εγκεκριμένων Περιβαλλοντικών Όρων και την υποβολή του κτηματολογίου και του πλήρους φακέλου από τον Παραχωρησιούχο, όποια από αυτές είναι αργότερα·

(i) για απαλλοτριώσεις εκτός σχεδίου πόλεως: είκοσι τέσσερις (24) μήνες, και

(ii) για απαλλοτριώσεις εντός σχεδίου πόλεως: τριάντα τρεις (33) μήνες.

14.1.8

(α) Με την παραλαβή από τον Παραχωρησιούχο ειδοποίησης από το Δημόσιο, η οποία θα πρέπει να παραδοθεί σε αυτόν εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την έναρξη των σχετικών προθεσμιών του Άρθρου 14.1.7(δ) και η οποία θα περιλαμβάνει λεπτομέρειες σχετικά με το κόστος απαλλοτρίωσης που πρόκειται να διενεργηθεί σύμφωνα με το Άρθρο 14.1.7, τα Μέρη θα διαβουλευθούν και θα προσπαθήσουν να επιτύχουν συμφωνία εντός εξήντα (60) ημερών από την παραλαβή της εν λόγω ειδοποίησης σχετικά με την ανάληψη από τον Παραχωρησιούχο μέρους ή του συνόλου του κόστους απαλλοτρίωσης, η οποία θα διενεργείται από το Δημόσιο δυνάμει Εγκεκριμένου Ρυθμιστικού Σχεδίου σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης, μέσω συμψηφισμού των υποχρεώσεων πληρωμών του προς τον Παραχωρητή ή/και το Δημόσιο σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση κατά τα προβλεπόμενα στις υποπαραγράφους (i) και (ii) κατωτέρω. Εντός της ανωτέρω προθεσμίας των εξήντα (60) ημερών τα Μέρη θα προσδιορίσουν το κόστος απαλλοτρίωσης το οποίο θα αναληφθεί από τον Παραχωρησιούχο και τον αντίστοιχο υπολογισμό των ποσών που θα μειώσουν λόγω συμψηφισμού τις υποχρεώσεις πληρωμών του Παραχωρησιούχου, λαμβάνοντας υπόψη το κόστος χρήματος του Παραχωρησιούχου υπό την προϋπόθεση προσκόμισης κατάλληλων αποδείξεων για την περίοδο μεταξύ της καταβολής του κόστους απαλλοτρίωσης από τον Παραχωρησιούχο μέχρι την καταβολή των μειωμένων υποχρεώσεων πληρωμών του προς τον Παραχωρητή ή/και το Δημόσιο, καθώς και τον χρόνο αυτής της καταβολής και μείωσης. Οποιαδήποτε διάταξη Νόμου ή της παρούσας Σύμβασης που περιορίζει το δικαίωμα συμψηφισμού του Παραχωρησιούχου έναντι του Παραχωρητή ή/και του Δημοσίου, καθώς και τη μείωση ή παρακράτηση των υποχρεώσεων πληρωμών του προς τον Παραχωρητή ή/και το Δημόσιο, συμπεριλαμβανομένων προς αποφυγή αμφιβολιών των διατάξεων του Άρθρου 44 (*Συμψηφισμός*), δεν θα εφαρμόζεται εν προκειμένω.

(i) Ο Παραχωρησιούχος θα καταβάλει το κόστος απαλλοτρίωσης που έχει συμφωνήσει να καλύψει κατά τα ανωτέρω την στιγμή που αυτό γίνει ληξιπρόθεσμο και απαιτητό, και θα αφαιρέσει μέσω συμψηφισμού το ποσό αυτό από τα ποσά της Εισφοράς ή/και της Ετήσιας Αμοιβής Παραχώρησης που είναι ληξιπρόθεσμα και απαιτητά σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση

για το Έτος Παραχώρησης που αφορά η καταβολή του κόστους απαλλοτρίωσης από τον Παραχωρησιούχο,

(ii) σε περίπτωση που το κόστος απαλλοτρίωσης που ο Παραχωρησιούχος έχει συμφωνήσει να αναλάβει δεν καλύπτεται στο σύνολό του από τα ποσά της Εισφοράς ή/και της Ετήσιας Αμοιβής Παραχώρησης σύμφωνα με την υποπαράγραφο (i) ανωτέρω, ο Παραχωρησιούχος θα δύναται να συμψηφίσει το ακάλυπτο μέρος του κόστους απαλλοτρίωσης με το ποσό της Μεταβλητής Αμοιβής Παραχώρησης που είναι ληξιπρόθεσμο και απαιτητό σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση για το Έτος Παραχώρησης που αφορά η καταβολή του κόστους απαλλοτρίωσης από τον Παραχωρησιούχο.

(β) Στο βαθμό που οποιοδήποτε μέρος του κόστους απαλλοτρίωσης που ο Παραχωρησιούχος έχει συμφωνήσει να αναλάβει δεν καλυφθεί στο σύνολό του μέσω μείωσης λόγω συμψηφισμού των υποχρεώσεων πληρωμών κατά την σειρά προτεραιότητας που προβλέπεται στην παράγραφο (α) ανωτέρω σε σχέση με το Έτος Παραχώρησης που αφορά το εν λόγω κόστος απαλλοτρίωσης, η μείωση μέσω συμψηφισμού των υποχρεώσεων πληρωμών κατά την ίδια σειρά προτεραιότητας θα εφαρμόζεται για κάθε επόμενο Έτος Παραχώρησης μέχρι την ολοσχερή κάλυψη του εν λόγω κόστους απαλλοτρίωσης.

(γ) Προς αποφυγή αμφιβολιών:

(i) Οι τυχόν διαβουλεύσεις μεταξύ των Μερών και η σχετική έκβαση κατά την παράγραφο (α) ανωτέρω δεν θα επηρεάσουν καθ’ οιονδήποτε τρόπο την υποχρέωση του Δημοσίου να εκκινήσει άμεσα και να διενεργήσει έγκαιρα και προσηκόντως τις σχετικές απαλλοτριώσεις σύμφωνα με το Άρθρο 14.1.7, καθώς και να μεριμνήσει για τη διενέργεια της σχετικής απαλλοτρίωσης με δικό του κόστος, σε περίπτωση που δεν επέλθει συμφωνία μεταξύ των Μερών εντός της ανωτέρω υπό παράγραφο (α) προθεσμίας των εξήντα (60) ημερών.

(ii) Τα ποσά της Εισφοράς, της Ετήσιας Αμοιβής Παραχώρησης και της Μεταβλητής Αμοιβής Παραχώρησης τα οποία δεν συμψηφίζονται με το κόστος κάποιας απαλλοτρίωσης που ο Παραχωρησιούχος έχει συμφωνήσει να καλύψει σύμφωνα με

την παράγραφο (α) ανωτέρω, θα παραμένουν ληξιπρόθεσμα και απαιτητά από τον Παραχωρητή ή/και το Δημόσιο (ανάλογα με την περίπτωση) σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης.

14.1.9 Ο Παραχωρησιούχος θα καταθέτει τα ποσά που θα συμφωνούνται σύμφωνα με το Άρθρο 14.1.8(α) ανωτέρω σε ένα ειδικό λογαριασμό του Δημοσίου που θα κοινοποιείται σε αυτόν, ο οποίος θα προορίζεται αποκλειστικά για την πληρωμή από το Δημόσιο του κόστους απαλλοτριώσεων που θα διενεργούνται σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση. Προς αποφυγή αμφιβολιών, το Δημόσιο θα διασφαλίσει ότι θα απαγορεύεται αυστηρά οποιαδήποτε άλλη χρήση των ποσών που θα κατατίθενται στον εν λόγω λογαριασμό πέραν της προβλεπόμενης στο παρόν Άρθρο 14.1.9.

14.1.10 Η αδυναμία του Δημοσίου να πραγματοποιήσει απαλλοτριώσεις που απαιτούνται σύμφωνα με το Άρθρο 14.1.7 εντός του προκαθορισμένου χρονικού πλαισίου θα συνιστά Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου.

14.2 Καθυστέρηση στην Παράδοση της Περιοχής Παραχώρησης

Η καθυστέρηση στην παράδοση οποιουδήποτε μέρους των Περιοχών Παραχώρησης από το Δημόσιο, σύμφωνα με τους όρους και εντός των προθεσμιών που παρατίθενται στο παρόν Άρθρο 14 (*Περιοχές Παραχώρησης*), με την επιφύλαξη των εξαιρέσεων που περιέχονται σε αυτούς τους ορισμούς, θα αποτελεί Γεγονός Καθυστέρησης ή/και Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου αντίστοιχα.

14.3 Παράδοση της Περιοχής Παραχώρησης

Μετά τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης ή μετά την καταγγελία της παρούσας Σύμβασης, ο Παραχωρησιούχος θα παραδώσει στο Δημόσιο τις Περιοχές Παραχώρησης απαλλαγμένες από τυχόν επιβαρύνσεις και δικαιώματα κατοχής και, κατά περίπτωση, σύμφωνα με τα Άρθρα 33.3 (*Αποτελέσματα Καταγγελίας από το Δημόσιο ή/και τον Παραχωρητή*) και 34.2 (*Αποτελέσματα Καταγγελίας από τον Παραχωρησιούχο*) ή το Άρθρο 32 (*Παράδοση Παραχώρησης στο Δημόσιο*).

15 Αρχαιολογικά Ευρήματα

15.1 Εάν πρόκειται να κατασκευαστούν έργα υποδομής ή οικοδομικά έργα σε οποιοδήποτε από τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, ο Παραχωρησιούχος θα προβεί σε Αρχαιολογικές Τομές στην περιοχή όπου πρόκειται να αναληφθούν αυτά τα έργα ή θα χρησιμοποιήσει άλλες ενδεδειγμένες μεθόδους προκειμένου να διερευνήσει τα συλλεχθέντα δεδομένα προκειμένου να καθορίσει την ύπαρξη ή μη Αρχαιολογικών Ευρημάτων. Το κόστος

εκτέλεσης Αρχαιολογικών Τομών ή/και εκτέλεσης γεωφυσικών ερευνών θα βαρύνει τον Παραχωρησιούχο. Κάθε άλλη δαπάνη για πρόσθετες Αρχαιολογικές Τομές ή για αρχαιολογικές έρευνες και για την παρακολούθηση των σχετικών έργων και ανασκαφών θα βαρύνει το Δημόσιο σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Η διεξαγωγή οποιωνδήποτε Αρχαιολογικών Τομών από τον Παραχωρησιούχο, πέραν αυτών που προβλέπονται στο παρόν Άρθρο, θα πιστοποιείται από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και θα αποζημιώνεται εφαρμόζοντας, κατ’ αναλογία, τις διατάξεις περί Μεταβολών. Τουλάχιστον τέσσερις (4) ημέρες πριν από οποιεσδήποτε Αρχαιολογικές Τομές, ο Παραχωρησιούχος θα ειδοποιεί κάθε Αρμόδια Αρχή που είναι υπεύθυνη για την επίβλεψη αυτών των τομών, τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και το Δημόσιο που μπορούν να παρευρίσκονται σε αυτές τις Αρχαιολογικές Τομές. Το Δημόσιο θα καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια να συνδράμει τον Παραχωρησιούχο σε όλες τις εργασίες, τοπογραφήσεις και έρευνες που συνδέονται με τις Αρχαιολογικές Τομές καθώς και στη σχετική παρακολούθηση αυτών των εργασιών, τοπογραφήσεων και ερευνών.

15.2 Αφού διαπιστώσει την ύπαρξη Αρχαιολογικών Ευρημάτων κατά τη διάρκεια οποιωνδήποτε Έργων, ο Παραχωρησιούχος θα ειδοποιεί την Αρμόδια Αρχή, τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και την Αρχαιολογική Υπηρεσία και θα αναστέλλει αμέσως όλα τα Έργα στην περιοχή των Αρχαιολογικών Ευρημάτων και, ταυτόχρονα, θα λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα για την προστασία και τη διαφύλαξη αυτών των Αρχαιολογικών Ευρημάτων έως ότου η Αρμόδια Αρχή αναλάβει την ευθύνη γι’ αυτές σύμφωνα με την ισχύουσα Νομοθεσία.

15.3 Μετά την αξιολόγηση των Αρχαιολογικών Ευρημάτων από την Αρμόδια Αρχή, θα εκδίδονται οδηγίες για τον Παραχωρησιούχο είτε για τη συνέχιση των Έργων είτε για την αναστολή τους προκειμένου να διεξαχθούν αρχαιολογικές έρευνες από την Αρμόδια Αρχή είτε για την προσωρινή αναστολή των Έργων στην περιοχή όπου ανακαλύφθηκαν τα Αρχαιολογικά Ευρήματα καθ’ όσον διάστημα η Αρχαιολογική Υπηρεσία θα εκτελεί αρχαιολογικές έρευνες με δικά της μέσα και με έξοδα του Δημοσίου.

15.4 Συνολική καθυστέρηση των Έργων άνω των δύο (2) μηνών εξαιτίας εργασιών που συνδέονται με Αρχαιολογικά Ευρήματα που ανακαλύπτονται κατά τη διάρκεια των Έργων θα συνιστά Γεγονός Καθυστέρησης ή Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου.

15.5 Κάθε Αρχαιολογικό Εύρημα ανήκει στην αποκλειστική ιδιοκτησία του Δημοσίου.

16 Σύμβαση Μελέτης - Κατασκευής

16.1 Όσον αφορά τα Επικείμενα Έργα, ο Παραχωρησιούχος θα συνάπτει τις Συμβάσεις Μελέτης – Κατασκευής με τον/τους Εργολάβο/ους για την υλοποίηση των Επικείμενων

Έργων και θα συνάπτει Συμβάσεις Μελέτης – Κατασκευής με Εργολάβους Μελλοντικών Έργων, οι οποίες θα είναι με συνήθεις όρους της αγοράς και με όρους και προϋποθέσεις ουσιαστικά παρόμοιους με αυτούς των Συμβάσεων Μελέτης – Κατασκευής που παρατίθενται στο Παράρτημα 28 (*Συμβάσεις Μελέτης – Κατασκευής ή/και Υπόδειγμα Σύμβασης (Συμβάσεων) Μελέτης – Κατασκευής για Επικείμενα Έργα*). Ο διορισμός Εργολάβου μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης θα υπόκειται στις διατάξεις του Άρθρου 22 (*Υπεργολάβοι Παραχωρησιούχου*).

16.2 Με την επιφύλαξη του Άρθρου 37.1.6, ένας Εργολάβος μπορεί να αντικατασταθεί ανά πάσα στιγμή από τον Παραχωρησιούχο, με την προϋπόθεση ότι οι όροι της νέας Σύμβασης Μελέτης – Κατασκευής δεν μπορούν να τροποποιηθούν ή να αντικατασταθούν, και τα συμβαλλόμενα μέρη δεν μπορούν να παραιτηθούν από οποιαδήποτε δικαιώματα αυτής χωρίς την πρότερη έγγραφη συναίνεση του Δημοσίου, την οποία δεν θα αρνείται ή καθυστερεί χωρίς εύλογη αιτία.

16.3 Ο Παραχωρησιούχος έχει το δικαίωμα να επιτρέψει σε έναν Εργολάβο να αναθέσει σε υπεργολάβους την εκπλήρωση των υποχρεώσεών του στο πλαίσιο των Συμβάσεων Μελέτης - Κατασκευής, με την επιφύλαξη των όρων της παρούσας Σύμβασης και στην περίπτωση υπεργολαβιών αξίας άνω του ενός εκατομμυρίου Ευρώ (€1.000.000) σύμφωνα με τους ακόλουθους όρους:

16.3.1 Ο υπεργολάβος θα συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της/των σχετικής/ών Σύμβασης/Συμβάσεων Μελέτης - Κατασκευής·

16.3.2 η ανάθεση της υπεργολαβίας δεν θα παρεμποδίσει την ικανότητα του Εργολάβου να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του στο πλαίσιο των Συμβάσεων Μελέτης – Κατασκευής ή/και την ικανότητα του Παραχωρησιούχου να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης·

16.3.3 ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει εγγράφως τα ονόματα και τα στοιχεία κάθε σχετικού υπεργολάβου (ή υπεργολάβων) (στο Δημόσιο και τον Ανεξάρτητο Μηχανικό) και ταυτόχρονα θα παρέχει αντίγραφο κάθε σχετικής υπεργολαβίας (ή υπεργολαβιών) εντός επτά (7) ημερών από την ημερομηνία υπογραφής αυτής της υπεργολαβίας· και

16.3.4 ο Εργολάβος θα συνεχίζει να ευθύνεται για τις υποχρεώσεις που προβλέπονται στη/στις Σύμβαση/Συμβάσεις Μελέτης – Κατασκευής και δεν θα απαλλάσσεται από κάποια από τις δεσμεύσεις, τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες του που απορρέουν από αυτές τις Συμβάσεις, λόγω εκτέλεσης μέρους των υποχρεώσεών του από κάποιον υπεργολάβο.

16.4 Ο Παραχωρησιούχος δεν θα απαλλάσσεται από καμία από τις δεσμεύσεις, υποχρεώσεις και ευθύνες του στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης επειδή μερικές ή όλες αυτές οι υποχρεώσεις εκτελούνται από υπεργολάβο του Εργολάβου, και το Δημόσιο και ο Παραχωρητής, σε καμία περίπτωση, δεν θα υπέχουν ευθύνη έναντι του Εργολάβου ή κάποιου υπεργολάβου του, ούτε θα δεσμεύονται με οποιοδήποτε τρόπο από τους όρους της/των Σύμβασης/Συμβάσεων Μελέτης – Κατασκευής ή κάποιας υπεργολαβίας.

16.5 Η έγγραφη έγκριση οποιασδήποτε τροποποίησης της/των Σύμβασης/Συμβάσεων Μελέτης – Κατασκευής από το Δημόσιο ή η παραίτηση από αυτή δεν θα απαλλάσσει τον Παραχωρησιούχο από καμία από τις δεσμεύσεις, υποχρεώσεις και ευθύνες του στο από την παρούσα Σύμβαση ούτε θα καθιστά το Δημόσιο ή/και τον Παραχωρητή υπεύθυνους έναντι αυτών των φορέων, ενώ το Δημόσιο ή/και ο Παραχωρητής δεν θα δεσμεύονται με οποιοδήποτε τρόπο από τους όρους της εν λόγω σύμβασης ή υπεργολαβίας.

16.6 Ο Παραχωρησιούχος φέρει την αποκλειστική ευθύνη για τις πληρωμές στον Εργολάβο. Το Δημόσιο και ο Παραχωρητής δεν θα φέρουν καμία ευθύνη για αυτές τις πληρωμές.

16.7 Όλες οι συμβάσεις που συνάπτονται από τον Παραχωρησιούχο με τον Εργολάβο ή από τον Εργολάβο με κάποιον υπεργολάβο του θα παρέχουν δικαιώματα παρέμβασης για το Δημόσιο, χωρίς να θίγονται τα δικαιώματα των Δανειστών όπως αυτά ορίζονται στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (εφόσον υφίστανται).

17 Άδειες

17.1 Μεταβίβαση και Μετατροπή Υφιστάμενων Πιστοποιητικών Αεροδρομίου

17.1.1 Στο πλαίσιο της Δέσμης Γνωστοποιήσεων, το Δημόσιο έχει παράσχει Πιστοποιητικά Αεροδρομίου για κάθε Πιστοποιημένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο μαζί με κάθε υφιστάμενο Εγχειρίδιο Αεροδρομίου και άλλο υποστηρικτικό υλικό σχετικά με την πιστοποίηση αεροδρομίου σε αυτά τα Περιφερειακά Αεροδρόμια και έναν κατάλογο Πιστοποιημένων Περιφερειακών Αεροδρομίων για τα οποία έχει εκδοθεί Πιστοποιητικό Αεροδρομίου με βάση την εθνική νομοθεσία πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2014.

17.1.2 Πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει ένα προσχέδιο Εγχειριδίου Αεροδρομίου στην ΥΠΑ και, εντός της προθεσμίας που παρατίθεται στον Κανονισμό 2014 για τα Αεροδρόμια, δεσμεύεται να υποβάλει αίτηση για την έναρξη της μετατροπής σύμφωνα με το άρθρο 6 του Κανονισμού 2014 για τα Αεροδρόμια.

17.2 Αίτηση Πιστοποίησης Αεροδρομίου για Μη Πιστοποιημένα Περιφερειακά Αεροδρόμια

17.2.1 Κατά ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος, η ΥΠΑ θα παραδώσει στον Παραχωρησιούχο ένα σύνολο συνθηκών λειτουργίας για κάθε Μη Πιστοποιημένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο. Πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος και η ΥΠΑ θα διαβουλεύονται μεταξύ τους καλόπιστα προκειμένου να καταλήξουν σε συμφωνία για τις συνθήκες λειτουργίας που θα ισχύουν σε κάθε Μη Πιστοποιημένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης κι εφεξής.

17.2.2 Πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει αίτηση στην ΥΠΑ για την εκκίνηση της διαδικασίας πιστοποίησης για κάθε Μη Πιστοποιημένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο σύμφωνα με το Άρθρο 17.3.1.

17.3 Γενικά

17.3.1 Το αργότερο εντός δέκα (10) ημερών από την παραλαβή της αίτησης του Παραχωρησιούχου σύμφωνα με το Άρθρο 17.1 (*Μεταβίβαση και Μετατροπή Υφιστάμενων Πιστοποιητικών Αεροδρομίου*) και το αργότερο εντός ενός (1) μηνός από την παραλαβή της αίτησης του Παραχωρησιούχου σύμφωνα με το Άρθρο 17.2 (*Αίτηση Πιστοποίησης Αεροδρομίου για Μη Πιστοποιημένα Περιφερειακά Αεροδρόμια*), η ΥΠΑ θα επιβεβαιώσει στον Παραχωρησιούχο την παραλαβή των αιτήσεων και θα προτείνει μια ημερομηνία για την πρώτη συνάντηση με τον Παραχωρησιούχο προκειμένου να καθοριστεί η διαδικασία μετατροπής ή/και πιστοποίησης, κατά περίπτωση. Αυτή η πρώτη συνάντηση θα πραγματοποιηθεί το αργότερο εντός ενός (1) μηνός από την υποβολή της αίτησης του Παραχωρησιούχου σύμφωνα με τα Άρθρα 17.1 (*Μεταβίβαση και Μετατροπή Υφιστάμενων Πιστοποιητικών Αεροδρομίου*) και 17.2 (*Αίτηση Πιστοποίησης Αεροδρομίου για Μη Πιστοποιημένα Περιφερειακά Αεροδρόμια*).

17.3.2 Ο Παραχωρησιούχος θα συμμορφώνεται με τη διαδικασία μετατροπής ή/και πιστοποίησης, κατά περίπτωση, που καθορίζεται σύμφωνα με το Άρθρο 17.3.1.

17.3.3 Το Δημόσιο δεσμεύεται ότι έως την ολοκλήρωση της σχετικής διαδικασίας πιστοποίησης για τα σχετικά Μη Πιστοποιημένα Περιφερειακά Αεροδρόμια σύμφωνα με το Άρθρο 17.3.1 και εφόσον ο Παραχωρησιούχος συμμορφώνεται με αυτή τη διαδικασία πιστοποίησης ή η μη συμμόρφωση με αυτή τη διαδικασία πιστοποίησης δεν μπορεί να καταλογιστεί στον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης:

(α) το Δημόσιο, ο Παραχωρητής, η ΥΠΑ ή/και κάθε άλλη Κρατική Αρχή, Κρατική Υπηρεσία ή/και Αρμόδια Αρχή δεν θα αμφισβητήσουν με κανένα τρόπο τη λειτουργία κάποιου Μη Πιστοποιημένου Περιφερειακού Αεροδρομίου από τον Παραχωρησιούχο λόγω υφιστάμενων υποδομών εφόσον ο Παραχωρησιούχος δεν ενεργεί κατά παράβαση της παρούσας Σύμβασης·

(β) εάν ο Παραχωρησιούχος δεν είναι σε θέση να συνάψει ασφάλιση για κάποιον από τους κινδύνους που πρέπει να ασφαλιστούν στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης σε σχέση με κάποιο Μη Πιστοποιημένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο, το Δημόσιο θα ενεργεί ως ασφαλιστής εσχάτης ανάγκης σύμφωνα με τη διαδικασία που παρατίθεται στα Άρθρα 24.12 και επ. για όποιους κινδύνους δεν είναι ασφαλισμένοι και

(γ) ανεξάρτητα από το Άρθρο 17.4 (*Κόστος Πιστοποίησης Αεροδρομίου*), το Δημόσιο θα αποζημιώνει και θα απαλλάσσει τον Παραχωρησιούχο από κάθε ευθύνη για τις Ζημίες τις οποίες θα υποστεί ο Παραχωρησιούχος λόγω των υφιστάμενων υποδομών ή/και της μη διαθεσιμότητας των απαραίτητων εκτάσεων για την πιστοποίηση των Μη Πιστοποιημένων Περιφερειακών Αεροδρομίων.

17.3.4 Προς αποφυγή αμφιβολίας, η ΥΠΑ θα παράσχει την πιστοποίηση για τα Μη Πιστοποιημένα Περιφερειακά Αεροδρόμια χωρίς να μειώσει τις τρέχουσες δηλωμένες αποστάσεις διαδρόμων ή τις δηλωμένες χωρητικότητες στα σχετικά Μη Πιστοποιημένα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

17.3.5 Τα Πιστοποιητικά Αεροδρομίου για κάθε Πιστοποιημένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο με αποκλίσεις, καθώς και για κάθε Μη Πιστοποιημένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο που θα εκδοθούν σύμφωνα με τα Άρθρα 17.2.2 και 17.3 (*Γενικά*) με αποκλίσεις, θα συνεχίσουν να πιστοποιούνται από την ΥΠΑ στις μελλοντικές ανανεώσεις ή/και μετατροπές με τις ίδιες αποκλίσεις που ίσχυαν πριν από την ανανέωση ή/και τη μετατροπή, στον βαθμό που αυτό επιτρέπεται από τις σχετικές Προδιαγραφές Πιστοποίησης του EASA που ισχύουν κατά τον χρόνο ανανέωσης ή/και μετατροπής.

17.4 Κόστος Πιστοποίησης Αεροδρομίου

17.4.1 Ο Παραχωρησιούχος θα είναι υπεύθυνος για τη μελέτη, την κατασκευή, την ολοκλήρωση, τη θέση σε λειτουργία και τον έλεγχο των έργων που απαιτούνται από το Δημόσιο προκειμένου να επιτευχθεί η αρχική πιστοποίηση με βάση τον Κανονισμό 2014 για τα Αεροδρόμια σε σχέση με Μη Πιστοποιημένα Περιφερειακά Αεροδρόμια. Ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίσει ότι η μελέτη, η

κατασκευή, η ολοκλήρωση, η θέση σε λειτουργία και ο έλεγχος αυτών των έργων θα πραγματοποιηθούν σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης, την Ορθή Πρακτική Κλάδου, όλες τις σχετικές Άδειες και όλη τη σχετική ισχύουσα Νομοθεσία. Οι διατάξεις του Παραρτήματος 19 (*Μεταβολές*) θα ισχύουν για τον προσδιορισμό του κόστους αυτών των έργων. Το Δημόσιο θα είναι υπεύθυνο για όλες τις δαπάνες νέων υποδομών, τις κεφαλαιουχικές επενδύσεις ή/και τα υπόλοιπα έξοδα που απαιτούνται προκειμένου να εξασφαλιστεί η αρχική πιστοποίηση με βάση τον Κανονισμό 2014 για τα Αεροδρόμια σε σχέση με Μη Πιστοποιημένα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

17.4.2 Ο Παραχωρησιούχος θα είναι υπεύθυνος για όλες τις δαπάνες νέων υποδομών, τις κεφαλαιουχικές επενδύσεις ή/και τα υπόλοιπα έξοδα που απαιτούνται προκειμένου να επιτευχθεί η μετατροπή των υφιστάμενων Πιστοποιητικών Αεροδρομίου σύμφωνα με το Άρθρο 17.1 (*Μεταβίβαση και Μετατροπή Υφιστάμενων Πιστοποιητικών Αεροδρομίου)* σε σχέση με Πιστοποιημένα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

17.4.3 Ο Παραχωρησιούχος θα είναι υπεύθυνος για την εξασφάλιση όλων των μεταγενέστερων ανανεώσεων κάθε Πιστοποιητικού Αεροδρομίου.

17.5 Άδεια Αναβάθμισης, Λειτουργίας και Εκμετάλλευσης

Διά της παρούσης, το Δημόσιο χορηγεί στον Παραχωρησιούχο γενική άδεια αναβάθμισης, συντήρησης, διαχείρισης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης των Περιφερειακών Αεροδρομίων, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις της παρούσας Σύμβασης (η **Άδεια Υλοποίησης Παραχώρησης**). Η χορήγηση της Άδειας Υλοποίησης Παραχώρησης δεν απαλλάσσει τον Παραχωρησιούχο από την υποχρέωση να εξασφαλίσει όλες τις επιμέρους ή ειδικές Άδειες που απαιτούνται βάσει της παρούσας Σύμβασης ή κάποιου ισχύοντος Νόμου.

17.6 Άδειες Ευθύνης Δημοσίου και Αρμοδιότητες

17.6.1

(α) Εφόσον δεν προβλέπεται ρητώς διαφορετικά στην παρούσα Σύμβαση, το Δημόσιο είναι υπεύθυνο για την εξασφάλιση και τη μεταβίβαση στον Παραχωρησιούχο, όπου απαιτείται, των Αδειών Ευθύνης Δημοσίου κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

(β) Οι Υφιστάμενες Άδειες Κατασκευαστικών Έργων και οι Υφιστάμενες Άδειες Λειτουργίας που απαιτούνται αλλά δεν έχουν εκδοθεί θα θεωρείται ότι έχουν χορηγηθεί δια της κυρώσεως από το Ελληνικό Κοινοβούλιο κατά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος Κυρωτικού Νόμου.

17.6.2 Μετά τη λήψη έγγραφου αιτήματος από τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με το Άρθρο 17.7 (*Άδειες Ευθύνης Παραχωρησιούχου και Αρμοδιότητες*) και εντός εύλογου διαστήματος πριν από την προθεσμία έκδοσης ή ανανέωσης κάποιας Άδειας Ευθύνης Παραχωρησιούχου ή το συντομότερο δυνατό, η ΥΠΑ ή/και το Δημόσιο (κατά περίπτωση σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία) θα καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια να συνδράμουν τον Παραχωρησιούχο στην εξασφάλιση ή/και διατήρηση κάθε Άδειας Ευθύνης Παραχωρησιούχου στη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης, υπό τον όρο ότι ο Παραχωρησιούχος:

(α) πριν από την υποβολή αυτού του αιτήματος, θα έχει προβεί σε όλες τις ενέργειες που είναι ευλόγως απαραίτητες για την εξασφάλιση ή/και τη διατήρηση των Αδειών που αποτελούν αντικείμενο αυτού του αιτήματος·

(β) θα συνεχίσει επιμελώς να επιδιώκει τη χορήγηση ή τη διατήρηση κάθε Άδειας που αποτελεί αντικείμενο αυτού του αιτήματος·

(γ) θα παρέχει προς την ΥΠΑ ή/και το Δημόσιο τις πληροφορίες που μπορεί ευλόγως να ζητήσουν σε σχέση με το αίτημα του Παραχωρησιούχου· και

(δ) θα βαρύνεται με όλα τα έξοδα που αφορούν την εξασφάλιση ή/και τη διατήρηση κάθε τέτοιας Άδειας.

17.6.3 Η αδυναμία συμμόρφωσης της ΥΠΑ ή του Δημοσίου (κατά περίπτωση) με τις υποχρεώσεις τους σύμφωνα με το Άρθρο 17.6 (*Άδειες Ευθύνης Δημοσίου και Αρμοδιότητες*) θα συνιστά Γεγονός Καθυστέρησης ή/και Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου.

17.7 Άδειες Ευθύνης Παραχωρησιούχου και Αρμοδιότητες

17.7.1 Εφόσον δεν προβλέπεται ρητώς διαφορετικά στην παρούσα Σύμβαση, ο Παραχωρησιούχος είναι υπεύθυνος καθ' όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης για την εξασφάλιση και τη διατήρηση όλων των Αδειών Ευθύνης Παραχωρησιούχου (και όλων των ανανεώσεων ή παρατάσεων) υπό τον όρο ότι η οποιαδήποτε αδυναμία έκδοσης, ανανέωσης ή παράτασης κάποιας Άδειας Ευθύνης Παραχωρησιούχου από Κρατική Αρχή ή Αρμόδια Αρχή χωρίς εύλογη αιτία θα συνιστά Γεγονός Καθυστέρησης ή/και Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου.

17.7.2 Ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίσει ότι τα Περιφερειακά Αεροδρόμια λειτουργούν πάντοτε με έγκυρες Άδειες Ευθύνης Παραχωρησιούχου και θα

υποβάλλει αμέσως αίτηση στη δέουσα μορφή στην ΥΠΑ, τις Αρμόδιες Αρχές και τους ΟΚΩ για την έκδοση όλων των Αδειών Ευθύνης Παραχωρησιούχου και θα ενημερώνει εγγράφως και άμεσα την ΥΠΑ για την υποβολή κάθε αίτησης. Κάθε αίτηση θα υποβάλλεται σύμφωνα με την ισχύουσα Νομοθεσία και θα συνοδεύεται από όλα τα απαραίτητα δικαιολογητικά τεκμηρίωσης. Μια αίτηση θα θεωρείται πλήρης εκτός εάν η αρχή που χορηγεί την Άδεια Ευθύνης Παραχωρησιούχου ειδοποιήσει τον Παραχωρησιούχο εγγράφως, εντός δέκα (10) ημερών από την υποβολή αυτής της αίτησης, ότι τα δικαιολογητικά τεκμηρίωσης είναι ελλιπή.

17.7.3 Για τους σκοπούς του παρόντος Άρθρου, η υποβολή αίτησης για την έκδοση Άδειας Ευθύνης Παραχωρησιούχου θεωρείται έγκαιρη εφόσον υποβλήθηκε έως μια ημερομηνία, πριν από την ημερομηνία κατά την οποία απαιτείται άδεια για την έναρξη των σχετικών Δραστηριοτήτων Παραχώρησης, η οποία παρέχει χρονικό περιθώριο για την έκδοσή της ίσο ή μεγαλύτερο από το χρονικό διάστημα που προβλέπεται στην ισχύουσα νομοθεσία για την έκδοσή της και το οποίο, σε κάθε περίπτωση, δεν είναι μικρότερο από εξήντα (60) ημέρες.

17.7.4 Το Δημόσιο, στο πλαίσιο των συμφερόντων του για την έγκαιρη ολοκλήρωση των Έργων, θα διασφαλίζει ότι οι ΟΚΩ θα καταρτίσουν τις μελέτες που απαιτούνται για τη μετεγκατάσταση των δικτύων τους και των σχετικών εγκαταστάσεων και θα υλοποιήσουν τα απαραίτητα έργα με δικά τους έξοδα, χωρίς να παρακωλύουν (στον βαθμό που είναι εφικτό) την ικανότητα του Παραχωρησιούχου να τηρεί τις Ημερομηνίες Προγραμματισμένης Ολοκλήρωσης σε σχέση με τα Έργα. Παράλληλα, ο Παραχωρησιούχος θα παράσχει στους συμμετέχοντες ΟΚΩ, το αργότερο εντός τριών (3) μηνών πριν από την ημερομηνία κατά την οποία απαιτείται η σχετική μετεγκατάσταση δικτύου, τις απαραίτητες πληροφορίες ώστε ο ΟΚΩ να προγραμματίσει τα σχετικά έργα.

17.7.5 Με την επιφύλαξη του Άρθρου 17.6.1(α), ο Παραχωρησιούχος πρέπει να καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια να συνδράμει το Δημόσιο στην εξασφάλιση των Αδειών Ευθύνης Δημοσίου κατά ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και στη διατήρηση των Αδειών Ευθύνης Δημοσίου καθ' όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης.

17.7.6 Προς αποφυγή αμφιβολίας, η ΥΠΑ θα συνεχίσει να είναι η Αρμόδια Αρχή για την έκδοση των Αδειών που απαιτούνται για την κατασκευή και εκτέλεση Έργων εντός των Περιοχών Παραχώρησης σύμφωνα με την υπουργική απόφαση αρ. Γ2/Β/26970/1469/10.8.1998.

17.8 Τεκμαιρόμενη Έκδοση

17.8.1 Εάν, παρά την εκπλήρωση των όρων για την έκδοση Άδειας Ευθύνης Παραχωρησιούχου από τον Παραχωρησιούχο, το Δημόσιο ή άλλη Κρατική Αρχή, Αρμόδια Αρχή ή ΟΚΩ καθυστερήσει να εκδώσει κάποια Άδεια Ευθύνης Παραχωρησιούχου πέραν της νόμιμης προθεσμίας ή, εάν δεν καθορίζεται προθεσμία, πέραν των εξήντα (60) ημερών από την υποβολή της σχετικής αίτησης, αυτή η Άδεια Ευθύνης Παραχωρησιούχου, εξαιρουμένης κάθε Περιβαλλοντικής Άδειας, θα θεωρείται εκδοθείσα δυνάμει του νόμου μετά τη λήξη της προθεσμίας. Η τεκμαιρόμενη έκδοση της Άδειας Ευθύνης Παραχωρησιούχου, κατ’ εφαρμογή του παρόντος Άρθρου, θα αποδεικνύεται από την έκδοση διαπιστωτικής πράξης από την ΥΠΑ, Υπηρεσία Παρακολούθησης και Υλοποίησης της σύμβασης παραχώρησης (περίπτωση γ, παρ. 1, άρθρο 9 του Προεδρικού Διατάγματος 52/2012) μετά από σχετική βεβαίωση από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό.

17.8.2 Κάθε διαπιστωτική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το Άρθρο 17.8.1 θα αναγράφει ότι εκδίδεται σύμφωνα με το Άρθρο 17.8.1 και θα αντικαθιστά την Άδεια Ευθύνης Παραχωρησιούχου που θα ήταν άλλως απαραίτητη για τα Έργα.

17.8.3 Κάθε διαπιστωτική πράξη που εκδίδεται με βάση και σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 17.8 (*Τεκμαιρόμενη Έκδοση*) θα έχει την ίδια ισχύ που θα είχε η σχετική Άδεια Ευθύνης Παραχωρησιούχου εάν είχε εκδοθεί.

17.9 Εταιρείες ή Οργανισμοί Κοινής Ωφέλειας

17.9.1 Ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίζει, με δικά του έξοδα, ότι η παροχή ηλεκτρικού ρεύματος, της απαραίτητης ενέργειας και τάσης και σε επαρκή σημεία, είναι διαθέσιμη καθ' όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης. Το Δημόσιο θα παράσχει στον Παραχωρησιούχο κάθε εύλογη υποστήριξη που μπορεί να ζητήσει για τη διάθεση αυτών των παροχών από τους ΟΚΩ.

17.9.2 Οι όροι της προηγούμενης παραγράφου εφαρμόζονται κατ’αναλογία για την παροχή τηλεφωνικών γραμμών και ύδρευσης για τις Δραστηριότητες Παραχώρησης.

17.9.3 Το Δημόσιο δεσμεύεται να διευκολύνει την έγκαιρη μεταβίβαση στον Παραχωρησιούχο όλων των συμβάσεων για τις συνδέσεις ηλεκτρικού ρεύματος, τηλεφώνου και ύδρευσης στα Περιφερειακά Αεροδρόμια κατά ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης προκειμένου ο Παραχωρησιούχος να είναι σε θέση, μετά την ημερομηνία αυτή, να ασκήσει τα

δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν σε σχέση με αυτές τις συμβάσεις. Ο Παραχωρησιούχος δεν θα ευθύνεται για τις υποχρεώσεις ή τις ευθύνες που προκύπτουν στο πλαίσιο συμβάσεων για συνδέσεις ηλεκτρικού ρεύματος, τηλεφώνου και ύδρευσης με τα Περιφερειακά Αεροδρόμια για το διάστημα πριν από την παράδοση της Ακώλυτης Χρήσης των Περιοχών Παραχώρησης σύμφωνα με το Άρθρο 14.1.3.

18 Έργα

18.1 Υποχρεώσεις Παραχωρησιούχου

18.1.1 Ο Παραχωρησιούχος θα φέρει την ευθύνη για τις Μελέτες, την κατασκευή και τη θέση σε λειτουργία των Έργων.

18.1.2 Ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίσει ότι οι Μελέτες, η κατασκευή, η ολοκλήρωση, η θέση σε λειτουργία και ο έλεγχος των Επικείμενων Έργων και οποιωνδήποτε Μελλοντικών Έργων θα εκτελούνται σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης και πιο συγκεκριμένα έτσι ώστε να συμμορφώνονται:

(α) με το αρχικό Εγκεκριμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) και το Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Επικείμενων Έργων και με κάθε άλλο εγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα·

(β) με κάθε Εγκεκριμένο Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης προκειμένου να διασφαλιστεί η αποκατάσταση όσων ζητημάτων προσδιορίζονται σε κάθε Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων·

(γ) με κάθε Εγκεκριμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) προκειμένου να διασφαλιστεί η συνεχής παροχή του Απαιτούμενου Επιπέδου Εξυπηρέτησης και επαρκής χωρητικότητα σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο· και

(δ) με τα Πρότυπα Επιδόσεων για τις Καθορισμένες Υπηρεσίες· Αεροδρομίου

(ε) με καθένα από τα ακόλουθα:

(i) τις ισχύουσες απαιτήσεις σύμφωνα με τους Κανονισμούς Πιστοποίησης,

(ii) τους εγκεκριμένους Περιβαλλοντικούς Όρους,

(iii) τα Πρότυπα και Προδιαγραφές, τις Απαιτήσεις Έργων και τις Απαιτήσεις Συντήρησης,

(iv) τα εγχειρίδια ποιότητας αναφορικά με την κατάρτιση και τον έλεγχο Μελετών και κατασκευαστικών έργων,

(v) την Ορθή Πρακτική Κλάδου,

(vi) όλες τις σχετικές Άδειες, και

(vii) όλη τη σχετική ισχύουσα Νομοθεσία.

18.1.3 Ο Παραχωρησιούχος δηλώνει ότι όλα τα Έργα και κάθε επιμέρους τμήμα αυτών θα είναι κατάλληλα για τους σκοπούς για τους οποίους προορίζονται, όπως αυτοί καθορίζονται ή ευλόγως απορρέουν από τα Πρότυπα και Προδιαγραφές και τις Απαιτήσεις Έργων.

18.1.4 Όσον αφορά τα Εποπτευόμενα Έργα, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα εκτελεί καθένα από τα καθήκοντα που περιγράφονται ειδικότερα στην παρούσα Σύμβαση.

18.2 Μελέτες

18.2.1 Ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίσει ότι οι Μελετητές θα καταρτίσουν τις Μελέτες για τα Εποπτευόμενα Έργα στο επίπεδο και με τις λεπτομέρειες που ευλόγως καθορίζει ο Ανεξάρτητος Μηχανικός, προκειμένου ο τελευταίος να είναι σε θέση να ελέγξει και να εγκρίνει τα Εποπτευόμενα Έργα και να προσδιορίσει τον βαθμό στον οποίο η ποιότητα των Μελετών, τα Εποπτευόμενα Έργα, η λειτουργικότητα, τα συστήματα, οι εγκαταστάσεις, οι προδιαγραφές ή/και οι εργασίες αποπεράτωσης των Εποπτευόμενων Έργων συμμορφώνονται, από κάθε άποψη, με τα Πρότυπα και Προδιαγραφές και τις Απαιτήσεις Έργων.

18.2.2 Κάθε Μελέτη θα περιλαμβάνει τις βασικές διαστάσεις και όλα τα τεχνικά χαρακτηριστικά και τους σχετικούς υπολογισμούς αναφορικά με τα Εποπτευόμενα Έργα και θα παρουσιάζεται κατά τρόπο ώστε να καθίσταται εφικτή η αξιολόγησή της ως προς τη λειτουργικότητα, την ασφάλεια, το περιβάλλον και τις εργασίες αποπεράτωσης.

18.2.3 Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλλει στον Ανεξάρτητο Μηχανικό, με κοινοποίηση στο Δημόσιο, κάθε Μελέτη, σε όσα αντίγραφα μπορεί να ζητήσει ο Ανεξάρτητος Μηχανικός αμέσως μετά την ολοκλήρωση της Μελέτης.

18.3 Έλεγχος Μελετών

18.3.1 Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα ελέγχει και θα εγκρίνει τις Μελέτες για όλα τα Εποπτευόμενα Έργα σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση και τα Παραρτήματά της και τη Σύμβαση Ανεξάρτητου Μηχανικού, και θα είναι υπεύθυνος για:

(α) την επισκόπηση και τον έλεγχο του βαθμού στον οποίο αυτές οι Μελέτες πληρούν τα Πρότυπα και Προδιαγραφές καθώς και τις Απαιτήσεις Έργων και θα είναι υπεύθυνος να ζητήσει την κατάρτιση τυχόν συμπληρωματικών μελετών που απαιτούνται για τη συμμόρφωση των Μελετών με αυτές τις απαιτήσεις·

(β) την έγκριση του χρονοδιαγράμματος ερευνών και δοκιμών στις Περιοχές Παραχώρησης, τον έλεγχο επάρκειας και καταλληλότητας τους για τους σκοπούς του σχεδιασμού καθώς και την αποστολή αντιγράφου αυτού του εγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος στον Παραχωρησιούχο και το Δημόσιο·

(γ) τον έλεγχο, την επιθεώρηση και την έγκριση των εγχειριδίων ελέγχου ποιότητας και διασφάλισης ποιότητας μελετών, ζητώντας τροποποιήσεις ή προσθήκες (κατά περίπτωση) και παρακολουθώντας την υλοποίησή τους·

(δ) την κατάρτιση και την υποβολή στον Παραχωρησιούχο και στο Δημόσιο μηνιαίων εκθέσεων προόδου που θα καλύπτουν τις δραστηριότητες της προηγούμενης περιόδου και τα προβλήματα που ανέκυψαν, καθώς και για την παρουσίαση του προγράμματος δραστηριοτήτων για την επόμενη περίοδο αναφορικά με όλους τους ελέγχους που πρέπει να πραγματοποιηθούν· και

(ε) τη διενέργεια των απαραίτητων μετρήσεων δομικής συμπεριφοράς και για την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων τους.

18.3.2 Εντός ενός μηνός από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος και ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα συμφωνήσουν εγγράφως στις λεπτομέρειες όσων ζητημάτων αναφέρονται στη Σύμβαση Ανεξάρτητου Μηχανικού, αναφορικά με τον τρόπο με τον οποίο οι σχετικές Μελέτες θα υποβληθούν στον Ανεξάρτητο Μηχανικό και τις προθεσμίες εντός των οποίων ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα είναι υποχρεωμένος να εκδώσει το Πιστοποιητικό Έγκρισης Μελετών.

18.4 Πιστοποιητικό Έγκρισης Μελετών

18.4.1 Εντός της προθεσμίας που θα συμφωνηθεί μεταξύ του Παραχωρησιούχου και του Ανεξάρτητου Μηχανικού σύμφωνα με το Άρθρο 18.3.2, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα εκδώσει και θα παραδώσει στον Παραχωρησιούχο το Πιστοποιητικό Έγκρισης Μελετών με κοινοποίηση στο Δημόσιο και την ΥΠΑ και, στην περίπτωση της ΥΠΑ, θα επισυνάπτει ένα πλήρες σύνολο αντιγράφων των εν λόγω εγκεκριμένων Μελετών σε επίπεδο «μελέτης εφαρμογής» σύμφωνα με το Π.Δ. 696/74, καθώς και οποιωνδήποτε συναφών εγγράφων έχει στην κατοχή του και θα ενημερώσει την ΥΠΑ για τη διαδικασία σχολιασμού επί των Μελετών, όπως παρατίθεται στο παρόν Άρθρο 18.4 (*Πιστοποιητικό Έγκρισης Μελετών*). Το αντίγραφο που παραδίδεται στην ΥΠΑ θα συνοδεύεται από το δελτίο ελέγχου της εγκεκριμένης Μελέτης. Κατά την ημερομηνία έκδοσης του Πιστοποιητικού Έγκρισης Μελετών από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό, οι εγκεκριμένες Μελέτες θεωρούνται «κατάλληλες προς κατασκευή» και ο Παραχωρησιούχος μπορεί να ξεκινήσει αμέσως τα σχετικά Έργα.

18.4.2 Εντός τριάντα (30) ημερών από την ημερομηνία παραλαβής των προαναφερόμενων εγκεκριμένων Μελετών, η ΥΠΑ μπορεί να ενημερώσει τον Ανεξάρτητο Μηχανικό (με κοινοποίηση στον Παραχωρησιούχο και το Δημόσιο) για τυχόν παρατηρήσεις ή ενστάσεις όσον αφορά τον βαθμό στον οποίο οι Μελέτες συμμορφώνονται με τα Πρότυπα και Προδιαγραφές και τις Απαιτήσεις Έργων ή/και για κάθε ανακολουθία με πρότερα εγκριθείσες Μελέτες, αιτιολογώντας τη γνωμοδότησή της.

18.4.3 Εντός επτά (7) ημερών από την ημερομηνία παραλαβής αυτής της ειδοποίησης από την ΥΠΑ, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα ενημερώνει την ΥΠΑ και τον Παραχωρησιούχο αν συμφωνεί ή αν απορρίπτει τις παρατηρήσεις ή/και τις ενστάσεις. Η απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού θα είναι οριστική και δεσμευτική εκτός εάν και έως ότου ανατραπεί από την Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, στην περίπτωση που το Δημόσιο ή ο Παραχωρησιούχος παραπέμψει το ζήτημα σε αυτήν σύμφωνα με το Άρθρο 18.4.4.

18.4.4 Εάν η ΥΠΑ ή ο Παραχωρησιούχος αμφισβητήσει την απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού να επικυρώσει ή να απορρίψει τις παρατηρήσεις ή τις ενστάσεις της ΥΠΑ, το Δημόσιο ή ο Παραχωρησιούχος μπορεί να παραπέμψει το ζήτημα στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών εντός δέκα (10) ημερών από τη λήψη αυτής της απόφασης.

18.4.5 Εάν ο Ανεξάρτητος Μηχανικός ή η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών επικυρώσει τις παρατηρήσεις ή τις ενστάσεις της ΥΠΑ, ο Ανεξάρτητος

Μηχανικός θα δώσει τις απαραίτητες οδηγίες στον Παραχωρησιούχο ώστε να υποβάλει εκ νέου αίτηση για νέο Πιστοποιητικό Έγκρισης Μελετών, και οι διατάξεις του παρόντος Άρθρου 18.4 (*Πιστοποιητικό Έγκρισης Μελετών*) θα ισχύουν για αυτή τη νέα υποβολή. Οι παρατηρήσεις ή οι ενστάσεις που εξετάστηκαν κατά την πρώτη υποβολή δεν επιτρέπεται να υποβληθούν εκ νέου.

18.4.6 Εάν ο Ανεξάρτητος Μηχανικός έχει εγκρίνει την υποβληθείσα Μελέτη, και ο Παραχωρησιούχος ή η ΥΠΑ δεν έχει υποβάλει ενστάσεις κατά της εν λόγω έγκρισης εντός της προθεσμίας που ορίζεται στο παρόν Άρθρο 18.4 (*Πιστοποιητικό Έγκρισης Μελετών*) ή εάν η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών αποφασίσει ότι η εν λόγω έγκριση πρέπει να εκδοθεί, το σχετικό Πιστοποιητικό Έγκρισης Μελετών είναι οριστικό και δεσμευτικό.

18.5 Μεταβολή Μελετών

Καμία Μελέτη (ή μέρος αυτής) που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται στο παρόν Άρθρο 18 (*Έργα*) δεν μπορεί να μεταβληθεί, να τροποποιηθεί ή να υπάρξει παρέκκλιση από αυτή, παρά μόνο κατόπιν έγγραφης πρότασης μεταβολής, τροποποίησης ή παρέκκλισης, η οποία υποβάλλεται στον Ανεξάρτητο Μηχανικό προς έγκριση σύμφωνα με τις διαδικασίες που παρατίθενται στο Άρθρο 18.3 (*Έλεγχος Μελετών*).

18.6 Έναρξη Εποπτευόμενων Έργων

18.6.1 Με την επιφύλαξη του Άρθρου 18.6.2, ο Παραχωρησιούχος δεν μπορεί να ξεκινήσει Εποπτευόμενα Έργα αν δεν εκδοθεί Πιστοποιητικό Έγκρισης Μελετών από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό σύμφωνα με το Άρθρο 18.4.1.

18.6.2 Εάν ο Παραχωρησιούχος αρχίσει οποιοδήποτε Εποπτευόμενο Έργο προτού το εν λόγω Πιστοποιητικό Έγκρισης Μελετών καταστεί οριστικό και δεσμευτικό σύμφωνα με το Άρθρο 18.4.6, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός δεν θα φέρει καμία ευθύνη έναντι του Παραχωρησιούχου για αυτά τα Εποπτευόμενα Έργα.

18.7 Ευθύνη Παραχωρησιούχου

18.7.1 Η υποβολή κάποιας Μελέτης ή εγγράφου σύμφωνα με το παρόν Άρθρο, η έγκριση ή απόρριψή του, η έκδοση Πιστοποιητικού Έγκρισης Μελετών, η υποβολή παρατηρήσεων ή ενστάσεων από το Δημόσιο ή τυχόν παραπομπή κάποιου ζητήματος στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών σύμφωνα με

το παρόν Άρθρο ή τυχόν προσφυγή σε Διαιτησία, δεν θα απαλλάσσει με κανένα τρόπο τον Παραχωρησιούχο από οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις, τις ευθύνες και τις δεσμεύσεις του σύμφωνα με το παρόν Άρθρο ή άλλως.

18.7.2 Τυχόν αθέτηση των υποχρεώσεων του Ανεξάρτητου Μηχανικού σύμφωνα με τη Σύμβαση Ανεξάρτητου Μηχανικού ή τυχόν καθυστέρηση του Ανεξάρτητου Μηχανικού ή καθυστέρηση που προκαλεί ο Ανεξάρτητος Μηχανικός σε σχέση με την εκτέλεση των υποχρεώσεών του ή η όψιμη εκτέλεση των υποχρεώσεών του στο πλαίσιο της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού ή τυχόν διαφορά ανάμεσα στον Ανεξάρτητο Μηχανικό και τον Παραχωρησιούχο αναφορικά με την εκτέλεση των υποχρεώσεων του Ανεξάρτητου Μηχανικού ή για άλλη αιτία δεν θα απαλλάσσει με κανένα τρόπο τον Παραχωρησιούχο από οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις, τις ευθύνες και τις δεσμεύσεις του σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

18.7.3 Εάν η παρούσα Σύμβαση καταγγελθεί σύμφωνα με το Άρθρο 33.2 (*Καταγγελία από το Δημόσιο και/ή τον Παραχωρητή*), το Δημόσιο μπορεί να παρέμβει στη Σύμβαση Ανεξάρτητου Μηχανικού στη θέση του Παραχωρησιούχου.

18.8 Διάρκεια Έργων

Ο Παραχωρησιούχος θα εκτελέσει και θα ολοκληρώσει όλα τα Επικείμενα Έργα εντός της προθεσμίας που παρατίθεται για τα σχετικά Έργα στο Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Επικείμενων Έργων και, σε κάθε περίπτωση, θα εκτελέσει και θα ολοκληρώσει:

18.8.1 τα Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης εντός είκοσι (20) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης,

18.8.2 τα Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης εντός σαράντα οκτώ (48) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης,

σε κάθε περίπτωση, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης, τα Πρότυπα και Προδιαγραφές, τις Απαιτήσεις Έργων και τις Ορθές Πρακτικές Κλάδου προκειμένου να διασφαλίσει ότι τα Έργα και κάθε μέρος αυτών θα είναι κατάλληλα για τον σκοπό για τον οποίο προορίζονται, όπως αυτός προσδιορίζεται ή μπορεί ευλόγως να συναχθεί από τις προδιαγραφές.

18.9 Η έκδοση του Πιστοποιητικού Οριστικής Ολοκλήρωσης για κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο σε σχέση με τα Επικείμενα Έργα θα θεωρείται ότι είναι η Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων για το εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο σύμφωνα με το Άρθρο 18.12 (*Διαδικασία Έκδοσης Πιστοποιητικού Ολοκλήρωσης*).

18.10 Εάν η συνολική υπέρβαση κάποιας από τις προθεσμίες που αναφέρονται στο Άρθρο 18.8 (*Διάρκεια Έργων*) είναι άνω του 30% και με εξαίρεση την περίπτωση που αυτή η καθυστέρηση προκύπτει μετά από Γεγονός Καθυστέρησης ή Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου, τότε θα έχει επέλθει Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου.

18.11 Πιστοποιητικό Ολοκλήρωσης Έργων

18.11.1 Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός πρέπει να εκδώσει όλα τα Πιστοποιητικά Ολοκλήρωσης σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου.

18.11.2 Η έκδοση Πιστοποιητικού Ολοκλήρωσης θα ισχύει στις ακόλουθες περιπτώσεις:

(α) όταν τα Επικείμενα Έργα σε κάποιο Περιφερειακό Αεροδρόμιο έχουν ολοκληρωθεί σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης, το Εγκεκριμένο Σχέδιο Υλοποίησης Επικείμενης Ανακαίνισης, το Εγκεκριμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan), τις Εγκεκριμένες Μελέτες και το Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Επικείμενων Έργων·

(β) όταν κάποια Μελλοντικά Ουσιώδη Έργα σε οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο έχουν ολοκληρωθεί σύμφωνα με το σχετικό Εγκεκριμένο Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης ή/και το Εγκεκριμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) ή/και τις Εγκεκριμένες Μελέτες, κατά περίπτωση· και

(γ) ο Ανεξάρτητος Μηχανικός μπορεί να εκδώσει πρόσθετα Πιστοποιητικά Ολοκλήρωσης εάν κάποια Έργα, επακόλουθα Μεταβολής, τα οποία είναι Εποπτευόμενα Έργα, έχουν ολοκληρωθεί.

18.11.3 Ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια της κατασκευής των Έργων, ο Παραχωρησιούχος και οι Εργολάβοι, με την προϋπόθεση ότι θα λάβουν εύλογη ειδοποίηση, θα παρέχουν στην ΥΠΑ πρόσβαση στην περιοχή των Έργων με σκοπό την επιθεώρηση αυτών των Έργων.

18.12 Διαδικασία Έκδοσης Πιστοποιητικού Ολοκλήρωσης

18.12.1 *Γενικά*

Η διαδικασία για την έκδοση Πιστοποιητικού Ουσιώδους Ολοκλήρωσης θα εφαρμόζεται ξεχωριστά σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο.

18.12.2 *Προκαταρκτικές Επιθεωρήσεις Ουσιώδους Ολοκλήρωσης*

Ο Παραχωρησιούχος θα ειδοποιήσει τον Ανεξάρτητο Μηχανικό τουλάχιστον είκοσι (20) ημέρες πριν αλλά όχι νωρίτερα από τριάντα (30) ημέρες πριν την ημερομηνία κατά την οποία ο Παραχωρησιούχος (εύλογα ενεργώντας) θεωρεί ότι τα σχετικά Εποπτευόμενα Έργα αναφορικά με οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο θα είναι Ουσιωδώς Ολοκληρωμένα, καλώντας τον να επιθεωρήσει τα σχετικά Εποπτευόμενα Έργα προκειμένου να διαπιστώσει την ολοκλήρωσή τους.

18.12.3 Εντός του προαναφερόμενου διαστήματος μεταξύ είκοσι (20) και τριάντα (30) ημερών, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός, ο Παραχωρησιούχος και η ΥΠΑ θα επιθεωρήσουν, παρουσία του Εργολάβου, τα σχετικά Εποπτευόμενα Έργα για τα οποία ο Παραχωρησιούχος έχει ζητήσει το Πιστοποιητικό Ουσιώδους Ολοκλήρωσης, ώστε να εξακριβωθεί ότι τα εν λόγω έργα είναι Ουσιωδώς Ολοκληρωμένα (σύμφωνα με τις Προδιαγραφές και άλλες διατάξεις της παρούσας Σύμβασης) και ότι τα σχετικά Έργα είναι έτοιμα για λειτουργία και συμμορφώνονται με τα ισχύοντα Πρότυπα και Προδιαγραφές και τις Απαιτήσεις Έργων. Η ΥΠΑ μπορεί να ζητήσει από τον Εργολάβο ποιοτικά και ποσοτικά δεδομένα για τα αντίστοιχα Εποπτευόμενα Έργα. Ο Παραχωρησιούχος ή/και ο Εργολάβος μπορεί να διεξαγάγουν επουσιώδη έργα στη διάρκεια αυτής της διαδικασίας.

18.12.4 Η απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού θα είναι οριστική και δεσμευτική, εκτός εάν και έως ότου ανατραπεί από την Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών.

18.12.5 Εάν η ΥΠΑ ή ο Παραχωρησιούχος διαφωνήσει με την απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού, θα ενημερώσει αμέσως τον Ανεξάρτητο Μηχανικό, και το Δημόσιο ή ο Παραχωρησιούχος μπορεί να παραπέμψει το ζήτημα στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών εντός επτά (7) ημερών από τη λήψη της απόφασης του Ανεξάρτητου Μηχανικού. Η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών θα εκδώσει απόφαση εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από την ημερομηνία στην οποία παραπέμφθηκε σε αυτήν η διαφορά.

18.12.6

(α) Εάν ο Ανεξάρτητος Μηχανικός αποφασίσει ότι τα σχετικά Έργα έχουν ολοκληρωθεί και συμμορφώνονται με τις Προδιαγραφές και τις Μελέτες και εάν η ΥΠΑ ή/και ο Παραχωρησιούχος δεν έχουν υποβάλει ενστάσεις επ' αυτών ή εάν έχει υποβληθεί ένσταση από την ΥΠΑ ή/και τον Παραχωρησιούχο και έχει παραπεμφθεί στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών από το Δημόσιο ή τον Παραχωρησιούχο, η

Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών αποφασίσει ότι τα σχετικά Έργα έχουν ολοκληρωθεί και συμμορφώνονται με τις Προδιαγραφές και τις Μελέτες, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα εκδώσει αμέσως το σχετικό Πιστοποιητικό Ολοκλήρωσης στον Παραχωρησιούχο και θα παραδώσει επικυρωμένο αντίγραφο στην ΥΠΑ και το Δημόσιο.

(β) Εάν ο Ανεξάρτητος Μηχανικός ή η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών αποφασίσει ότι τα σχετικά Έργα δεν έχουν ολοκληρωθεί ή δεν συμμορφώνονται με τις Προδιαγραφές ή/και τις Μελέτες, τότε ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα δώσει οδηγίες στον Παραχωρησιούχο να ολοκληρώσει τις υπολειπόμενες ή τις επανορθωτικές εργασίες. Μετά την ολοκλήρωση των υπολειπόμενων ή των επανορθωτικών εργασιών, θα ισχύουν οι διατάξεις του Άρθρου 18 (*Έργα*).

18.12.7 *Ζητήματα Ουσιώδους Ολοκλήρωσης*

Εντός δέκα (10) ημερών από κάθε επιθεώρηση που θα πραγματοποιείται σύμφωνα με το Άρθρο 18.12.2 (*Προκαταρκτικές Επιθεωρήσεις Ουσιώδους Ολοκλήρωσης*), ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα ειδοποιεί και θα παρέχει λεπτομερή στοιχεία στον Παραχωρησιούχο, την ΥΠΑ και το Δημόσιο για τυχόν εκκρεμή ζητήματα που πρέπει να διευθετηθούν προτού τα σχετικά Εποπτευόμενα Έργα θεωρηθούν Ουσιωδώς Ολοκληρωμένα. Ο Παραχωρησιούχος θα διευθετεί αυτά τα ζητήματα το συντομότερο δυνατό. Μετά τη διευθέτηση των εκκρεμών ζητημάτων, ο Παραχωρησιούχος θα ειδοποιεί τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και θα ορίζεται περαιτέρω επιθεώρηση από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό ώστε να αποφασίσει εάν τα σχετικά Έργα είναι Ουσιωδώς Ολοκληρωμένα. Εάν τα εκκρεμή ζητήματα δεν έχουν διευθετηθεί, αυτή η διαδικασία θα επαναλαμβάνεται έως ότου τα σχετικά Έργα είναι Ουσιωδώς Ολοκληρωμένα.

18.12.8 *Πιστοποιητικά Ουσιώδους Ολοκλήρωσης*

(α) Όταν ο Ανεξάρτητος Μηχανικός πειστεί (εύλογα ενεργώντας) ότι τα σχετικά Εποπτευόμενα Έργα είναι Ουσιωδώς Ολοκληρωμένα, θα εκδώσει Πιστοποιητικό Ουσιώδους Ολοκλήρωσης για τα Έργα αυτά ορίζοντας την ημερομηνία στην οποία, κατά τη γνώμη του Ανεξάρτητου Μηχανικού, αυτά τα Έργα κατέστησαν Ουσιωδώς Ολοκληρωμένα.

(β) Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα εκδώσει το Πιστοποιητικό Ουσιώδους Ολοκλήρωσης για τα σχετικά Εποπτευόμενα Έργα, παρά το γεγονός ότι υπάρχουν Εκκρεμότητες. Όποτε υπάρχουν Εκκρεμότητες, ο

Ανεξάρτητος Μηχανικός και ο Παραχωρησιούχος θα προγραμματίσουν αυτά τα ζητήματα κατά τον χρόνο της επιθεώρησης και ο Ανεξάρτητος Μηχανικός και ο Παραχωρησιούχος θα υπογράψουν το Χρονοδιάγραμμα Ουσιώδους Ολοκλήρωσης Εκκρεμοτήτων ως πρακτικό των συμφωνημένων Εκκρεμοτήτων για τα Έργα αυτά εντός επτά (7) ημερών από την ημερομηνία έκδοσης του σχετικού Πιστοποιητικού Ουσιώδους Ολοκλήρωσης.

(γ) Μετά την έκδοση του Χρονοδιαγράμματος Ουσιώδους Ολοκλήρωσης Εκκρεμοτήτων σύμφωνα με την παράγραφο (β) παραπάνω, ο Παραχωρησιούχος, σε συνεννόηση με τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και κατά τρόπο ώστε η χρήση του σχετικού Περιφερειακού Αεροδρομίου να διαταραχθεί όσο το δυνατόν λιγότερο, θα διευθετήσει όλες τις Εκκρεμότητες που παρατίθενται στο Χρονοδιάγραμμα Ουσιώδους Ολοκλήρωσης Εκκρεμοτήτων το συντομότερο δυνατό αφού το σχετικό Περιφερειακό Αεροδρόμιο καταστεί Ουσιωδώς Ολοκληρωμένο· και

(δ) Ο Παραχωρησιούχος θα αποκαταστήσει όλες τις Εκκρεμότητες, με τέτοιο τρόπο ώστε να προκαλέσει όσο το δυνατό λιγότερη διαταραχή, εντός εκατόν είκοσι (120) ημερών από την έκδοση του Πιστοποιητικού Ουσιώδους Ολοκλήρωσης ή το συντομότερο δυνατό κατόπιν αυτής της προθεσμίας, λαμβάνοντας υπ’ όψιν το είδος των Εκκρεμοτήτων.

18.13 *Πιστοποιητικό Οριστικής Ολοκλήρωσης*

18.13.1 Ο Παραχωρησιούχος θα ειδοποιήσει τον Ανεξάρτητο Μηχανικό τουλάχιστον είκοσι (20) ημέρες αλλά όχι νωρίτερα από τριάντα (30) ημέρες πριν την ημερομηνία κατά την οποία ο Παραχωρησιούχος (εύλογα ενεργώντας) κρίνει ότι οι σχετικές Εκκρεμότητες έχουν διευθετηθεί. Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα επιθεωρεί τα σχετικά Έργα όχι νωρίτερα από πέντε (5) ημέρες πριν από την ημερομηνία κατά την οποία ο Παραχωρησιούχος κρίνει ότι οι σχετικές Εκκρεμότητες έχουν διευθετηθεί.

18.13.2 Όταν ο Ανεξάρτητος Μηχανικός πειστεί (εύλογα ενεργώντας) ότι τα σχετικά Έργα έχουν ολοκληρωθεί, θα εκδώσει Πιστοποιητικό Οριστικής Ολοκλήρωσης αναφορικά με το σχετικό Περιφερειακό Αεροδρόμιο ορίζοντας την ημερομηνία στην οποία, κατά τη γνώμη του Ανεξάρτητου Μηχανικού, αυτά τα Έργα ολοκληρώθηκαν.

18.14 Η έκδοση Πιστοποιητικού Ολοκλήρωσης δεν θα επηρεάζει με κανένα τρόπο τις υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης.

19 Έργα Δημοσίου

19.1 Γενικά

19.1.1 Το Δημόσιο θα διασφαλίσει ότι όλα τα Έργα Δημοσίου εκτελούνται και ολοκληρώνονται και ότι το Πιστοποιητικό Ολοκλήρωσης Έργων Δημοσίου, το Πρωτόκολλο Προσωρινής Παραλαβής και το Πρωτόκολλο Οριστικής Παραλαβής εκδίδονται όσον αφορά τα σχετικά Έργα Δημοσίου σε κάθε περίπτωση σύμφωνα με τα πρότυπα και τις προδιαγραφές που περιλαμβάνονται στη σχετική Σύμβαση Έργων Δημοσίου και τη σχετική νομοθεσία περί Έργων Δημοσίου.

19.1.2 Ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης των Έργων Δημοσίου, το Δημόσιο και οι εργολάβοι του, με την επιφύλαξη εύλογης ειδοποίησης, θα παρέχουν στον Ανεξάρτητο Μηχανικό και τον Παραχωρησιούχο πρόσβαση στην περιοχή των Έργων Δημοσίου με σκοπό την επιθεώρηση αυτών των έργων. Επιπλέον, το Δημόσιο θα ενημερώνει τον Παραχωρησιούχο σχετικά με την εξέλιξη των Έργων Δημοσίου όποτε σημειωθεί περιστατικό που επιφέρει καθυστέρηση της παράδοσης των Έργων Δημοσίου από το Δημόσιο.

19.1.3 Το Δημόσιο δεσμεύεται να παραδώσει τα Έργα Δημοσίου στον Παραχωρησιούχο εντός των σχετικών προθεσμιών που προβλέπονται στο Παράρτημα 11 (*Συμβάσεις Έργων Δημοσίου*). Τυχόν αδυναμία παράδοσης των Έργων Δημοσίου εντός των σχετικών προθεσμιών θα συνιστά Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου και Γεγονός Καθυστέρησης.

19.2 Παράδοση Έργων Δημοσίου

19.2.1 Η παράδοση των Έργων Δημοσίου θα πραγματοποιηθεί ως εξής:

(α) Το Δημόσιο θα ειδοποιήσει τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και τον Παραχωρησιούχο ότι έχει εκδοθεί το Πιστοποιητικό Ολοκλήρωσης Έργων Δημοσίου για τα σχετικά Έργα Δημοσίου, καλώντας τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και τον Παραχωρησιούχο να επιθεωρήσουν τα σχετικά Έργα Δημοσίου ώστε να αποφασίσουν αν αυτά τα έργα είναι Έτοιμα προς Παράδοση.

(β) Μετά την ειδοποίηση αυτή, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός, ο Παραχωρησιούχος και το Δημόσιο θα επιθεωρήσουν, παρουσία του

εργολάβου του Δημοσίου (εφόσον το ζητήσει ο εργολάβος), τα σχετικά Έργα Δημοσίου για τα οποία έχει εκδοθεί το Πιστοποιητικό Ολοκλήρωσης Έργων Δημοσίου. Ο Παραχωρησιούχος και ο Ανεξάρτητος Μηχανικός μπορούν να ζητήσουν όλα τα ποιοτικά και ποσοτικά δεδομένα για τα αντίστοιχα Έργα Δημοσίου, τα οποία είναι διαθέσιμα ή θα έπρεπε να είναι διαθέσιμα στο Δημόσιο εκείνη τη χρονική στιγμή σύμφωνα με τη Σύμβαση Έργων Δημοσίου.

(γ) Εντός δέκα (10) ημερών από επιθεώρηση που θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με την παράγραφο (β) ανωτέρω, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα ειδοποιήσει τον Παραχωρησιούχο και το Δημόσιο ότι:

(i) τα εν λόγω Έργα Δημοσίου είναι Έτοιμα προς Παράδοση, οπότε, σε αυτή την περίπτωση, το Δημόσιο θα παραδώσει, και ο Παραχωρησιούχος θα αποδεχτεί, τα σχετικά Έργα Δημοσίου· ή

(ii) υπάρχουν εκκρεμή ζητήματα, ουσιώδους αντικειμένου και σημασίας, τα οποία ο Ανεξάρτητος Μηχανικός κρίνει απαραίτητα προτού αποφασίσει ότι τα σχετικά Έργα Δημοσίου είναι Έτοιμα προς Παράδοση.

(δ) Το Δημόσιο ή ο Παραχωρησιούχος μπορεί να αμφισβητήσει την απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού που θα ληφθεί σύμφωνα με την παράγραφο (γ) παραπάνω, παραπέμποντας το ζήτημα στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την κοινοποίηση αυτής της απόφασης. Η απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού θα είναι δεσμευτική για τα Μέρη εάν το ζήτημα δεν παραπεμφθεί εντός της καθορισμένης προθεσμίας και, σε κάθε περίπτωση, έως ότου η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών εκδώσει διαφορετική απόφαση· και

(ε) Εάν ο Ανεξάρτητος Μηχανικός αποφασίσει ότι τα Έργα Δημοσίου δεν είναι Έτοιμα προς Παράδοση και αυτή η απόφαση δεν παραπεμφθεί στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, ή η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών επιβεβαιώσει ότι τα Έργα Δημοσίου δεν είναι Έτοιμα προς Παράδοση, το Δημόσιο θα διασφαλίσει ότι θα αναληφθούν και θα ολοκληρωθούν όλες οι εργασίες που είναι απαραίτητες ώστε τα σχετικά Έργα Δημοσίου να καταστούν Έτοιμα προς Παράδοση. Μετά την ολοκλήρωση αυτών των εργασιών, θα επαναληφθεί η διαδικασία που προβλέπεται στις παραγράφους (α) έως (δ) παραπάνω.

19.3 Εκκρεμότητες

19.3.1 Το Δημόσιο θα ειδοποιήσει τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και τον Παραχωρησιούχο ότι έχει εκδοθεί Πρωτόκολλο Προσωρινής Παραλαβής αναφορικά με τα σχετικά Έργα Δημοσίου αμέσως μόλις αυτό καταστεί διαθέσιμο και, σε κάθε περίπτωση, το αργότερο εντός επτά (7) μηνών από την έκδοση του Πιστοποιητικού Ολοκλήρωσης Έργων Δημοσίου. Η ειδοποίηση σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 19.3.1 θα περιλαμβάνει αντίγραφο του Πρωτοκόλλου Προσωρινής Παραλαβής, του αρχείου καταγραφής Έργων Δημοσίου και της κατάστασης Εκκρεμοτήτων Έργων Δημοσίου και θα καλεί τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και τον Παραχωρησιούχο να επιθεωρήσουν τα σχετικά Έργα Δημοσίου προκειμένου να διαπιστωθεί η ολοκλήρωσή τους.

19.3.2 Μετά την ειδοποίηση αυτή, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός, ο Παραχωρησιούχος και το Δημόσιο θα επιθεωρήσουν, παρουσία του εργολάβου του Δημοσίου (εφόσον το ζητήσει ο εργολάβος), τα σχετικά Έργα Δημοσίου για τα οποία έχει εκδοθεί το Πιστοποιητικό Προσωρινής Παραλαβής. Ο Παραχωρησιούχος και ο Ανεξάρτητος Μηχανικός μπορούν να ζητήσουν όλα τα ποιοτικά και ποσοτικά δεδομένα για τα αντίστοιχα Έργα Δημοσίου, τα οποία είναι διαθέσιμα ή θα έπρεπε να είναι διαθέσιμα στο Δημόσιο εκείνη τη χρονική στιγμή σύμφωνα με την αντίστοιχη Σύμβαση Έργων Δημοσίου.

19.3.3 Εντός δέκα (10) ημερών από επιθεώρηση που θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με το Άρθρο 19.3.1 ανωτέρω, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα γνωστοποιήσει στον Παραχωρησιούχο και το Δημόσιο:

(α) εάν η παράδοση των Έργων Δημοσίου έχει πραγματοποιηθεί σύμφωνα με το Άρθρο 19.2.1(γ)(i) παραπάνω, την απόφασή του ότι τα Έργα Δημοσίου είναι ουσιωδώς ολοκληρωμένα σύμφωνα με τη σχετική Σύμβαση Έργων Δημοσίου και θα παραθέσει όσα ζητήματα έχουν παραλειφθεί από την κατάσταση Εκκρεμοτήτων Έργων Δημόσιου προκειμένου να ολοκληρωθούν τα Έργα Δημοσίου σύμφωνα με τη Σύμβαση Έργων Δημοσίου (οι **Εκκρεμότητες Πρόσθετων Έργων Δημοσίου**)· ή

(β) εάν η παράδοση των Έργων Δημοσίου δεν έχει πραγματοποιηθεί (θα γνωστοποιήσει)

(i) τα ζητήματα που πρέπει να διευθετηθούν σύμφωνα με το Άρθρο 19.2.1(γ)(ii) παραπάνω, οπότε σε αυτή την περίπτωση θα ισχύουν οι διατάξεις του Άρθρου 19.2 (*Παράδοση Έργων Δημοσίου*)· και

(ii) τυχόν Εκκρεμότητες Πρόσθετων Έργων Δημοσίου.

19.3.4 Το Δημόσιο ή ο Παραχωρησιούχος μπορεί να αμφισβητήσει την προαναφερόμενη απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού όσον αφορά τις Εκκρεμότητες Πρόσθετων Έργων Δημοσίου, παραπέμποντας το ζήτημα στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών εντός δεκαπέντε (15) ημερών από τη γνωστοποίηση αυτής της απόφασης. Η απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού θα είναι δεσμευτική για τα Μέρη εάν το ζήτημα δεν παραπεμφθεί εντός της καθορισμένης προθεσμίας και, σε κάθε περίπτωση, έως ότου η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών αποφασίσει διαφορετικά.

19.3.5

(α) Ανεξάρτητα από την προσφυγή στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, το Δημόσιο θα έχει έξι (6) μήνες για να αποκαταστήσει τις Εκκρεμότητες Πρόσθετων Έργων Δημοσίου. Επιπλέον, το Δημόσιο θα μεριμνήσει ώστε τυχόν Εκκρεμότητες Έργων Δημοσίου που προσδιορίζονται στο Πρωτόκολλο Προσωρινής Παραλαβής να αποκατασταθούν εντός έξι (6) μηνών από την ημερομηνία του Πρωτοκόλλου Προσωρινής Παραλαβής και, προς το σκοπό αυτό, οι σχετικές διατάξεις θα συμπεριληφθούν στο Πρωτόκολλο Προσωρινής Παραλαβής· και

(β) Εάν έχει πραγματοποιηθεί η παράδοση των Έργων Δημοσίου στον Παραχωρησιούχο, με την επιφύλαξη εύλογης ειδοποίησης και σε κάθε περίπτωση πριν από τη λήξη των προθεσμιών που ορίζονται στην παράγραφο (α) παραπάνω ή των μεγαλύτερων προθεσμιών που ενδέχεται να συμφωνηθούν μεταξύ του Παραχωρησιούχου και του Δημοσίου, ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει στο Δημόσιο και στον εργολάβο του πρόσβαση στον χώρο των Έργων Δημοσίου με σκοπό την αποκατάσταση των Εκκρεμοτήτων Έργων Δημοσίου ή/και τυχόν Εκκρεμοτήτων Πρόσθετων Έργων Δημοσίου.

19.3.6 Εάν το Δημόσιο δεν καταφέρει να αποκαταστήσει:

(α) τις Εκκρεμότητες Έργων Δημοσίου,

(β) τυχόν Εκκρεμότητες Πρόσθετων Έργων Δημοσίου τις οποίες δεν αμφισβητεί το Δημόσιο, ή

(γ) τυχόν σχετικά ζητήματα που, όπως ορίζει η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, βαρύνουν το Δημόσιο·

εντός, σε κάθε περίπτωση, της καθορισμένης προθεσμίας, ο Παραχωρησιούχος μπορεί να προβεί στην αποκατάσταση των σχετικών Έργων Δημοσίου σύμφωνα με το Άρθρο 4.3.3 και, σε αυτές τις περιστάσεις, θα τεκμαίρεται ότι το Δημόσιο έχει παράσχει τη συναίνεσή του.

19.3.7 Το Δημόσιο θα ειδοποιήσει τον Ανεξάρτητο Μηχανικό όταν όλες οι Εκκρεμότητες Έργων Δημοσίου που προσδιορίζονται στο Πρωτόκολλο Προσωρινής Παραλαβής ή/και οι Εκκρεμότητες Πρόσθετων Έργων Δημοσίου έχουν διευθετηθεί και θα ορίζεται περαιτέρω επιθεώρηση από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό. Εάν ο Ανεξάρτητος Μηχανικός αποφανθεί ότι δεν έχουν αποκατασταθεί όλα τα ζητήματα, το Δημόσιο θα μεριμνήσει για την άμεση διευθέτηση αυτών των ζητημάτων ή, εάν έχει παρέλθει διάστημα μεγαλύτερο των έξι (6) μηνών από την ημερομηνία έκδοσης του Πρωτοκόλλου Προσωρινής Παραλαβής ή, σε περίπτωση Εκκρεμοτήτων Πρόσθετων Έργων Δημοσίου, έχουν παρέλθει έξι (6) μήνες από τη σχετική απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού ή έχει παρέλθει η προθεσμία που ορίζεται στην απόφαση της Επιτροπής Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, τότε ο Παραχωρησιούχος μπορεί να προβεί στην αποκατάσταση αυτών των Έργων Δημοσίου σύμφωνα με το Άρθρο 4.3.3 και, σε αυτές τις περιστάσεις, θα τεκμαίρεται ότι το Δημόσιο έχει παράσχει τη συναίνεσή του.

19.3.8 Το Δημόσιο θα είναι υπεύθυνο για τυχόν αφανή ελαττώματα (σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία περί Έργων Δημοσίου και τη σχετική Σύμβαση Έργων Δημοσίου) που εντοπίζονται στα Έργα Δημοσίου κατά ή πριν από την έκδοση του Πρωτοκόλλου Προσωρινής Παραλαβής. Ο Παραχωρησιούχος θα ειδοποιήσει το Δημόσιο και τον Ανεξάρτητο Μηχανικό για αυτά τα αφανή ελαττώματα.

19.3.9 Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός, εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την ειδοποίηση του Παραχωρησιούχου για αφανές ελάττωμα, θα επιθεωρήσει τα σχετικά Έργα Δημοσίου ώστε να αποφανθεί εάν υπάρχουν αφανή ελαττώματα και, εντός δέκα (10) ημερών από την επιθεώρηση αυτή, θα κοινοποιήσει στον Παραχωρησιούχο και το Δημόσιο τη σχετική απόφασή του.

19.3.10 Το Δημόσιο ή ο Παραχωρησιούχος μπορεί να αμφισβητήσει την προαναφερόμενη απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού, παραπέμποντας το ζήτημα στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την κοινοποίηση αυτής της απόφασης. Η απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού θα είναι δεσμευτική για τα Μέρη εάν το ζήτημα δεν παραπεμφθεί εντός της καθορισμένης προθεσμίας και, σε κάθε περίπτωση,

έως ότου η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών αποφασίσει διαφορετικά.

19.3.11

(α) Παρά την προσφυγή στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, το Δημόσιο θα έχει τέσσερις (4) μήνες για να αποκαταστήσει τυχόν αφανή ελαττώματα.

(β) Εάν έχει πραγματοποιηθεί η παράδοση των Έργων Δημοσίου στον Παραχωρησιούχο, με την επιφύλαξη εύλογης ειδοποίησης και μόνο για τέσσερις (4) μήνες ή για όποιο μεγαλύτερο διάστημα ενδέχεται να συμφωνηθεί μεταξύ του Παραχωρησιούχου και του Δημοσίου, ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει στο Δημόσιο και στον εργολάβο του πρόσβαση στον χώρο των Έργων Δημοσίου με σκοπό την αποκατάσταση οποιωνδήποτε αφανών ελαττωμάτων.

19.3.12 Εάν το Δημόσιο δεν καταφέρει να αποκαταστήσει τα αφανή ελαττώματα εντός τεσσάρων (4) μηνών από την απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού ή εντός της προθεσμίας που ορίζει η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών (κατά περίπτωση), ο Παραχωρησιούχος μπορεί να προβεί στην αποκατάσταση των σχετικών Έργων Δημοσίου σύμφωνα με το Άρθρο 4.3.3 και, σε αυτές τις περιστάσεις, θα τεκμαίρεται ότι το Δημόσιο έχει παράσχει τη συναίνεσή του.

19.3.13 Οι δαπάνες που μπορεί να προκύψουν σε σχέση με τα Έργα Δημοσίου κατά τη διάρκεια της περιόδου υποχρεωτικής εγγύησης που προβλέπεται στη σχετική Σύμβαση Έργων Δημοσίου και την ισχύουσα νομοθεσία περί Έργων Δημοσίου θα βαρύνουν το Δημόσιο στον βαθμό που οι εν λόγω δαπάνες δεν μπορούν να αποδοθούν στη χρήση των Έργων Δημοσίου από τον Παραχωρησιούχο ή οποιονδήποτε από τους εργολάβους του ή οποιονδήποτε Κάτοχο Δικαιώματος Αεροδρομίου.

20 Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης και Έργα Ανακαίνισης

20.1 Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan)

20.1.1 Εντός πέντε (5) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα καταρτίσει το Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) για κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο το οποίο θα παραθέτει όλα τα Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης και τα Μελλοντικά Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης και τις σχετικές απαλλοτριώσεις που πρέπει να πραγματοποιηθούν ώστε να υλοποιηθούν αυτά τα Έργα. Ο

Παραχωρησιούχος θα ενημερώσει το Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) την πέμπτη επέτειο της Ημερομηνίας Έναρξης Παραχώρησης και, εφεξής, θα το ενημερώνει ανά πενταετία (5ετία) ώστε να ενσωματώνει κάθε αύξηση της χωρητικότητας των περιοχών στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών ή/και των αεροσταθμών Επιβατών που μπορεί να απαιτούνται στο Σχετικό Αεροδρόμιο ώστε να ικανοποιούνται τα υφιστάμενα και τα προβλεπόμενα μεγέθη εναέριας κυκλοφορίας.

20.1.2 Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλλει στον Ανεξάρτητο Μηχανικό όλα τα Ρυθμιστικά Σχέδια (Master Plan) και, στην περίπτωση των Επικείμενων Έργων, και το Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Επικείμενων Έργων. Εάν ο Ανεξάρτητος Μηχανικός αποφανθεί ότι το σχετικό Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) είναι κατάλληλο για τον σκοπό του, θα υποβάλλει αυτό το σχέδιο προς έγκριση στην ΥΠΑ σύμφωνα με το Άρθρο 20.3 (*Επισκόπηση και Έγκριση Σχεδίων Αποκατάστασης και Ρυθμιστικών Σχεδίων*).

20.2 Εκτίμηση Χωρητικότητας

20.2.1 Ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίσει ότι η χωρητικότητα των περιοχών στάθμευσης και ελιγμών των πολιτικών αεροσκαφών και των αεροσταθμών Επιβατών είναι, ανά πάσα στιγμή, επαρκής ώστε να ανταποκρίνεται στη ζήτηση εναέριας κυκλοφορίας με το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης και θα αναλαμβάνει Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης προκειμένου να εξασφαλίζει ότι οι Υπηρεσίες Αεροδρομίου παρέχονται σύμφωνα με τα Πρότυπα και Προδιαγραφές, τα Πρότυπα Επιδόσεων, τα Πρότυπα Ποιότητας Υπηρεσιών και τις απαιτήσεις χωρητικότητας, όπως έκαστο παρατίθεται στο Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

20.2.2 Η Αρχική Εκτίμηση Χωρητικότητας θα καταρτιστεί το συντομότερο δυνατό μετά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος και, σε κάθε περίπτωση, πριν από την ημερομηνία που έπεται τρεις (3) μήνες από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και θα αφορά την πιο πρόσφατη Περίοδο Αιχμής. Εφεξής, οι Εκτιμήσεις Χωρητικότητας θα πραγματοποιούνται από τον Φορέα Εκτίμησης Χωρητικότητας σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο ως εξής:

(α) σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο που είναι Κρίσιμης Χωρητικότητας, κατά την Περίοδο Αιχμής του επόμενου Έτους Παραχώρησης και, εάν επέλθει Μηχανισμός Ενεργοποίησης Επέκτασης ως επακόλουθο αυτής της Εκτίμησης Χωρητικότητας, κατά την Περίοδο Αιχμής του Έτους Παραχώρησης που τοποθετείται πέντε (5) έτη μετά την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων αυτού του Περιφερειακού Αεροδρομίου και,

εφεξής, σε ετήσια βάση, έως ότου η Εκτίμηση Χωρητικότητας καταδείξει ότι αυτό το Περιφερειακό Αεροδρόμιο έχει παύσει να είναι Κρίσιμης Χωρητικότητας·

(β) σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο που είναι Δυνητικά Κρίσιμης Χωρητικότητας, κατά την Περίοδο Αιχμής του Έτους Παραχώρησης που τοποθετείται τρία (3) έτη μετά την προηγούμενη Εκτίμηση Χωρητικότητας και, εφεξής, ανά τριετία, έως ότου η Εκτίμηση Χωρητικότητας καταδείξει ότι αυτό το Περιφερειακό Αεροδρόμιο έχει παύσει να είναι Δυνητικά Κρίσιμης Χωρητικότητας· και

(γ) εφεξής, και σε όλες τις υπόλοιπες περιπτώσεις, πέντε (5) έτη μετά την προηγούμενη Εκτίμηση Χωρητικότητας.

20.2.3

(α) Οι Πόντοι Ανεπάρκειας σε σχέση με κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο που είναι Κρίσιμης Χωρητικότητας θα συσσωρεύονται σύμφωνα με το Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*)· και

(β) ανεξάρτητα από οποιαδήποτε άλλη διάταξη της παρούσας Σύμβασης, εάν επιβληθούν Πόντοι Ανεπάρκειας στον Παραχωρησιούχο επειδή προσδιορίστηκε ότι είναι Κρίσιμης Χωρητικότητας, ο Παραχωρησιούχος μπορεί να ζητήσει πρόσθετη Εκτίμηση Χωρητικότητας κατά την Περίοδο Αιχμής του Έτους Παραχώρησης μετά την εν λόγω διαπίστωση και, εφεξής, σε ετήσια βάση.

20.2.4 Τα αποτελέσματα κάθε Εκτίμησης Χωρητικότητας (πλην της Αρχικής Εκτίμησης Χωρητικότητας) θα υποβάλλονται στην ΥΠΑ ως μέρος της Ετήσιας Έκθεσης Επιδόσεων το αργότερο έως την 1^{η} Μαρτίου κατά το ημερολογιακό έτος που έπεται της πιο πρόσφατης Περιόδου Αιχμής.

20.2.5 Κάθε Εκτίμηση Χωρητικότητας θα υποδεικνύει, με βάση την ανάλυση των δεδομένων σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 3 (*Εκτίμηση της Χωρητικότητας του Αεροσταθμού Επιβατών και της Περιοχής Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών*) του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*), αν κάποιο Περιφερειακό Αεροδρόμιο είναι Κρίσιμης Χωρητικότητας.

20.2.6 Εάν κατά την Αρχική Εκτίμηση Χωρητικότητας, κάποιο Περιφερειακό Αεροδρόμιο κριθεί Ουσιωδώς Κρίσιμης Χωρητικότητας και το αρχικό Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) που υποβλήθηκε σύμφωνα με το Άρθρο 20.1.1, κατά την εύλογη γνώμη της ΥΠΑ, δεν επιλύει αυτή τη μειωμένη χωρητικότητα, ο Παραχωρησιούχος θα ενημερώνει το Ρυθμιστικό Σχέδιο

(Master Plan) ώστε να συμπεριλαμβάνει τα Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης που μπορεί να απαιτούνται, κατά την εύλογη γνώμη της ΥΠΑ, για την κατασκευή ή/και την επέκταση των περιοχών στάθμευσης και ελιγμών πολιτικών αεροσκαφών ή/και των αεροσταθμών Επιβατών.

20.2.7 Με την επιφύλαξη του Άρθρου 20.2.6, εάν κάποιο Περιφερειακό Αεροδρόμιο κριθεί Κρίσιμης Χωρητικότητας, ο Παραχωρησιούχος θα καταρτίσει και θα υποβάλει στην ΥΠΑ προς έγκριση ένα Σχέδιο Αποκατάστασης το οποίο μπορεί να περιλαμβάνει σχέδια επαναδιευθέτησης ή/και επέκτασης των υφιστάμενων εγκαταστάσεων και/ή κατασκευής νέων εγκαταστάσεων.

20.2.8 Εάν κάποιο Περιφερειακό Αεροδρόμιο συνεχίζει να είναι Κρίσιμης Χωρητικότητας Περιοχής Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών επί δύο (2) συναπτά έτη, θα τεθεί σε ισχύ Μηχανισμός Ενεργοποίησης Επέκτασης και ο Παραχωρησιούχος θα καταρτίσει επικαιροποιημένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) για Μελλοντικά Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης σε σχέση με την κατασκευή και την επέκταση των περιοχών στάθμευσης και ελιγμών πολιτικών αεροσκαφών και τη δημιουργία πρόσθετων θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών.

20.2.9 Εάν κάποιο Περιφερειακό Αεροδρόμιο συνεχίζει να είναι Κρίσιμης Χωρητικότητας Αεροσταθμού επί δύο (2) συναπτά έτη, θα τεθεί σε ισχύ Μηχανισμός Ενεργοποίησης Επέκτασης και ο Παραχωρησιούχος θα καταρτίσει επικαιροποιημένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) για Μελλοντικά Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης σε σχέση με την κατασκευή επέκτασης του αεροσταθμού Επιβατών ή την κατασκευή νέων αεροσταθμών Επιβατών.

20.2.10 Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλλει μια Ετήσια Έκθεση Επιδόσεων στην ΥΠΑ.

20.3 Επισκόπηση και Έγκριση Σχεδίων Αποκατάστασης και Ρυθμιστικών Σχεδίων

20.3.1

(α) Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα επανεξετάζει κάθε υποβληθέν Σχέδιο Αποκατάστασης ή/και τα Ρυθμιστικά Σχέδια (συνολικά τα **Σχέδια**) και, εάν μείνει ικανοποιημένος ότι τα Σχέδια είναι κατάλληλα για τον σκοπό για τον οποίο προορίζονται υπό την έννοια ότι το Σχέδιο προβλέπει την απαιτούμενη χωρητικότητα του ελεγχόμενου χώρου αεροδρομίου (airside), των αστικών περιοχών (landside) και των αεροσταθμών Επιβατών για την εξυπηρέτηση των προβλεπόμενων επιπέδων εναέριας κυκλοφορίας τουλάχιστον για τα επόμενα δέκα (10) έτη, θα υποβάλει αυτά

τα σχέδια στην ΥΠΑ προς έγκριση εντός είκοσι μίας (21) ημερών από την παραλαβή τους. Η ΥΠΑ, με την επιφύλαξη του παρόντος Άρθρου 20.3 (*Επισκόπηση και Έγκριση Σχεδίων Αποκατάστασης και Ρυθμιστικών Σχεδίων*), θα επανεξετάζει και θα εγκρίνει τα Ρυθμιστικά Σχέδια και, στην περίπτωση Επικείμενων Έργων, το Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Επικείμενων Έργων εντός σαράντα πέντε (45) ημερών από την υποβολή του. Η σχετική έγκριση θα κοινοποιείται στο Δημόσιο, τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και τον Παραχωρησιούχο.

(β) Σε περίπτωση που ο Παραχωρησιούχος αποδείξει στον Ανεξάρτητο Μηχανικό ότι είναι τεχνικώς αδύνατο να συμμορφωθεί με το Άρθρο 18.8 (*Διάρκεια Έργων*) σε σχέση με τα Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης χωρίς την πραγματοποίηση απαλλοτριώσεων και, λόγω της μη διαθεσιμότητας των αναγκαίων εκτάσεων, χωρίς την εφαρμογή λύσεων που θα ήταν πιο επαχθείς για τον Παραχωρησιούχο από αυτές που προβλέπονται στα Πρότυπα και Προδιαγραφές σύμφωνα με σχετική απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού, τότε οι απαιτήσεις για το μέγεθος και το αντικείμενο των Επικείμενων Νέων Έργων ή των Έργων Επέκτασης θα πρέπει να προσαρμόζονται κατάλληλα από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και το Ρυθμιστικό Σχέδιο, το Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Επικείμενων Έργων καθώς και τα Πρότυπα και Προδιαγραφές και οι Απαιτήσεις Έργων θα πρέπει να τροποποιούνται αναλόγως, ούτως ώστε τα σχετικά έργα που δεν μπορούν να υλοποιηθούν εξαιτίας των λόγων που αναφέρονται ανωτέρω να μην περιλαμβάνονται πλέον στο μέγεθος και στο αντικείμενο των Επικείμενων Νέων Έργων ή Έργων Επέκτασης.

20.3.2 Εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από την υποβολή των σχετικών Σχεδίων, η ΥΠΑ μπορεί να κοινοποιήσει στον Ανεξάρτητο Μηχανικό και τον Παραχωρησιούχο τις παρατηρήσεις ή τις ενστάσεις που μπορεί να έχει.

20.3.3 Εάν ο Ανεξάρτητος Μηχανικός ή ο Παραχωρησιούχος αμφισβητήσει τις παρατηρήσεις ή/και τις ενστάσεις της ΥΠΑ, το Δημόσιο ή ο Παραχωρησιούχος μπορεί να παραπέμψει το ζήτημα στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών εντός δέκα (10) ημερών από τη λήψη αυτών των παρατηρήσεων ή ενστάσεων.

20.3.4 Εάν ο Ανεξάρτητος Μηχανικός κρίνει ότι κάποια Σχέδια δεν είναι κατάλληλα για τον σκοπό για τον οποίο προορίζονται ή εάν ο Ανεξάρτητος Μηχανικός και ο Παραχωρησιούχος ή η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών αποδεχθούν τις παρατηρήσεις ή τις ενστάσεις της ΥΠΑ, ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει εκ νέου το τροποποιημένο Σχέδιο προς έγκριση, οπότε σε αυτή

την περίπτωση οι παραπάνω παράγραφοι θα ισχύουν, τηρουμένων των αναλογιών, για αυτή τη νέα υποβολή.

20.3.5 Αφού εγκριθεί, το σχετικό Σχέδιο θα αναφέρεται ως **Εγκεκριμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan)** ή **Εγκεκριμένο Σχέδιο Αποκατάστασης** (κατά περίπτωση) και ο Παραχωρησιούχος θα συμμορφωθεί αμέσως με τις προτάσεις που παρατίθενται στο Εγκεκριμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) ή το Εγκεκριμένο Σχέδιο Αποκατάστασης (κατά περίπτωση), συμπεριλαμβανομένων των προθεσμιών για την ολοκλήρωση των Έργων και σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης.

20.4 Έργα Ανακαίνισης – Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων

20.4.1 Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης και τη Σύμβαση Ανεξάρτητου Μηχανικού, θα είναι υπεύθυνος για τη διενέργεια και την κατάρτιση της Πρώτης Εκτίμησης Κατάστασης Εγκαταστάσεων το συντομότερο δυνατό και, σε κάθε περίπτωση, εντός τριών (3) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και, εφεξής, μιας ετήσιας Εκτίμησης Κατάστασης Εγκαταστάσεων, αξιολογώντας σε κάθε περίπτωση όλες τις σημαντικές εγκαταστάσεις και τα συστήματα που παρατίθενται στην παράγραφο 4.1 (*Μελλοντικά Έργα - Μελλοντικά Έργα Ανακαίνισης*) του Παραρτήματος 12 (*Έργα*). Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα υποβάλλει αντίγραφα της Πρώτης Εκτίμησης Κατάστασης Εγκαταστάσεων και κάθε επακόλουθης Εκτίμησης Κατάστασης Εγκαταστάσεων στην ΥΠΑ και στον Παραχωρησιούχο καθώς και μια σύνοψη των βασικών ζητημάτων που προσδιορίζονται σε αυτές εντός δέκα (10) ημερών από την κατάρτισή τους.

20.4.2 Ο Παραχωρησιούχος:

(α) εντός τριών (3) μηνών από τη λήψη της Πρώτης Εκτίμησης Κατάστασης Εγκαταστάσεων, θα καταρτίσει και θα υποβάλει στον Ανεξάρτητο Μηχανικό προς έγκριση ένα Σχέδιο Υλοποίησης Επικείμενης Ανακαίνισης, το οποίο θα καταρτιστεί σύμφωνα με την παράγραφο 4.1(δ) (*Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης*) του Παραρτήματος 12 (*Έργα*) και θα παραθέτει λεπτομερώς όλα τα Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης τα οποία θα αναλάβει ο Παραχωρησιούχος προκειμένου να διασφαλίσει ότι οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις λειτουργούν με μηδενικά ή μικρά ελαττώματα και για να διευθετήσει κάθε ανεπάρκεια της απόδοσης των εγκαταστάσεων που προσδιορίζεται στην Πρώτη Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων· και

(β) εντός δύο (2) μηνών από τη λήψη κάθε άλλης Εκτίμησης Κατάστασης Εγκαταστάσεων, εάν αυτή η Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων υποδεικνύει ότι οι εγκαταστάσεις σε οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο είναι αντίστοιχες ή κατώτερες, σύμφωνα με την ταξινόμηση στην παράγραφο 4.1(γ) (*Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων*) του Παραρτήματος 12 (*Έργα*), θα καταρτίσει και θα υποβάλει στον Ανεξάρτητο Μηχανικό προς έγκριση ένα αναθεωρημένο Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης (το **Αναθεωρημένο Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης**), το οποίο θα περιλαμβάνει όλες τις λεπτομερείς πληροφορίες που απαιτούνται σύμφωνα με το Παράρτημα 12 (*Έργα*) και θα περιγράφει όλα τα άμεσα, ενδιάμεσα και μακροπρόθεσμα Μελλοντικά Έργα Ανακαίνισης, τα οποία θα αναλάβει ο Παραχωρησιούχος προκειμένου να διευθετήσει τυχόν ανεπάρκειες των εγκαταστάσεων που προσδιορίζονται στη σχετική Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων έναντι των προτύπων.

20.5 Επισκόπηση και Έγκριση Σχεδίων Υλοποίησης Ανακαίνισης

20.5.1 Οι προτάσεις που παρατίθενται σε κάθε Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης που καταρτίζεται σύμφωνα με το Άρθρο 20.4 (*Έργα Ανακαίνισης – Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων*) θα υποβάλλονται στον Ανεξάρτητο Μηχανικό προς έγκριση.

20.5.2 Εντός είκοσι μίας (21) ημερών από την ημερομηνία υποβολής κάθε Σχεδίου Υλοποίησης Ανακαίνισης, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα κοινοποιεί στον Παραχωρησιούχο, το Δημόσιο και την ΥΠΑ την απόφασή του σχετικά με την έγκριση ή την απόρριψη των προτάσεων.

20.5.3 Εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από την κοινοποίηση της προαναφερόμενης απόφασης του Ανεξάρτητου Μηχανικού, η ΥΠΑ ή/και ο Παραχωρησιούχος μπορούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους στον Ανεξάρτητο Μηχανικό. Σε αυτή την περίπτωση, εντός δέκα (10) ημερών από την τελευταία κοινοποίηση, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός είτε θα αποδεχθεί τις παρατηρήσεις είτε θα επιβεβαιώσει την αρχική του απόφαση στον Παραχωρησιούχο, το Δημόσιο και την ΥΠΑ.

20.5.4 Η απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού είναι οριστική και δεσμευτική, εκτός εάν ανατραπεί από την Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, μετά την αμφισβήτηση αυτής της απόφασης από το Δημόσιο ή τον Παραχωρησιούχο εντός επτά (7) ημερών από την ημερομηνία κοινοποίησης της απόφασης.

20.5.5 Εάν ο Ανεξάρτητος Μηχανικός δεν εγκρίνει τις προτάσεις και η ΥΠΑ ή ο Παραχωρησιούχος δεν έχει υποβάλει ενστάσεις κατά της απόφασης αυτής ή εάν η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών διαπιστώσει ότι οι προτάσεις δεν πληρούν τις προϋποθέσεις έγκρισης, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα υποβάλει τις παρατηρήσεις του υπό μορφή κατάστασης ανεπαρκειών στον Παραχωρησιούχο και θα προβεί στη σχετική κοινοποίηση στην ΥΠΑ και το Δημόσιο και θα δώσει εντολή στον Παραχωρησιούχο να τροποποιήσει το σχετικό Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης.

20.5.6 Μετά την τροποποίηση του σχετικού Σχεδίου Υλοποίησης Ανακαίνισης, ο Παραχωρησιούχος μπορεί να επανυποβάλει τις προτάσεις προς έγκριση, οπότε σε αυτή την περίπτωση θα ισχύουν ξανά οι διατάξεις του παρόντος Άρθρου.

20.5.7 Αφού εγκριθεί, το σχετικό Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης θα αναφέρεται ως Εγκεκριμένο Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης και ο Παραχωρησιούχος θα συμμορφώνεται με τις προτάσεις που παρατίθενται στο Εγκεκριμένο Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης, συμπεριλαμβανομένων των προθεσμιών για την ολοκλήρωση των Έργων και σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης.

20.6 Επιχειρηματικά Σχέδια

20.6.1 Κατά ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα καταρτίσει και θα υποβάλει στην ΥΠΑ το Επιχειρηματικό Σχέδιο. Το Επιχειρηματικό Σχέδιο θα περιλαμβάνει το Οικονομικό Μοντέλο για την Περίοδο Παραχώρησης.

20.6.2 Ο Παραχωρησιούχος θα ενημερώνει τα Επιχειρηματικά Σχέδια ανά πενταετία στην περίπτωση Περιφερειακών Αεροδρομίων τα οποία εξυπηρετούν λιγότερους από ένα (1) εκατομμύριο Επιβάτες ετησίως και ανά τριετία για όλα τα υπόλοιπα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

21 Ανεξάρτητος Μηχανικός

21.1 Γενικά

21.1.1 Ο Παραχωρησιούχος συμφώνησε με το Κράτος και τον Ανεξάρτητο Μηχανικό, ο οποίος είναι ανεξάρτητος και χαίρει διεθνούς φήμης και εξειδικεύεται στις μελέτες, στον έλεγχο μελετών και στην επίβλεψη παρόμοιων έργων το πρότυπο της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού[3], η

[3] Θα πρέπει να είναι σε ολοκληρωμένη μορφή, πλην της αμοιβής του Ανεξάρτητου Μηχανικού.

οποία θα υπογραφεί πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης σύμφωνα με το Άρθρο 6.2.1 (β) (xvii), και οι κύριοι όροι της οποίας καθορίζονται στο παρόν Άρθρο 21 (*Ανεξάρτητος Μηχανικός*).

21.1.2 Όλα τα Εποπτευόμενα Έργα θα εποπτεύονται από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης και της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού.

21.1.3 Το Δημόσιο συμφωνεί και αποδέχεται δυνάμει της παρούσας Σύμβασης ότι, από την Ημερομηνία Έναρξης της Παραχώρησης, η Επίβλεψη των Έργων και η παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τα Πρότυπα και τις Προδιαγραφές, καθώς και με τις Απαιτήσεις των Έργων θα εκτελούνται από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό, σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης και της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού. Εάν προκύψει σύγκρουση ανάμεσα σε οποιονδήποτε από τους όρους της παρούσας Σύμβασης και τους όρους της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού, θα ισχύουν οι διατάξεις της παρούσας Σύμβασης, εκτός εάν και στον βαθμό που η Σύμβαση Ανεξάρτητου Μηχανικού περιλαμβάνει πρόσθετα καθήκοντα ή/και υπευθυνότητες του Ανεξάρτητου Μηχανικού, στην οποία περίπτωση θα υπερισχύσουν οι εν λόγω όροι.

21.1.4 Δεν είναι δυνατή η αντικατάσταση του Ανεξάρτητου Μηχανικού πριν από την Ημερομηνία Λήξης των Επικείμενων Έργων χωρίς την πρότερη συναίνεση του Δημοσίου και, κατόπιν, δεν είναι δυνατή η αντικατάσταση του Ανεξάρτητου Μηχανικού ούτε η διόρθωση, η τροποποίηση ή η διαφοροποίηση (ούτε η παραίτηση από οποιαδήποτε ουσιώδη άποψη) των όρων της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού χωρίς την πρότερη έγγραφη συναίνεση του Δημοσίου, την οποία δεν θα αρνείται ή καθυστερεί χωρίς εύλογη αιτία. Δεν θα θεωρείται χωρίς εύλογη αιτία η άρνηση της συναίνεσης από μέρους του Δημοσίου όσο τυχόν Έργα τα οποία εποπτεύει ο τρέχων Ανεξάρτητος Μηχανικός παραμένουν εκκρεμή. Κατά την Περίοδο Παραχώρησης, το Δημόσιο δύναται να ζητήσει από τον Παραχωρησιούχο ανά πάσα στιγμή να αντικαταστήσει τον Ανεξάρτητο Μηχανικό για λόγους εθνικής ασφάλειας και ο Παραχωρησιούχος οφείλει να καταγγείλει άμεσα τη Σύμβαση Ανεξάρτητου Μηχανικού δυνάμει του παρόντος Άρθρου.

21.1.5 Εάν το Δημόσιο, ενεργώντας εύλογα, διαπιστώσει ότι ο Ανεξάρτητος Μηχανικός δεν διαθέτει πλέον την ικανότητα, τη δυνατότητα και/ή τη γνώση να εκτελέσει τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας Σύμβασης και της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού και/ή ότι έχει παραβιάσει ουσιωδώς τις συμβατικές υποχρεώσεις του και η εν λόγω παραβίαση δεν αποκατασταθεί,

κατόπιν γνωστοποίησής της από τον Παραχωρησιούχο προς τον Ανεξάρτητο Μηχανικό, σύμφωνα με τους όρους της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού, δύναται να ζητήσει εγγράφως από τον Παραχωρησιούχο να προβεί (και ο Παραχωρησιούχος θα προβεί) στην καταγγελία της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού και την αντικατάσταση του Ανεξάρτητου Μηχανικού.

21.1.6 Ο Παραχωρησιούχος οφείλει να συμμορφώνεται με τους όρους της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού και, ανάλογα με την περίπτωση, με τις οδηγίες του Ανεξάρτητου Μηχανικού (με την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω οδηγίες δίνονται σύμφωνα με τα δικαιώματα του Ανεξάρτητου Μηχανικού δυνάμει της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού).

21.1.7 Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα έχει υποχρέωση επιμέλειας και θα είναι υπεύθυνος ως προς το Δημόσιο, καθώς και ως προς τον Παραχωρησιούχο, σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού.

21.1.8 Η Σύμβαση Ανεξάρτητου Μηχανικού θα παρέχει δικαιώματα υποκατάστασης του Παραχωρησιούχου από το Δημόσιο σε περίπτωση καταγγελίας της παρούσας Σύμβασης.

21.2 Επίβλεψη

21.2.1 Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα είναι, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης και της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού, υπεύθυνος για, μεταξύ άλλων, τα θέματα που αναφέρονται στο παρόν Άρθρο 21 (*Ανεξάρτητος Μηχανικός*).

21.2.2 Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός:

(α) θα επιβλέπει τα Εποπτευόμενα Έργα σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης και της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού·

(β) θα εξετάζει και θα επιβεβαιώνει ότι κάθε Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) και το Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης των Επικείμενων Έργων είναι κατάλληλα για τον συγκεκριμένο σκοπό ή θα πιστοποιεί και εγκρίνει την έλλειψη των αναγκαίων Συμπληρωματικών Εκτάσεων που απαιτούνται για τα Επικείμενα Νέα Έργα και Έργα Επέκτασης για τους σκοπούς του Άρθρου 20.3.1. (β) και θα προσαρμόζει ανάλογα το Ρυθμιστικό Σχέδιο και τα Χρονοδιαγράμματα Υλοποίησης των Επικείμενων Έργων καθώς και τα Πρότυπα, τις Προδιαγραφές και τις Απαιτήσεις Έργων·

(γ) θα καταρτίζει την Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων σύμφωνα με το Παράρτημα 12 (*Έργα*)·

(δ) θα εξετάζει και θα εγκρίνει τα Σχέδια Υλοποίησης Ανακαίνισης·

(ε) θα παρέχει υπηρεσίες σε σχέση με τα Έργα Δημοσίου σύμφωνα με το Άρθρο 19 (*Έργα Δημοσίου*)·

(στ) θα εκπληρώνει τα ακόλουθα καθήκοντα σε σχέση με τα Εποπτευόμενα Έργα (σε όλες τις σχετικές περιπτώσεις λαμβάνοντας υπόψη τις επιπτώσεις στην ποιότητα, τον χρόνο και τις δαπάνες):

(i) τυχόν έρευνες που θεωρεί ευλόγως απαραίτητες·

(ii) θα ελέγχει και θα εγκρίνει όλες τις Μελέτες σύμφωνα με το Άρθρο 18.3 (*Έλεγχος* Μελετών)·

(iii) θα εκδίδει τα Πιστοποιητικά Έγκρισης Μελετών σύμφωνα με το Άρθρο 18.4 (*Πιστοποιητικό Έγκρισης Μελετών*)·

(iv) θα επιθεωρεί τα Έργα και θα διασφαλίζει τη συμμόρφωση των κατασκευαστικών έργων, των υλικών, της ποιότητας κατασκευής και της ποιότητας των Έργων με την παρούσα Σύμβαση, τα Πρότυπα και τις Προδιαγραφές, τις Απαιτήσεις Έργων και με τις Μελέτες (συμπεριλαμβανομένων τυχόν συμφωνημένων τροποποιήσεων σε αυτά)

(v) θα παρακολουθεί την εφαρμογή των Εγκεκριμένων Περιβαλλοντικών Όρων και τη συμμόρφωση του Παραχωρησιούχου στις Περιβαλλοντικές Απαιτήσεις·

(vi) θα ελέγχει ότι η πρόοδος των Έργων συμμορφώνεται με το πρόγραμμα των κατασκευαστικών έργων και θα εγκρίνει τις τροποποιήσεις από τον Εργολάβο στο λεπτομερές πρόγραμμα και/ή στο πρόγραμμα ορόσημων και/ή στις διευθετήσεις και στις μεθόδους τις οποίες προτίθεται να υιοθετήσει ο Εργολάβος για την εκτέλεση των Έργων και

(vii) θα πιστοποιεί τυχόν πρόσθετες δοκιμαστικές Αρχαιολογικές Τομές. Ο Παραχωρησιούχος θα αποζημιώνεται για οποιαδήποτε τέτοια ανασκαφή σύμφωνα με το Άρθρο 15.1·

(ζ) θα παρέχει επιβεβαιώσεις ή θα λαμβάνει αποφάσεις σε σχέση με καθυστερήσεις ή αναστολές των Εποπτευόμενων Έργων ή αιτήσεις για παράταση χρόνου ή αύξηση της αποζημίωσης σύμφωνα με το Άρθρο 30.1 (*Γεγονότα Καθυστέρησης - Αποζημιώσεις Περιόδου Έργων*)·

(η) θα ελέγχει τη συμβατότητα του χρονοδιαγράμματος πληρωμής στη Σύμβαση (ή στις Συμβάσεις) Μελέτης-Κατασκευής με τα διαθέσιμα κεφάλαια·

(θ) θα διασφαλίζει ότι ο Εργολάβος καθιερώνει και διατηρεί μια αποτελεσματική διαδικασία διασφάλισης ποιότητας για τα Εποπτευόμενα Έργα και θα παρέχει αναφορές σχετικά με τις δραστηριότητές του τελευταίου·

(ι) θα βοηθά σε όλες τις πτυχές των ελέγχων ολοκλήρωσης και της παράδοσης των Εποπτευόμενων Έργων, συμπεριλαμβανομένων (ενδεικτικά) της πιστοποίησης εάν οι τελικές δοκιμές κατά την ολοκλήρωση και άλλες απαιτούμενες δοκιμές έχουν ολοκληρωθεί ικανοποιητικά, εκδίδοντας το Πιστοποιητικό Ουσιώδους Ολοκλήρωσης, βοηθώντας τον Παραχωρησιούχο στην έκδοση του Πιστοποιητικού Ουσιώδους Ολοκλήρωσης και στην παράδοση των ολοκληρωμένων Έργων·

(ια) θα προετοιμάζει τον κατάλογο Εκκρεμοτήτων που υπάρχουν κατά την ημερομηνία έκδοσης Πιστοποιητικού Ουσιώδους Ολοκλήρωσης σύμφωνα με το Άρθρο 18.12.8 (*Πιστοποιητικά Ουσιώδους Ολοκλήρωσης*)·

(ιβ) θα επαληθεύει και θα εγκρίνει αιτήσεις πληρωμής που υποβάλλονται από τον Εργολάβο εντός δέκα (10) ημερών έπειτα από την αποδοχή αντιγράφου του τιμολογίου του Εργολάβου·

(ιγ) θα παρέχει συμβουλές σε τυχόν μεταβολές και προσαρμογές που απαιτούνται βάσει της Σύμβασης (Συμβάσεων) Μελέτης - Κατασκευής·

(ιδ) θα αναφέρει την πρόοδο των Έργων και των επιπέδων των δαπανών συγκριτικά με τις σχετικές προβλέψεις ταμειακών ροών, προκειμένου να διασφαλίσει την ολοκλήρωση των Έργων εντός του χρονικού διαστήματος και των προϋπολογισμών δαπανών που έχουν θεσπιστεί σύμφωνα με τη Σύμβαση (Συμβάσεις) Μελέτης - Κατασκευής·

(ιε) θα τηρεί πλήρη και ορθά πρακτικά όλων των συναντήσεων και των συζητήσεων που διεξάγονται από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό·

(ιστ) θα προετοιμάζει εκθέσεις για παρουσίαση στον Παραχωρησιούχο και στο Δημόσιο (οι οποίες εκθέσεις θα περιλαμβάνουν λεπτομέρειες αναφορικά με την ποιότητα, τον χρόνο και τις δαπάνες των Έργων)·

(ιζ) θα παρευρίσκεται στις εργοστασιακές δοκιμές αποδοχής και θα τις εποπτεύει·

(ιη) θα εκδίδει τα Πιστοποιητικά Ολοκλήρωσης σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 18.12 (*Διαδικασία Έκδοσης Πιστοποιητικών Ολοκλήρωσης*) και

(ιθ) θα παρέχει τυχόν πρόσθετες υπηρεσίες που ενδέχεται να συμφωνηθούν ανάμεσα στους Συμβαλλομένους.

21.2.3 Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα επαληθεύει τη συμμόρφωση με τις Απαιτήσεις Παράδοσης κατά τα τελευταία έτη της Περιόδου Παραχώρησης.

21.2.4 Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα παρέχει στο Δημόσιο και στον Παραχωρησιούχο:

(α) στο τέλος κάθε μήνα κατά τη διάρκεια της Μελέτης και της κατασκευής οποιουδήποτε Εποπτευόμενου Έργου, Εκθέσεις Προόδου σε σχέση με τα Έργα σύμφωνα με το Άρθρο 27.3 (*Εκθέσεις Προόδου*),

(β) κατά τη διάρκεια της Περιόδου Εγγύησης Παραχώρησης, εκθέσεις ανάλογα με τις απαιτήσεις και στο τέλος κάθε έτους στο πλαίσιο της Εκτίμησης Κατάστασης Εγκαταστάσεων και

(γ) κατά καιρούς κατόπιν εύλογου αιτήματος του Δημοσίου, της ΥΠΑ ή του Παραχωρησιούχου, συγκεκριμένες εκθέσεις σε σχέση με τα Έργα.

21.2.5 Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα παρέχει υπηρεσίες και δεδομένα σε διαδικασίες επίλυσης διαφορών εάν απαιτηθούν κατά καιρούς, σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

21.3 Αμοιβή Ανεξάρτητου Μηχανικού

21.3.1 Βάσει των Άρθρων 30.1 (*Γεγονότα Καθυστέρησης - Αποζημιώσεις Περιόδου Έργων*) και 30.3 (*Αποκατάσταση Γεγονότος Καθυστέρησης*), ο Παραχωρησιούχος θα είναι υπεύθυνος για την πληρωμή της αμοιβής, καθώς

και άλλων δαπανών και εξόδων του Ανεξάρτητου Μηχανικού, ενώ το Δημόσιο δεν θα φέρει καμία ευθύνη για την εν λόγω αμοιβή, τις δαπάνες και τα έξοδα.

21.3.2 Η επίβλεψη τυχόν Έργων που προκύπτουν από Μεταβολή θα εκτελείται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου 21 (*Ανεξάρτητος Μηχανικός*). Η δαπάνη τυχόν πρόσθετης αμοιβής που οφείλεται στον Ανεξάρτητο Μηχανικό για την επίβλεψη των εν λόγω Έργων (ανάλογα με την περίπτωση) θα βαρύνει το Δημόσιο.

22 Υπεργολάβοι Παραχωρησιούχου

22.1 Σε περίπτωση που κάτι τέτοιο ζητείται ενίοτε από το Δημόσιο, ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει έγκαιρα λεπτομέρειες σχετικά με τους υπεργολάβους του. Κατά την Περίοδο Παραχώρησης, το Δημόσιο δύναται να ζητήσει από τον Παραχωρησιούχο ανά πάσα στιγμή να καταγγείλει οποιαδήποτε σύμβαση υπεργολαβίας και/ή να αντικαταστήσει οποιονδήποτε υπεργολάβο για λόγους εθνικής ασφάλειας και ο Παραχωρησιούχος οφείλει να καταγγείλει άμεσα τη σχετική σύμβαση υπεργολαβίας και/ή να αντικαταστήσει τον σχετικό υπεργολάβο δυνάμει του παρόντος Άρθρου 22 (*Υπεργολάβοι Παραχωρησιούχου*).

22.2 Δεν επιτρέπεται στον Παραχωρησιούχο η εκχώρηση της υλοποίησης ουσιώδους τμήματος των συμβατικών υποχρεώσεών του, του οποίου η αξία υπερβαίνει τα πέντε εκατομμύρια Ευρώ (€5.000.000) ετησίως ή το ποσό των δέκα εκατομμυρίων Ευρώ (€10.000.000) συνολικά σε υπεργολάβους, χωρίς την πρότερη έγγραφη συγκατάθεση του Δημοσίου. Δεν απαιτείται η συγκατάθεση του Δημοσίου για υπεργολάβους:

(α) που υποδεικνύονται στην Προσφορά·

(β) οι συμβάσεις υπεργολαβίας των οποίων συμπεριλήφθηκαν ως Έγγραφα Ολοκλήρωσης, με την προϋπόθεση ότι δεν θα γίνει καμία ουσιαστική αλλαγή αναφορικά με τον σκοπό της σύμβασης υπεργολαβίας, συμπεριλαμβανομένης τυχόν αλλαγής στο ιδιοκτησιακό καθεστώς του Εργολάβου·

(γ) που έχουν επιλεγεί κατόπιν δημόσιου διαγωνισμού· ή

(δ) που είναι Συνδεδεμένες Επιχειρήσεις του Παραχωρησιούχου.

22.3 Εάν ο Παραχωρησιούχος επιθυμεί να εκχωρήσει ουσιώδες τμήμα των συμβατικών υποχρεώσεών του σε υπεργολάβο, θα παράσχει στο Δημόσιο όλα τα απαραίτητα στοιχεία του προτεινόμενου υπεργολάβου, όπως την εμπειρία, το προσωπικό που θα

απασχοληθεί στην εν λόγω σύμβαση υπεργολαβίας, καθώς και οικονομικά στοιχεία, αλλά και τα συγκεκριμένα καθήκοντα που θα ανατεθούν στον εν λόγω υπεργολάβο. Το Δημόσιο οφείλει να απαντήσει στο αίτημα εντός τριάντα (30) ημερών.

22.4 Εάν το Δημόσιο δεν απαντήσει εντός του ανωτέρω χρονικού πλαισίου, θα θεωρηθεί ότι έχει δώσει τη συγκατάθεσή του.

22.5 Ο Παραχωρησιούχος παραμένει υπεύθυνος και δεν θα απαλλαγεί από καμία από τις υποχρεώσεις, τις ευθύνες ή τα καθήκοντά του βάσει της παρούσας Σύμβασης επειδή οι υποχρεώσεις του εκπληρώνονται από οποιονδήποτε υπεργολάβο.

22.6 Επιπλέον, ο Παραχωρησιούχος θα μεριμνήσει ώστε η σύμβαση υπεργολαβίας να προβλέπει πως:

22.6.1 Όλα τα δικαιώματα του Δημοσίου και του Παραχωρητή βάσει της παρούσας Σύμβασης είναι δεσμευτικά για τον υπεργολάβο και οι υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου αποτελούν επίσης υποχρεώσεις του υπεργολάβου·

22.6.2 Η σύμβαση υπεργολαβίας δεν έχει ως αποτέλεσμα την απόκτηση δικαιωμάτων έναντι του Δημοσίου ή του Παραχωρητή από μέρους οποιουδήποτε από τα συμβαλλόμενα μέρη της·

22.6.3 Το Δημόσιο διαθέτει δικαιώματα παρέμβασης·

22.6.4 Εάν για οποιονδήποτε λόγο υπάρξει πρόωρη καταγγελία της παρούσας Σύμβασης:

(α) το Δημόσιο δύναται, κατά την αποκλειστική του διακριτική ευχέρεια, να συνεχίσει την υλοποίηση της σύμβασης υπεργολαβίας αναφορικά με οποιοδήποτε τμήμα που δεν έχει υλοποιηθεί ακόμα από τον υπεργολάβο, υποκαθιστάμενο το ίδιο στη θέση του Παραχωρησιούχου, με τους ίδιους ή, κατόπιν σύμβασης με τον υπεργολάβο, με ευνοϊκότερους όρους. Εάν το Δημόσιο επιλέξει να μην συνεχίσει την υλοποίηση της σύμβασης υπεργολαβίας, δεν θα ευθύνεται έναντι του υπεργολάβου ούτε θα έχει οποιαδήποτε οικονομική ή άλλη υποχρέωση ως προς αυτόν·

(β) το Δημόσιο δεν ευθύνεται ούτε έχει οικονομικές ή άλλες υποχρεώσεις που προκύπτουν από την υλοποίηση, από μέρους του υπεργολάβου, οποιουδήποτε τμήματος της σύμβασης υπεργολαβίας, δεδομένου ότι η εν λόγω ευθύνη παραμένει του Παραχωρησιούχου· και

(γ) κατόπιν αιτήματος του Δημοσίου, ο Παραχωρησιούχος και ο υπεργολάβος οφείλουν να παρέχουν στο Δημόσιο όλες τις πληροφορίες που σχετίζονται με την κατάσταση της σύμβασης υπεργολαβίας.

22.7 Το Δημόσιο δεν θα παρεμβαίνει στις διευθετήσεις ανάμεσα στον Παραχωρησιούχο και τον υπεργολάβο, εκτός εάν:

22.7.1 παραβιαστεί ουσιωδώς οποιαδήποτε διάταξη της παρούσας Σύμβασης από τον υπεργολάβο, με την προϋπόθεση ότι το Δημόσιο έχει παράσχει, πριν από την εν λόγω παρέμβαση, ειδοποίηση στον Παραχωρησιούχο ζητώντας την αποκατάσταση της εν λόγω παραβίασης εντός εύλογου χρονικού διαστήματος και ο υπεργολάβος δεν έχει αποκαταστήσει τη συγκεκριμένη ουσιώδη παραβίαση εντός του σχετικού χρονικού διαστήματος· ή

22.7.2 δυνάμει του Άρθρου 23 (*Παρέμβαση του Δημοσίου*).

Η παρέμβαση του Δημοσίου σύμφωνα με το Άρθρο 23 (*Παρέμβαση του Δημοσίου)* μπορεί να επεκταθεί σε απαίτηση άμεσης αντικατάστασης του υπεργολάβου. Η παρέμβαση ή άλλη πράξη του Δημοσίου δεν απαλλάσσει τον Παραχωρησιούχο από την ευθύνη του δυνάμει της παρούσας Σύμβασης ούτε την περιορίζει.

22.8 Ο Παραχωρησιούχος οφείλει να υποβάλλει στο Δημόσιο επικυρωμένα αντίγραφα όλων των συμβάσεων που συνάπτει για την εκμετάλλευση των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης των οποίων η αξία υπερβαίνει τα πέντε εκατομμύρια Ευρώ (€5.000.000) ετησίως ή το συνολικό ποσό των δέκα εκατομμυρίων Ευρώ (€10.000.000) ή για οποιαδήποτε άλλη εκμετάλλευση επιτραπεί δυνάμει της παρούσας Σύμβασης εντός τριάντα (30) ημερών από τη σύναψη των σχετικών συμβάσεων.

23 Παρέμβαση του Δημοσίου

23.1 Υποχρεώσεις του Δημοσίου

Με εξαίρεση την περίπτωση στην οποία προβλέπεται άλλως στην παρούσα Σύμβαση και βάσει του Άρθρου 23.2 (*Επιτρεπόμενη Παρέμβαση*), κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης, το Δημόσιο δεν θα προβεί και θα εξασφαλίσει ότι καμία άλλη Αρμόδια Αρχή ή Κρατική Αρχή δεν θα προβεί σε οποιαδήποτε ενέργεια που παρεμβαίνει και/ή που διακόπτει την αναβάθμιση, τη χρηματοδότηση, τη συντήρηση, τη διαχείριση, τη λειτουργία και την εκμετάλλευση των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης. Με την επιφύλαξη του Άρθρου 33.1 (*Γεγονότα Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου*) οποιαδήποτε παραβίαση του παρόντος Άρθρου 23.1 (*Υποχρεώσεις του Δημοσίου*)

από μέρους του Δημοσίου θα αποτελεί Γεγονός Καθυστέρησης και/ή Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου.

23.2 Επιτρεπόμενη Παρέμβαση

Το Δημόσιο δύναται να παρέμβει ή να διακόψει τη μελέτη, την αναβάθμιση, τη συντήρηση, τη διαχείριση, τη λειτουργία και την εκμετάλλευση των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης και ο Παραχωρησιούχος θα αποδεχτεί την εν λόγω παρέμβαση και/ή διακοπή από το Δημόσιο:

23.2.1 αμέσως, σε περίπτωση πολεμικής ενέργειας (είτε ανακηρυχθείσας είτε μη ανακηρυχθείσας), εισβολής, ένοπλης σύρραξης ή ενέργειας εξωτερικού εχθρού, επιστράτευσης λόγω εξωτερικού κινδύνου ή αποκλεισμού, εμπορικού αποκλεισμού, επανάστασης, ταραχών, εξέγερσης, εμφύλιων ταραχών, δολιοφθοράς ή τρομοκρατίας ή της απειλής οποιουδήποτε από τα ανωτέρω σε κάθε περίπτωση στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας ή αναφορικά με αυτήν ή με άμεσες συνέπειες για αυτήν ή σε περίπτωση επικείμενης απειλής στη δημόσια τάξη και/ή στην ασφάλεια του κράτους ή στην άμυνα.

23.2.2 Εάν:

(α) το Δημόσιο (και στην περίπτωση της παραγράφου (ii) παρακάτω, η ΥΠΑ), έχοντας αξιολογήσει όλους τους σχετικούς παράγοντες και προϋποθέσεις, θεωρεί εύλογα πως:

(i) ο Παραχωρησιούχος έχει παραβιάσει κάποια υποχρέωση βάσει της παρούσας Σύμβασης με τρόπο ώστε να δημιουργεί άμεσο και σοβαρό κίνδυνο στην ασφάλεια των Επιβατών και/ή των Χρηστών· ή

(ii) λόγω κάποιας ενέργειας ή παράλειψης από μέρους του Παραχωρησιούχου (είτε παραβιάζεται υποχρέωση βάσει της παρούσας Σύμβασης είτε όχι), έχει προκύψει ουσιώδης ζημία ή διαταραχή (ή υπάρχει σοβαρός κίνδυνος σημείωσης αυτών) στο Περιβάλλον ή υπάρχει σοβαρός και υφιστάμενος κίνδυνος για την ασφάλεια των Επιβατών, των Χρηστών, του προσωπικού που εργάζεται στα Περιφερειακά Αεροδρόμια ή για τρίτους και, κατά την άποψη του Δημοσίου, της ΥΠΑ ή της Αρμόδιας Αρχής, το επίπεδο σοβαρότητας της εν λόγω ζημίας ή διαταραχής δικαιολογεί τη συγκεκριμένη παρέμβαση ή διακοπή από μέρους του Δημοσίου, της ΥΠΑ ή της Αρμόδιας Αρχής·

(β) η εν λόγω παραβίαση ή κατάσταση επιδέχεται αποκατάστασης ή διόρθωσης από τον Παραχωρησιούχο, και το Δημόσιο αποστέλλει ειδοποίηση στον Παραχωρησιούχο με εντολή αποκατάστασης ή διόρθωσης (ει δυνατόν) της εν λόγω παραβίασης ή κατάστασης εντός του χρονικού διαστήματος που καθορίζεται στην εν λόγω ειδοποίηση (το οποίο θα πρέπει να οριστεί εύλογα λαμβάνοντας υπόψη τη σοβαρότητα της κατάστασης) και/ή λήψης μέτρων για την εξουδετέρωση του κινδύνου ή τη διόρθωση της ζημίας ή της διαταραχής και

(γ) παρ' όλο που έχει αποσταλεί η ως άνω ειδοποίηση από το Δημόσιο, ο Παραχωρησιούχος δεν αποκαθιστά ούτε διορθώνει την εν λόγω παραβίαση εντός του χρονικού διαστήματος που καθορίζεται στην ειδοποίηση.

23.2.3 Εάν ο Παραχωρησιούχος εγκαταλείψει πλήρως ή εγκαταλείψει ουσιαστικό μέρος των Έργων για συνεχή περίοδο μεγαλύτερη των τριών (3) μηνών για λόγο διαφορετικό από Γεγονός Καθυστέρησης ή Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου.

23.2.4 Εάν ο Παραχωρησιούχος αναστείλει τις δραστηριότητες οποιουδήποτε από τα Περιφερειακά Αεροδρόμια και/ή την παροχή Υπηρεσιών Αεροδρομίου για περισσότερες από δύο (2) συνεχείς ημέρες, χωρίς αυτό να οφείλεται σε Γεγονός Καθυστέρησης, Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου, έργα έκτακτης ανάγκης που πρέπει να πραγματοποιηθούν, προγραμματισμένη συντήρηση (σύμφωνα με το Πρόγραμμα Συντήρησης) ή Άσκηση Ετοιμότητας.

23.2.5 Στον βαθμό που επιτρέπεται και σύμφωνα με το Πλαίσιο Συνεργασίας ΠΑ.

23.2.6 Ενώ συνεχίζεται οποιοδήποτε Γεγονός Ανωτέρας Βίας, αλλά μόνο εάν:

(α) ο Παραχωρησιούχος ζητήσει την παρέμβαση του Δημοσίου ή

(β) οποιοδήποτε από τα Περιφερειακά Αεροδρόμια ή ουσιαστικό τμήμα οποιουδήποτε εξ' αυτών παραμένει κλειστό ή δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε ουσιώδη βαθμό για περισσότερες από εβδομήντα δύο (72) συνεχείς ώρες.

23.3 Ενέργεια από το Δημόσιο

23.3.1 Εφόσον ανακύψει οποιοδήποτε από τα γεγονότα που καθορίζονται στο Άρθρο 23.2 (*Επιτρεπόμενη Παρέμβαση*), το Δημόσιο δύναται να θέσει τα Περιφερειακά Αεροδρόμια ή οποιοδήποτε εξ αυτών ή οποιοδήποτε

επηρεαζόμενο τμήμα αυτών υπό τον άμεσο έλεγχο ή διαχείρισή του και (ανάλογα με την περίπτωση) δύναται να λάβει το ίδιο ή μέσω τρίτου κάθε απαραίτητο μέτρο για την αποκατάσταση των συνθηκών που οδήγησαν στην εν λόγω διακοπή ή παρέμβαση.

23.3.2 Καμία διακοπή ή παρέμβαση δεν θα πραγματοποιείται για διάρκεια ή σε έκταση μεγαλύτερη από όσο απαιτείται, λαμβάνοντας υπόψη τις συνθήκες που δημιουργούν την ανάγκη διακοπής ή παρέμβασης.

23.4 Αποζημίωση για Δαπάνες και Έξοδα

Εάν οποιαδήποτε διακοπή ή παρέμβαση από το Δημόσιο:

(i) οφείλεται σε γεγονός το οποίο καθορίζεται στα Άρθρα 23.2.1 ή 23.2.5, τότε οι διατάξεις του Άρθρου 25 (*Ανωτέρα Βία*), θα ισχύουν, εκτός εάν η παρέμβαση ή διακοπή αφορά παραβίαση από μέρους του Παραχωρησιούχου.

(ii) οφείλεται σε παραβίαση σύμβασης η οποία τελέστηκε διά ενέργειας ή παράλειψης του Παραχωρησιούχου (συμπεριλαμβανομένων γεγονότων που καθορίζονται στα Άρθρα 23.2.2 23.2.3 και 23.2.4), ο Παραχωρησιούχος, εντός τριάντα (30) ημερών από την έγγραφη απαίτηση του Δημοσίου η οποία υποστηρίζεται από στοιχεία σχετικά με τις δαπάνες και τα έξοδα, θα αποζημιώσει το Δημόσιο για τυχόν δαπάνες και έξοδα που αυτό υπέστη σε σχέση με την εν λόγω παρέμβαση ή διακοπή.

23.5 Διαφορά

Εάν προκύψει διαφορά αναφορικά με τις αιτίες της διακοπής ή της παρέμβασης σύμφωνα με το παρόν Άρθρο, ο Παραχωρησιούχος δύναται να παραπέμψει το ζήτημα στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών εντός επτά (7) Εργάσιμων Ημερών από τη διακοπή ή την παρέμβαση από μέρους του Δημοσίου. Εάν η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών ταχθεί υπέρ του Παραχωρησιούχου και, με δεδομένη την εκπλήρωση των σχετικών προϋποθέσεων του Άρθρου 30.1 (*Γεγονότα Καθυστέρησης – Αποζημιώσεις Περιόδου Έργων*), η παρέμβαση από μέρους του Δημοσίου θα αποτελεί Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου. Εάν το ζήτημα δεν παραπεμφθεί στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών εντός της εν λόγω περιόδου επτά (7) Εργάσιμων Ημερών, θα θεωρηθεί ότι ο Παραχωρησιούχος έχει αποδεχθεί ότι η παρέμβαση ή η διακοπή επιτρεπόταν και ότι ο ίδιος δεν δικαιούται καμία τέτοια αποζημίωση. Ανεξάρτητα από τυχόν παραπομπή στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, το Δημόσιο θα δικαιούται να ασκήσει τα δικαιώματά του έως ότου η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών γνωστοποιήσει τα Πορίσματά της.

24 Ασφάλιση

24.1 Ο Παραχωρησιούχος θα διατηρεί σε ισχύ με δικά του έξοδα, από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης (ή από μεταγενέστερη ημερομηνία που ενδέχεται να συμφωνηθεί μεταξύ του Δημοσίου και του Παραχωρησιούχου) έως τη λήξη της παρούσας Σύμβασης, όποια ασφάλιση είναι υποχρεωτική βάσει της σχετικής νομοθεσίας, καθώς και όποια ασφάλιση απαιτείται βάσει της παρούσας Σύμβασης, σύμφωνα με το Παράρτημα 16 της παρούσας Σύμβασης (*Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης*).

24.2 Κάθε ασφάλιση που υποχρεούται ο Παραχωρησιούχος να συνάψει θα παρέχει ουσιωδώς κάλυψη έναντι των σχετικών κινδύνων και ευθυνών και θα διατηρείται τουλάχιστον στα σχετικά ποσά που εξειδικεύονται στο Παράρτημα 16 της παρούσας Σύμβασης (*Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης*). Περαιτέρω, συμφωνείται ότι τα όρια της αποζημίωσης, είτε ως ασφαλισμένο ποσό είτε σε σχέση με τυχόν απαιτούμενη επέκταση αποτελούν τα ελάχιστα όρια και αντιπροσωπεύουν την τρέχουσα εκτίμηση της μέγιστης προβλεπόμενης ζημίας. Τα όρια θα επανεξετάζονται περιοδικά και κατά περίπτωση, θα αυξάνονται σύμφωνα με τη μέγιστη εκτιμώμενη ζημία ή θα διατηρούνται σύμφωνα με τα όρια που θα ασφαλιζόταν ένας φορέας λειτουργίας επιδεικνύοντας τέτοιο βαθμό δεξιότητας, επιμέλειας, σύνεσης και προνοητικότητας όπως θα αναμενόταν εύλογα και κανονικά από έναν εξειδικευμένο και έμπειρο φορέα ενεργώντας καλή τη πίστη και διεξάγοντας τον ίδιο τύπο δραστηριότητας κάτω από τις ίδιες ή ισοδύναμες περιστάσεις και προϋποθέσεις και ενεργώντας εν γένει σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

24.3 Οι ασφαλιστικές καλύψεις, όροι, προϋποθέσεις και εξαιρέσεις θα είναι αυτές που τίθενται στο Παράρτημα 16 (*Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης*) και συνήθως περιλαμβάνονται σε ασφαλίσεις που συνάπτονται από συνετούς φορείς διαχείρισης αεροδρομίων.

24.4 Τα ασφαλισμένα ποσά για κάθε ασφαλιστήριο συμβόλαιο θα εκφράζονται σε Ευρώ χρησιμοποιώντας τις ισχύουσες συναλλαγματικές ισοτιμίες κατά το χρόνο της ασφαλιστικής κάλυψης.

24.5 Εκτός εάν προβλέπεται άλλως στην παρούσα Σύμβαση, οι ασφαλίσεις δεν απαλλάσσουν τον Παραχωρησιούχο από τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες του βάσει της παρούσας Σύμβασης ούτε μειώνουν αυτές με οποιονδήποτε τρόπο.

24.6 Όλα τα ασφαλιστήρια συμβόλαια θα συνάπτονται εγγράφως και θα υπόκεινται στην έγκριση του Δημοσίου, την οποία δεν θα αρνείται ή καθυστερεί χωρίς εύλογη αιτία, προκειμένου να επιτρέπεται στο Δημόσιο να ελέγχει και να επιβεβαιώνει ότι οι εν λόγω ασφαλίσεις συμμορφώνονται επαρκώς με τους όρους της παρούσας Σύμβασης.

24.7 Ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίσει ότι η ασφάλιση που προβλέπεται στην παρούσα Σύμβαση θα συναφθεί μέσω μεσιτών ή άλλων ασφαλιστικών μεσαζόντων και με αναγνωρισμένες ασφαλιστικές ή αντασφαλιστικές εταιρείες που θα γνωστοποιηθούν στο Δημόσιο και θα υπόκεινται στην έγκριση αυτού, την οποία δεν θα αρνείται ή καθυστερεί χωρίς εύλογη αιτία. Ο Παραχωρησιούχος είναι υποχρεωμένος να παρέχει τυχόν στοιχεία ή άλλες πληροφορίες που ενδέχεται να ζητήσει το Δημόσιο αναφορικά με τις ασφαλιστικές εταιρείες, τις αντασφαλιστικές εταιρείες ή τους μεσάζοντες.

24.8 Ο Παραχωρησιούχος οφείλει να παρέχει έγκαιρα τυχόν πληροφορίες που ζητά εύλογα το Δημόσιο αναφορικά με τις ασφάλειες και θα διασφαλίσει ότι δεν θα υπάρχουν μείωση ή περιορισμοί στη συμφωνημένη ασφαλιστική κάλυψη.

24.9 Ο Παραχωρησιούχος πρέπει:

24.9.1 να λαμβάνει υπόψη και να συμμορφώνεται με όλες τις νομικές διατάξεις αναφορικά με την ασφάλιση,

24.9.2 να συμμορφώνεται πλήρως με όλα τα ασφαλιστικά καθήκοντα βάσει της νομοθεσίας και των ασφαλιστήριων συμβολαίων,

24.9.3 να διασφαλίζει ότι στις ασφαλιστικές εταιρείες έχουν παρασχεθεί και θα συνεχίσουν να παρέχονται όλες οι πληροφορίες που απαιτούνται, προκειμένου να αποφευχθούν οποιεσδήποτε αμφιβολίες αναφορικά με την εγκυρότητα της ασφαλιστικής κάλυψης,

24.9.4 να αποφεύγει οποιαδήποτε ενέργεια ή παράλειψη που θα έθετε σε κίνδυνο ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την εγκυρότητα, εν όλω ή εν μέρει, των ασφαλιστήριων συμβολαίων και

24.9.5 να συμμορφώνεται με όλες τις συμφωνημένες προτάσεις ή όρους των ασφαλιστικών εταιρειών.

24.10 Τα ασφαλιστήρια συμβόλαια θα υποβάλλονται έγκαιρα στο Δημόσιο και, σε κάθε περίπτωση, όχι αργότερα από τριάντα (30) ημέρες πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης (και στη συνέχεια πριν από την ανανέωση της ασφαλιστικής κάλυψης), ενώ θα υπόκειντα στην έγκριση του Δημοσίου, την οποία δεν θα αρνείται ή καθυστερεί χωρίς εύλογη αιτία. Κατά τη συγκεκριμένη υποβολή, το ασφαλιστήριο συμβόλαιο μπορεί να είναι στη μορφή ενός υπογεγραμμένου δεσμευτικού υπομνήματος κάλυψης, αλλά, σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να υποβληθεί στο Δημόσιο το πλήρες ασφαλιστήριο συμβόλαιο για τελική έγκριση εντός εύλογου χρονικού διαστήματος πριν από την ημερομηνία έναρξής του.

24.11 Κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης (και στη συνέχεια, σε κάθε περίπτωση, το αργότερο τριάντα (30) ημέρες πριν την ανανέωση), ο Παραχωρησιούχος πρέπει να μεριμνήσει και να παραδώσει στον Παραχωρητή μια επιστολή δέσμευσης, στη μορφή του υποδείγματος επιστολής δέσμευσης που περιέχεται στο Μέρος 3 του Παραρτήματος 16 (*Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης*), απευθυνόμενη στο Δημόσιο και υπογεγραμμένη από έναν ανεξάρτητο και διεθνώς αναγνωρισμένο ασφαλειομεσίτη ο οποίος θα έχει διοριστεί από τον Παραχωρησιούχο σε σχέση με την παροχή των ασφαλίσεων που καθορίζονται στο Μέρος 1 του Παραρτήματος 16 (*Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης*). Ο Παραχωρησιούχος πρέπει επίσης να μεριμνήσει και να παραδώσει στο Δημόσιο μια τέτοια επιστολή δέσμευσης από κάθε ασφαλειομεσίτη αντικατάστασης που παρέχει ασφάλιση, ο οποίος διορίζεται από τον Παραχωρησιούχο κατά την Περίοδο Παραχώρησης.

24.12 Εάν κατά τη διάρκεια της παρούσας Σύμβασης υπάρξει ουσιώδης αλλαγή στη διεθνή ασφαλιστική αγορά αναφορικά με την ασφάλιση των κινδύνων που απαιτείται να ασφαλισθούν από τον Παραχωρησιούχο βάσει της παρούσας Σύμβασης, με τρόπο που είτε το κόστος της ασφάλισης γίνει «υπερβολικό» είτε η κάλυψη «μη διαθέσιμη», τότε το Δημόσιο δικαιούται να καταβάλει το πρόσθετο ποσό του ασφαλίστρου, της προμήθειας ή οποιουδήποτε άλλου ποσού προκειμένου να διατηρήσει σε ισχύ την ασφαλιστική κάλυψη, εάν χρειάζεται, ή να δράσει ως έσχατος ασφαλιστής και, εάν καμία από αυτές τις επιλογές δεν ασκηθεί από το Δημόσιο, τότε ο Παραχωρησιούχος θα απαλλαχθεί από την υποχρέωσή του να ασφαλίσει τον εν λόγω κίνδυνο εν όλω ή εν μέρει. Εάν το Δημόσιο δράσει ως έσχατος ασφαλιστής και στη συνέχεια προκύψει ο κίνδυνος, θα καταβάλει ποσό ίσο με την ασφαλιστική αποζημίωση που θα είχε καταβληθεί σε περίπτωση που ήταν διαθέσιμη η ασφάλιση ή θα καταγγείλει την παρούσα Σύμβαση και θα καταβάλει αποζημίωση ίση με το οφειλόμενο ποσό δυνάμει του Άρθρου 35 (*Αποζημίωση λόγω Παρατεταμένης Ανωτέρας Βίας*). Εάν δεν ασκηθεί καμία από αυτές τις επιλογές από το Δημόσιο, τότε ο Παραχωρησιούχος θα απαλλαχθεί από την υποχρέωσή του να ασφαλίσει τον εν λόγω κίνδυνο εν όλω ή εν μέρει.

24.13 Όσον αφορά την προηγούμενη παράγραφο:

24.13.1 η ασφαλιστική κάλυψη θεωρείται «μη διαθέσιμη», εάν δεν παρέχεται από αναγνωρισμένες ασφαλιστικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Ευρωπαϊκή Ένωση και έχουν αξιολογηθεί από τη Standard & Poor's με ένδειξη που δεν είναι χαμηλότερη από Α- (ή το ισοδύναμό του σύμφωνα με την A.M. Best), με όρους (συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικά του εύρους, των ορίων, των απαλλαγών και των εξαιρέσεων) ουσιαστικά παρόμοιους με τους όρους που είχε εξασφαλίσει ο Παραχωρησιούχος έως τη συγκεκριμένη στιγμή και είχαν εγκριθεί από το Δημόσιο ή, εάν η κάλυψη δεν έχει τεθεί

ακόμα σε ισχύ, με ουσιαστικά παρόμοιους όρους με τους ασφαλιστικούς όρους που απαιτούνται βάσει της παρούσας Σύμβασης·

24.13.2 το κόστος της ασφάλισης θεωρείται «υπερβολικό», εάν είναι διαθέσιμο από αναγνωρισμένους ασφαλιστές που δραστηριοποιούνται στην Ευρωπαϊκή Ένωση και έχουν αξιολογηθεί από τη Standard & Poor's με ένδειξη που δεν είναι χαμηλότερη από A- (ή το ισοδύναμό του σύμφωνα με την A.M. Best) με ασφάλιστρο που είναι τουλάχιστον διπλάσιο από την Αναπροσαρμοζόμενη τιμή που περιλαμβάνεται στο Οικονομικό Μοντέλο, όπως αυτή επικαιροποιείται, ώστε να αντιπροσωπεύει το ασφάλιστρο που καταβάλλεται όντως από τον Παραχωρησιούχο ανά κίνδυνο. Η σύγκριση του κόστους θα πραγματοποιηθεί σε ασφαλιστική κάλυψη ή όρους (συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικά του εύρους, των ορίων, των απαλλαγών και των εξαιρέσεων) ουσιαστικά παρόμοιους με τους όρους που είχε εξασφαλίσει ο Παραχωρησιούχος έως τη συγκεκριμένη στιγμή και είχαν εγκριθεί από το Δημόσιο.

24.14 Εάν υπάρξει διαφωνία σχετικά με το αν η κάλυψη είναι «μη διαθέσιμη» και σε ποιο βαθμό, καθώς και σχετικά με το αν το κόστος της κάλυψης είναι «υπερβολικό», τα Μέρη θα ορίσουν έναν ανεξάρτητο διεθνή ασφαλειομεσίτη με εμπειρία στην ασφάλιση μεγάλων έργων παραχώρησης, ο οποίος θα γνωμοδοτήσει σχετικά με το ζήτημα από το οποίο προέκυψε η διαφωνία. Το Μέρος που επιθυμεί να απευθυνθεί σε ασφαλειομεσίτη θα ειδοποιεί το άλλο Μέρος σχετικά με την πρόθεσή του, προκειμένου να αποφασίσουν από κοινού σε ποια εταιρεία να απευθυνθούν και, σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί συμφωνία, ο ασφαλειομεσίτης θα διορίζεται από τον Πρόεδρο της Lloyd's στο Λονδίνο. Η ασφαλειομεσιτική εταιρεία θα παρέχει γνωμοδότηση ως ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας και όχι ως διαιτητής. Το περιεχόμενο της γνωμοδότησης του εμπειρογνώμονα θα εφαρμόζεται από τα Μέρη έως την επίλυση του ζητήματος σύμφωνα με τη διαδικασία του Άρθρου 39 (*Επίλυση Διαφορών*), εάν κάποιο από τα Μέρη επιθυμεί να παραπέμψει το ζήτημα σε Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών. Το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος θα επιβαρυνθούν ισότιμα τη δαπάνη για τη γνωμοδότηση του εμπειρογνώμονα.

24.15 Ο Παραχωρησιούχος θα επιβεβαιώνει εγγράφως στο Δημόσιο την ανανέωση ή την παράταση (ανάλογα με την περίπτωση) των ασφαλιστήριων συμβολαίων, τουλάχιστον τριάντα (30) ημέρες πριν από την ημερομηνία λήξης τους, θα ενημερώνει το Δημόσιο σχετικά με τυχόν τροποποιήσεις στην κάλυψη που πρόκειται να λήξει και θα υποβάλλει για έγκριση το ασφαλιστήριο συμβόλαιο ανανέωσης ή την έγκριση της παράτασης αντίστοιχα, το συντομότερο δυνατόν και, σε κάθε περίπτωση όχι αργότερα από τριάντα (30) ημέρες πριν από την ημερομηνία έναρξης της κάλυψης που προβλέπεται από αυτά. Το Δημόσιο δεν θα αρνείται ή καθυστερεί την έγκρισή του χωρίς εύλογη αιτία.

24.16 Εάν το Δημόσιο έχει ειδοποιήσει τον Παραχωρησιούχο σχετικά με την πρόθεσή του να θέσει σε ισχύ την εν λόγω ασφάλιση ή να καταβάλει τα εν λόγω ασφάλιστρα σύμφωνα με το Άρθρο 24.12 και έχει εκχωρήσει στον Παραχωρησιούχο χρονικό διάστημα δεκατεσσάρων (14) ημερών για να κάνει το ίδιο:

24.16.1 και το Δημόσιο διαπιστώσει ανά πάσα στιγμή ότι οποιαδήποτε από τις ασφαλίσεις που προβλέπονται στην παρούσα δεν έχει τεθεί σε ισχύ ή έχει σταματήσει να βρίσκεται σε ισχύ, εν όλω ή εν μέρει, ή δεν έχει τεθεί σε ισχύ σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης, και προχωρήσει στην ενεργοποίηση των αντίστοιχων ασφαλιστήριων συμβολαίων, όπως δικαιούται, καταβάλλοντας τα αντίστοιχα ασφάλιστρα ·

24.16.2 ή για οποιαδήποτε αιτία ο Παραχωρησιούχος αμελήσει την καταβολή των οφειλόμενων ασφαλίστρων και το Δημόσιο προχωρήσει στην πληρωμή των ασφαλιστικών εταιρειών για λογαριασμό του Παραχωρησιούχου όπως δικαιούται να κάνει, ώστε να μην τεθεί σε κίνδυνο η ασφαλιστική κάλυψη ·

τότε ο Παραχωρησιούχος θα καταβάλει στο Δημόσιο τα ποσά των εν λόγω ασφαλίστρων, καθώς και οποιαδήποτε σχετικά, εύλογα και δικαιολογημένα έξοδα του Δημοσίου, εντός τριάντα (30) ημερών από τη σχετική ειδοποίηση. Εάν ο Παραχωρησιούχος δεν συμμορφωθεί με την υποχρέωσή του βάσει του παρόντος Άρθρου 24.16, ο Παραχωρητής δύναται, βάσει των Απευθείας Συμβάσεων με το Δημόσιο (εάν υπάρχουν, σύμφωνα με το Άρθρο 37.1.8), να εισπράξει τα εν λόγω ποσά μέσω πλήρους ή μερικής κατάπτωσης τυχόν Εγγυητικών Επιστολών Καλής Εκτέλεσης που έχουν υποβληθεί από τον Παραχωρησιούχο.

24.17 Με την επιφύλαξη του Άρθρου 24.12, ο Παραχωρησιούχος δεν επιτρέπεται να αναλάβει οποιαδήποτε δραστηριότητα αναφορικά με την υλοποίηση της Παραχώρησης, χωρίς η εν λόγω δραστηριότητα να καλύπτεται από ασφαλιστήριο συμβόλαιο που έχει εγκριθεί από το Δημόσιο.

24.18 Ο Παραχωρησιούχος θα ειδοποιεί το Δημόσιο σχετικά με την επέλευση ασφαλισμένων ζημιών ποσού που υπερβαίνει ή υπολογίζεται πως υπερβαίνει τα διακόσιες χιλιάδες Ευρώ (€200.000) και θα διατηρεί το Δημόσιο διαρκώς ενήμερο σχετικά με τις εξελίξεις της υπόθεσης, έως ότου ο σχετικός φάκελος κλείσει από την ασφαλιστική εταιρεία.

24.19 Αποζημίωση από τον Παραχωρησιούχο

24.19.1 Ο Παραχωρησιούχος θα αποζημιώνει πλήρως τον Παραχωρητή και το Δημόσιο, την Αρμόδια Αρχή και τους αντίστοιχους αντιπροσώπους, προστηθέντες και υπαλλήλους τους για όλες τις Ζημίες που προκύπτουν από ή σε σχέση με οποιαδήποτε ενέργεια ή παράλειψη του Παραχωρησιούχου ή

των αντιπροσώπων, προστηθέντων ή υπαλλήλων του αναφορικά με την παρούσα Σύμβαση ή την παραβίαση αυτής ή την παραβίαση των υποχρεώσεων του Παραχωρησιούχου βάσει οποιασδήποτε Σύμβασης Παροχής Υπηρεσιών ή που απορρέει ή προκύπτει από τα Έργα ή τις Δραστηριότητες Παραχώρησης ή από την παρουσία στις Περιοχές Παραχώρησης του Παραχωρησιούχου ή των αντιπροσώπων, προστηθέντων ή υπαλλήλων του συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, τυχόν Ζημιών που υπέστησαν ή επωμίστηκαν σχετικά με τα εξής:

(α) θάνατο ή σωματική βλάβη˙

(β) απώλεια ή ζημία σε οποιαδήποτε ακίνητα ή κινητά περιουσιακά στοιχεία του Δημοσίου ή του Παραχωρητή, οποιασδήποτε Αρμόδιας Αρχής και των αντίστοιχων αντιπροσώπων, προστηθέντων ή υπαλλήλων τους και

(γ) οποιαδήποτε παραβίαση υποχρέωσης εκ του νόμου προβλεπόμενης.

Το Δημόσιο θα καταβάλλει κάθε εύλογη προσπάθεια, στον βαθμό που αυτό είναι δυνατό (αλλά χωρίς αβάσιμα έξοδα ή αναστάτωση), να ελαχιστοποιήσει και/ή να μετριάσει τις Ζημίες στο παρόν Άρθρο 24.19.1.

24.19.2 Η αποζημίωση στο Άρθρο 24.19.1 δεν θα ισχύει για:

(α) οποιοδήποτε από τα ζητήματα που αναφέρονται στο Άρθρο 24.19.1, τα οποία προέκυψαν ως συνέπεια κατάλληλων ενεργειών του Παραχωρησιούχου υπό τις έγγραφες οδηγίες του Παραχωρητή και/ή του Δημοσίου ή οποιασδήποτε Κρατικής Αρχής και των αντίστοιχων αντιπροσώπων, προστηθέντων ή υπαλλήλων τους˙

(β) οποιαδήποτε βλάβη, απώλεια, ζημία, δαπάνη και έξοδο που προκλήθηκε από αμέλεια ή δόλο του Δημοσίου, του Παραχωρητή ή της Κρατικής Αρχής και των αντίστοιχων αντιπροσώπων, προστηθέντων ή υπαλλήλων τους ή από παραβίαση της παρούσας Σύμβασης από το Δημόσιο ή από Κρατική Αρχή˙

(γ) οποιοδήποτε ζήτημα το οποίο αποτελεί αντικείμενο Γεγονότος Ευθύνης Δημοσίου ή Γεγονότος Ανωτέρας Βίας˙

(δ) έμμεσες ζημίες εκτός από την περίπτωση στην οποία οι εν λόγω ζημίες καλύπτονται από ασφάλιση˙

(ε) κινδύνους ή ζημίες που δεν είναι ασφαλισμένες στον βαθμό που το ποσό τυχόν αξίωσης υπερβαίνει τις διακόσιες χιλιάδες Ευρώ (€200.000)· ή

(στ) εάν και στον βαθμό που το Δημόσιο, ο Παραχωρητής ή η Κρατική Αρχή διαθέτει εναλλακτική αποκατάσταση βάσει της παρούσας Σύμβασης.

24.19.3 Η συνολική ευθύνη του Παραχωρησιούχου κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης αναφορικά με την περιβαλλοντική ευθύνη (εκτός από δυσμενείς περιβαλλοντικές επιπτώσεις, μόλυνση ή δυσμενείς επιπτώσεις στην υγεία που οφείλονται άμεσα στις πράξεις, τις παραλείψεις ή σε αμέλεια του Παραχωρησιούχου) δεν θα υπερβαίνει τα δέκα εκατομμύρια Ευρώ (€10.000.000), εκτός από την περίπτωση όπου οποιαδήποτε από τις ανωτέρω περιστάσεις οφείλεται σε απάτη, δόλο/ηθελημένα πλημμελή συμπεριφορά ή στην παραβίαση οποιουδήποτε ισχύοντα νόμου από τον Παραχωρησιούχο, συμπεριλαμβανομένης της παρούσας Σύμβασης, παρά μόνο εάν η εν λόγω παραβίαση οφείλεται σε Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου.

24.20 Αποζημίωση από το Δημόσιο

24.20.1 Το Δημόσιο θα αποζημιώνει τον Παραχωρησιούχο ή τους αντιπροσώπους, προστηθέντες ή υπαλλήλους του για κάθε ζημία που υφίσταται ο Παραχωρησιούχος ή οι αντιπρόσωποι, προστηθέντες ή υπάλληλοί του αναφορικά με κάθε αξίωση τρίτου σχετικά με τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, η οποία προκύπτει από περιστάσεις που υπήρχαν πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος και οι εν λόγω περιστάσεις δεν οφείλονται στις πράξεις ή τις παραλείψεις του Παραχωρησιούχου ή των υπεργολάβων του.

24.20.2 Ο Παραχωρησιούχος θα καταβάλλει κάθε εύλογη προσπάθεια, στον βαθμό που αυτό είναι δυνατό (αλλά χωρίς αβάσιμα έξοδα ή αναστάτωση), να ελαχιστοποιήσει και/ή να μετριάσει την εν λόγω απώλεια ή ζημία.

24.20.3 Το Δημόσιο θα αποζημιώνει τον Παραχωρησιούχο για κάθε αξίωση των υπαλλήλων της ΥΠΑ η οποία οφείλεται άμεσα στη μεταβίβαση της λειτουργίας των Περιφερειακών Αεροδρομίων στον Παραχωρησιούχο βάσει της παρούσας Σύμβασης, συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικά απαιτήσεων για μισθούς των υπαλλήλων, ασφαλιστικές εισφορές και αποζημιώσεις απόλυσης, με την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω αξιώσεις έχουν βεβαιωθεί με τελεσίδικη δικαστική απόφαση και ότι ο Παραχωρησιούχος έχει εξοφλήσει τις εν λόγω αξιώσεις και έχει παράσχει στο Δημόσιο τα αποδεικτικά στοιχεία της εν λόγω δικαστικής απόφασης και της σχετικής πληρωμής.

24.20.4 Το Δημόσιο θα αποζημιώνει τον Παραχωρησιούχο για κάθε Ζημία που αυτός υφίσταται λόγω της ύπαρξης οποιασδήποτε διάταξης των Συμβάσεων με την «Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών Α.Ε.» (Hellenic Duty Free S.A.), η οποία διαφέρει από αυτές που παρουσίασε το Δημόσιο στο Άρθρο 5.2.1(ια) ή τυχόν άλλες διατάξεις που επηρεάζουν δυσμενώς τις Δραστηριότητες Παραχώρησης.

25 Ανωτέρα Βία

25.1 Επέλευση Γεγονότων Ανωτέρας Βίας

25.1.1 Σε περίπτωση που είτε το Δημόσιο είτε ο Παραχωρησιούχος ισχυρίζεται ότι έχει παρεμποδιστεί ή καθυστερήσει η τήρηση των υποχρεώσεων του βάσει της παρούσας Σύμβασης λόγω κάποιου Γεγονότος Ανωτέρας Βίας, το εν λόγω Μέρος θα παράσχει ειδοποίηση (**Ειδοποίηση Ανωτέρας Βίας**) στο άλλο Μέρος, καθώς και στον Ανεξάρτητο Μηχανικό, εάν συνεχίζονται τα Εποπτευόμενα Έργα, το συντομότερο δυνατό, αλλά σε κάθε περίπτωση όχι αργότερα από πέντε (5) ημέρες αφού το Μέρος λάβει γνώση της επέλευσης του Γεγονότος Ανωτέρας Βίας. Η Ειδοποίηση Ανωτέρας Βίας θα εξειδικεύει τις συνθήκες που συντελούν στο Γεγονός Ανωτέρας Βίας και την εκτιμώμενη διάρκεια και συνέπειες (στον βαθμό που αυτές μπορούν να διαπιστωθούν) που το εν λόγω συμβάν ενδέχεται να έχει για τις υποχρεώσεις του ενδιαφερόμενου Μέρους, η τήρηση των οποίων έχει καθυστερήσει ή παρεμποδιστεί λόγω του Γεγονότος Ανωτέρας Βίας. Ο Παραχωρησιούχος δεν θα υποστεί Πόντους Ανεπάρκειας ή Μείωση λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων αναφορικά με τις εν λόγω υποχρεώσεις βάσει της παρούσας Σύμβασης, η τήρηση των οποίων παρεμποδίστηκε από το Γεγονός Ανωτέρας Βίας.

25.1.2 Εάν ο παραλήπτης της Ειδοποίησης Ανωτέρας Βίας αμφισβητήσει την επέλευση ή τις συνέπειες ενός Γεγονότος Ανωτέρας Βίας, θα παράσχει ειδοποίηση σχετικά με την εν λόγω αμφισβήτηση (**Ειδοποίηση Αμφισβήτησης**) στο άλλο Μέρος και στον Παραχωρητή και στον Ανεξάρτητο Μηχανικό εντός επτά (7) ημερών ακολούθως της παραλαβής της Ειδοποίησης Ανωτέρας Βίας, παραθέτοντας τους λόγους για τους οποίους η ανάκυψη και/ή οι συνέπειες του Γεγονότος Ανωτέρας Βίας τίθενται υπό αμφισβήτηση.

25.1.3 Εάν ούτε η Ειδοποίηση Ανωτέρας Βίας αλλά ούτε και η Ειδοποίηση Αμφισβήτησης αποσυρθούν εντός επτά (7) ημερών από την ημερομηνία παραλαβής της Ειδοποίησης Αμφισβήτησης, το Δημόσιο ή ο

Παραχωρησιούχος θα έχουν το δικαίωμα, εντός είκοσι μίας (21) ημερών από την Ειδοποίηση Αμφισβήτησης, να παραπέμψουν την διαφορά προς επίλυση δυνάμει του Άρθρου 39 (*Επίλυση Διαφορών*).

25.1.4 Εάν η Ειδοποίηση Ανωτέρας Βίας δεν αμφισβητηθεί, στη συνέχεια και μόλις αυτό καταστεί ευλόγως δυνατό, ο Παραχωρητής, το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος θα συναντηθούν για να συζητήσουν το Γεγονός Ανωτέρας Βίας και τις συνέπειές του και, στον βαθμό που κάτι τέτοιο είναι δυνατό, θα ορίσουν τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο να προχωρήσουν τα Έργα ή οι Υπηρεσίες Αεροδρομίου, καταβάλλοντας κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να ελαχιστοποιήσουν τις δυσμενείς επιπτώσεις του Γεγονότος Ανωτέρας Βίας στις Δραστηριότητες Παραχώρησης.

25.1.5 Εάν δεν μπορεί να προσδιοριστεί άμεσα αν το Γεγονός Ανωτέρας Βίας θα εξελιχθεί σε Παρατεταμένο Γεγονός Ανωτέρας Βίας (όπως ορίζεται στο Άρθρο 25.4 (*Παρατεταμένα Γεγονότα Ανωτέρας Βίας*)), ο Παραχωρητής, το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος θα προβούν σε οποιοδήποτε εύλογο μέτρο ώστε να συνεχιστούν οι Δραστηριότητες Παραχώρησης, με χρήση ασφαλιστικών αποζημιώσεων και τυχόν οφειλόμενων αποζημιώσεων από το Δημόσιο.

25.2 Οικονομική Ευθύνη Παραχωρησιούχου

Με την επιφύλαξη του Άρθρου 25.4 (*Παρατεταμένα Γεγονότα Ανωτέρας Βίας*):

(α) στον βαθμό που ο Παραχωρησιούχος, σύμφωνα με το Άρθρο 24 (*Ασφάλιση*), έχει ασφαλίσει τις Δραστηριότητες Παραχώρησης από τις συνέπειες Γεγονότος Ανωτέρας Βίας, θα υποστεί τις οικονομικές συνέπειες του εν λόγω Γεγονότος Ανωτέρας Βίας έως τα ποσά που οφείλονται βάσει των ασφαλιστήριων συμβολαίων, λαμβάνοντας υπόψη τυχόν απαλλαγές που προβλέπονται σε αυτά. Επιπλέον, εάν το Γεγονός Ανωτέρας Βίας έχει δυσμενείς επιπτώσεις στην ικανότητα του Παραχωρησιούχου να ανταποκριθεί σε οποιαδήποτε από τις συμφωνημένες προθεσμίες, ο Παραχωρησιούχος θα δικαιούται παράταση του χρονικού ορίου που επηρεάζεται, σύμφωνα με το Άρθρο 30.1.1(α) και

(β) ο Παραχωρησιούχος θα υποστεί τις οικονομικές συνέπειες οποιουδήποτε Γεγονότος Ανωτέρας Βίας, εάν το αποτέλεσμα του εν λόγω γεγονότος στις Δραστηριότητες Παραχώρησης οφειλόταν στη μη συμμόρφωση του Παραχωρησιούχου με τις Προδιαγραφές.

25.3 Οικονομική Ευθύνη Δημοσίου

Με την επιφύλαξη του Άρθρου 25.4 (*Παρατεταμένα Γεγονότα Ανωτέρας Βίας*), όλα τα Γεγονότα Ανωτέρας Βίας, εκτός από αυτά που, δυνάμει του Άρθρου 25.2 (*Οικονομική Ευθύνη Παραχωρησιούχου*), υφίσταται ο Παραχωρησιούχος (και μόνο στον βαθμό που τα υφίσταται αυτός), τα οποία:

(α) έχουν δυσμενείς επιπτώσεις στην ικανότητα του Παραχωρησιούχου να ανταποκριθεί σε οποιαδήποτε από τις συμφωνημένες προθεσμίες των Έργων θεωρούνται Γεγονότα Καθυστέρησης και το Δημόσιο θα αποζημιώνει τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με το Άρθρο 30.1 (*Γεγονότα Καθυστέρησης – Αποζημιώσεις Περιόδου Έργων*),

(β) έχουν δυσμενείς επιπτώσεις στην ικανότητα του Παραχωρησιούχου να εκτελέσει τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου θεωρούνται Γεγονότα Ευθύνης Δημοσίου και το Δημόσιο θα αποζημιώνει τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με το Άρθρο 30.4 (*Γεγονότα Ευθύνης Δημοσίου – Αποζημίωση Δραστηριοτήτων Παραχώρησης*).

25.4 Παρατεταμένα Γεγονότα Ανωτέρας Βίας

25.4.1 **Παρατεταμένο Γεγονός Ανωτέρας Βίας** είναι ένα Γεγονός Ανωτέρας Βίας που σημειώνεται:

(α) ενώ συνεχίζονται τα Επικείμενα Έργα και:

(i) διαρκεί για περισσότερους από έξι (6) μήνες στην περίπτωση κατά την οποία ο Παραχωρησιούχος είναι ασφαλισμένος για τις συνέπειες ενός τέτοιου συμβάντος ή

(ii) διαρκεί για περισσότερους από τρεις (3) μήνες στην περίπτωση κατά την οποία ο Παραχωρησιούχος δεν είναι ασφαλισμένος για τις συνέπειες ενός τέτοιου συμβάντος και

(β) ενώ συνεχίζονται οι Υπηρεσίες Αεροδρομίου και:

(iii) διαρκεί για περισσότερους από έξι (6) μήνες στην περίπτωση κατά την οποία ο Παραχωρησιούχος είναι ασφαλισμένος για τις συνέπειες ενός τέτοιου συμβάντος ή

(iv) διαρκεί για περισσότερους από τρεις (3) μήνες στην περίπτωση κατά την οποία ο Παραχωρησιούχος δεν είναι ασφαλισμένος για τις συνέπειες ενός τέτοιου συμβάντος.

25.4.2 Σε περίπτωση Παρατεταμένου Γεγονότος Ανωτέρας Βίας, το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος θα συναντηθούν εντός δέκα (10) ημερών ακολούθως της λήξης της τρίμηνης (3) ή εξάμηνης (6) περιόδου, η οποία ορίζεται στο Άρθρο 25.4.1, ώστε να αποφασίσουν σε τι βαθμό μπορούν να συμφωνήσουν, ανάλογα με τις συνέπειες του Παρατεταμένου Γεγονότος Ανωτέρας Βίας έως τη δεδομένη χρονική στιγμή και με τις απόψεις τους σχετικά με τις προβλέψιμες συνέπειες, όσον αφορά τα επιπρόσθετα μέτρα αντιμετώπισης του Παρατεταμένου Γεγονότος Ανωτέρας Βίας και τη συνέχιση της παρούσας Σύμβασης. Εάν δεν επιτευχθεί συμφωνία μεταξύ του Δημοσίου και του Παραχωρησιούχου εντός τριάντα (30) ημερών από τη λήξη της σχετικής περιόδου ή μεγαλύτερης περιόδου η οποία ενδέχεται να συμφωνηθεί μεταξύ τους, θα ισχύουν τα εξής:

(α) ένα Παρατεταμένο Γεγονός Ανωτέρας Βίας που έχει δυσμενείς επιπτώσεις στις Δραστηριότητες Παραχώρησης λόγω της μη συμμόρφωσης του Παραχωρησιούχου με τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας Σύμβασης (εκτός από τη μη συμμόρφωση λόγω Γεγονότος Ανωτέρας Βίας) θα αντιμετωπίζεται ως Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου και

(β) ένα Παρατεταμένο Γεγονός Ανωτέρας Βίας που δεν εμπίπτει στην παράγραφο (α) ανωτέρω και το οποίο έχει δυσμενείς επιπτώσεις στις Δραστηριότητες Παραχώρησης θα αντιμετωπίζεται ως Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου.

26 Δραστηριότητα Παραχώρησης

26.1 Υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου σε σχέση με τις Δραστηριότητες Παραχώρησης

26.1.1 Καθ' όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης ο Παραχωρησιούχος θα τηρεί τις ελάχιστες απαιτήσεις λειτουργίας και συντήρησης που περιλαμβάνονται στην παρούσα Σύμβαση, καθώς και σύμφωνα με τις Προδιαγραφές, τις Απαιτήσεις Συντήρησης και το Πρόγραμμα Συντήρησης και οποιαδήποτε άλλη ισχύουσα Νομοθεσία και τα Εγχειρίδια Αεροδρομίου, και θα λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα, προκειμένου να διασφαλίζει:

(α) τη λειτουργία (i) των Πιστοποιημένων Περιφερειακών Αεροδρομίων σε συμμόρφωση με τους Κανονισμούς Πιστοποίησης και σύμφωνα με το αντίστοιχο Πιστοποιητικό Αεροδρομίου, καθώς και τους όρους και τις προϋποθέσεις του, και (ii) των Μη Πιστοποιημένων Περιφερειακών

Αεροδρομίων σύμφωνα με το προσχέδιο συνθηκών λειτουργίας που έχει συμφωνηθεί σύμφωνα με το Άρθρο 17.2.1.,

(β) την παροχή ασφαλούς, συνεπούς και υψηλού επιπέδου εξυπηρέτησης για τους Επιβάτες και τους Χρήστες· και

(γ) την έγκαιρη και αποτελεσματική ανταπόκριση σε περίπτωση ατυχήματος ή περιστατικού έκτακτης ανάγκης.

26.1.2 Καθ' όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα δρα με τρόπο ώστε να διασφαλίζει:

(α) την ασφάλεια όλων των προσώπων στα Περιφερειακά Αεροδρόμια ή στην περιοχή των Περιφερειακών Αεροδρομίων, υπό κανονικές συνθήκες (πρόληψη), καθώς και σε περίπτωση ατυχήματος συμπεριλαμβανομένου του διορισμού Υπευθύνου Ασφάλειας σύμφωνα με τα Πρότυπα και τις Προδιαγραφές·

(β) τη συμμόρφωση του συστήματος λειτουργίας και συντήρησης με όλους τους κανονισμούς ασφάλειας που ισχύουν κατά καιρούς· και

(γ) την ασφάλεια και ανθεκτικότητα των Περιφερειακών Αεροδρομίων ανά πάσα στιγμή σύμφωνα με τα Πρότυπα και τις Προδιαγραφές.

26.1.3 Ο Παραχωρησιούχος, εάν υπάρξει έκτακτη ανάγκη σε οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, συμπεριλαμβανομένων των εξής:

(α) ατυχήματος ή άλλης κατάστασης έκτακτης ανάγκης που απαιτεί άμεση αντίδραση·

(β) εντοπισμού επικείμενου κινδύνου ατυχήματος ή τρομοκρατικής ενέργειας·

(γ) επικίνδυνων παραμορφώσεων των οδοστρωμάτων των αεροδιαδρόμων στα Περιφερειακά Αεροδρόμια· ή

(δ) οποιαδήποτε κατάσταση που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια των Επιβατών, των Χρηστών ή του προσωπικού των Περιφερειακών Αεροδρομίων·

θα λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα και θα παρέχει κάθε βοήθεια στις Αρμόδιες Αρχές κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους, ακόμα και αν αυτό έχει δυσμενείς επιπτώσεις στα Αερολιμενικά Τέλη, ώστε να διασφαλίζονται

ασφαλείς συνθήκες για τους Επιβάτες και τους Χρήστες, τα Περιφερειακά Αεροδρόμια και τους τρίτους.

26.1.4 Ο Παραχωρησιούχος θα καταρτίζει μια αιτιολογική έκθεση εντός εύλογης χρονικής περιόδου από την επέλευση οποιουδήποτε ουσιώδους περιστατικού ή ατυχήματος που σημειώνεται στα Περιφερειακά Αεροδρόμια. Η συγκεκριμένη έκθεση θα αποστέλλεται εντός ενός μηνός από την κατάρτισή της και σε κάθε περίπτωση όχι αργότερα από σαράντα πέντε (45) ημέρες από την ημερομηνία του περιστατικού στο Δημόσιο, στην ΥΠΑ, στον Υπεύθυνο Ασφάλειας και στις Υπηρεσίες Έκτακτης Ανάγκης. Εάν έχει συνταχθεί επίσημη έκθεση έρευνας η οποία αναλύει τις συνθήκες του περιστατικού ή του ατυχήματος ή τα συμπεράσματα που μπορούν να συναχθούν από αυτό, ο Παραχωρησιούχος θα προωθεί την εν λόγω έκθεση εντός ενός μηνός από την ημερομηνία παραλαβής της στο Δημόσιο, στον Υπεύθυνο Ασφάλειας και στις Υπηρεσίες Έκτακτης Ανάγκης.

26.1.5 Κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης ή πριν από αυτή, ο Παραχωρησιούχος θα διορίζει έναν Υπεύθυνο Ασφάλειας. Τα καθήκοντα του Υπευθύνου Ασφάλειας θα περιλαμβάνουν τα καθήκοντα που παρατίθενται στον Κανονισμό (ΕΚ) 216/2008 και τους Εκτελεστικούς του Κανόνες, καθώς και στον Κανονισμό (ΕΕ) 139/2014 και τα Παραρτήματα Ι έως IV αυτού, και θα περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων τα εξής:

(α) επίβλεψη όλων των μέτρων για την ασφάλεια των Επιβατών και των Χρηστών και του προσωπικού των Περιφερειακών Αεροδρομίων·

(β) ανάπτυξη υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης και σχεδίων δράσης·

(γ) ανάπτυξη, εφαρμογή και αξιολόγηση μέτρων έκτακτης ανάγκης·

(δ) συμμετοχή στον προσδιορισμό σχεδίων δράσης και στην εφαρμογή τυχόν νέων προδιαγραφών στις εγκαταστάσεις υποδομής·

(ε) εκπαίδευση του λειτουργικού προσωπικού· και

(στ) επίβλεψη της συντήρησης και των επισκευών στις εγκαταστάσεις και στον εξοπλισμό των Περιφερειακών Αεροδρομίων.

26.1.6 Ο Υπεύθυνος Ασφάλειας μπορεί να είναι υπάλληλος του Παραχωρησιούχου, αλλά θα είναι ανεξάρτητος σε όλα τα ζητήματα που σχετίζονται με την ασφάλεια του Περιφερειακού Αεροδρομίου.

26.1.7 Το Δημόσιο, η ΥΠΑ ή οποιοδήποτε πρόσωπο που έχει εξουσιοδοτηθεί από το Δημόσιο και για το οποίο ο Παραχωρησιούχος λαμβάνει πρότερη ειδοποίηση, έχει το δικαίωμα να εκτελεί τακτικές επιθεωρήσεις, προκειμένου να διασφαλίσει ότι τα Περιφερειακά Αεροδρόμια συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης. Το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί ανάμεσα σε δύο διαδοχικές επιθεωρήσεις δεν θα είναι μεγαλύτερο από τρία (3) έτη. Σε κάθε επιθεώρηση ενδέχεται να εκτελούνται Ασκήσεις Ετοιμότητας κατόπιν οδηγιών του Παραχωρησιούχου ή του Δημοσίου.

26.1.8 Ο Παραχωρησιούχος, διά του Υπευθύνου Ασφάλειας θα διεξάγει, ανά τακτά χρονικά διαστήματα που θα ορίζονται στο Εγχειρίδιο Αεροδρομίου, Ασκήσεις Ετοιμότητας στα Περιφερειακά Αεροδρόμια. Οι Ασκήσεις Ετοιμότητας θα διεξάγονται με τη συμμετοχή των Υπηρεσιών Έκτακτης Ανάγκης και του σχετικού προσωπικού του Παραχωρησιούχου και πρέπει, στον μέγιστο δυνατό βαθμό, να εκτελούνται σε τέτοια χρονική στιγμή ώστε να ελαχιστοποιείται η αναστάτωση στους Επιβάτες και τους Χρήστες στο σχετικό Περιφερειακό Αεροδρόμιο. Για το σκοπό της διεξαγωγής των ανωτέρω Ασκήσεων Ετοιμότητας, ο Παραχωρησιούχος δύναται να διακόψει τις Δραστηριότητες Παραχώρησης για τη χρονική περίοδο που ορίζεται στο Εγχειρίδιο Αεροδρομίου.

26.2 Διαθεσιμότητα των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης

26.2.1 Ο Παραχωρησιούχος θα συμμορφώνεται ανά πάσα στιγμή με το Εγχειρίδιο Αεροδρομίου, το Πρόγραμμα Συντήρησης, καθώς και τα Πρότυπα και τις Προδιαγραφές. Θα συντηρεί, θα διατηρεί σε καλή λειτουργική κατάσταση και θα ανανεώνει, αντικαθιστά και αναβαθμίζει, στο βαθμό που απαιτείται εύλογα, τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, τα κτίρια τους, τον εξοπλισμό, τα συστήματα και τις εγκαταστάσεις τους, τα Κινητά Περιουσιακά Στοιχεία και οποιοδήποτε τμήμα αυτών που ενδέχεται να υποστεί φθορές.

26.2.2 Εάν οποιαδήποτε προγραμματισμένη συντήρηση, επισκευή ή άλλο έργο απαιτεί τη διακοπή ή την αναστολή της χρήσης των Περιφερειακών Αεροδρομίων, εν όλω ή εν μέρει, ή το κλείσιμο οποιουδήποτε από αυτά, για οποιοδήποτε χρονικό διάστημα, ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει στην ΥΠΑ, στο Δημόσιο, στον Παραχωρητή και στους Χρήστες (ανάλογα με την περίπτωση) πρότερη ειδοποίηση. Τα Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης που ορίζονται στο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) θεωρούνται προγραμματισμένα και η ειδοποίηση θεωρείται παρασχεθείσα διά της παρούσας. Εάν προκύψουν έργα από έκτακτα περιστατικά, ο Παραχωρησιούχος θα ενημερώνει την ΥΠΑ, το Δημόσιο, τον Παραχωρητή

και τους Χρήστες (ανάλογα με την περίπτωση) το συντομότερο δυνατόν και θα υποδεικνύει με ακρίβεια, στο βαθμό που αυτό είναι δυνατό, την έκταση και τη διάρκεια των εν λόγω έργων.

26.2.3 Στον βαθμό που αυτό δεν αναλαμβάνεται από το Δημόσιο σύμφωνα με το Άρθρο 4 (*Αντικείμενο Σύμβασης - λειτουργία, εκμετάλλευση και συντήρηση*), ο Παραχωρησιούχος θα συντηρεί και θα διατηρεί σε συνεχή λειτουργία όλον τον εξοπλισμό και τις εγκαταστάσεις ασφάλειας και προστασίας αεροδρομίου που είναι απαραίτητα για τη λειτουργία των Περιφερειακών Αεροδρομίων, προκειμένου να συμμορφωθεί με τα πρότυπα ασφάλειας και προστασίας, όπως αυτά ορίζονται στα Εγχειρίδια Αεροδρομίου.

26.2.4 Με την επιφύλαξη των διατάξεων του Πλαισίου Συνεργασίας ΠΑ και στον μέγιστο δυνατό βαθμό ο Παραχωρησιούχος θα προγραμματίζει το κλείσιμο τμημάτων των Περιφερειακών Αεροδρομίων σε περιόδους κατά τις οποίες προκαλείται η ελάχιστη δυνατή αναστάτωση στους Επιβάτες και στους Χρήστες, ώστε το τμήμα του σχετικού Περιφερειακού Αεροδρομίου που παραμένει ανοιχτό να έχει επαρκή δυνατότητα εξυπηρέτησης του αναμενόμενου όγκου αεροσκαφών που πραγματοποιούν προσγειώσεις και απογειώσεις κατά τη συγκεκριμένη περίοδο. Συγκεκριμένα:

(α) Το κλείσιμο των διαδρόμων και άλλοι παρόμοιοι περιορισμοί στο οδόστρωμα για συντήρηση ή για άλλους σκοπούς πρέπει να περιορίζεται στο ελάχιστο και, εάν πραγματοποιείται κατά το Ωράριο Λειτουργίας και για περίοδο μεγαλύτερη των δέκα (10) ωρών, θα γίνεται μόνο με προηγούμενη έγκριση της ΥΠΑ, την οποία δεν θα αρνείται ή καθυστερεί χωρίς εύλογη αιτία και θα θεωρείται ότι παρασχέθηκε, εάν η ΥΠΑ δεν απαντήσει εντός πέντε (5) ημερών από την υποβολή του σχετικού αιτήματος. Ο Παραχωρησιούχος θα καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια, προκειμένου να εξασφαλίζει τις εγκρίσεις που απαιτούνται δυνάμει του παρόντος Άρθρου εντός του σχετικού χρονικού διαστήματος. Η εν λόγω έγκριση δεν απαιτείται σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, αλλά η ΥΠΑ και οι Χρήστες θα πρέπει να ειδοποιούνται το συντομότερο δυνατόν και σύμφωνα με το Εγχειρίδιο Αεροδρομίου·

(β) Ο Παραχωρησιούχος θα συνεργάζεται με τις αστυνομικές αρχές και την ΥΠΑ και θα τις συνδράμει αναφορικά με τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας και των Επιβατών κατά τη διάρκεια περιστατικών έκτακτης ανάγκης και ατυχημάτων·

(γ) Ο Παραχωρησιούχος θα αναπτύξει σε συνεργασία με το Δημόσιο και υπό την καθοδήγηση αυτού, σχέδια έκτακτων μέτρων για τις περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης στα Περιφερειακά Αεροδρόμια ή για άλλες περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης που απαιτούν άμεση αντίδραση κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης, όπως:

(i) το κλείσιμο των Περιφερειακών Αεροδρομίων ή τμήματος αυτών·

(ii) η εκδήλωση πυρκαγιάς στα Περιφερειακά Αεροδρόμια· και/ή

(iii) οποιαδήποτε άλλη κατάσταση την οποία το Δημόσιο θεωρεί εύλογα ότι θα πρέπει να αντιμετωπιστεί για την ασφάλεια των Επιβατών και των Χρηστών και/ή την Προστασία του Περιβάλλοντος.

26.2.5 Ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει στο Δημόσιο και στην ΥΠΑ την εύλογα απαιτούμενη πρόσβαση ώστε το Δημόσιο και/ή η ΥΠΑ να δύνανται να διεξάγουν επιθεωρήσεις σε όλα τα ουσιώδη ζητήματα που σχετίζονται με τη λειτουργία και τη συντήρηση του Περιφερειακού Αεροδρομίου κατά την Περίοδο Παραχώρησης, συμπεριλαμβανομένων της επίβλεψης και του ελέγχου των επιδόσεων του Παραχωρησιούχου αναφορικά με τις υποχρεώσεις του βάσει του παρόντος Άρθρου.

26.3 Πρόγραμμα Συντήρησης

26.3.1 Εντός τριών (3) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος οφείλει να προετοιμάσει το Πρόγραμμα Συντήρησης.

26.3.2 Ο Παραχωρησιούχος θα ενημερώνει ετησίως το Πρόγραμμα Συντήρησης με βάση:

(α) την κάθε Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων και τις συστάσεις αυτής·

(β) το αρχείο όλων των δυσλειτουργιών, των τεχνικών προβλημάτων και των επισκευών των περασμένων ετών·

(γ) τυχόν Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης που είναι προγραμματισμένα για το επόμενο έτος·

(δ) τυχόν Έργα Ανακαίνισης που είναι προγραμματισμένα για το επόμενο έτος· και

(ε) το συνολικό πρόγραμμα συντήρησης του αεροδρομίου, σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις του EASA σχετικά με τις λειτουργίες των αεροδρομίων.

26.4 Ευθύνη κατά την Περίοδο Εγγύησης Παραχώρησης

Ο Παραχωρησιούχος εγγυάται ότι κατά την έναρξη της Περιόδου Εγγύησης Παραχώρησης τα Περιφερειακά Αεροδρόμια βρίσκονται σε καλή κατάσταση και όλες οι εγκαταστάσεις έχουν ελάχιστη εναπομείνασα διάρκεια όπως ορίζεται στο Παράρτημα 15 (*Απαιτήσεις Παράδοσης*). Ο Παραχωρησιούχος θα έχει την υποχρέωση να αποκαθιστά με δικές του δαπάνες τυχόν δυσλειτουργίες των Περιφερειακών Αεροδρομίων οι οποίες προκύπτουν από την κατάσταση των Περιφερειακών Αεροδρομίων κατά την έναρξη της Περιόδου Εγγύησης Παραχώρησης ή θα χρεώνεται με τις σχετικές δαπάνες αποκατάστασης, σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση και τις Απαιτήσεις Συντήρησης. Ο Παραχωρησιούχος θα είναι υπεύθυνος για ζημίες που προκύπτουν από τα δομικά στοιχεία και τον εξοπλισμό του με την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω στοιχεία και ο εξοπλισμός δεν τροποποιήθηκαν μετά την έναρξη της Περιόδου Εγγύησης Παραχώρησης. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν ότι ο Παραχωρησιούχος δεν θα είναι σε καμία περίπτωση υπεύθυνος για τυχόν ζημίες που προκλήθηκαν από Γεγονότα Ανωτέρας Βίας, αναμενόμενη φθορά ή λόγω σφάλματος ή αμέλειας ή μη κατάλληλης συντήρησης από το Δημόσιο (όπως απαιτείται σύμφωνα με τις Απαιτήσεις Παράδοσης).

27 Υπηρεσίες Αεροδρομίου και Επιδόσεις

27.1 Γενικά

Ο Παραχωρησιούχος, η ΥΠΑ και/ή το Δημόσιο (κατά περίπτωση) θα παρέχουν τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου (ή θα μεριμνούν για την παροχή αυτών) στα πρότυπα που επιβάλλονται από το Άρθρο 27.2 (*Πρότυπα Επιδόσεων και Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων*) και σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης.

27.2 Πρότυπα Επιδόσεων και Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων

27.2.1 Ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου (ή θα μεριμνά για την παροχή αυτών) στα πρότυπα του Εύλογου και Συνετού Φορέα Διαχείρισης ανά πάσα στιγμή κατά την Περίοδο Παραχώρησης, σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης.

27.2.2 Πέραν της υποχρέωσης του Άρθρου 27.2.1, και με την επιφύλαξη του Άρθρου 27.2.3, ο Παραχωρησιούχος:

(α) θα παρέχει ή θα μεριμνά για την παροχή των Καθορισμένων Υπηρεσιών Αεροδρομίου σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο σύμφωνα με τη Μέτρηση Επιδόσεων και τα Πρότυπα Ποιότητας Υπηρεσιών όπως προβλέπει η Μέτρηση Ποιότητας Υπηρεσιών, από την Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων έως και την τελευταία ημέρα της Περιόδου Παραχώρησης· και

(β) θα μεριμνά ώστε όλοι οι αντιπρόσωποι και οι υπεργολάβοι, καθώς και οι υπεργολάβοι αυτού ή αυτών και οι υπάλληλοι αυτού ή αυτών και οποιαδήποτε άλλα πρόσωπα για τα οποία είναι υπεύθυνος, συμμορφώνονται με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου 27 (*Υπηρεσίες Αεροδρομίου και Επιδόσεις*) και του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*) κατά τη διεξαγωγή των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης.

27.2.3

(α) Τυχόν Υπηρεσίες Ελεγχόμενες από Τρίτα Μέρη, οι οποίες παρέχονται δυνάμει των Μεταβιβασθεισών Συμβάσεων Αεροδρομίου δεν θα υπόκεινται στη Μέτρηση Επιδόσεων και στα Πρότυπα Ποιότητας Υπηρεσιών σύμφωνα με τη Μέτρηση Ποιότητας Υπηρεσιών έως ότου οι εν λόγω Συμβάσεις Αεροδρομίου αντικατασταθούν ή ανανεωθούν, με την προϋπόθεση ότι ο Παραχωρησιούχος έχει συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις του που τίθενται στην παράγραφο (β) παρακάτω·

(β) Ο Παραχωρησιούχος θα διαπραγματευτεί με το σχετικό Μέρος Σύμβασης Αεροδρομίου και θα καταβάλει κάθε εύλογη προσπάθεια (λαμβάνοντας υπόψη τους συνήθεις όρους της αγοράς), προκειμένου να διασφαλίσει ότι η σχετική Μεταβιβασθείσα Σύμβαση Αεροδρομίου θα προβλέπει τη συμμόρφωση από το σχετικό Μέρος Σύμβασης Αεροδρομίου με τα ισχύοντα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη εντός εννέα (9) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης της Παραχώρησης·

(γ) Εάν ο Παραχωρησιούχος, έχοντας καταβάλει κάθε εύλογη προσπάθεια σύμφωνα με την παράγραφο (β) ανωτέρω, αδυνατεί να συμφωνήσει με οποιονδήποτε Κάτοχο Δικαιώματος Αεροδρομίου την εισαγωγή σε οποιαδήποτε Μεταβιβασθείσα Σύμβαση Αεροδρομίου των σχετικών διατάξεων αναφορικά με τη συμμόρφωση με τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη, θα απαλλαχθεί από τη συμμόρφωση με το σχετικά Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη έως τη λήξη της εν λόγω Μεταβιβασθείσας Σύμβασης Αεροδρομίου (μη λαμβάνοντας υπόψη, για τους σκοπούς του ορισμού της λήξης, τυχόν ανανέωση αυτής) και ο

Παραχωρησιούχος δεν θα υποστεί Μείωση λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων, με την προϋπόθεση ότι αυτός θα αποδείξει στο Δημόσιο και στον Παραχωρητή (κατά τρόπο ικανοποιητικό για αυτούς) ότι δεν είναι δυνατή στην αγορά η ικανοποίηση των σχετικών Προτύπων Ελεγχόμενων από Τρίτα Μέρη και η διαπραγμάτευση των εν λόγω όρων στη σχετική Μεταβιβασθείσα Σύμβαση Αεροδρομίου·

(δ) Περαιτέρω, ο Παραχωρησιούχος δεν θα υποστεί Μείωση λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων, με την προϋπόθεση ότι αυτός θα αποδείξει στο Δημόσιο (κατά τρόπο ικανοποιητικό για αυτό) ότι δεν είναι δυνατή στην αγορά η ικανοποίηση των σχετικών Προτύπων Ελεγχόμενων από Τρίτα Μέρη μέσω της διαπραγμάτευσης και της επιβολής των εν λόγω όρων στη σχετική σύμβαση με τον σχετικό τρίτο. Εάν ο Παραχωρησιούχος δεν υποστεί Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων σε συνέχεια του παρόντος Άρθρου 27.2.3(δ), τότε η πρώτη στήλη του Πίνακα 11 στο Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*) θα τροποποιηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 5.3 του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*)·

(ε) Κάθε Σύμβαση με την «Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών Α.Ε.» (Hellenic Duty Free S.A.) εξαιρείται από τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου 27.2 (*Πρότυπα Επιδόσεων και Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων*).

27.2.4 Ο Παραχωρησιούχος είναι υπεύθυνος για την παρακολούθηση των επιδόσεών του αναφορικά με την παρούσα Σύμβαση από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και για όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης, με τον τρόπο και τη συχνότητα που ορίζονται στο Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

27.2.5 Ο Παραχωρησιούχος πρέπει πριν από την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων κάθε Περιφερειακού Αεροδρομίου να προσκομίσει στην ΥΠΑ προς έγκριση την περιγραφή της μεθοδολογίας που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για την παρακολούθηση των επιδόσεων σύμφωνα με τις διατάξεις που ορίζονται στο Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

27.2.6 Ο Παραχωρησιούχος πρέπει να προσκομίζει στην ΥΠΑ οποιαδήποτε τροποποίηση της εν λόγω μεθοδολογίας, η οποία τροποποίηση θα είναι σύμφωνη με τις διατάξεις που ορίζονται στο Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

27.2.7 Ο Παραχωρησιούχος πρέπει να προσκομίσει στην ΥΠΑ στοιχεία σχετικά με οποιαδήποτε σημεία των επιδόσεών του που δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης. Η ΥΠΑ δύναται σε εύλογα χρονικά διαστήματα να παρατηρεί και να επιθεωρεί κατά τρόπο ικανοποιητικό γι’ αυτήν ή να διορίζει έναν ανεξάρτητο τρίτο, προκειμένου αυτός να παρατηρεί, να επιθεωρεί και να αναφέρει στην ΥΠΑ την επάρκεια των διαδικασιών παρακολούθησης (συμπεριλαμβανομένης ενδεικτικά της διεξαγωγής δειγματοληπτικών ελέγχων) σύμφωνα με το Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

27.3 Εκθέσεις Προόδου

27.3.1 Ο Παραχωρησιούχος θα καταρτίζει και θα υποβάλλει στο Δημόσιο και στην ΥΠΑ Τριμηνιαίες Εκθέσεις Προόδου εντός τριάντα (30) ημερών από τη λήξη κάθε Τριμηνιαίας Περιόδου, οι οποίες εκθέσεις θα αρχίζουν και θα περιλαμβάνουν την πρώτη Τριμηνιαία Περίοδο που λήγει μετά:

(α) την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης όπου ορίζονται οι λεπτομέρειες που σχετίζονται με τις Δραστηριότητες Παραχώρησης όπως ενδέχεται να απαιτήσουν εύλογα το Δημόσιο και η ΥΠΑ·

(β) την Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων, με την επιφύλαξη του Άρθρου 27.3.3, όπου θα ορίζονται, με όσες λεπτομέρειες ενδέχεται να απαιτήσει εύλογα η ΥΠΑ, τα αποτελέσματα των μετρήσεων των Προτύπων Επιδόσεων και των Προτύπων Ποιότητας Υπηρεσιών με τα οποία είναι υποχρεωμένος να συμμορφώνεται ή να μεριμνά για τη συμμόρφωση ο Παραχωρησιούχος σύμφωνα με το Άρθρο 27.2 (*Πρότυπα Επιδόσεων και Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων*).

27.3.2 Τα αποτελέσματα που καθορίζονται στις Τριμηνιαίες Εκθέσεις Προόδου που διενεργούνται δυνάμει του Άρθρου 27.3.1 θα καθορίζονται και θα υπολογίζονται σύμφωνα με τη μεθοδολογία που έχει εγκριθεί από την ΥΠΑ πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων σύμφωνα με το Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

27.3.3 Ο Παραχωρησιούχος θα είναι υποχρεωμένος να αποδείξει μόνο:

(α) τη συμμόρφωση με τα Πρότυπα Επιδόσεων 15 και 16 στην Ετήσια Έκθεση Επιδόσεων· και

(β) τη συμμόρφωση με τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη από την ημερομηνία κατά την οποία ο Παραχωρησιούχος είναι υποχρεωμένος

να συμμορφώνεται με το Άρθρο 27.2.3 αναφορικά με την παροχή των Υπηρεσιών Αεροδρομίου με τις οποίες σχετίζεται η εν λόγω Μεταβιβασθείσα Σύμβαση Αεροδρομίου.

27.3.4 Ο Παραχωρησιούχος θα καταρτίζει και θα υποβάλλει στο Δημόσιο και στην ΥΠΑ όχι αργότερα από την 1η Μαρτίου κατά το ημερολογιακό έτος που ακολουθεί την πρώτη Περίοδο Αιχμής έπειτα από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και στη συνέχεια ετησίως μια Ετήσια Έκθεση Επιδόσεων. Η Ετήσια Έκθεση Επιδόσεων θα ορίζει, με τις λεπτομέρειες που θα απαιτεί εύλογα η ΥΠΑ, τα αποτελέσματα της παρακολούθησης που είναι υποχρεωμένος να πραγματοποιεί ή να μεριμνά για την πραγματοποίηση της ο Παραχωρησιούχος σύμφωνα με το Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

27.3.5 Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα καταρτίζει και θα υποβάλλει στο Δημόσιο και στην ΥΠΑ Μηνιαίες Εκθέσεις Προόδου, εντός δέκα (10) ημερών από τη λήξη κάθε ημερολογιακού μήνα και η υποχρέωση υποβολής των εκθέσεων παραμένει έως ότου ο Παραχωρησιούχος ολοκληρώσει όλα τα Επικείμενα Έργα και κατά τη διάρκεια της συνέχισης οποιωνδήποτε Εποπτευόμενων Έργων, συμπεριλαμβανομένων όσων αναφέρονται ως εκκρεμή στο σχετικό Πιστοποιητικό Ουσιώδους Ολοκλήρωσης.

27.3.6 Το περιεχόμενο των Μηνιαίων Εκθέσεων Προόδου και/ή των Τριμηνιαίων Εκθέσεων Προόδου δύναται να τροποποιηθεί κατόπιν συμφωνίας ανάμεσα στο Δημόσιο ή την ΥΠΑ, τον Παραχωρησιούχο και τον Ανεξάρτητο Μηχανικό.

27.3.7 Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα υποβάλλει όποιες άλλες εκθέσεις ενδέχεται να ζητούν εύλογα το Δημόσιο ή η ΥΠΑ κατά καιρούς. Στον Παραχωρησιούχο θα παρέχεται πάντα αντίγραφο των εν λόγω εκθέσεων.

28 Αερολιμενικά Τέλη

28.1 Γενικά

Κανένα πρόσωπο (εκτός από τον Παραχωρησιούχο, οποιονδήποτε Κάτοχο Δικαιώματος Αεροδρομίου στον οποίο έχει χορηγηθεί σχετικό Δικαίωμα Αεροδρομίου, Κρατικό Χρήστη ή όπως ενδέχεται να προβλέπεται άλλως στην παρούσα Σύμβαση) δεν επιτρέπεται να επιβάλλει οποιαδήποτε χρέωση ή αμοιβή αναφορικά με:

28.1.1 την παροχή στα Περιφερειακά Αεροδρόμια οποιωνδήποτε εγκαταστάσεων και/ή υπηρεσιών που περιλαμβάνονται στις Υπηρεσίες Αεροδρομίου· και

28.1.2 την κίνηση των Επιβατών, των εμπορευμάτων ή της εναέριας κυκλοφορίας εντός των Περιφερειακών Αεροδρομίων ή των Περιοχών Παραχώρησης.

28.2 Κρατικά Αεροσκάφη

Τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούν οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο για μη εμπορικούς σκοπούς και ανήκουν ή χρησιμοποιούνται από το Δημόσιο, τον στρατό, την αστυνομία, τις τελωνειακές αρχές ή οποιαδήποτε άλλη υπηρεσία του Δημοσίου ή οποιοδήποτε άλλο κράτος (το οποίο, προς αποφυγή αμφιβολιών, δεν θα περιλαμβάνει κρατικούς ή ημι-κρατικούς εμπορικούς αερομεταφορείς), τον Οργανισμό Βορειοατλαντικού Συμφώνου (ΝΑΤΟ), τα Ηνωμένα Έθνη, τον Ερυθρό Σταυρό ή την Ερυθρά Ημισέληνο ή για λογαριασμό αυτών, θα εξαιρούνται από Αεροναυτικά Τέλη με την προϋπόθεση ότι, εκτός από τις περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, τα εν λόγω αεροσκάφη δεν θα παρεμβαίνουν χωρίς εύλογη αιτία στις κανονικές δραστηριότητες εξασφάλισης εσόδων του Παραχωρησιούχου στο σχετικό Περιφερειακό Αεροδρόμιο.

28.3 Απόδοση Κεφαλαίου

28.3.1 Με την επιφύλαξη του Άρθρου 28.4 (*Σταθερό Ανώτατο Όριο Χρεώσεων με Δείκτη Αύξησης*), τα Αεροναυτικά Τέλη για κάθε οικονομική περίοδο θα ορίζονται στο επίπεδο στο οποίο ο Παραχωρησιούχος θεωρεί εύλογα:

(α) ότι θα καλύπτουν:

(i) όλα τα Λειτουργικά Έξοδα κατά τη διάρκεια της συγκεκριμένης περιόδου, τα οποία καταλογίζονται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες σύμφωνα με το Άρθρο 28.3.2·

(ii) την αναλογία όλων των γενικών εξόδων (συμπεριλαμβανομένων των γενικών δαπανών διοίκησης και της καταβολής αμοιβών στον Παραχωρητή και στο Δημόσιο) για τη συγκεκριμένη περίοδο, τα οποία καταλογίζονται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες σύμφωνα με το Άρθρο 28.3.2·

(iii) την απόσβεση στη συγκεκριμένη περίοδο όλων των στοιχείων ενεργητικού, τα οποία ο Παραχωρησιούχος χαρακτηρίζει στους λογαριασμούς του ως υποκείμενα σε απόσβεση (συμπεριλαμβανομένης, προς αποφυγή αμφιβολιών, της Προκαταβολής Αμοιβής Παραχώρησης), η οποία καταλογίζεται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες σύμφωνα με το Άρθρο 28.3.2, με την εν λόγω απόσβεση για κάθε σχετικό στοιχείο ενεργητικού να πραγματοποιείται σε σταθερή βάση κατά την προβλεπόμενη

διάρκεια ζωής του σχετικού στοιχείου ενεργητικού, όπως καθορίζεται εύλογα από τον Παραχωρησιούχο·

(iv) τον τόκο που καταβάλλεται κατά τη διάρκεια της συγκεκριμένης περιόδου επί της αναλογίας της οφειλής του Παραχωρησιούχου (με εξαίρεση, προς αποφυγή αμφιβολιών, του Δευτερογενούς Χρέους, αλλά συμπεριλαμβανομένων όλων των εξόδων χρηματοδότησης, όπως πληρωμών βάσει παράγωγων χρηματοοικονομικών προϊόντων), που κατανέμεται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες σύμφωνα με το Άρθρο 28.3.2·

(v) τους φόρους εισοδήματος που καταβάλλονται κατά τη διάρκεια της συγκεκριμένης περιόδου, οι οποίοι καταλογίζονται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες σύμφωνα με το Άρθρο 28.3.2·

(vi) την Αμοιβή Παραχώρησης της σχετικής οικονομικής περιόδου· και

(β) θα εξασφαλίζουν απόδοση στο Κεφάλαιο Αεροπορικών Δραστηριοτήτων, η οποία απόδοση δεν πρέπει να υπερβαίνει μια ανατοκιζόμενη σωρευτική απόδοση ύψους δεκαπέντε τοις εκατό (15%) ετησίως, με την προϋπόθεση ότι:

(i) εάν τα Αερονατικά Τέλη που εισπράχθηκαν μετά την αφαίρεση τυχόν Αμοιβής Παραχώρησης δυνάμει του Άρθρου 29.1.2, η οποία καταβλήθηκε στο σχετικό Έτος Παραχώρησης και, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα Λειτουργικά Έξοδα και τις πληρωμές βάσει των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν), έχουν ως αποτέλεσμα την επίτευξη απόδοσης κεφαλαίου για τους Μετόχους επί του Κεφαλαίου Αεροπορικών Δραστηριοτήτων, η οποία, σε τρία (3) από τέσσερα (4) διαδοχικά Έτη Παραχώρησης, υπερβαίνει την εν λόγω ανατοκιζόμενη σωρευτική απόδοση, ο Παραχωρησιούχος θα είναι υποχρεωμένος να καταβάλλει το υπερβάλλον ποσό πέραν της εν λόγω ανατοκιζόμενης σωρευτικής απόδοσης στον Παραχωρητή εντός σαράντα πέντε (45) ημερών από τη λήξη του τέταρτου (4ου) Έτους Παραχώρησης και

(ii) εάν ο Παραχωρησιούχος είναι υποχρεωμένος να καταβάλει τυχόν τέτοιο υπερβάλλον ποσό στον Παραχωρητή δυνάμει του Άρθρου 28.3.1(β)(ii), θα καταβάλλει, εντός σαράντα πέντε (45) ημερών από τη λήξη κάθε επόμενου Έτους Παραχώρησης στη λήξη του οποίου η

ανατοκιζόμενη σωρευτική απόδοση του Κεφαλαίου Αεροπορικών Δραστηριοτήτων υπερβαίνει το ανατοκιζόμενο σωρευτικό ποσοστό του δεκαπέντε τοις εκατό (15%), το υπερβάλλον ποσό στον Παραχωρητή έως ότου η ανατοκιζόμενη σωρευτική απόδοση κατά τη λήξη του Έτους Παραχώρησης να είναι ίση ή μικρότερη από δεκαπέντε τοις εκατό (15%), οπότε εφαρμόζονται και πάλι οι διατάξεις του Άρθρου 28.3.1.

28.3.2 Για τους σκοπούς του Άρθρου 28.3.1(β):

(α) τα Λειτουργικά Έξοδα που προκύπτουν σε οποιαδήποτε οικονομική περίοδο αποκλειστικά σε σχέση με τυχόν Αεροπορικές Δραστηριότητες θα κατανέμονται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένης τυχόν οφειλόμενης Εισφοράς, σε κάθε περίπτωση, στη σχετική περίοδο·

(β) τα Λειτουργικά Έξοδα που προκύπτουν σε οποιαδήποτε οικονομική περίοδο σε σχέση με δραστηριότητες που περιλαμβάνουν τόσο Αεροπορικές Δραστηριότητες όσο και άλλες δραστηριότητες θα κατανέμονται ανάμεσα στις Αεροπορικές Δραστηριότητες και στις εν λόγω άλλες δραστηριότητες σε δίκαιη και ισότιμη βάση·

(γ) τα στοιχεία του ενεργητικού του Παραχωρησιούχου, συμπεριλαμβανομένης στο ακέραιο της Προκαταβολής Αμοιβής Παραχώρησης, τα οποία ο Παραχωρησιούχος χαρακτηρίζει στους λογαριασμούς του ως υποκείμενα σε απόσβεση και χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε σχέση με οποιεσδήποτε Αεροπορικές Δραστηριότητες (συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά, όλων των διαδρόμων και των τροχοδρόμων) θα καταλογίζονται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες·

(δ) τα στοιχεία του ενεργητικού του Παραχωρησιούχου τα οποία ο Παραχωρησιούχος χαρακτηρίζει στους λογαριασμούς του ως αποσβεστέα και χρησιμοποιούνται σε σχέση με οποιεσδήποτε δραστηριότητες που περιλαμβάνουν τόσο Αεροπορικές Δραστηριότητες όσο και άλλες δραστηριότητες θα κατανέμονται ανάμεσα στις Αεροπορικές Δραστηριότητες και στις εν λόγω άλλες δραστηριότητες ως εξής:

(i) αναφορικά με κάθε κτίριο, το τμήμα που επιμερίζεται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες θα είναι το ποσοστό της μικτής επιφάνειας των ορόφων του κτιρίου που ισούται με την

αναλογία, η οποία εκφράζεται ως ποσοστό, με την οποία η επιφάνεια ορόφου του συγκεκριμένου κτιρίου στο οποίο διεξάγονται Αεροπορικές Δραστηριότητες αναλογεί στη μικτή επιφάνεια ορόφου του συγκεκριμένου κτιρίου·

(ii) αναφορικά με όλα τα υπόλοιπα τέτοια στοιχεία ενεργητικού σε δίκαιη και ισότιμη βάση· και

(ε) το τμήμα του τόκου που καταβάλλεται από τον Παραχωρησιούχο κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου αναφορικά με (α) οφειλές από δάνεια (με εξαίρεση το Δευτερογενές Χρέος) τα οποία ελήφθησαν αναφορικά με την παροχή, την απόκτηση, την κατασκευή, τη συντήρηση, την επισκευή, την ανανέωση και τη λειτουργία των στοιχείων του ενεργητικού που καταλογίζονται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες δυνάμει του Άρθρου 28.3.2 (γ) ή (β) το καθαρό χρέος (με εξαίρεση το Δευτερογενές Χρέος) που έχει αναληφθεί για τη χρηματοδότηση της αναλογίας των γενικών εξόδων του Παραχωρησιούχου τα οποία καταλογίζονται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες δυνάμει του Άρθρου 28.3.2 (στ), θα επιμερίζεται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες, με την προϋπόθεση ότι κάθε τόκος που καταβάλλεται στην προπληρωμή ή στην επίσπευση αποπληρωμής οποιασδήποτε οφειλής ή λόγω αυτών δεν θα λαμβάνεται υπόψη κατά τη στιγμή της προπληρωμής ή της επίσπευσης αποπληρωμής στον βαθμό που ο εν λόγω τόκος υπερβαίνει το ποσό που θα ήταν καταβλητέο, εάν δεν υπήρχε η εν λόγω προπληρωμή ή επίσπευση αποπληρωμής , και αντιθέτως θα μεταφέρεται εκ νέου και θα λαμβάνεται υπόψη όταν, και στον βαθμό στον οποίο θα ήταν καταβλητέος, ο τόκος επί του χρέους , εάν δεν υπήρχε η εν λόγω προπληρωμή ή επίσπευση αποπληρωμής ·

(στ) το ποσοστό αυτό των γενικών εξόδων του Παραχωρησιούχου που είναι ίσο με το ποσοστό που προκύπτει από τα στοιχεία ενεργητικού του Παραχωρησιούχου που επιμερίζονται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες δυνάμει του Άρθρου 28.3.2 (γ) προς τα συνολικά στοιχεία ενεργητικού του Παραχωρησιούχου (είτε αυτά τα στοιχεία αντιμετωπίζονται στους λογαριασμούς του Παραχωρησιούχου ως αποσβεστέα είτε άλλως) θα επιμερίζεται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες·

(ζ) οι φόροι εισοδήματος που θα καταβάλλονται από τον Παραχωρησιούχο κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου θα

κατανέμονται ανάμεσα στις Αεροπορικές Δραστηριότητες και σε άλλες δραστηριότητες σε δίκαιη και ισότιμη βάση·

(η) τυχόν διαφορά που σχετίζεται με οποιονδήποτε επιμερισμό δυνάμει του Άρθρου 28.3 θα παραπέμπεται από τον Παραχωρητή, την ΥΠΑ ή τον Παραχωρησιούχο στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, η οποία θα αποφασίζει βάσει του Άρθρου 28.3 και της οποίας η απόφαση θα θεωρείται οριστική.

28.4 Σταθερό Ανώτατο Όριο Χρεώσεων με Δείκτη Αύξησης

28.4.1 Δεν θα ορίζονται και δεν θα επιβάλλονται Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη από τον Παραχωρησιούχο στα Περιφερειακά Αεροδρόμια, παρά μόνο σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου 28 (*Αερολιμενικά Τέλη*), του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*), των άρθρων 107 – 109 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (των κανόνων της Ευρωπαϊκής Κρατικής Ενίσχυσης) και της ισχύουσας Νομοθεσίας. Ο Παραχωρησιούχος θα δικαιούται να ορίσει και να επιβάλει διαφορετικά επίπεδα Αεροναυτικών Τελών σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο με την προϋπόθεση ότι το επίπεδο των Αεροναυτικών Τελών σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο συμμορφώνεται πλήρως με το Άρθρο 28 (*Αερολιμενικά Τέλη*), το Παράρτημα 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*), τα άρθρα 107 – 109 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Κρατικής Ενίσχυσης) και την ισχύουσα Νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένων των αρχών και των πολιτικών του ICAO (ΔΟΠΑ) οι οποίες περιγράφονται στα Έγγραφα 9562 και 9082 του ICAO (ΔΟΠΑ). Επιπροσθέτως, ο Παραχωρησιούχος θα έχει πλήρη ελευθερία να ορίζει διαφορετικές κατηγορίες βάρους αεροσκαφών ή διαφορετικές κατηγορίες επιβατικών δασμών με την προϋπόθεση ότι τα συνολικά έσοδα από τα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη διαιρούμενα με τον αριθμό των αναχωρούντων Επιβατών δεν υπερβαίνουν τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη όπως ορίζεται στο παρόν Άρθρο 28.4 *(Σταθερό Ανώτατο Όριο Χρεώσεων με Δείκτη Αύξησης).*

28.4.2 *Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη που προκύπτει από όλα τα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης έως την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων στο συγκεκριμένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο*

(α) Με την επιφύλαξη του Άρθρου 28.4.1, από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης έως την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων σε ένα Περιφερειακό Αεροδρόμιο, ο Παραχωρησιούχος θα ορίζει ή θα επιβάλλει Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη στο εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 28.4.2 και τον Πίνακα Β κατωτέρω έως ότου επέλθει η Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων στο εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο.

Πίνακας Β – Η Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης έως την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων στο συγκεκριμένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο (Τέλη σε Ευρώ) δεν θα υπερβαίνει τα €13	
Τέλη Προσγείωσης	
Αεροσκάφη με βάρος έως 10 τόνους MTOW	Δεν ρυθμίζονται
Αεροσκάφη με βάρος μεγαλύτερο από 10 τόνους MTOW ανά τόνο	Ρυθμίζονται και λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη
Τέλη Στάθμευσης	
Αεροσκάφη με βάρος έως 10 τόνους MTOW ανά τόνο	Δεν ρυθμίζονται
Μία έως πέντε ώρες μετά την ακινητοποίηση “on-blocks”	Ρυθμίζονται και λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη
Περισσότερες από πέντε ώρες μετά την ακινητοποίηση «on-blocks»	Δεν ρυθμίζονται
Τέλη Φωτισμού	
Αεροσκάφη με βάρος έως 10 τόνους MTOW	Δεν ρυθμίζονται
Αεροσκάφη με βάρος μεγαλύτερο από 10 τόνους MTOW ανά κίνηση αεροσκάφους	Ρυθμίζονται και λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη
Τέλη Επιβατών	
Τέλη Επιβατών ανά αναχωρούντα Επιβάτη	Ρυθμίζονται και λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη
Τέλη Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων ανά αναχωρούντα Επιβάτη	Ρυθμίζονται και λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη

(β)

(i) Μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, κάθε 1η Νοεμβρίου εφεξής (με πρώτη τέτοια ημερομηνία να λογίζεται η 1η Νοεμβρίου αμέσως μετά την πρώτη επέτειο της Ημερομηνίας Έναρξης Παραχώρησης, εάν η Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης σημειωθεί σε μήνα εκτός του Νοεμβρίου ή του Δεκεμβρίου, ή η 1η Νοεμβρίου αμέσως μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, εάν η Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης σημειωθεί κατά τον μήνα του Νοεμβρίου ή του Δεκεμβρίου) έως την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων στο εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο, ο Παραχωρησιούχος θα Αναπροσαρμόζει τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη στον Πίνακα Β ανωτέρω και η Ημερομηνία Αναπροσαρμογής για τον σκοπό του παρόντος Άρθρου 28.4.2(β)(i) θα είναι η 1η Ιανουαρίου 2013. Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλλει τα αποτελέσματα των ανωτέρω υπολογισμών στην ΥΠΑ για έγκριση σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.5(β) – (ε).

(ii) Η ΥΠΑ, είτε κατά την ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, θα εγκρίνει το Ανώτατο Όριο Χρεώσεων για τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.2(α) συμπεριλαμβανομένου του Πίνακα Β αυτού, το οποίο δεν θα υπερβαίνει το ποσό των δεκατριών Ευρώ (€13) σύμφωνα με το Άρθρο 6.2.1(α)(viii). Προς αποφυγή αμφιβολιών, το Ανώτατο Όριο Χρεώσεων για τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη που θα εφαρμόζεται για κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, δυνάμει του παρόντος Άρθρου 28.4.2(β)(ii), θα ισχύει στο εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο έως την επόμενη 1η Νοεμβρίου (με πρώτη τέτοια ημερομηνία να λογίζεται η 1η Νοεμβρίου αμέσως μετά την πρώτη επέτειο της Ημερομηνίας Έναρξης Παραχώρησης, εάν η Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης σημειωθεί σε μήνα εκτός του Νοεμβρίου ή του Δεκεμβρίου, ή η 1η Νοεμβρίου αμέσως μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, εάν η Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης σημειωθεί κατά τον μήνα του Νοεμβρίου ή του Δεκεμβρίου).

28.4.3 *Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη από την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο έως την 1η*

Νοεμβρίου αμέσως μετά την ολοκλήρωση των Επικείμενων Έργων σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια

(α) Με την επιφύλαξη του Άρθρου 28.4.1, από την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων σε ένα Περιφερειακό Αεροδρόμιο έως την 1η Νοεμβρίου αμέσως μετά την ολοκλήρωση των Επικείμενων Έργων σε ένα Περιφερειακό Αεροδρόμιο, ο Παραχωρησιούχος θα ορίζει ή θα επιβάλλει Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη στο εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 28.4.3 και τον Πίνακα Γ κατωτέρω.

Πίνακας Γ – Η Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη από την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο έως την 1η Νοεμβρίου αμέσως μετά την ολοκλήρωση των Επικείμενων Έργων σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια (Τέλη σε Ευρώ) δεν θα υπερβαίνει τα €18,50	
Τέλη Προσγείωσης	
Αεροσκάφη με βάρος έως 10 τόνους MTOW	Δεν ρυθμίζονται
Αεροσκάφη με βάρος μεγαλύτερο από 10 τόνους MTOW	Ρυθμίζονται και λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη
Τέλη Στάθμευσης	
Αεροσκάφη με βάρος έως 10 τόνους MTOW ανά τόνο	Δεν ρυθμίζονται
Μία έως πέντε ώρες μετά την ακινητοποίηση «on-blocks»	Ρυθμίζονται και λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη
Περισσότερες από πέντε ώρες μετά την ακινητοποίηση «on-blocks»	Δεν ρυθμίζονται
Τέλη Φωτισμού	
Αεροσκάφη με βάρος έως 10 τόνους MTOW	Δεν ρυθμίζονται
Αεροσκάφη με βάρος μεγαλύτερο από 10 τόνους MTOW ανά κίνηση αεροσκάφους	Ρυθμίζονται και λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη
Τέλη Επιβατών	
Τέλη Επιβατών ανά αναχωρούντα Επιβάτη	Ρυθμίζονται και λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη
Τέλη Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων ανά αναχωρούντα Επιβάτη	Ρυθμίζονται και λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη

MG

(β)

(i) Κατά την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων σε ένα Περιφερειακό Αεροδρόμιο, ο Παραχωρησιούχος θα Αναπροσαρμόζει τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη στον Πίνακα Γ ανωτέρω που χρησιμοποιείται στο εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο και η Ημερομηνία Αναπροσαρμογής για τον σκοπό του παρόντος Άρθρου 28.4.3(β)(i) θα είναι η 1η Ιανουαρίου 2013. Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλλει τα αποτελέσματα των ανωτέρω υπολογισμών στην ΥΠΑ για έγκριση σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.5(β) – (ε).

(ii) Το Ανώτατο Όριο Χρεώσεων για τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη για το εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο που υπολογίζεται σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.3(β)(i) ανωτέρω θα ισχύει άμεσα από την ημερομηνία που θα ληφθεί από τον Παραχωρησιούχο η έγκριση των υπολογισμών του Ανώτατου Ορίου Χρεώσεων για τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.5(β) – (ε) έως:

(A) την 1η Νοεμβρίου αμέσως μετά την πρώτη επέτειο της Ημερομηνίας Λήξης Επικείμενων Έργων για το εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο, εάν η Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων για το εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο σημειωθεί σε μήνα εκτός του Νοεμβρίου ή του Δεκεμβρίου· ή

(B) την 1η Νοεμβρίου αμέσως μετά την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων για το εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο, εάν η Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων για το εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο σημειωθεί κατά τον μήνα του Νοεμβρίου ή του Δεκεμβρίου.

(iii) Προς αποφυγή αμφιβολιών, το Ανώτατο Όριο Χρεώσεων για τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη που θα εφαρμόζεται κατά το χρόνο υποβολής από τον Παραχωρησιούχο στην ΥΠΑ των αποτελεσμάτων των υπολογισμών του Ανωτάτου Ορίου Χρεώσεων σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.3(β)(i), θα ισχύει στο εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο έως την ημερομηνία στην οποία θα ληφθεί από τον Παραχωρησιούχο η έγκριση των υπολογισμών του Ανώτατου Ορίου Χρεώσεων για τη Μέγιστη

Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.5(β) – (ε).

(γ)

(i) Την 1η Νοεμβρίου αμέσως μετά την 1η Νοεμβρίου του Άρθρου 28.4.3(β)(ii)(A) ή (B) ανωτέρω, ανάλογα με την περίπτωση, και σε κάθε επέτειο αυτής έως την 1η Νοεμβρίου αμέσως μετά την ολοκλήρωση των Επικείμενων Έργων σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, ο Παραχωρησιούχος θα Αναπροσαρμόζει τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη στον Πίνακα Γ ανωτέρω που χρησιμοποιείται στο εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο και η Ημερομηνία Αναπροσαρμογής για τον σκοπό του παρόντος Άρθρου 28.4.3(γ)(i) θα είναι η 1η Ιανουαρίου 2013. Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλλει τα αποτελέσματα των ανωτέρω υπολογισμών στην ΥΠΑ για έγκριση σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.5(β) – (ε).

(ii) Το Ανώτατο Όριο Χρεώσεων για κάθε Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη για το εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο που υπολογίζεται σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.3(γ)(i) ανωτέρω θα ισχύει άμεσα από την ημερομηνία που θα ληφθεί από τον Παραχωρησιούχο η έγκριση των υπολογισμών του Ανώτατου Ορίου Χρεώσεων για κάθε Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.5(β) – (ε) έως την επόμενη 1η Νοεμβρίου.

(iii) Προς αποφυγή αμφιβολιών, το Ανώτατο Όριο Χρεώσεων για κάθε Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη που θα εφαρμόζεται κατά το χρόνο υποβολής από τον Παραχωρησιούχο στην ΥΠΑ των αποτελεσμάτων των υπολογισμών του Ανωτάτου Ορίου Χρεώσεων σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.3(γ)(i), θα ισχύει στο εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο έως την ημερομηνία που θα ληφθεί από τον Παραχωρησιούχο η έγκριση των υπολογισμών του Ανώτατου Ορίου Χρεώσεων για κάθε Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.5(β) – (ε).

28.4.4 *Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη από την 1η Νοεμβρίου αμέσως μετά την ολοκλήρωση των Επικείμενων Έργων σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια έως τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης*

(α) Με την επιφύλαξη του Άρθρου 28.4.1, από την 1η Νοεμβρίου αμέσως μετά την ολοκλήρωση των Επικείμενων Έργων σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια έως τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα ορίζει ή θα επιβάλλει Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 28.4.4 και τον Πίνακα Δ κατωτέρω.

Πίνακας Δ – Η Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη από την 1η Νοεμβρίου αμέσως μετά την ολοκλήρωση των Επικείμενων Έργων σε κάθε ένα από τα Περιφερειακά Αεροδρόμια έως τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης (Τέλη σε Ευρώ) δεν θα υπερβαίνει τα €18,50	
Τέλη Προσγείωσης	
Αεροσκάφη με βάρος έως 10 τόνους MTOW	Δεν ρυθμίζονται
Αεροσκάφη με βάρος μεγαλύτερο από 10 τόνους MTOW	Ρυθμίζονται και λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη
Τέλη Στάθμευσης	
Αεροσκάφη με βάρος έως 10 τόνους MTOW ανά τόνο	Δεν ρυθμίζονται
Μία έως πέντε ώρες μετά την ακινητοποίηση «on-blocks»	Ρυθμίζονται και λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη
Περισσότερες από πέντε ώρες μετά την ακινητοποίηση «on-blocks»	Δεν ρυθμίζονται
Τέλη Φωτισμού	
Αεροσκάφη με βάρος έως 10 τόνους MTOW	Δεν ρυθμίζονται
Αεροσκάφη με βάρος μεγαλύτερο από 10 τόνους MTOW ανά κίνηση αεροσκάφους	Ρυθμίζονται και λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη
Τέλη Επιβατών	
Τέλη Επιβατών ανά αναχωρούντα Επιβάτη	Ρυθμίζονται και λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη
Τέλη Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων ανά αναχωρούντα Επιβάτη	Ρυθμίζονται και λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη

(β)

(i) Την 1η Νοεμβρίου αμέσως μετά την ολοκλήρωση των Επικείμενων Έργων σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια και σε κάθε επέτειο αυτής

έως τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα πολλαπλασιάζει το εκάστοτε ισχύον Ανώτατο Όριο Χρεώσεων για τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη (από το οποίο θα εξαιρούνται τυχόν προσαρμογές που έχουν γίνει σε αυτό δυνάμει των Άρθρων 28.4.4(β)(ii) και 28.4.5(α) κατωτέρω, ανάλογα με την περίπτωση) με τον Συντελεστή Αποδοτικότητας Αναπροσαρμογής, προκειμένου να υπολογίζει το σχετικό Ανώτατο Όριο Χρεώσεων για τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη το οποίο θα ισχύει σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια για την περίοδο από την ημερομηνία κατά την οποία θα ληφθεί από τον Παραχωρησιούχο η έγκριση κάθε υπολογισμού του Ανώτατου Ορίου Χρεώσεων για τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.5(β) - (ε), ή σε συνέχεια, ανάλογα την περίπτωση, της διαδικασιας που τίθεται στην παράγραφο 1.6 (*Ανώτατο Όριο για Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη*) του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*) από την απόφαση σύμφωνα με τη Διαδικασία Επίλυσης Διαφορών, έως την επόμενη 1η Νοεμβρίου (η **Ημερομηνία Λήξης Απενεργοποίησης Ανώτατου Ορίου Χρεώσεων**). Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλλει τα αποτελέσματα των ανωτέρω υπολογισμών στην ΥΠΑ για έγκριση σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.5(β) - (ε).

(ii) Αφού ο Παραχωρησιούχος υποβάλει τα αποτελέσματα των υπολογισμών στην ΥΠΑ για έγκριση σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.4(β)(i) ανωτέρω, η ΥΠΑ ή ο Παραχωρησιούχος δύνανται να προβούν σε διαπραγματεύσεις μεταξύ τους σύμφωνα με την παράγραφο 1.6 (*Ανώτατο Όριο για Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη*) του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*), ώστε να προσαρμόσουν τον υπολογισμό σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια. Ο Παραχωρησιούχος και η ΥΠΑ θα ακολουθήσουν τη διαδικασία που ορίζεται στην παράγραφο 1.6 (*Ανώτατο Όριο για Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη*) του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*), προκειμένου να αναπροσαρμόσουν τον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη η οποία θα ισχύει σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

(iii) Προς αποφυγή αμφιβολιών, το Ανώτατο Όριο Χρεώσεων για κάθε Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη που θα εφαρμόζεται στα Περιφερειακά Αεροδρόμια κατά το χρόνο υποβολής από τον Παραχωρησιούχο στην ΥΠΑ των

αποτελεσμάτων των υπολογισμών του Ανωτάτου Ορίου Χρεώσεων σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.4(β)(i), θα ισχύει στο εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο έως την ημερομηνία που θα ληφθεί από τον Παραχωρησιούχο η έγκριση των υπολογισμών του Ανώτατου Ορίου Χρεώσεων για κάθε Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.5(β) – (ε), ή σε συνέχεια, ανάλογα την περίπτωση, της διαδικασίας που ορίζεται στην παράγραφο 1.6 (*Ανώτατο Όριο για Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη*) του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*) έως την απόφαση σύμφωνα με τη Διαδικασία Επίλυσης Διαφορών.

28.4.5 *Απενεργοποίηση Ανώτατου Ορίου Χρεώσεων – Έγκριση από την ΥΠΑ Δείκτη Αύξησης Χρεώσεων*

(α) Αφού συμφωνηθούν όλες οι αναπροσαρμογές ανάμεσα στον Παραχωρησιούχο και την ΥΠΑ σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.4(β)(ii) ανωτέρω και την παράγραφο 1.6 (*Ανώτατο Όριο για Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη*) του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*), ο Παραχωρησιούχος δύναται να ζητήσει από την ΥΠΑ εξαίρεση από την εφαρμογή Ανώτατου Ορίου Χρεώσεων για τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, για την περίοδο από την 1η Νοεμβρίου, όπως καθορίζεται σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.4(β)(i) ανωτέρω έως τη σχετική Ημερομηνία Λήξης Απενεργοποίησης Ανώτατου Ορίου Χρεώσεων, με την προϋπόθεση ότι και μόνο στον βαθμό που το εν λόγω Ανώτατο Όριο Χρεώσεων για τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, για την περίοδο από την 1η Νοεμβρίου όπως καθορίζεται σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.4(β)(i) ανωτέρω έως τη σχετική Ημερομηνία Λήξης Απενεργοποίησης Ανώτατου Ορίου Χρεώσεων, δεν επιτρέπει στον Παραχωρησιούχο να εισπράξει μέσω των Αεροναυτικών Εσόδων κατά την Περίοδο Παραχώρησης:

(A) όλα τα Λειτουργικά Έξοδα του Παραχωρησιούχου που επιμερίζονται άμεσα στη λειτουργία της προσγείωσης, στάθμευσης ή απογείωσης αεροσκάφους και στην προμήθεια καυσίμων (εξαιρούμενης, προς αποφυγή αμφιβολιών, της πώλησης καυσίμων), καθώς και στην εξυπηρέτηση των Επιβατών (συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών τροφοδοσίας κατά τη διάρκεια των πτήσεων), των αποσκευών, των εμπορευμάτων ή του ταχυδρομείου σε όλα τα στάδια ενόσω

βρίσκονται στις εγκαταστάσεις οποιουδήποτε Περιφερειακού Αεροδρομίου (συμπεριλαμβανομένης της μεταφοράς των αποσκευών των Επιβατών, εμπορευμάτων ή ταχυδρομείου από και προς το αεροσκάφος) συμπεριλαμβανομένων, προς αποφυγή κάθε αμφιβολίας, του εύλογου οριακού κόστους που υφίσταται ο Παραχωρησιούχος σε σχέση με τις δραστηριότητες οποιασδήποτε αεροπορικής εταιρείας στο συγκεκριμένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο, τυχόν εταιρικού φόρου εισοδήματος και άλλων φόρων αναφορικά με τις Αεροπορικές Δραστηριότητες, τόκων και αμοιβών, καθώς και εξοφλήσεων βάσει των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν) και όλων των κεφαλαιουχικών δαπανών για Έργα που σχετίζονται με Αεροπορικές Δραστηριότητες (**Κεφαλαιουχικές Δαπάνες Αεροπορικών Δραστηριοτήτων**)· και

(Β) ένα εύλογο περιθώριο κέρδους, το οποίο υπολογίζεται με βάση τις ταμειακές ροές που απομένουν μετά την αφαίρεση από τα Αεροναυτικά Έσοδα του συνόλου των ποσών της παραγράφου (Α) ανωτέρω, προκειμένου να επιτευχθεί ένας κατ' ελάχιστον ονομαστικός ΕΒΑ ύψους 7,5% κατά την Περίοδο Παραχώρησης.

Με το αίτημά του προς την ΥΠΑ, ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλλει τα αποτελέσματα των ανωτέρω υπολογισμών στην ΥΠΑ για έγκριση σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.5 (β).

(β) Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλλει το αποτέλεσμα των υπολογισμών δυνάμει του Άρθρου 28.4 (*Σταθερό Ανώτατο Όριο Χρεώσεων με Δείκτη Αύξησης*), ανεξάρτητα από τα όσα αφορούν το Άρθρο 28.4.4(β)(ii) για το οποίο ορίζεται διακριτή διαδικασία στην παράγραφο 1.6 (*Ανώτατο Όριο για Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη*) του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*), στην ΥΠΑ για έγκριση εντός δέκα (10) ημερών από τους υπολογισμούς. Η ΥΠΑ θα επαληθεύει εντός είκοσι (20) ημερών από την ημερομηνία υποβολής την ορθότητα των στοιχείων που χρησιμοποιήθηκαν και των υπολογισμών που πραγματοποιήθηκαν, καθώς και αν, σε κάθε περίπτωση, αυτά συμμορφώνονται με τις διατάξεις του Άρθρου 28.4 (*Σταθερό Ανώτατο Όριο Χρεώσεων με Δείκτη Αύξησης*). Σε περίπτωση μη λήψης απόφασης από την ΥΠΑ εντός των προαναφερθεισών είκοσι (20) ημερών, ο υπολογισμός θα θεωρείται εγκεκριμένος από την ΥΠΑ.

(γ) Εάν η ΥΠΑ δεν εγκρίνει τους υπολογισμούς που υποβάλλονται δυνάμει του Άρθρου 28.4.5(β) ανωτέρω, τότε ο Παραχωρησιούχος δύναται να τροποποιήσει και να υποβάλει εκ νέου στην ΥΠΑ τους εν λόγω υπολογισμούς, στην οποία περίπτωση η ΥΠΑ θα έχει είκοσι (20) ημέρες, για να εγκρίνει τους εν λόγω αναθεωρημένους υπολογισμούς. Σε περίπτωση μη λήψης απόφασης από την ΥΠΑ εντός των προαναφερθεισών είκοσι (20) ημερών, ο υπολογισμός θα θεωρείται εγκεκριμένος από την ΥΠΑ.

(δ) Εάν η ΥΠΑ δεν εγκρίνει τους υπολογισμούς δυνάμει της παραγράφου (γ) ανωτέρω, τότε ο Παραχωρησιούχος θα εφαρμόσει την πρόταση της ΥΠΑ αναφορικά με το ισχύον Ανώτατο Όριο Χρεώσεων, αλλά θα έχει το δικαίωμα να παραπέμψει το ζήτημα για επίλυση σύμφωνα με τη Διαδικασία Επίλυσης Διαφορών.

(ε) Κατόπιν της έγκρισης από την ΥΠΑ, είτε έχουν εφαρμοσθεί σύμφωνα με την πρόταση της ΥΠΑ δυνάμει της παραγράφου (δ) ανωτέρω είτε έχουν προσδιορισθεί δυνάμει της Διαδικασίας Επίλυσης Διαφορών, ο Παραχωρησιούχος δύναται να δημοσιεύσει τα αναθεωρημένα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη.

(στ) Για κάθε ημερολογιακό έτος μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης κι εφεξής, ο Παραχωρησιούχος πρέπει να αποδεικνύει στην ΥΠΑ ότι δεν σημειώνεται υπέρβαση της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη. Ο σχετικός υπολογισμός πρέπει να υποβάλλεται στην ΥΠΑ το αργότερο έως το τέλος του Φεβρουαρίου του επόμενου έτους. Σε περίπτωση που σημειώνεται υπέρβαση της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη άνω του 3% σε οποιοδήποτε ημερολογιακό έτος, ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να καταβάλλει στο Δημόσιο το υπερβάλλον ποσό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη πολλαπλασιασμένο επί τον πραγματικό αριθμό αναχωρούντων Επιβατών. Επιπλέον, θα καταβάλλεται στο Δημόσιο πρόστιμο ύψους 25% του σχετικού ποσού. Σε περίπτωση που σημειώνεται υπέρβαση της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη κατά λιγότερο από 3% ή κατά 3% ακριβώς σε οποιοδήποτε ημερολογιακό έτος, ο Παραχωρησιούχος θα προσμετρά το υπερβάλλον ποσό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη πολλαπλασιασμένο επί τον πραγματικό αριθμό αναχωρούντων Επιβατών στον υπολογισμό των Ρυθμιζόμενων Αεροναυτικών Εσόδων

της πραγματικής απόδοσης ανά αναχωρούντα Επιβάτη του επόμενου έτους.

(ζ) Κατά παρέκκλιση τυχόν άλλων διατάξεων του παρόντος Άρθρου 28.4, ο Παραχωρησιούχος δύναται να επιβάλλει Τέλη Ασφάλειας στα Περιφερειακά Αεροδρόμια σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*).

28.5 Ο Παραχωρησιούχος θα είναι ελεύθερος να ορίσει οποιαδήποτε Μη Αεροναυτικά Τέλη και Μη Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη. Το Δημόσιο και ο Παραχωρητής θα διασφαλίζουν ώστε κανένας Κρατικός Χρήστης, Κρατική Αρχή ή Αρμόδια Αρχή να μην παρεμβαίνει στη δυνατότητα του Παραχωρησιούχου να ορίζει τυχόν Αεροναυτικά Τέλη ή Μη Αεροναυτικά Τέλη όπως επιτρέπεται από το παρόν Άρθρο 28 και το Παράρτημα 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*) και σε αναγνώριση του γεγονότος ότι το Άρθρο 28.1 (*Γενικά*) χορηγεί έναν βαθμό διακριτικής ευχέρειας στον Παραχωρησιούχο και στους Κατόχους Δικαιωμάτων Αεροδρομίου αναφορικά με τον ορισμό χρεώσεων και τελών σχετικά με τα Περιφερειακά Αεροδρόμια. Το Δημόσιο και ο Παραχωρητής θα διασφαλίζουν ότι κανένας Κρατικός Χρήστης, Κρατική Αρχή ή Αρμόδια Αρχή δεν θα επιβάλλει τέλη ή χρεώσεις οποιουδήποτε είδους αναφορικά με τις συγκεκριμένες δραστηριότητες και υπηρεσίες, για τις οποίες δικαιούνται να επιβάλλουν χρεώσεις ο Παραχωρησιούχος ή τυχόν Κάτοχος Δικαιωμάτων Αεροδρομίου ούτε ακόμα στην περίπτωση που πρόκειται για τέλος το οποίο επικαλύπτει ένα παρόμοιο τέλος που έχει ορίσει ή δικαιούται να ορίσει ο Παραχωρησιούχος βάσει του παρόντος Άρθρου 28 ή του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*) (εκτός εάν τους έχει δοθεί ρητή άδεια για αυτό από τον Παραχωρησιούχο).

28.6 Με την επιφύλαξη της συμμόρφωσης ανά πάσα στιγμή με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου 28 (*Αερολιμενικά Τέλη*) και του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*), των άρθρων 107 – 109 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (των κανόνων της Ευρωπαϊκής Κρατικής Ενίσχυσης) και της ισχύουσας Νομοθεσίας, ο Παραχωρησιούχος καθορίζει ή επιτρέπει όλα τα τέλη και τις χρεώσεις (συμπεριλαμβανομένων των Αερολιμενικών Τελών) που θα επιβάλλονται αναφορικά με τις εγκαταστάσεις και τις υπηρεσίες που παρέχονται στα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

28.7 Κατά τον καθορισμό και/ή την επιβολή Αεροναυτικών Τελών, ο Παραχωρησιούχος πρέπει να δρα με τρόπο που συνάδει με τους κανονισμούς και τις κατευθυντήριες οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και σύμφωνα με το άρθρο 15 της Σύμβασης του Σικάγου και τις σχετικές πολιτικές του ICAO (ΔΟΠΑ).

28.8 Με την επιφύλαξη του Άρθρου 28.6, κατά τον προσδιορισμό των Αερολιμενικών Τελών πρέπει να εφαρμόζονται οι ακόλουθες αρχές:

28.8.1 οι αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν τα Περιφερειακά Αεροδρόμια πρέπει εν τέλει να επωμίζονται το πλήρες και δίκαιο μερίδιο επί των δαπανών που τους αναλογεί αναφορικά με την παροχή όλων των εγκαταστάσεων και των υπηρεσιών οι οποίες περιλαμβάνονται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες·

28.8.2 τα Αερολιμενικά Τέλη δεν θα πρέπει να επιβάλλονται με τέτοιο τρόπο ώστε να αποθαρρύνουν τη χρήση των εγκαταστάσεων και των υπηρεσιών που απαιτούνται για την ασφάλεια και την προστασία των πτήσεων·

28.8.3 εν γένει, οι αερομεταφορείς, οι εμπορευματικοί αερομεταφορείς και οι Επιβάτες δεν θα πρέπει να χρεώνονται για εγκαταστάσεις και υπηρεσίες που δεν χρησιμοποιούν ή που δεν απαιτούνται για την παροχή των Υπηρεσιών Αεροδρομίου· και

28.8.4 τα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη δεν επιτρέπεται να υπερβαίνουν ποτέ τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη που υπολογίζεται κατά καιρούς σύμφωνα με το Άρθρο 28 (*Αερολιμενικά Τέλη*), το Παράρτημα 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*), τα άρθρα 107 – 109 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Κρατικής Ενίσχυσης) και την ισχύουσα Νομοθεσία.

28.9 Για κάθε Έτος Παραχώρησης που λήγει μετά (α) την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και μέχρι την 1η Νοεμβρίου 2024, ποσό που αντιστοιχεί στο οκτώ κόμμα πέντε τοις εκατό (8,5%) των Τελών Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων, τα οποία έχει εισπράξει ο Παραχωρησιούχος μετά την εν λόγω ημερομηνία σε οποιοδήποτε Έτος Παραχώρησης δυνάμει του Άρθρου 28.10 κατωτέρω και μετά (β) την 1η Νοεμβρίου 2024, το τριάντα πέντε τοις εκατό (35%) των Τελών Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων, τα οποία έχει εισπράξει ο Παραχωρησιούχος μετά την εν λόγω ημερομηνία σε οποιοδήποτε Έτος Παραχώρησης δυνάμει του Άρθρου 28.10 κατωτέρω, θα καταβάλλεται στο Δημόσιο ως Εισφορά για τη χρηματοδότηση εν μέρει (i) της ΥΠΑ στον ρόλο της ως ρυθμιστικής αρχής αεροδρομίων, (ii) του ελλείμματος που προκύπτει από τη λειτουργία των αεροδρομίων τα οποία διατηρούνται από το Δημόσιο και (iii) των διαδρομών που παρέχονται στα πλαίσια ΥΠΔΥ.

28.10 Ο Παραχωρησιούχος θα δικαιούται στο ακέραιο το ποσό των Τελών Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίου που επιβάλλεται στους αναχωρούντες Επιβάτες. Το ποσό των Τελών Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίου κάθε μήνα θα είναι διαθέσιμο στον Παραχωρησιούχο αμέσως μετά την είσπραξή του και θα κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό που τηρείται στην Τράπεζα της Ελλάδος για κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στον νόμο 2065/1992 και τις σχετικές νομοθετικές πράξεις. Το Δημόσιο αναλαμβάνει ότι το ποσό των Τελών

Εκσυγχρονισμού θα είναι διαθέσιμο στο ακέραιο στον Παραχωρησιούχο καθ' όλη τη διάρκεια της Παραχώρησης ελεύθερο και απαλλαγμένο από οποιονδήποτε περιορισμό ή προϋπόθεση και χωρίς οποιαδήποτε μείωση ή παρακράτηση λόγω συμψηφισμού, ανταπαίτησης ή άλλως.

28.11 Όλα τα Αερολιμενικά Τέλη πρέπει να αναφέρονται σε Ευρώ.

28.12 Ο Παραχωρησιούχος δικαιούται να ζητήσει από την ΥΠΑ την κράτηση οποιουδήποτε αεροσκάφους οποιουδήποτε φυσικού ή νομικού προσώπου λόγω της μη καταβολής των Αεροναυτικών Τελών και το Δημόσιο αναλαμβάνει να εκδώσει τις απαραίτητες υπουργικές αποφάσεις που θα επιτρέπουν αυτήν την ενέργεια. Περαιτέρω, ο Παραχωρησιούχος δικαιούται, εκτός από την περίπτωση έκτακτης ανάγκης, να μην αποδέχεται την προσγείωση και την απογείωση υπερμεγεθών αεροσκαφών με πραγματικό αριθμό κατάταξης αεροσκαφών (ACN) μεγαλύτερο από τον δημοσιευμένο αριθμό κατάταξης οδοστρώματος (PCN) των οδοστρωμάτων του ελεγχόμενου χώρου του αερολιμένα.

28.13 Ο Παραχωρησιούχος (για λογαριασμό του ιδίου ή οποιουδήποτε Κατόχου Δικαιώματος Αεροδρομίου) πρέπει να εξασφαλίζει πάντα την προηγούμενη έγγραφη συναίνεση της ΥΠΑ για τυχόν νέα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη (τα οποία για τους σκοπούς του παρόντος Άρθρου 28.13 θα περιλαμβάνουν οποιοδήποτε νέο Ρυθμιζόμενο Αεροναυτικό Τέλος που ρυθμίζεται από την ΥΠΑ για λογαριασμό του Δημοσίου και το οποίο σχετίζεται με τις αεροναυτικές δραστηριότητες του αεροσκάφους, των αεροδρόμιων ή των εγκαταστάσεων αεροναυτιλίας, ακόμα και στην περίπτωση που το εν λόγω νέο Ρυθμιζόμενο Αεροναυτικό Τέλος δεν περιλαμβάνεται στο Παράρτημα 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*)) που θα επιβάλλονται στα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

29 Πληρωμές

29.1 Αμοιβή Παραχώρησης

29.1.1 Λαμβάνοντας υπόψη τα δικαιώματα που εκχωρούνται από τον Παραχωρητή στον Παραχωρησιούχο βάσει της παρούσας Σύμβασης, ο Παραχωρησιούχος θα καταβάλλει στον Παραχωρητή:

(α) την Προκαταβολή Αμοιβής Παραχώρησης κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης ή πριν από αυτήν· και

(β) την Αμοιβή Παραχώρησης η οποία υπολογίζεται δυνάμει του Άρθρου 29.1.2 και σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης, καταβλητέα σύμφωνα με το Άρθρο 29.2 (*Υπολογισμοί και Πληρωμή*).

29.1.2 Η Αμοιβή Παραχώρησης για κάθε Έτος Παραχώρησης της Περιόδου Παραχώρησης θα υπολογίζεται από τον Παραχωρησιούχο ως το άθροισμα των εξής:

(α) της Ετήσιας Αμοιβής Παραχώρησης·

(β) της Μεταβλητής Αμοιβής Παραχώρησης· και

(γ) συν ή πλην τυχόν Αναπροσαρμογών Αμοιβής Παραχώρησης ανάλογα με τις περιστάσεις,

όπως αυτά ενδέχεται να αναβληθούν σύμφωνα με το Άρθρο 45 (*Δυσμενή Συμβάντα*).

29.2 Υπολογισμοί και Πληρωμή

29.2.1 Εντός εξήντα (60) ημερών από τη λήξη του σχετικού Έτους Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει στον Παραχωρητή και στο Δημόσιο λεπτομέρειες του υπολογισμού της σχετικής Αμοιβής Παραχώρησης και της Εισφοράς με την προσυπογραφή του ορκωτού λογιστή του Παραχωρησιούχου και/ή τα στοιχεία σχετικά με τα Κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) (σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 29.3 (*Υποχρέωση Παροχής Στοιχείων*)) (ανάλογα με την περίπτωση) και θα καταθέτει την Αμοιβή Παραχώρησης σε έναν λογαριασμό που θα του γνωστοποιείται από τον Παραχωρητή, καθώς και την Εισφορά και τυχόν οφειλόμενα ποσά δυνάμει του Άρθρου 4.2.1(ι) σε έναν λογαριασμό που θα του γνωστοποιείται από τον Παραχωρητή τουλάχιστον τριάντα (30) ημέρες πριν από τη λήξη του σχετικού Έτους Παραχώρησης, με την επιφύλαξη του Άρθρου 29.2.2, τρεις (3) μήνες μετά τη λήξη κάθε Έτους Παραχώρησης στο οποίο αναφέρονται.

29.2.2 Εάν ο Παραχωρητής ή το Δημόσιο (ανάλογα με την περίπτωση) διαφωνούν με τους υπολογισμούς του Παραχωρησιούχου αναφορικά με το ποσό της Αμοιβής Παραχώρησης, την Εισφορά και/ή τα Κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA), θα ειδοποιούν σχετικά τον Παραχωρησιούχο εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από την υποβολή του υπολογισμού και/ή των στοιχείων σύμφωνα με το Άρθρο 29.2.1 και θα δηλώνουν το ποσό που είναι υποχρεωμένος να καταβάλει ο Παραχωρησιούχος. Εάν ο Παραχωρησιούχος αμφισβητήσει τους υπολογισμούς του Παραχωρητή ή του Δημοσίου (ανάλογα με την περίπτωση), θα καταβάλει το ποσό που γνωστοποίησε στον Παραχωρητή ή στο Δημόσιο (ανάλογα με την περίπτωση) εντός πέντε (5) ημερών από την παραλαβή της ανωτέρω ειδοποίησης.

29.2.3 Τυχόν διαφορές αναφορικά με το ποσό της Αμοιβής Παραχώρησης, της Εισφοράς ή των Κερδών προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) θα παραπέμπονται εντός τεσσάρων (4) μηνών από τη λήξη του σχετικού Έτους Παραχώρησης στο Διαιτητικό Δικαστήριο. Εάν παρέλθει αυτό το χρονικό όριο χωρίς καμία ενέργεια, ο υπολογισμός του Παραχωρητή ή του Δημοσίου (ανάλογα με την περίπτωση) θα θεωρηθεί οριστικός και δεσμευτικός.

29.2.4 Με την επιφύλαξη του Άρθρου 25 (*Ανωτέρα Βία),* εάν ο Παραχωρησιούχος δεν υποβάλει τον υπολογισμό σχετικά με την Αμοιβή Παραχώρησης εντός των χρονικών ορίων που ορίζονται στο Άρθρο 29.2.1, θα θεωρηθεί τούτο Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου.

29.2.5 Εάν εντός τεσσάρων (4) μηνών από τη λήξη κάθε Έτους Παραχώρησης ο Παραχωρησιούχος δεν έχει καταβάλει:

(α) την Αμοιβή Παραχώρησης και η διαφορά σχετικά με τη μη καταβολή δεν έχει παραπεμφθεί ούτε εξετάζεται από το Διαιτητικό Δικαστήριο σύμφωνα με το Άρθρο 29.2.3, ο Παραχωρητής δύναται να εισπράξει το εν λόγω ποσό από την Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας και/ή

(β) την Αμοιβή Παραχώρησης, την Εισφορά ή/και τυχόν οφειλόμενα ποσά δυνάμει του Άρθρου 4.2.1(ι) , η εν λόγω μη καταβολή θα αποτελεί Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου.

29.2.6 Εφόσον δεν προβλέπεται ρητώς διαφορετικά στην παρούσα Σύμβαση, κάθε Μέρος δικαιούται, με επιφύλαξη κάθε άλλου δικαιώματος ή μέτρου αποκατάστασης, να λάβει τόκο για οποιαδήποτε πληρωμή που δεν έχει καταβληθεί εμπρόθεσμα σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης, ο οποίος τόκος θα υπολογίζεται σε ημερήσια βάση με ετήσιο επιτόκιο ίσο με το Επιτόκιο Αναφοράς από την επομένη της παρέλευσης της προθεσμίας πληρωμής έως την ημερομηνία πληρωμής και συμπεριλαμβανομένης αυτής. Τυχόν αναβληθείσες πληρωμές σύμφωνα με το Άρθρο 25 (*Ανωτέρα Βία)* ή το Άρθρο 45 (*Δυσμενή Συμβάντα*) δεν θα είναι ληξιπρόθεσμες και απαιτητές ούτε θα τοκίζονται κατά την περίοδο της εν λόγω αναβολής.

29.2.7 Κατά παρέκκλιση των διατάξεων του Άρθρου 25 (*Ανωτέρα Βία)* και με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος Άρθρου 29 (*Πληρωμές*), για την περίοδο κατά την οποία υφίστανται οι επιπτώσεις ενός Γεγονότος Ανωτέρας Βίας, η Εισφορά και η Αμοιβή Παραχώρησης θα συσσωρεύονται και ο Παραχωρησιούχος θα είναι υποχρεωμένος βάσει της παρούσας Σύμβασης να καταβάλλει την Εισφορά στο Δημόσιο και την Αμοιβή Παραχώρησης στον Παραχωρητή σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 29 (*Πληρωμές*), με την

προϋπόθεση ότι η πληρωμή της Εισφοράς, και εάν δεν επαρκεί, της Αμοιβής Παραχώρησης από τον Παραχωρησιούχο δυνάμει του παρόντος Άρθρου 29.2 (*Υπολογισμοί και Πληρωμή*):

(α) θα πραγματοποιείται μετά την πλήρη εξόφληση (ή αφαίρεση ή ικανοποίηση) τυχόν Λειτουργικών Εξόδων, Κεφαλαιουχικών Δαπανών όπως αυτά ορίζονται στο πιο πρόσφατο Οικονομικό Μοντέλο ή Φόρων που πιθανόν να καταβληθούν από τον Παραχωρησιούχο κατά την περίοδο στην οποία υφίστανται οι επιπτώσεις ενός Γεγονότος Ανωτέρας Βίας·

(β) θα αναβάλλεται στο βαθμό που είναι αναγκαίο, προκειμένου να διασφαλιστεί η δυνατότητα του Παραχωρησιούχου να ανταποκριθεί σε όλες τις οικονομικές υποχρεώσεις του βάσει των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν) κατά την περίοδο στην οποία υφίστανται οι επιπτώσεις ενός Γεγονότος Ανωτέρας Βίας· και

(γ) εάν υπάρξει Διαφορά αναφορικά με την ύπαρξη ή τη λήξη των επιπτώσεων ενός Γεγονότος Ανωτέρας Βίας, τότε το Δημόσιο ή ο Παραχωρησιούχος θα παραπέμψουν το ζήτημα στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, προκειμένου να προσδιοριστεί ως πραγματικό ζήτημα αν οι επιπτώσεις του Γεγονότος Ανωτέρας Βίας υφίστανται ή έχουν λήξει και, σε περίπτωση που οι επιπτώσεις του Γεγονότος Ανωτέρας Βίας υφίστανται, αν αυτό έχει ουσιώδεις επιπτώσεις στη δυνατότητα του Παραχωρησιούχου να ανταποκριθεί σε οποιαδήποτε από τις οικονομικές υποχρεώσεις του βάσει των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν).

29.2.8 Οι Εισφορές και, ανάλογα με την περίπτωση, οι Αμοιβές Παραχώρησης που αναβάλλονται βάσει της παρούσας Σύμβασης λόγω ενός Γεγονότος Ανωτέρας Βίας θα καταβάλλονται στο Δημόσιο και στον Παραχωρητή μόλις αυτό είναι ευλόγως δυνατό μετά τη λήξη των επιπτώσεων ενός Γεγονότος Ανωτέρας Βίας με την προϋπόθεση ότι η πληρωμή του αναβαλλόμενου ποσού δεν θα έχει ως αποτέλεσμα την παραβίαση από μέρους του Παραχωρησιούχου των υποχρεώσεων αυτού βάσει των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν).

29.2.9 Εφόσον δεν προβλέπεται ρητώς διαφορετικά στην παρούσα Σύμβαση ή έχει συμφωνηθεί άλλως μεταξύ των Μερών, όλες οι πληρωμές που θα καταβάλλονται από τα Μέρη (είτε βάσει αποζημίωσης είτε άλλως), θα

καταβάλλονται στο άλλο Μέρος εντός εξήντα (60) ημερών αφότου οι συγκεκριμένες πληρωμές καταστούν ληξιπρόθεσμες και απαιτητές.

29.3 Υποχρέωση Παροχής Στοιχείων

29.3.1 Ο Παραχωρησιούχος οφείλει να παρέχει στον Παραχωρητή και στο Δημόσιο:

(α) Εντός ενενήντα (90) ημερών από τη λήξη κάθε οικονομικού έτους (με κάθε οικονομικό έτος να είναι παράλληλο με κάθε Έτος Παραχώρησης) του Παραχωρησιούχου:

(i) τις σχετικές ετήσιες οικονομικές καταστάσεις και ένα πιστοποιητικό του μερίσματος που ελήφθη ή που πρόκειται να ληφθεί από τους Μετόχους·

(ii) την έκθεση του ορκωτού λογιστή σχετικά με τις οικονομικές καταστάσεις, καθώς και την έκθεση διαχείρισης του διοικητικού συμβουλίου για το ίδιο οικονομικό έτος·

(iii) ένα πιστοποιητικό των οικονομικών πηγών και της χρήσης των κεφαλαίων, στη μορφή που χρησιμοποιήθηκε από τον Παραχωρησιούχο και που συμφωνεί με αυτό το οποίο περιλαμβάνεται στο Επικαιροποιημένο Οικονομικό Μοντέλο· και

(iv) ένα Επικαιροποιημένο Οικονομικό Μοντέλο μαζί με μια έγγραφη επεξήγηση των κύριων αλλαγών·

(β) Εντός επτά (7) ημερών από το σχετικό αίτημα του Παραχωρητή ή του Δημοσίου, τις οικονομικές και άλλες πληροφορίες που πρέπει να παρασχεθούν στους Δανειστές δυνάμει των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν)·

(γ) Εντός εξήντα (60) ημερών από τη λήξη κάθε Έτους Παραχώρησης, τα εξής αναφορικά με το συγκεκριμένο Έτος Παραχώρησης, όπως αυτά έχουν πιστοποιηθεί από τον ορκωτό λογιστή του Παραχωρησιούχου:

(i) Δείκτες ή/και υπολογισμούς σχετικά με το Κεφάλαιο Αεροπορικών Δραστηριοτήτων·

(ii) Αεροναυτικά Τέλη που επιβλήθηκαν σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο·

(iii) τα συνολικά Έσοδα·

(iv) τα συνολικά Αεροναυτικά Έσοδα·

(v) τα συνολικά Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Έσοδα· και

(vi) Κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA).

29.4 Έλεγχος των Οικονομικών Λογαριασμών του Παραχωρησιούχου

Πέραν του δικαιώματός τους να διεξάγουν φορολογικούς ελέγχους ανά πάσα στιγμή, ο Παραχωρητής, το Δημόσιο ή η ΥΠΑ δύνανται να διεξάγουν με δικά τους έξοδα, χρησιμοποιώντας ανεξάρτητους ορκωτούς λογιστές, έλεγχο των λογαριασμών του Παραχωρησιούχου, με την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω έλεγχοι δεν θα διεξάγονται περισσότερο από μία φορά σε κάθε περίοδο δώδεκα (12) μηνών και κατόπιν πρότερης ειδοποίησης στον Παραχωρησιούχο.

30 Αποζημιώσεις

30.1 Γεγονότα Καθυστέρησης - Αποζημιώσεις Περιόδου Έργων

30.1.1 Εάν προκύψει Γεγονός Καθυστέρησης και με την επιφύλαξη των διατάξεων του Άρθρου 30.4 (*Γεγονότα Ευθύνης Δημοσίου - Αποζημίωση Δραστηριοτήτων Παραχώρησης*) και του Άρθρου 33 (*Καταγγελία από το Δημόσιο - Συνέπειες*), το Δημόσιο δύναται να εκχωρήσει:

(α) παράταση της σχετικής προθεσμίας ίση με την καθυστέρηση αναφορικά με οποιοδήποτε από τα Επικείμενα Έργα·

(β) αποζημίωση αναφορικά με τα Επικείμενα Έργα για:

(i) τυχόν έξοδα ή δαπάνες που σχετίζονται με τα εν λόγω έργα, για τα οποία ο Ανεξάρτητος Μηχανικός έχει πιστοποιήσει ότι υπάρχει βάσιμη πιθανότητα να έχουν προκύψει ως άμεση συνέπεια ενός τέτοιου Γεγονότος Καθυστέρησης και κατόπιν επιβεβαίωσης από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό ότι τα εν λόγω έξοδα ή δαπάνες δεν θα είχαν προκύψει, εάν δεν είχε συμβεί το συγκεκριμένο Γεγονός Καθυστέρησης·

(ii) τυχόν πρόσθετα έξοδα που σχετίζονται με τη χρηματοδότηση των στοιχείων τα οποία αναφέρονται στην παράγραφο (i) ανωτέρω, για τα οποία ο ορκωτός λογιστής του Παραχωρησιούχου έχει πιστοποιήσει ότι υπάρχει βάσιμη πιθανότητα να έχουν προκύψει ως άμεση συνέπεια ενός τέτοιου Γεγονότος Καθυστέρησης και κατόπιν επιβεβαίωσης από τον

Ανεξάρτητο Μηχανικό ότι τα εν λόγω έξοδα δεν θα είχαν προκύψει, εάν δεν είχε συμβεί το συγκεκριμένο Γεγονός Καθυστέρησης· και/ή

(iii) τυχόν ζημία ή υποχρέωση την οποία υφίσταται ο Παραχωρησιούχος λόγω ενός Γεγονότος Καθυστέρησης το οποίο αποτελεί Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου σύμφωνα με το Άρθρο 30.4 (*Γεγονότα Ευθύνης Δημοσίου – Αποζημίωση Δραστηριοτήτων Παραχώρησης*), συμπεριλαμβανομένης της επιβολής Μειώσεων λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων, οι οποίες προέκυψαν αποκλειστικά λόγω ενός τέτοιου Γεγονότος Καθυστέρησης (όλα τα ανωτέρω χωρίς αλληλεπικάλυψη).

Τυχόν αποζημίωση που οφείλεται στον Παραχωρησιούχο δυνάμει του παρόντος Άρθρου 30.1.1 θα καταβάλλεται εντός εξήντα (60) ημερών από την παραλαβή από το Δημόσιο του έγγραφου αιτήματος του Παραχωρησιούχου, το οποίο θα έχει πιστοποιηθεί από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και/ή τον ορκωτό λογιστή, ανάλογα με την περίπτωση, μαζί με όλα τα έγγραφα που τεκμηριώνουν τα έξοδα ή τις δαπάνες που διεκδικούνται.

30.1.2 Εάν ένα Γεγονός Καθυστέρησης επηρεάζει σωρευτικά μία ή περισσότερες προθεσμίες των Επικείμενων Έργων σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 30.1, (*Γεγονότα Καθυστέρησης - Αποζημιώσεις Περιόδου Έργων*) το Δημόσιο θα καταβάλλει αποζημίωση αναφορικά με κάθε προθεσμία που υπολογίζεται σύμφωνα με το Άρθρο 30.1.1.

30.1.3 Εάν ένα Γεγονός Καθυστέρησης επηρεάζει τις προθεσμίες Μελλοντικών Έργων, τότε δεν θα συσσωρεύονται Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων για τη διάρκεια της καθυστέρησης, όπως αυτή επαληθεύεται από Ανεξάρτητο Μηχανικό σύμφωνα με το Άρθρο 30.1 (*Γεγονότα Καθυστέρησης - Αποζημιώσεις Περιόδου Έργων*).

30.1.4 Εάν προκύψει Γεγονός Καθυστέρησης, ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει έγγραφες λεπτομέρειες στο Δημόσιο, στην ΥΠΑ και στον Ανεξάρτητο Μηχανικό, οι οποίες θα πρέπει να περιλαμβάνουν:

(α) τα γεγονότα που αποτελούν το Γεγονός Καθυστέρησης, λεπτομέρεια η οποία θα πρέπει να παρέχεται μόλις κάτι τέτοιο είναι ευλόγως δυνατό μετά το Γεγονός Καθυστέρησης·

(β) τη διάρκεια της καθυστέρησης ως προς τη σχετική προθεσμία·

(γ) την αποζημίωση που έχει υπολογιστεί σύμφωνα με το παρόν Άρθρο· και

(δ) τυχόν προτεινόμενη Αποκατάσταση Γεγονότος Καθυστέρησης και τη σχετική δαπάνη για τον Παραχωρησιούχο για την επιτάχυνση των έργων που επηρεάζονται (το **Κόστος Επιτάχυνσης**), σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 30.3 (*Αποκατάσταση Γεγονότος Καθυστέρησης*).

30.1.5 Εάν εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από την προσκόμιση των εγγράφων βάσει του Άρθρου 30.1.4:

(α) η διάρκεια της καθυστέρησης και η παράταση της προθεσμίας που έχει ζητηθεί δεν συμφωνηθούν ανάμεσα στο Δημόσιο και τον Παραχωρησιούχο· ή

(β) το Δημόσιο αμφισβητήσει εγγράφως, με αντίγραφο στον Ανεξάρτητο Μηχανικό, ότι η καθυστέρηση οφείλεται σε Γεγονός Καθυστέρησης ή ότι επηρεάζεται η σχετική ημερομηνία περάτωσης·

τότε τα συγκεκριμένα ζητήματα θα αποφασιστούν από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό το συντομότερο δυνατό και, σε κάθε περίπτωση, όχι αργότερα από δεκατέσσερις (14) ημέρες έπειτα από τη λήξη της ανωτέρω περιόδου δεκατεσσάρων (14) ημερών.

30.1.6 Εάν το Δημόσιο ή ο Παραχωρησιούχος αμφισβητήσουν την απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού σύμφωνα με το Άρθρο 30.1.5, έχουν τη δυνατότητα, εντός επτά (7) ημερών από την παραλαβή της εν λόγω απόφασης, να παραπέμψουν το ζήτημα στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών. Η απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού θα ισχύσει (ανάλογα με την περίπτωση) έως την επίλυση της διαφοράς από την Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών.

30.2 Υποχρέωση Μετριασμού Ζημίας

Ο Παραχωρησιούχος πρέπει να μετριάζει με κάθε κατάλληλο τρόπο τις συνέπειες που προκύπτουν από οποιοδήποτε Γεγονός Καθυστέρησης, εάν και στον βαθμό που μπορεί να κάνει κάτι τέτοιο.

30.3 Αποκατάσταση Γεγονότος Καθυστέρησης

30.3.1 Εάν προκύψει ένα Γεγονός Καθυστέρησης, το Δημόσιο δύναται να συμφωνήσει, εναλλακτικά με την εκχώρηση της παράτασης που ζητείται ή τμήματος αυτής:

(α) να αποδεχτεί τυχόν προτεινόμενα μέτρα Αποκατάστασης Γεγονότος Καθυστέρησης που υποβάλλονται από τον Παραχωρησιούχο, με το προτεινόμενο Κόστος Επιτάχυνσης·

(β) ή, εάν ο Παραχωρησιούχος δεν έχει προτείνει μέτρα τέτοιου είδους, να ζητήσει από τον Παραχωρησιούχο να προτείνει μέτρα Αποκατάστασης Γεγονότος Καθυστέρησης μαζί με το σχετικό Κόστος Επιτάχυνσης.

30.3.2 Το Κόστος Επιτάχυνσης που θα καταβληθεί από το Δημόσιο, συμπεριλαμβανομένων τυχόν γενικών εξόδων ή πιθανής πρόσθετης αμοιβής του Ανεξάρτητου Μηχανικού, δεν μπορεί να υπερβαίνει το πενήντα τοις εκατό (50%) του κόστους των Έργων που επηρεάζονται. Ο ΦΠΑ του Κόστους Επιτάχυνσης θα βαρύνει το Δημόσιο.

30.3.3 Το κόστος των Έργων που επηρεάζονται υπολογίζεται μέσω προσδιορισμού του ποσοστού επί των συνολικών Έργων τα οποία αντιπροσωπεύουν τα Έργα που επηρεάζονται και μέσω υπολογισμού του αντίστοιχου ποσοστού επί του συνολικού κόστους των εν λόγω Έργων. Με την επιφύλαξη του ανωτέρω περιορισμού, το ποσό του Κόστους Επιτάχυνσης και το χρονοδιάγραμμα πληρωμής του θα καθοριστούν σε επιμέρους σύμβαση ανάμεσα στο Δημόσιο και τον Παραχωρησιούχο.

30.3.4 Ο Παραχωρησιούχος, εάν του ζητηθεί από το Δημόσιο, θα αποδεχτεί μια Αποκατάσταση Γεγονότος Καθυστέρησης με διάρκεια ίση ή μικρότερη των τριών (3) μηνών. Είναι δυνατό να συμφωνηθεί Αποκατάσταση Γεγονότος Καθυστέρησης μεγαλύτερης διάρκειας ανάμεσα στο Δημόσιο και τον Παραχωρησιούχο.

30.4 Γεγονότα Ευθύνης Δημοσίου - Αποζημίωση Δραστηριοτήτων Παραχώρησης

30.4.1 Εάν κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης ο Παραχωρησιούχος αποδείξει ότι λόγω Γεγονότος Ευθύνης Δημοσίου μειώθηκαν τα Έσοδά του, συμπεριλαμβανομένων των Μειώσεων λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων τις οποίες υπέστη αποκλειστικά λόγω Γεγονότος Ευθύνης Δημοσίου, το Δημόσιο θα αποζημιώσει τον Παραχωρησιούχο με ποσό ίσο με τη διαφορά ανάμεσα στα Έσοδα που πραγματοποιήθηκαν κατά την Τριμηνιαία Περίοδο στην οποία ανέκυψε το εν λόγω γεγονός ή κατά οποιαδήποτε Τριμηνιαία Περίοδο στην οποία το εν λόγω γεγονός ή οι συνέπειες αυτού συνέχισαν να υφίστανται, με βάση την πρόβλεψη Εσόδων στο Οικονομικό Μοντέλο για την ίδια περίοδο. Ωστόσο, για τον υπολογισμό της αποζημίωσης την οποία ενδέχεται να δικαιούται ο Παραχωρησιούχος για τις Ζημίες που υπέστη λόγω

Γεγονότος Ευθύνης Δημοσίου, θα ληφθούν υπόψη και θα συμψηφιστούν οι πληρωμές προς τον Παραχωρητή οι οποίες ενδέχεται να προκύπτουν από την εφαρμογή των διατάξεων του Άρθρου 29 (*Πληρωμές*) για την περίοδο για την οποία υπολογίζεται η αποζημίωση.

30.4.2 Η πληρωμή τυχόν αποζημίωσης δυνάμει του Άρθρου 30.4.1 θα πραγματοποιείται εντός εξήντα (60) ημερών από τη λήξη της Τριμηνιαίας Περιόδου κατά την οποία ανέκυψε το γεγονός και οποιασδήποτε Τριμηνιαίας Περιόδου κατά την οποία το εν λόγω γεγονός ή οι συνέπειες αυτού συνέχισαν να υφίστανται.

30.4.3 Τυχόν μείωση των δαπανών του Παραχωρησιούχου λόγω της επέλευσης Γεγονότος Ευθύνης Δημοσίου, η οποία υπολογίζεται με βάση το Οικονομικό Μοντέλο ή τυχόν ασφαλιστική αποζημίωση που έχει εισπραχθεί ή είναι εισπρακτέα από τον Παραχωρησιούχο αναφορικά με το εν λόγω Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου θα αφαιρούνται από το οφειλόμενο από το Δημόσιο ποσό της αποζημίωσης δυνάμει του παρόντος Άρθρου 30 (*Αποζημιώσεις*).

30.4.4 Εάν κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης ο Παραχωρησιούχος αποδείξει ότι λόγω Γεγονότος Ευθύνης Δημοσίου προέκυψε ουσιώδης αύξηση στις δαπάνες λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης σε σύγκριση με τις αντίστοιχες Προβλέψεις, το Δημόσιο θα αποζημιώσει τον Παραχωρησιούχο για τη διαφορά που θα υπολογιστεί σύμφωνα με το Οικονομικό Μοντέλο. Η καταβολή της εν λόγω αποζημίωσης θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με το Άρθρο 30.4.2. Οι υπολογισμοί, σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 30.4.4, θα πραγματοποιούνται σε τριμηνιαία βάση, εκτός εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνήσουν άλλως.

30.4.5 Εάν το Δημόσιο αμφισβητήσει την επέλευση Γεγονότος Ευθύνης Δημοσίου ή τα στοιχεία στα οποία βασίζεται ο υπολογισμός της αποζημίωσης ή το ποσό της αποζημίωσης ή ισχυριστεί ότι οι ενέργειες του Παραχωρησιούχου συνέβαλαν στη μείωση των Εσόδων ή την ουσιώδη αύξηση των δαπανών του, δύναται να παραπέμψει το ζήτημα σε Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών. Ο Παραχωρησιούχος δύναται να ζητήσει εν συνεχεία την καταβολή του ποσού της αποζημίωσης ή, ανάλογα με την περίπτωση, τη μείωση της οφειλόμενης Εισφοράς στο Δημόσιο δυνάμει του Άρθρου 28.9 (*Αερολιμενικά Τέλη*) και τυχόν οφειλόμενων ποσών δυνάμει του Παραρτήματος 20 (*Πλαίσιο Συνεργασίας ανάμεσα στην Ελληνική Πολεμική Αεροπορία (ΕΠΑ), την Ελληνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) και τον Παραχωρησιούχο στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης*).

30.4.6 Τυχόν πληρωμές δυνάμει Διαιτητικής Απόφασης θα πραγματοποιούνται εντός είκοσι μίας (21) ημερών από την ημερομηνία της Διαιτητικής Απόφασης. Εάν η πληρωμή καθυστερήσει πέραν αυτού του χρονικού ορίου, θα οφείλεται τόκος ο οποίος υπολογίζεται με το Επιτόκιο Αναφοράς.

30.5 Εάν η αποζημίωση την οποία οφείλει το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο δυνάμει του παρόντος Άρθρου 30 (*Αποζημιώσεις*) ανέρχεται συνολικά σε ποσό μεγαλύτερο ή ίσο των πέντε εκατομμυρίων Ευρώ (€5.000.000) και παραμένει μη καταβληθείσα κατά την καταληκτική ημερομηνία πληρωμής της σύμφωνα με το Άρθρο 30.1.1 ή το Άρθρο 30.4 (*Γεγονότα Ευθύνης Δημοσίου – Αποζημίωση Δραστηριοτήτων Παραχώρησης*), ο Παραχωρησιούχος δύναται, αλλά δεν υποχρεούται, εναλλακτικά αντί για τη λήψη της πληρωμής της εν λόγω αποζημίωσης, να επιλέξει την παράταση της Περιόδου Παραχώρησης για τέτοιο χρονικό διάστημα ώστε ο Παραχωρησιούχος να μην βρεθεί σε καλύτερη ή χειρότερη θέση από αυτή στην οποία θα ήταν εάν είχε καταβληθεί η αποζημίωση σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 30 (*Αποζημιώσεις*).

30.6 Ο Φορέας Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας θα παρέχει την Απαιτούμενη Χωρητικότητα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, προκειμένου να εξυπηρετήσει ουσιαστικά όλες τις πτήσεις για τις οποίες γίνονται αιτήσεις στην ΕΑΣΠ. Η υποχρέωση του Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας να παρέχει την Απαιτούμενη Χωρητικότητα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας θα αποτελεί Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου.

30.7 Εάν η Απαιτούμενη Χωρητικότητα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας δεν επιτευχθεί για δύο διαδοχικές Περιόδους Αιχμής, ο Παραχωρησιούχος δύναται να αγοράσει υπέρ του Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας τον απαραίτητο εξοπλισμό αεροναυτιλίας ώστε να επιτευχθεί η Απαιτούμενη Χωρητικότητα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας και να αφαιρέσει το κόστος του εν λόγω εξοπλισμού αεροναυτιλίας από την οφειλόμενη Εισφορά σύμφωνα με το Άρθρο 28.9. Σε περίπτωση αγοράς τέτοιου είδους, ο Παραχωρησιούχος θα τηρήσει τις προδιαγραφές που ορίζονται για τον εξοπλισμό αεροναυτιλίας από τον Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας. Η προσφορά του Παραχωρησιούχου πρέπει να εξασφαλίσει την έγκριση του Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, την οποία έγκριση δεν θα αρνείται ή καθυστερεί χωρίς εύλογη αιτία.

31 Οικονομικό Μοντέλο

31.1 Το Οικονομικό Μοντέλο της Προσφοράς, όπως έχει ελεγχθεί, επισυνάπτεται στην παρούσα Σύμβαση ως Παράρτημα 25 (*Οικονομικό Μοντέλο).*

31.2 Το Οικονομικό Μοντέλο θα ενημερώνεται από και με έξοδα του Παραχωρησιούχου και σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου. Αφού ενημερωθεί, το Οικονομικό

Μοντέλο θα αναφέρεται στην παρούσα Σύμβαση ως **Επικαιροποιημένο Οικονομικό Μοντέλο** και η αναφορά στο Οικονομικό Μοντέλο στην παρούσα Σύμβαση έπειτα από την πρώτη του ενημέρωση θα θεωρείται αναφορά στο Επικαιροποιημένο Οικονομικό Μοντέλο.

31.3 Η ενημέρωση του Οικονομικού Μοντέλου ενδέχεται να αφορά τα εξής:

31.3.1 Την ενσωμάτωση στοιχείων ιστορικού, η οποία θα πραγματοποιείται σε ετήσια βάση, και τα στοιχεία στο Οικονομικό Μοντέλο τα οποία αναφέρονται σε προηγούμενες περιόδους θα αντικαθίστανται με πραγματικά στοιχεία που είναι διαθέσιμα σε σχέση με το Έργο·

31.3.2 Την ενσωμάτωση στοιχείων που αντικατοπτρίζουν αλλαγές οι οποίες έχουν συμφωνηθεί ή συνάγονται από τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης και έχουν άμεσες επιπτώσεις στην εκτίμηση της μελλοντικής οικονομικής υπόστασης του Παραχωρησιούχου (π.χ. παρατάσεις και αποζημίωση λόγω Γεγονότων Καθυστέρησης), η οποία πραγματοποιείται σε ετήσια βάση·

31.3.3 Την ενσωμάτωση στοιχείων που αντικατοπτρίζουν την ενημέρωση των Προβλέψεων στο Οικονομικό Μοντέλο και περιλαμβάνει τροποποιήσεις στις παραδοχές που αποσκοπούν στην απεικόνιση της πλέον ρεαλιστικής πρόβλεψης, η οποία παρέχεται σε χρονική στιγμή κατά την οποία η εν λόγω ενημέρωση είναι ουσιώδης:

(α) λόγω αλλαγών σε μεταβλητές οι οποίες στη συγκεκριμένη χρονική στιγμή έχουν τροποποιηθεί ή αναμένεται με μεγάλο βαθμό βεβαιότητας να τροποποιηθούν και έχουν άμεσες επιπτώσεις στις προβλέψεις του Παραχωρησιούχου (συμπεριλαμβανομένης της επιτρεπόμενης εκτέλεσης μιας συμφωνίας, αναφορικά με ένα αντικείμενο που περιλαμβάνεται στην παρούσα Σύμβαση, σύμφωνα με την οποία προβλέπονται σαφώς συγκεκριμένες μελλοντικές πληρωμές του Παραχωρησιούχου στον συγκεκριμένο υπεργολάβο, οι οποίες είναι διαφορετικές από τις σχετικές υπάρχουσες προβλέψεις στο Οικονομικό Μοντέλο)· ή

(β) λόγω αλλαγών σε μεταβλητές οι οποίες στη συγκεκριμένη χρονική στιγμή έχουν τροποποιηθεί ή αναμένεται με μεγάλο βαθμό βεβαιότητας να τροποποιηθούν και έχουν έμμεσες επιπτώσεις στις προβλέψεις του Παραχωρησιούχου (συμπεριλαμβανομένων στοιχείων εναέριας κυκλοφορίας και εσόδων ιστορικού ή στοιχείων πληθωρισμού

ιστορικού, τα οποία απαιτούν την τροποποίηση των σχετικών προβλέψεων),

31.3.4 Η ενημέρωση Προβλέψεων λόγω της επέλευσης Γεγονότος Καθυστέρησης ή Γεγονότος Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου το οποίο συνεχίζεται, θα πραγματοποιείται ώστε το Οικονομικό Μοντέλο να περιλαμβάνει:

(i) τις Προβλέψεις με βάση την παραδοχή ότι το Γεγονός Καθυστέρησης ή/και το Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου δεν έχει συμβεί,

(ii) τις Προβλέψεις αφού ληφθούν υπόψη οι συνέπειες από την επέλευση γεγονότος(-ων) τέτοιου είδους και

(iii) τις σχετικές αποζημιώσεις που οφείλονται δυνάμει του Άρθρου 30 (*Αποζημιώσεις*) ως αποτέλεσμα τέτοιων γεγονότων.

31.4 Ένα Οικονομικό Μοντέλο που έχει ενημερωθεί δυνάμει των διατάξεων των Άρθρων 31.3.3(α), 31.3.3(β) και 31.3.4 θα υποβληθεί στον Παραχωρητή και στο Δημόσιο για έγκριση, συνοδευόμενο από μια επιστολή από τους Δανειστές στην οποία οι Δανειστές εγκρίνουν όλες τις σχετικές τροποποιήσεις/ενημερώσεις στο Οικονομικό Μοντέλο. Το Οικονομικό Μοντέλο θα υποβάλλεται στον Παραχωρητή και στο Δημόσιο σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 29.3.1(α).

31.5 Οι ενημερώσεις στο Οικονομικό Μοντέλο που υποβάλλονται για έγκριση στον Παραχωρητή και στο Δημόσιο θα συνοδεύονται από το αντίστοιχα τροποποιημένο έγγραφο παραδοχών και υποθέσεων και από ένα λεπτομερές υπόμνημα που περιγράφει τις ενημερώσεις που έχουν πραγματοποιηθεί αναφορικά με τις διατάξεις των Άρθρων 31.3.3(α), 31.3.3(β), 31.3.4(i) και 31.3.4(ii).

31.6 Δεν επιτρέπεται στον Παραχωρητή και το Δημόσιο, σε περίπτωση ενημέρωσης στο Οικονομικό Μοντέλο, σύμφωνα με τα Άρθρα 31.3.3(α) και 31.3.3(β), να αρνούνται ή καθυστερούν την έγκριση του Επικαιροποιημένου Οικονομικού Μοντέλου χωρίς εύλογη αιτία.

31.7 Αναφορικά με ενημερώσεις σύμφωνα με το Άρθρο 31.3.4, ο Παραχωρητής και/ή το Δημόσιο δύνανται να επαληθεύσουν και να εκφράσουν τη διαφωνία τους και/ή να υποβάλουν μια εναλλακτική πρόταση. Τυχόν άρνηση τέτοιου είδους από τον Παραχωρητή και/ή το Δημόσιο να αποδεχτούν τις προτεινόμενες ενημερώσεις και/ή την υποβολή εναλλακτικών προτάσεων από τον Παραχωρητή και/ή το Δημόσιο θα συνοδεύεται από αιτιολογία της θέσης και των προτάσεων του Παραχωρητή και του Δημοσίου. Ο Παραχωρητής και το Δημόσιο οφείλουν να απαντούν στο αίτημα του Παραχωρησιούχου εντός σαράντα πέντε (45) ημερών από την ημερομηνία υποβολής του σχετικού αιτήματος. Εάν ο Παραχωρητής και/ή το Δημόσιο δεν απαντήσουν εντός

της περιόδου σαράντα πέντε (45) ημερών, το αίτημα του Παραχωρησιούχου θα θεωρηθεί εγκεκριμένο. Σημειώνεται επίσης ότι ο Παραχωρητής και/ή το Δημόσιο έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν την ενημέρωση μεταβλητών του Οικονομικού Μοντέλου σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 31.3.3(α), 31.3.3(β) και 31.3.4 (ανάλογα με την περίπτωση), εάν ο Παραχωρησιούχος δεν έχει προβεί σε αυτήν. Εάν δεν επιτευχθεί συμφωνία ανάμεσα στον Παραχωρητή, το Δημόσιο και τον Παραχωρησιούχο εντός σαράντα πέντε (45) ημερών από την ειδοποίηση σχετικά με την απάντηση του Παραχωρητή και/ή του Δημοσίου στον Παραχωρησιούχο, το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρητής και/ή ο Παραχωρησιούχος δύνανται να προσφύγουν στο Διαιτητικό Δικαστήριο.

32 Παράδοση της Παραχώρησης στο Δημόσιο

32.1 Γενικά

32.1.1 Κατά τους τελευταίους έξι (6) μήνες της Περιόδου Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει εκπαίδευση στο προσωπικό που θα απασχοληθεί από το Δημόσιο στη λειτουργία και τη συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων. Ο αριθμός των εργαζομένων που θα εκπαιδευτούν και η διάρκεια και η περίοδος της εκπαίδευσης θα συμφωνηθούν ανάμεσα στο Δημόσιο και στον Παραχωρησιούχο μέσω μιας ειδικής σύμβασης που θα συναφθεί τουλάχιστον δύο (2) μήνες πριν από την έναρξη της ανωτέρω περιόδου έξι (6) μηνών.

32.1.2 Με τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα μεταβιβάσει τυχόν δικαιώματα που διαθέτει βάσει συμβάσεων που σχετίζονται με τις Δραστηριότητες Παραχώρησης και θα παραδώσει τα Περιφερειακά Αεροδρόμια στο Δημόσιο, συμπεριλαμβανομένων όλων των βελτιώσεων που πραγματοποιήθηκαν δυνάμει των Έργων, σε κατάσταση που συμμορφώνεται με τις Απαιτήσεις Παράδοσης και σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 32 (*Παράδοση της Παραχώρησης στο Δημόσιο*) και τις Απαιτήσεις Συντήρησης.

32.2

32.2.1 Η διαδικασία παράδοσης των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου 32 (*Παράδοση της Παραχώρησης στο Δημόσιο*). Η παράδοση των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης από τον Παραχωρησιούχο προς το Δημόσιο θα λάβει χώρα με την εκτέλεση του σχετικού πρωτοκόλλου παράδοσης – παραλαβής με τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης.

32.2.2 Με τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα παραδώσει στο Δημόσιο:

(α) όλες τις Δραστηριότητες Παραχώρησης, συμπεριλαμβανομένων των Κινητών Περιουσιακών Στοιχείων και όλων των βελτιώσεων και εκσυγχρονισμών που έχουν πραγματοποιηθεί από τον Παραχωρησιούχο κατά την Περίοδο Παραχώρησης·

Τα ανταλλακτικά που θα συμπεριληφθούν στα Κινητά Περιουσιακά Στοιχεία θα είναι ανταλλακτικά τύπου και ποσότητας αντίστοιχης με τη μέση ετήσια χρήση ανταλλακτικών κατά την περίοδο πέντε (5) ετών πριν από τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης·

(β) τα τρέχοντα Εγχειρίδια Αεροδρομίου, όλα τα στοιχεία ηλεκτρονικού εξοπλισμού συμπεριλαμβανομένων του λογισμικού και υλικού υπολογιστών, καθώς και των υπολογιστών, και όλα τα αρχεία και τα έγγραφα που αφορούν τη διαχείριση, τη λειτουργία και την εκμετάλλευση των Περιφερειακών Αεροδρομίων· και

(γ) όλα τα υπόλοιπα δικαιώματα και στοιχεία ενεργητικού του Παραχωρησιούχου που εισήχθηκαν ή χρησιμοποιήθηκαν σε σχέση με την αναβάθμιση, τη δοκιμαστική λειτουργία, την ολοκλήρωση, τη λειτουργία και/ή τη συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων ή την επιβολή και είσπραξη Αερολιμενικών Τελών κατά τη στιγμή της παράδοσης.

32.2.3 Ο Παραχωρησιούχος θα αντικαταστήσει με δικά του έξοδα τον εξοπλισμό που αναγράφεται στην Κατάσταση Απογραφής και σε άλλα βιβλία απογραφής του Παραχωρησιούχου, και του οποίου δεν είναι δυνατός ο εντοπισμός.

32.2.4 Η παράδοση θα διεξαχθεί από τους εξουσιοδοτημένους εκπροσώπους του Δημοσίου, του Παραχωρησιούχου και του Ανεξάρτητου Μηχανικού. Εάν οι εκπρόσωποι του Παραχωρησιούχου δεν πραγματοποιήσουν την παράδοση, η εργασία των εκπροσώπων του Δημοσίου και του Ανεξάρτητου Μηχανικού δεν θα ανασταλεί. Οι εκπρόσωποι του Δημοσίου και του Παραχωρησιούχου θα υπογράψουν το πρωτόκολλο παράδοσης - παραλαβής έπειτα από την ολοκλήρωση της διαδικασίας που ορίζεται στο παρόν Άρθρο 32 (*Παράδοση της Παραχώρησης στο Δημόσιο*).

32.2.5 Η άρνηση του Παραχωρησιούχου να παραδώσει τις Δραστηριότητες Παραχώρησης στο Δημόσιο κατά τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης ή να

υπογράψει το πρωτόκολλο παράδοσης - παραλαβής δίνει στο Δημόσιο το δικαίωμα να αποβάλει τον Παραχωρησιούχο κατά τη λήξη της εν λόγω περιόδου και να τον υποκαταστήσει άμεσα και χωρίς περαιτέρω διαδικασίες στη λειτουργία και την εκμετάλλευση της Παραχώρησης.

32.2.6 Η Περίοδος Εγγύησης Παραχώρησης της Παραχώρησης άρχεται με τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης και πρόκειται να συνεχιστεί για δύο (2) έτη.

32.2.7 Η μεταβίβαση του κινδύνου των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης από τον Παραχωρησιούχο στο Δημόσιο λαμβάνει χώρα κατά την ίδια στιγμή με την παράδοση των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης, σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 32 (*Παράδοση της Παραχώρησης στο Δημόσιο*).

32.3 Τελική Αποδοχή της Παραχώρησης

32.3.1 Η τελική αποδοχή των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης θα λάβει χώρα από το Δημόσιο εντός τεσσάρων (4) μηνών από τη λήξη της Περιόδου Εγγύησης Παραχώρησης. Σε κάθε περίπτωση η τελική αποδοχή θα λάβει χώρα κατόπιν ειδοποίησης από τον Παραχωρησιούχο.

32.3.2 Η ειδοποίηση από τον Παραχωρησιούχο μπορεί να λάβει χώρα αμέσως μετά τη λήξη της Περιόδου Εγγύησης Παραχώρησης.

32.3.3 Εάν η τελική αποδοχή δεν λάβει χώρα εντός έξι (6) μηνών από την ειδοποίηση του Παραχωρησιούχου, θεωρείται ότι έχει λάβει χώρα.

32.4 Απαιτήσεις Παράδοσης

32.4.1 Με τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης λόγω της παρόδου του χρόνου, ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίσει ότι τα Περιφερειακά Αεροδρόμια συμμορφώνονται με τις Απαιτήσεις Παράδοσης.

32.4.2 Τα Έργα Ανανέωσης πρέπει να διεξάγονται σύμφωνα με τα σχετικά τμήματα των Απαιτήσεων Έργων (ακριβώς όπως θα ήταν εάν οι αναφορές στα Έργα που περιέχονται σε αυτές να ήταν αναφορές σε Έργα Ανανέωσης) και με τις Απαιτήσεις Παράδοσης.

32.5 Αρχική Επιθεώρηση

32.5.1 Όχι αργότερα από τριάντα έξι (36) μήνες και όχι νωρίτερα από τριάντα (30) μήνες πριν από τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης λόγω της παρόδου του συμβατικού χρόνου, ο Παραχωρησιούχος μαζί με τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και το Δημόσιο θα διεξάγουν από κοινού επιθεώρηση των Περιφερειακών

Αεροδρομίων και όλων των εγκαταστάσεων που αποτελούν τμήμα των Περιφερειακών Αεροδρομίων (η **Αρχική Επιθεώρηση**). Εάν δεν έχει συμφωνηθεί ημερομηνία για την Αρχική Επιθεώρηση ανάμεσα στον Παραχωρησιούχο, τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και το Δημόσιο, το Δημόσιο και ο Ανεξάρτητος Μηχανικός δύνανται να ξεκινήσουν την Αρχική Επιθεώρηση κατά τη συγκεκριμένη περίοδο παρέχοντας σχετική πρότερη ειδοποίηση τουλάχιστον τριάντα (30) ημερών στον Παραχωρησιούχο και η εν λόγω επιθεώρηση πρέπει να διεξαχθεί κατά την ημερομηνία που καθορίζεται στη συγκεκριμένη ειδοποίηση. Ο Παραχωρησιούχος πρέπει να επιβαρυνθεί με το κόστος της Αρχικής Επιθεώρησης.

32.5.2 Η Αρχική Επιθεώρηση πρέπει να καθορίσει τον βαθμό στον οποίο τα Περιφερειακά Αεροδρόμια θα συμμορφώνονταν με τις Απαιτήσεις Παράδοσης εάν δεν είχε διεξαχθεί Πρόγραμμα Ανανέωσης και ποια έργα ανανέωσης απαιτούνται για να ανταποκριθούν στις Απαιτήσεις Παράδοσης.

32.6 Πρόγραμμα Ανανέωσης

32.6.1 Εντός σαράντα πέντε (45) ημερών από την ολοκλήρωση της Αρχικής Επιθεώρησης σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα παράσχει στο Δημόσιο και στον Παραχωρησιούχο μια έκθεση αναφορικά με την κατάσταση των Περιφερειακών Αεροδρομίων και των Εγκαταστάσεων, καθώς και μια ειδοποίηση που αναφέρει:

(α) τις προτάσεις του Ανεξάρτητου Μηχανικού σχετικά με τα Έργα Ανανέωσης·

(β) τις προτάσεις του Ανεξάρτητου Μηχανικού σχετικά με το Πρόγραμμα Ανανέωσης· και

(γ) την εκτίμηση του Ανεξάρτητου Μηχανικού σχετικά με το Κόστος Ανανέωσης.

32.6.2 Η πρόταση που αναφέρεται στο Άρθρο 32.6.1(α) πρέπει να γίνει, μεταξύ άλλων:

(α) με βάση την πιο πρόσφατη Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων·

(β) με βάση την αξιολόγηση της Εναπομείνασας Διάρκειας του σχετικού στοιχείου των Περιφερειακών Αεροδρομίων σύμφωνα με το Παράρτημα 15 (*Απαιτήσεις Παράδοσης*)· και

(γ) με βάση την παραδοχή ότι τα Περιφερειακά Αεροδρόμια πρέπει να συντηρούνται σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση έως τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης λόγω της παρόδου του χρόνου, επιτρέποντας όμως την εύλογη φθορά.

32.6.3 Το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρησιούχος δύνανται, εντός τριάντα (30) ημερών μετά την παραλαβή της ειδοποίησης από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό σύμφωνα με το Άρθρο 32.6.1, να προβάλουν αντιρρήσεις στις προτάσεις μέσω ειδοποίησης προς τον Ανεξάρτητο Μηχανικό αναφορικά με οποιοδήποτε ή όλα τα Έργα Ανανέωσης, το Πρόγραμμα Ανανέωσης και το Κόστος Ανανέωσης όπως αυτά ορίζονται στην ειδοποίηση του Ανεξάρτητου Μηχανικού, με την προϋπόθεση ότι το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρησιούχος μπορούν να προβάλουν αντιρρήσεις στις εν λόγω προτάσεις μόνο σε περίπτωση που τα Έργα Ανανέωσης και/ή το Πρόγραμμα Ανανέωσης, ακόμα και εάν ακολουθούνταν, δεν θα είχαν ως αποτέλεσμα τη συμμόρφωση του σχετικού Περιφερειακού Αεροδρομίου με τις Απαιτήσεις Παράδοσης. Η ειδοποίηση από το Δημόσιο και/ή τον Παραχωρησιούχο πρέπει να παρέχει λεπτομέρειες σχετικά με τους λόγους της εναντίωσής τους, καθώς επίσης πρέπει να παρέχει τις προτάσεις του Δημοσίου και/ή του Παραχωρησιούχου αναφορικά με τα Έργα Ανανέωσης, το Πρόγραμμα Ανανέωσης και την εκτίμησή τους για το Κόστος Ανανέωσης.

32.6.4 Εντός είκοσι (20) ημερών από την ημερομηνία παραλαβής της εν λόγω ειδοποίησης από το Δημόσιο και/ή τον Παραχωρησιούχο, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα ενημερώσει το Δημόσιο και τον Παραχωρησιούχο αν συμφωνεί ή διαφωνεί με τα σχόλια ή και τις αντιρρήσεις. Η απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού θα είναι οριστική και δεσμευτική (και ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα παράσχει στον Παραχωρησιούχο τις απαραίτητες οδηγίες προκειμένου τα Έργα Ανανέωσης να διεξαχθούν σύμφωνα με το Πρόγραμμα Ανανέωσης), εκτός και έως ότου η απόφασή του ανατραπεί από την Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, σε περίπτωση που το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρησιούχος παραπέμψουν το ζήτημα σε αυτή σύμφωνα με το Άρθρο 32.6.5.

32.6.5 Εάν το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρησιούχος αμφισβητήσουν την απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού να αποδεχτεί ή να απορρίψει τα σχόλια ή τις αντιρρήσεις του Δημοσίου και/ή του Παραχωρησιούχου, το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρησιούχος δύνανται να παραπέμψουν το ζήτημα στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, εντός είκοσι (20) ημερών από την παραλαβή της εν λόγω απόφασης.

32.6.6 Εάν ο Ανεξάρτητος Μηχανικός ή η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών αποδεχτούν τα σχόλια ή τις αντιρρήσεις του Δημοσίου ή/και του Παραχωρησιούχου, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός πρέπει να τροποποιήσει σχετικά την πρόταση, ώστε τα Έργα Ανανέωσης, το Πρόγραμμα Ανανέωσης και το Κόστος Ανανέωσης να συμμορφώνονται με τα προαναφερθέντα σχόλια. Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα δώσει τις απαραίτητες οδηγίες στον Παραχωρησιούχο ώστε τα τροποποιημένα Έργα Ανανέωσης να διεξαχθούν σύμφωνα με το τροποποιημένο Πρόγραμμα Ανανέωσης. Προς αποφυγή αμφιβολιών, ο Παραχωρησιούχος πρέπει να μεριμνήσει, με δικές του δαπάνες, ώστε τα Έργα Ανανέωσης να διεξάγονται ανεξάρτητα από το γεγονός ότι το πραγματικό κόστος των Έργων Ανανέωσης ενδέχεται να είναι μεγαλύτερο από το Κόστος Ανανέωσης.

32.6.7 Προς αποφυγή αμφιβολιών, ούτε η συμφωνία του Δημοσίου ή/και του Ανεξάρτητου Μηχανικού σε τυχόν Έργα Ανανέωσης, Πρόγραμμα Ανανέωσης ή Κόστος Ανανέωσης ούτε η συμμετοχή του Δημοσίου και του Ανεξάρτητου Μηχανικού σε οποιαδήποτε επιθεώρηση βάσει του παρόντος Άρθρου 32 (*Παράδοση της Παραχώρησης στο Δημόσιο*) ούτε η πλήρης ή τμηματική διεξαγωγή των Έργων Ανανέωσης απαλλάσσει ή αποδεσμεύει τον Παραχωρησιούχο από:

(α) τις υποχρεώσεις του βάσει του Άρθρου 32.4 (*Απαιτήσεις Παράδοσης*)· ή

(β) οποιαδήποτε υποχρέωση διεξαγωγής άλλης επιθεώρησης ή εκτέλεσης άλλων Έργων σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

32.7 Δεύτερη Επιθεώρηση

32.7.1 Όχι αργότερα από δώδεκα (12) μήνες και όχι νωρίτερα από εννέα (9) μήνες πριν από τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης λόγω της παρόδου του συμβατικού χρόνου, ο Παραχωρησιούχος μαζί με το Δημόσιο και τον Ανεξάρτητο Μηχανικό θα διεξάγουν από κοινού επιθεώρηση όλων των στοιχείων των Περιφερειακών Αεροδρομίων, συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά, των εγκαταστάσεων που αναφέρονται στο Άρθρο 32.5.1 ανεξάρτητα από το αν έχουν διεξαχθεί τα Έργα Ανανέωσης αναφορικά με τις εγκαταστάσεις (τη **Δεύτερη Επιθεώρηση**). Ο Παραχωρησιούχος πρέπει να επιβαρυνθεί με το κόστος της εν λόγω Δεύτερης Επιθεώρησης.

32.7.2 Η εν λόγω επιθεώρηση πρέπει να καθορίσει τον βαθμό στον οποίο τα Περιφερειακά Αεροδρόμια θα συμμορφώνονταν με τις Απαιτήσεις

Παράδοσης εάν το Πρόγραμμα Ανανέωσης, τα Έργα Ανανέωσης και το Κόστος Ανανέωσης παρέμεναν όπως είχε συμφωνηθεί κατά τη συγκεκριμένη στιγμή, καθώς και εάν και ποιες αναθεωρήσεις θα χρειάζονταν για να ανταποκριθούν στις Απαιτήσεις Παράδοσης.

32.8 Αναθεωρημένο Πρόγραμμα Ανανέωσης

32.8.1 Εντός τριάντα (30) ημερών από την ολοκλήρωση της Δεύτερης Επιθεώρησης σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός πρέπει να παράσχει στο Δημόσιο και στον Παραχωρησιούχο μια έκθεση αναφορικά με την κατάσταση των Περιφερειακών Αεροδρομίων, καθώς και μια ειδοποίηση που αναφέρει:

(α) τις προτάσεις του Ανεξάρτητου Μηχανικού σχετικά με τυχόν αναθεωρήσεις ή προσθήκες στα Έργα Ανανέωσης που απαιτούνται προκειμένου να επιτευχθεί η ικανοποίηση των Απαιτήσεων Παράδοσης αναφορικά με όλα τα στοιχεία των Περιφερειακών Αεροδρομίων, κατά τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης·

(β) τις προτάσεις του Ανεξάρτητου Μηχανικού σχετικά με τυχόν αναθεωρήσεις στο Πρόγραμμα Ανανέωσης ως αποτέλεσμα των εν λόγω αναθεωρήσεων ή προσθηκών στα Έργα Ανανέωσης· και

(γ) την εκτίμηση του Ανεξάρτητου Μηχανικού σχετικά με τυχόν αλλαγές στο Κόστος Ανανέωσης ως αποτέλεσμα των εν λόγω αναθεωρήσεων ή προσθηκών στα Έργα Ανανέωσης.

32.8.2 Οι προτάσεις που αναφέρονται στο Άρθρο 32.8.1(α) πρέπει να γίνουν, μεταξύ άλλων, με βάση όσα ορίζονται στο Άρθρο 32.6.2.

32.8.3 Το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρησιούχος δύνανται, εντός είκοσι (20) ημερών μετά την παραλαβή της ειδοποίησης από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό σύμφωνα με το Άρθρο 32.8.1, να προβάλουν αντιρρήσεις μέσω ειδοποίησης προς τον Ανεξάρτητο Μηχανικό σε οποιεσδήποτε προτεινόμενες αναθεωρήσεις ή προσθήκες αναφορικά με οποιοδήποτε ή όλα τα Έργα Ανανέωσης, το Πρόγραμμα Ανανέωσης και το Κόστος Ανανέωσης όπως αυτά ορίζονται στην ειδοποίηση του Ανεξάρτητου Μηχανικού, με την προϋπόθεση ότι το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρησιούχος μπορούν να

προβάλουν αντιρρήσεις στις εν λόγω προτάσεις μόνο σε περίπτωση που τα Έργα Ανανέωσης και/ή το Πρόγραμμα Ανανέωσης, ακόμα και αν ακολουθούνταν, δεν θα είχαν ως αποτέλεσμα τη συμμόρφωση του σχετικού Περιφερειακού Αεροδρομίου με τις Απαιτήσεις Παράδοσης. Η ειδοποίηση από το Δημόσιο και/ή τον Παραχωρησιούχο πρέπει να παρέχει λεπτομέρειες σχετικά με τους λόγους της εναντίωσής τους, καθώς και τις προτάσεις του Δημοσίου και/ή του Παραχωρησιούχου αναφορικά με τα εν λόγω ζητήματα και την εκτίμησή τους για το Κόστος Ανανέωσης.

32.8.4 Εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την ημερομηνία παραλαβής της εν λόγω ειδοποίησης από το Δημόσιο και/ή τον Παραχωρησιούχο, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα ενημερώσει το Δημόσιο και τον Παραχωρησιούχο αν συμφωνεί ή διαφωνεί με τα σχόλια και/ή τις αντιρρήσεις. Η απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού θα είναι οριστική και δεσμευτική και ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα παράσχει τις απαραίτητες οδηγίες προς τον Παραχωρησιούχο ώστε τα Έργα Ανανέωσης (με τις εν λόγω αναθεωρήσεις ή προσθήκες) να διεξαχθούν σύμφωνα με το Πρόγραμμα Ανανέωσης (με τις εν λόγω αναθεωρήσεις ή προσθήκες), εκτός και έως ότου αυτό ανατραπεί από την Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, σε περίπτωση που το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρησιούχος παραπέμψουν το ζήτημα σε αυτή σύμφωνα με το Άρθρο 32.8.5.

32.8.5 Εάν το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρησιούχος αμφισβητήσουν την απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού να αποδεχτεί ή να απορρίψει τα σχόλια ή τις αντιρρήσεις του Δημοσίου ή/και του Παραχωρησιούχου, το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρησιούχος δύνανται να παραπέμψουν το ζήτημα στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, εντός είκοσι (20) ημερών από την παραλαβή της εν λόγω απόφασης.

32.8.6 Εάν ο Ανεξάρτητος Μηχανικός ή η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών αποδεχτούν τα σχόλια ή τις αντιρρήσεις του Δημοσίου και/ή του Παραχωρησιούχου, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός πρέπει να τροποποιήσει σχετικά την πρόταση για τις αναθεωρήσεις ή τις προσθήκες στα Έργα Ανανέωσης, οι οποίες απαιτούνται για τη συμμόρφωση με τα προαναφερθέντα σχόλια ή αντιρρήσεις. Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα δώσει τις απαραίτητες οδηγίες στον Παραχωρησιούχο ώστε τα τροποποιημένα Έργα Ανανέωσης (με τις εν λόγω αναθεωρήσεις ή προσθήκες) να διεξαχθούν σύμφωνα με το τροποποιημένο Πρόγραμμα Ανανέωσης (με τις εν λόγω αναθεωρήσεις). Προς αποφυγή αμφιβολιών, ο Παραχωρησιούχος πρέπει να μεριμνήσει, με δικές του δαπάνες, ώστε τα Έργα Ανανέωσης (με τις εν λόγω αναθεωρήσεις) να διεξάγονται ανεξάρτητα από το γεγονός ότι το πραγματικό

κόστος των Έργων Ανανέωσης (με τις εν λόγω αναθεωρήσεις) ενδέχεται να είναι μεγαλύτερο από το Κόστος Ανανέωσης (όπως αυτό έχει αλλάξει σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 32.8 (*Αναθεωρημένο Πρόγραμμα Ανανέωσης*)).

32.9 Επιθεώρηση Παράδοσης

32.9.1 Όχι αργότερα από σαράντα πέντε (45) ημέρες μετά τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης λόγω της παρόδου του χρόνου, ο Παραχωρησιούχος μαζί με το Δημόσιο και τον Ανεξάρτητο Μηχανικό πρέπει να διεξαγάγουν από κοινού επιθεώρηση των Αεροδρομίων (η **Επιθεώρηση Παράδοσης**). Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα έχει μόνο συμβουλευτικό ρόλο. Ο Παραχωρησιούχος πρέπει να επιβαρυνθεί με το κόστος της Επιθεώρησης Παράδοσης. Η εν λόγω αναθεώρηση πρέπει να καθορίσει αν πληρούνται οι Απαιτήσεις Παράδοσης όπως ισχύει για κάθε στοιχείο των Περιφερειακών Αεροδρομίων.

32.9.2 Εντός σαράντα πέντε (45) ημερών από την ολοκλήρωση της Επιθεώρησης Παράδοσης, το Δημόσιο ενεργώντας δικαιολογημένα πρέπει είτε:

(α) να εκδώσει στον Παραχωρησιούχο ένα Πιστοποιητικό Παράδοσης· ή

(β) δυνάμει του Άρθρου 32.9.3, να ειδοποιήσει τον Παραχωρησιούχο σχετικά με την απόφασή του να μην εκδώσει το Πιστοποιητικό Παράδοσης και να δηλώσει τις αιτίες της εν λόγω απόφασης.

32.9.3 Το Δημόσιο μπορεί να αρνηθεί την έκδοση του Πιστοποιητικού Παράδοσης εάν:

(α) ο Παραχωρησιούχος δεν έχει περατώσει όλα τα Έργα Ανανέωσης· ή

(β) εάν οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο για οποιονδήποτε λόγο δεν συμμορφώνεται καθ' όλες τις πτυχές με τις Απαιτήσεις Παράδοσης·

και το Δημόσιο πρέπει να ενεργεί δικαιολογημένα και σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση αναφορικά με οποιαδήποτε τέτοια άρνηση.

32.9.4 Οι ειδοποιήσεις που παρέχονται από το Δημόσιο σύμφωνα με το Άρθρο 32.9.2(β) πρέπει να ορίζουν κάθε τομέα στον οποίο τα Έργα Ανανέωσης δεν έχουν περατωθεί ή οποιοδήποτε από τα Περιφερειακά Αεροδρόμια δεν συμμορφώνεται με τις Απαιτήσεις Παράδοσης και πρέπει να αναφέρει την εκτίμηση του Δημοσίου αναφορικά με το κόστος περάτωσης των εν λόγω

Έργων Ανανέωσης και/ή την εξασφάλιση ότι τα Περιφερειακά Αεροδρόμια συμμορφώνονται καθ' όλες τις πτυχές με τις Απαιτήσεις Παράδοσης.

32.9.5 Ο Παραχωρησιούχος δύναται, εντός τριάντα (30) ημερών μετά την παραλαβή μιας ειδοποίησης που έχει παρασχεθεί σύμφωνα με το Άρθρο 32.9.2(β), να προβάλει αντιρρήσεις μέσω ειδοποίησης στο Δημόσιο σε οποιοδήποτε ζήτημα ορίζεται στην ειδοποίηση του Δημοσίου. Η ειδοποίηση από τον Παραχωρησιούχο πρέπει να παρέχει λεπτομέρειες σχετικά με τους λόγους των συγκεκριμένων αντιρρήσεων, ενώ πρέπει να παρέχει τις προτάσεις του Παραχωρησιούχου αναφορικά με τα εν λόγω ζητήματα.

32.9.6 Εντός είκοσι (20) ημερών από την ημερομηνία παραλαβής της εν λόγω ειδοποίησης από τον Παραχωρησιούχο, το Δημόσιο θα ενημερώσει τον Παραχωρησιούχο αν συμφωνεί ή διαφωνεί με τα σχόλια ή και τις αντιρρήσεις. Η απόφαση του Δημοσίου θα είναι οριστική και δεσμευτική, εκτός εάν και έως ότου ανατραπεί από την Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, σε περίπτωση που ο Παραχωρησιούχος παραπέμψει το ζήτημα σε αυτή σύμφωνα με το Άρθρο 32.9.7.

32.9.7 Εάν ο Παραχωρησιούχος αμφισβητήσει την απόφαση του Δημοσίου να αποδεχτεί ή να απορρίψει τα σχόλια ή τις αντιρρήσεις του Παραχωρησιούχου, ο Παραχωρησιούχος δύναται να παραπέμψει το ζήτημα στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, εντός τριάντα (30) ημερών από την παραλαβή της εν λόγω απόφασης.

32.9.8 Εάν η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών αποφανθεί ότι ο Παραχωρησιούχος δεν έχει ολοκληρώσει τα Έργα Ανανέωσης ή ότι τα Περιφερειακά Αεροδρόμια δεν συμμορφώνονται καθ' όλες τις πτυχές με τις Απαιτήσεις Παράδοσης, τότε με επιφύλαξη οποιουδήποτε άλλου δικαιώματος ή μέτρου αποκατάστασης του Δημοσίου, ο Παραχωρησιούχος πρέπει να καταβάλει στο Δημόσιο ποσό ίσο με το εκτιμώμενο κόστος ολοκλήρωσης των εν λόγω Έργων Ανανέωσης ή να μεριμνήσει ώστε τα Περιφερειακά Αεροδρόμια να συμμορφώνονται καθ' όλες τις πτυχές με τις Απαιτήσεις Παράδοσης, όπως συμφωνείται ή προσδιορίζεται σύμφωνα με το Άρθρο 32.9.6 (το **Ποσό Παράδοσης**). Η εν λόγω πληρωμή πρέπει να καταβληθεί το αργότερο δεκατέσσερις (14) ημέρες μετά τη συμφωνία ή τον προσδιορισμό του εν λόγω εκτιμώμενου κόστους σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 32.9.

32.10 Λογαριασμός Παρακράτησης

Οι ακόλουθες διατάξεις του παρόντος Άρθρου 32.10 (*Λογαριασμός Παρακράτησης*) δεν εφαρμόζονται εάν, το αργότερο δύο (2) έτη πριν από τη λήξη της Περιόδου

Παραχώρησης λόγω της παρόδου του χρόνου (αλλά δεν θα εφαρμόζονται, προς αποφυγή αμφιβολιών, εάν η παρούσα Σύμβαση καταγγελθεί για οποιαδήποτε αιτία πριν από τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης σαράντα (40) ετών), ο Παραχωρησιούχος μεριμνήσει ώστε να παρασχεθεί στο Δημόσιο μια εγγύηση εκτέλεσης σε ικανοποιητική μορφή για το τελευταίο αναφορικά με τις υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου βάσει του παρόντος Άρθρου 32 (εκτός από το παρόν Άρθρο 32.10 (*Λογαριασμός Παρακράτησης*)) από μια Αποδεκτή Τράπεζα σε ποσό ίσο με το Κόστος Ανανέωσης και η οποία δεν θα λήγει νωρίτερα από την πάροδο δώδεκα (12) μηνών μετά τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης.

32.10.1 Το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος πρέπει να μεριμνήσουν ώστε ο Λογαριασμός Παρακράτησης να δημιουργηθεί σε τράπεζα η οποία βρίσκεται στην Ελληνική Επικράτεια και είναι εγκεκριμένη από το Δημόσιο (την οποία έγκριση δεν θα αρνείται ή καθυστερεί χωρίς εύλογη αιτία) το αργότερο δύο (2) έτη πριν από τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης λόγω της παρόδου του χρόνου. Τυχόν δεδουλευμένοι τόκοι επί των ποσών που παραμένουν σε πίστωση του Λογαριασμού Παρακράτησης πρέπει να πιστώνονται στο Λογαριασμό Παρακράτησης. Όλα τα ποσά που παραμένουν ενίοτε σε πίστωση του Λογαριασμού Παρακράτησης, συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικά τυχόν δεδουλευμένων τόκων, πρέπει να αντιμετωπίζονται μόνο σύμφωνα με τις ακόλουθες διατάξεις του παρόντος Άρθρου 32.10 (*Λογαριασμός Παρακράτησης*).

32.10.2 Δυνάμει του Άρθρου 32.10.3, από την ημερομηνία δύο (2) ετών πριν από τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης λόγω της παρόδου του χρόνου, ο Παραχωρησιούχος θα καταβάλλει, κατά τη συγκεκριμένη ημερομηνία και σε κάθε επέτειο αυτής για ένα (1) περαιτέρω έτος, στο Λογαριασμό Παρακράτησης ποσό ίσο με το ήμισυ του Κόστους Ανανέωσης.

32.10.3 Όταν το ποσό που παραμένει σε πίστωση του Λογαριασμού Παρακράτησης (συμπεριλαμβανομένων τυχόν δεδουλευμένων τόκων αλλά χωρίς τις τραπεζικές χρεώσεις και τυχόν μειώσεις που απαιτούνται από οποιονδήποτε Νόμο για τον εν λόγω λογαριασμό) είναι μεγαλύτερο ή ίσο με το Κόστος Ανανέωσης, τότε με την επιφύλαξη του Άρθρου 32.10.5 ο Παραχωρησιούχος δεν απαιτείται να καταθέσει περαιτέρω ποσά σύμφωνα με το Άρθρο 32.10.2.

32.10.4 Εάν, έπειτα από την Αρχική Επιθεώρηση, συμφωνηθεί ή προσδιοριστεί σύμφωνα με το Άρθρο 32.6 (*Πρόγραμμα Ανανέωσης*) ότι δεν απαιτούνται Έργα Ανανέωσης, τότε εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από την εν λόγω συμφωνία ή προσδιορισμό ο Παραχωρησιούχος πρέπει να αποδεσμεύσει υπέρ του ιδίου όλα τα ποσά που παραμένουν σε πίστωση του Λογαριασμού

Παρακράτησης (συμπεριλαμβανομένων τυχόν δεδουλευμένων τόκων αλλά χωρίς τις τραπεζικές χρεώσεις και τυχόν μειώσεις που απαιτούνται από οποιονδήποτε Νόμο για τον εν λόγω λογαριασμό), αλλά με την επιφύλαξη των διατάξεων του Άρθρου 32.10.5.

32.10.5 Εάν, λόγω της Δεύτερης Επιθεώρησης:

(α) το Κόστος Ανανέωσης αυξηθεί, τότε εφαρμόζονται οι διατάξεις του Άρθρου 32.10.2, έως ότου το ποσό που διατηρείται στον Λογαριασμό Παρακράτησης να ισούται με το αυξημένο Κόστος Ανανέωσης· ή

(β) υπάρξει μείωση του Κόστους Ανανέωσης, ώστε το συνολικό ποσό που διατηρείται στον Λογαριασμό Παρακράτησης (συμπεριλαμβανομένων τυχόν δεδουλευμένων τόκων αλλά χωρίς τις τραπεζικές χρεώσεις και τυχόν μειώσεις που απαιτούνται από οποιονδήποτε Νόμο για τον εν λόγω λογαριασμό) να υπερβαίνει το αναθεωρημένο Κόστος Ανανέωσης, τότε ο Παραχωρησιούχος δύναται, εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών μετά τη συμφωνία ή τον προσδιορισμό του αναθεωρημένου Κόστους Ανανέωσης σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 32.8 (*Αναθεωρημένο Πρόγραμμα Ανανέωσης*), να αφαιρέσει το συγκεκριμένο υπερβάλλον ποσό από το Λογαριασμό Παρακράτησης.

32.10.6 Στις περιπτώσεις όπου ο Παραχωρησιούχος πρέπει να πληρώσει ένα στοιχείο των Έργων Ανανέωσης (**Στοιχείο Έργων Ανανέωσης**), τότε δύναται να ειδοποιήσει το Δημόσιο πως η πληρωμή για το εν λόγω Στοιχείο Έργων Ανανέωσης είναι ληξιπρόθεσμη και να ζητήσει τη δυνατότητα αφαίρεσης ποσού από τον Λογαριασμό Παρακράτησης ίσου με το κόστος του Στοιχείου Έργων Ανανέωσης, ενώ το Δημόσιο θα αποδεχτεί το εν λόγω αίτημα στις περιπτώσεις όπου ο Παραχωρησιούχος αποδείξει με ικανοποιητικό τρόπο στο Δημόσιο ότι η πληρωμή είναι ληξιπρόθεσμη αναφορικά με το σχετικό στοιχείο των Έργων Ανανέωσης. Έπειτα από την αποδοχή του εν λόγω αιτήματος από το Δημόσιο, ο Παραχωρησιούχος δύναται να αφαιρέσει το ποσό από τον Λογαριασμό Παρακράτησης για την πληρωμή του Στοιχείου Έργων Ανανέωσης έως ένα μέγιστο ποσό που έχει τεθεί κατά μέρος για το εν λόγω Στοιχείο Έργων Ανανέωσης κατά τον προσδιορισμό του Κόστους Ανανέωσης. Δεκατέσσερις (14) ημέρες μετά την έκδοση Πιστοποιητικού Παράδοσης σύμφωνα με το Άρθρο 32.9 (*Επιθεώρηση Παράδοσης*), ο Παραχωρησιούχος δύναται να αφαιρέσει το υπόλοιπο (εάν υπάρχει) του ποσού που παραμένει σε πίστωση του Λογαριασμού Παρακράτησης (συμπεριλαμβανομένων τυχόν δεδουλευμένων

τόκων αλλά χωρίς τις τραπεζικές χρεώσεις και τυχόν μειώσεις που απαιτούνται από οποιονδήποτε Νόμο για τον εν λόγω λογαριασμό).

32.10.7 Εάν το Δημόσιο παράσχει ειδοποίηση σύμφωνα με το Άρθρο 32.9.2(β), τότε όσο εκκρεμεί η συμφωνία ή η απόφαση από την Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών όλων των ζητημάτων που αναφέρονται στη συγκεκριμένη ειδοποίηση, το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος πρέπει να παρακρατήσουν στον Λογαριασμό Παρακράτησης ένα ποσό ίσο με το μικρότερο από τα εξής:

(α) το ποσό που παραμένει σε πίστωση του Λογαριασμού Παρακράτησης (συμπεριλαμβανομένων τυχόν δεδουλευμένων τόκων)· και

(β) το ποσό που αναφέρεται από το Δημόσιο στην ειδοποίηση που παρασχέθηκε σύμφωνα με το Άρθρο 32.9.2 ως εκτίμηση του κόστους ολοκλήρωσης των Έργων Ανανέωσης και/ή μέριμνας πως τα Αεροδρόμια συμμορφώνονται σε όλες τις πτυχές τους με τις Απαιτήσεις Παράδοσης·

και το υπόλοιπο (εάν υπάρχει) οποιουδήποτε ποσού παραμένει σε πίστωση του Λογαριασμού Παρακράτησης (συμπεριλαμβανομένων τυχόν δεδουλευμένων τόκων αλλά χωρίς τις τραπεζικές χρεώσεις και τυχόν μειώσεις που απαιτούνται από οποιονδήποτε Νόμο για τον εν λόγω λογαριασμό) μπορεί να αφαιρεθεί από τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με το Άρθρο 32.10.6.

32.10.8 Εάν παρακρατείται οποιοδήποτε ποσό στον Λογαριασμό Παρακράτησης σύμφωνα με το Άρθρο 32.10.7, τότε το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος πρέπει να συνεχίσουν να κρατούν το εν λόγω ποσό στον Λογαριασμό Παρακράτησης όσο εκκρεμεί η συμφωνία ή η απόφαση από την Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών για όλα τα ζητήματα που προκύπτουν από την ειδοποίηση η οποία έχει παρασχεθεί από το Δημόσιο σύμφωνα με το Άρθρο 32.9.2.

32.10.9 Εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από τη συμφωνία ή την απόφαση της Επιτροπής Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών του Ποσού Παράδοσης, ο Παραχωρησιούχος πρέπει να καταβάλει από τον Λογαριασμό Παρακράτησης στο Δημόσιο ποσό ίσο με το Ποσό Παράδοσης ή, εάν το ποσό που παραμένει σε πίστωση του Λογαριασμού Παρακράτησης δεν είναι επαρκές για την πλήρη καταβολή του Ποσού Παράδοσης, ολόκληρο το ποσό (συμπεριλαμβανομένων τυχόν δεδουλευμένων τόκων αλλά χωρίς τις

τραπεζικές χρεώσεις και τυχόν μειώσεις που απαιτούνται από οποιονδήποτε Νόμο για τον εν λόγω λογαριασμό) που παραμένει σε πίστωση του Λογαριασμού Παρακράτησης. Τυχόν ποσά που παραμένουν σε πίστωση του Λογαριασμού Παρακράτησης (μετά την αφαίρεση του οφειλόμενου ποσού στο Δημόσιο και τυχόν τραπεζικών χρεώσεων και μειώσεων που απαιτούνται από οποιονδήποτε Νόμο για τον εν λόγω λογαριασμό) μπορούν να επιστρέψουν στην κυριότητα του Παραχωρησιούχου.

32.10.10 Εάν το ποσό που παραμένει σε πίστωση του Λογαριασμού Παρακράτησης είναι μικρότερο από το Ποσό Παράδοσης, τότε η καταβολή οποιουδήποτε ποσού στο Δημόσιο σύμφωνα με το Άρθρο 32.10.2 με στόχο την κάλυψη του Ποσού Παράδοσης δεν πρέπει με κανέναν τρόπο να θέτει σε κίνδυνο ή να επηρεάζει τυχόν άλλα δικαιώματα ή μέτρα αποκατάστασης του Δημοσίου για τον σκοπό της ανάκτησης του υπολοίπου του Ποσού Παράδοσης.

32.10.11 Με την καταγγελία της παρούσας Σύμβασης, για λόγους διαφορετικούς από την πάροδο του χρόνου, τυχόν ποσά που παραμένουν σε πίστωση του Λογαριασμού Παρακράτησης θα αφαιρούνται από τις Υποχρεώσεις Έναντι των Δανειστών σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 33 (*Καταγγελία από το Δημόσιο - Συνέπειες*) ή του Άρθρου 35 (*Αποζημίωση λόγω Παρατεταμένης Ανωτέρας Βίας*).

32.11 Καθ' όλη την περίοδο δώδεκα (12) μηνών πριν από τη λήξη της παρούσας Σύμβασης λόγω της παρόδου του χρόνου, ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει πρόσβαση και βοήθεια σε τυχόν νέο παραχωρησιούχο.

33 Καταγγελία από το Δημόσιο – Συνέπειες

33.1 Γεγονότα Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου

33.1.1 Τα ακόλουθα γεγονότα, εκτός εάν αποκατασταθούν (εάν είναι δυνατή η αποκατάστασή τους) με τρόπο ικανοποιητικό για το Δημόσιο και/ή, αναφορικά με γεγονότα που ορίζονται στις παραγράφους (α), (β), (ε), (στ), (ζ), (θ), (ι), (ιδ), (ιε) και (ιστ) του παρόντος Άρθρου 33.1.1, για τον Παραχωρητή (ανάλογα με την περίπτωση) εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από την επίδοση ειδοποίησης από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο, εξαιρουμένων των γεγονότων που οφείλονται σε Γεγονός Καθυστέρησης, Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου ή Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου, θα αποτελούν Γεγονότα Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου:

(α) Η πτώχευση, εκκαθάριση, ειδική εκκαθάριση, διακοπή εργασιών ή στάση πληρωμών, αναγκαστική διαχείριση, υπαγωγή στη διαχείριση

των πιστωτών, ο πτωχευτικός συμβιβασμός του Παραχωρησιούχου και οποιαδήποτε άλλη πτωχευτική διαδικασία σύμφωνα με τον νόμο 3588/2007 ή η έναρξη οποιασδήποτε από τις ανωτέρω διαδικασίες. Προς αποφυγή αμφιβολιών, η λύση του Παραχωρησιούχου λόγω συγχώνευσης ή αναδιάρθρωσης του Παραχωρησιούχου με όρους στους οποίους έχει συμφωνήσει εκ των προτέρων το Δημόσιο δεν θα θεωρείται Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου·

(β) Η μη πλήρωση των αναβλητικών αιρέσεων από μέρους του Παραχωρησιούχου για εκταμίευση κεφαλαίων βάσει των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν), εκτός εάν έχει προσωρινό χαρακτήρα ή έχει υπάρξει παραίτηση, ή η καταγγελία οποιασδήποτε από τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (εάν υπάρχουν) από τα Μέρη της Χρηματοδότησης (όπως αυτά ορίζονται στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις, εάν υπάρχουν)·

(γ) Με την επιφύλαξη οποιωνδήποτε παρατάσεων που χορηγούνται λόγω Γεγονότων Καθυστέρησης ή για άλλους λόγους, το γεγονός ότι η διάρκεια των Επικείμενων Έργων υπερβαίνει ή ο Ανεξάρτητος Μηχανικός εκτιμά πως θα υπερβεί, σε ποσοστό μεγαλύτερο του 30% τυχόν Ημερομηνίες Προγραμματισμένης Ολοκλήρωσης αναφορικά με τα Επικείμενα Έργα σε οποιοδήποτε από τα Περιφερειακά Αεροδρόμια,

(δ) Η μη καταβολή τυχόν οφειλόμενου ποσού από τους Μετόχους του Παραχωρησιούχου σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Χρονοδιάγραμμα Καταβολών Δεσμευτικής Επένδυσης·

(ε) Η τροποποίηση των άρθρων του καταστατικού του Παραχωρησιούχου κατά παράβαση της παρούσας Σύμβασης·

(στ) Η απώλεια εγκυρότητας των Εγγυητικών Επιστολών Καλής Εκτέλεσης ή τυχόν άλλων εγγυητικών επιστολών σε πρώτη ζήτηση που έχουν εκδοθεί υπέρ του Δημοσίου και/ή του Παραχωρητή σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση πριν από τη λήξη τους σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση και η μη αντικατάστασή τους με αντίστοιχες εγγυητικές επιστολές από τράπεζες που έχουν αξιολογηθεί και/ή ρυθμιστεί κατάλληλα από ρυθμιστικές αρχές στην Ευρωπαϊκή Ένωση ·

(ζ) Η επέλευση Παρατεταμένου Γεγονότος Ανωτέρας Βίας που έχει δυσμενείς επιπτώσεις στην εκτέλεση των Δραστηριοτήτων

Παραχώρησης λόγω της μη συμμόρφωσης του Παραχωρησιούχου με οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας Σύμβασης. Εντούτοις, εάν η εν λόγω μη συμμόρφωση του Παραχωρησιούχου με οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας Σύμβασης λόγω Παρατεταμένου Γεγονότος Ανωτέρας Βίας αφορά σε ένα ή περισσότερα Περιφερειακά Αεροδρόμια αλλά όχι σε περισσότερα από τρία (3) Περιφερειακά Αεροδρόμια, θα λάβει χώρα μια περίοδος διαβούλευσης τριάντα (30) ημερών ανάμεσα στο Δημόσιο, τον Παραχωρητή και τον Παραχωρησιούχο με σκοπό την αξιολόγηση, μεταξύ άλλων, του αν η εξαίρεση του Περιφερειακού Αεροδρομίου το οποίο επηρεάζεται από το Παρατεταμένο Γεγονός Ανωτέρας Βίας από τις Δραστηριότητες Παραχώρησης είναι εμπορικά βιώσιμη και, εάν είναι εμπορικά βιώσιμη, με ποιους όρους (συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στην Αμοιβή Παραχώρησης) θα μπορούσε να γίνει αποδεκτή η εν λόγω εξαίρεση από το Δημόσιο, τον Παραχωρητή και τον Παραχωρησιούχο, προκειμένου να μην αλλάξει η θέση του Παραχωρησιούχου προς το καλύτερο ή προς το χειρότερο·

(η) Η επέλευση Παρατεταμένου Γεγονότος Ανωτέρας Βίας, διαφορετικού από αυτό που περιγράφεται στην παράγραφο (ζ) ανωτέρω, το οποίο έχει ως αποτέλεσμα την υπέρβαση της χρονικής περιόδου των Έργων κατά 30% σε σχέση με τις ημερομηνίες περάτωσης που ορίζονται στο Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Επικείμενων Έργων και η οποία έχει ως αποτέλεσμα την επίσπευση αποπληρωμής και την ακύρωση των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων·

(θ) Η μη καταβολή από μέρος του Παραχωρησιούχου οποιουδήποτε οφειλόμενου ποσού ή ποσών στο Δημόσιο ή στον Παραχωρητή βάσει της παρούσας Σύμβασης εντός τριάντα (30) ημερών από τη σχετική ημερομηνία πληρωμής ή, εάν το εν λόγω ποσό αποτελεί αντικείμενο αμφισβήτησης, εντός πέντε (5) ημερών από την παραλαβή από μέρους του Παραχωρησιούχου της σχετικής απόφασης της Επιτροπής Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών ή του Διαιτητικού Δικαστηρίου, ανάλογα με την περίπτωση, η οποία έχει εκδοθεί σύμφωνα με το Άρθρο 39 (*Επίλυση Διαφορών*) και υποχρεώνει τον Παραχωρησιούχο να καταβάλει το εν λόγω ποσό·

(ι) Η εγκατάλειψη ή η αναστολή των Έργων από μέρους του Παραχωρησιούχου για συνεχή περίοδο τριών (3) μηνών σε

οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο και/ή η εγκατάλειψη ή η αναστολή των δραστηριοτήτων των Περιφερειακών Αεροδρομίων και της παροχής των Υπηρεσιών Αεροδρομίου και/ή το κλείσιμο ενός Περιφερειακού Αεροδρομίου κατά τη διάρκεια του σχετικού Ωραρίου Λειτουργίας δυνάμει των απαιτήσεων που ορίζονται στην παράγραφο 2 (*Ωράριο Λειτουργίας*) του Παραρτήματος 5 (*Υπηρεσίες Αεροδρομίου*) για μια περίοδο δύο (2) διαδοχικών ημερών, εκτός εάν η εν λόγω αναστολή ή εγκατάλειψη αποτελούν συνέπειες κάποιου Γεγονότος Καθυστέρησης, Γεγονότος Ευθύνης Δημοσίου ή Γεγονότος Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου·

(ια) Η παραβίαση από μέρους του Παραχωρησιούχου των Εγκεκριμένων Περιβαλλοντικών Όρων και τυχόν άλλων Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων·

(ιβ) Η καταγγελία της Σύμβασης Μελέτης - Κατασκευής ή της σύμβασης με οποιονδήποτε άλλον εγκεκριμένο υπεργολάβο από μέρους του Παραχωρησιούχου ή η αντικατάσταση οποιουδήποτε Εργολάβου χωρίς την πρότερη εξασφάλιση της έγκρισης του Δημοσίου, την οποία δεν θα αρνείται ή καθυστερεί χωρίς εύλογη αιτία·

(ιγ) Η παραβίαση από μέρους του Παραχωρησιούχου των Κανονισμών Υγιεινής και Ασφάλειας, η οποία έχει ουσιώδεις δυσμενείς επιπτώσεις στις επιχειρηματικές δραστηριότητες ή στις υπηρεσίες που παρέχονται από τα Περιφερειακά Αεροδρόμια·

(ιδ) Τυχόν παραβίαση από μέρους του Παραχωρησιούχου οποιασδήποτε από τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας Σύμβασης, του Πλαισίου Συνεργασίας ΠΑ ή οποιασδήποτε Σύμβασης Παροχής Υπηρεσιών, η οποία έχει ουσιώδεις δυσμενείς επιπτώσεις στις επιχειρηματικές δραστηριότητες ή στην κατάσταση των Περιφερειακών Αεροδρομίων·

(ιε) Η (άμεση ή έμμεση) επιβολή από μέρους του Παραχωρησιούχου Ρυθμιζόμενων Αεροναυτικών Τελών ή άλλων τελών, δασμών ή χρεώσεων αναφορικά με τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου πέραν των επιτρεπόμενων επιπέδων του σχετικού Ανώτατου Ορίου Χρεώσεων όπως αυτό υπολογίζεται σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση και το Παράρτημα 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*) και η μη μείωση των εν λόγω τελών στα όρια του σχετικού επιτρεπόμενου επιπέδου εντός ενός (1) μηνός από την παραλαβή ειδοποίησης από το Δημόσιο η οποία ζητεί κάτι τέτοιο από τον Παραχωρησιούχο·

(ιστ) Εάν οι Αρχικοί Μέτοχοι παραβιάσουν την υποχρέωση διατήρησης μετοχικών μεριδίων σύμφωνα με το Άρθρο 11.3 (*Μετοχές Παραχωρησιούχου*)·

(ιζ) Η αντικατάσταση του Εργολάβου ή η αλλαγή των μελών του κατά παράβαση του Άρθρου 16.2 · και

(ιη) Εάν συγκεντρωθούν τέσσερις (4) ή περισσότεροι Πόντοι Καταγγελίας βάσει του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*) σε οποιαδήποτε περίοδο τριάντα έξι (36) διαδοχικών μηνών.

33.2 Καταγγελία από το Δημόσιο και/ή τον Παραχωρητή

33.2.1 Εάν προκύψει Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου, το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρητής, με την επιφύλαξη των διατάξεων του Άρθρου 37 (*Δικαιώματα Δανειστών - Δημόσιο*), δύνανται να καταγγείλουν την παρούσα Σύμβαση μέσω ειδοποίησης στον Παραχωρησιούχο και στους Δανειστές (η **Ειδοποίηση Καταγγελίας**) η οποία θα προσδιορίζει λεπτομερώς το Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου.

33.2.2 Με την επιφύλαξη των διατάξεων του Άρθρου 37 (*Δικαιώματα Δανειστών - Δημόσιο*), η καταγγελία θα φέρει τα αποτελέσματα της από την επίδοση της Ειδοποίησης Καταγγελίας.

33.2.3 Εκτός εάν σχετίζεται με κάποιο γεγονός που περιγράφεται στο Άρθρο 33.1.1(α), οποιαδήποτε Διαφορά που προβάλλει ο Παραχωρησιούχος αναφορικά με την εγκυρότητα της καταγγελίας και η οποία παραπέμπεται στο Διαιτητικό Δικαστήριο θα αναστέλλει τα αποτελέσματα της εν λόγω καταγγελίας έως την έκδοση της Διαιτητικής Απόφασης.

33.2.4 Η ημερομηνία κατά την οποία λαμβάνει χώρα η καταγγελία, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης θα αποτελεί την Ημερομηνία Καταγγελίας (η **Ημερομηνία Καταγγελίας**).

33.2.5 Έως την Ημερομηνία Καταγγελίας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα συνεχίσουν να εκπληρώνουν τις συμβατικές υποχρεώσεις τους στον βαθμό που είναι εύλογα δυνατό να το κάνουν, εκτός εάν, σε περίπτωση εκκρεμούσας Διαφοράς, το Διαιτητικό Δικαστήριο ορίσει άλλως.

33.2.6 Εάν το Δημόσιο προτίθεται να ασκήσει τα δικαιώματα υποκατάστασης που διαθέτει βάσει του Άρθρου 33.3.1(ε), θα συμπεριλάβει μια σχετική δήλωση στην Ειδοποίηση Καταγγελίας και θα ειδοποιήσει αμέσως εγγράφως τους

αντισυμβαλλομένους στις σχετικές συμβάσεις ότι προτίθεται να υποκαταστήσει τον Παραχωρησιούχο.

33.3 Αποτελέσματα της Καταγγελίας από το Δημόσιο ή/και τον Παραχωρητή

33.3.1 Εάν το Δημόσιο ή/και ο Παραχωρητής καταγγείλουν την παρούσα Σύμβαση:

(α) όλα τα δικαιώματα, οι τίτλοι κυριότητας και τα συμφέροντα του Παραχωρησιούχου και τυχόν τρίτου τα οποία προέρχονται από την Παραχώρηση ή σχετίζονται με αυτή, συμπεριλαμβανομένων και αυτών που αφορούν σε τυχόν περιουσιακά στοιχεία που καταγράφονται στην Κατάσταση Απογραφής σχετικά με οποιαδήποτε Κινητά Περιουσιακά Στοιχεία θα παύσουν άμεσα, συμπεριλαμβανομένων τυχόν δικαιωμάτων που ενδέχεται να έχει ο Παραχωρησιούχος βάσει της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού ή τυχόν άλλης σύμβασης που σχετίζεται με την Παραχώρηση, και η Παραχώρηση θα μεταβιβαστεί εξ ολοκλήρου στον Παραχωρητή·

(β) όλα τα ταμειακά υπόλοιπα του Παραχωρησιούχου τα οποία δεν κρατούνται για τους Δανειστές ή για λογαριασμό αυτών θα μεταβιβαστούν στο Δημόσιο·

(γ) όλες οι απαιτήσεις του Παραχωρησιούχου προς τις ασφαλιστικές εταιρείες οι οποίες δεν κρατούνται για τους Δανειστές ή για λογαριασμό αυτών θα μεταβιβαστούν στο Δημόσιο·

(δ) ο Παραχωρησιούχος θα συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις του δυνάμει του Άρθρου 36 (*Συνεχιζόμενη Εκτέλεση*)·

(ε) ο Παραχωρητής και/ή το Δημόσιο, με την προϋπόθεση ότι έχουν συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις του Άρθρου 33.2.6 δύνανται να ασκήσουν τα δικαιώματα υποκατάστασης που διαθέτουν και να αντικαταστήσουν τον Παραχωρησιούχο:

(i) σε σχέση με οποιαδήποτε πτυχή της παρούσας Σύμβασης. Εάν ο Παραχωρητής/το Δημόσιο ασκήσει το εν λόγω δικαίωμα υποκατάστασης, θα αναλάβει, στην έκταση της υποκατάστασης αυτής, τις υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου βάσει οποιασδήποτε σύμβασης στην οποία υποκαθίσταται ο Παραχωρησιούχος, όπως προκύπτουν μετά την υποκατάσταση του Παραχωρησιούχου·

(ii) στα ασφαλιστήρια συμβόλαια που υπάρχουν κατά την ημέρα αντικατάστασης και για όσο χρόνο έχουν πληρωθεί τα σχετικά ασφάλιστρα χωρίς να πρέπει να εκδοθεί πρόσθετη κάλυψη, αλλά δεν αναλαμβάνει την καταβολή οφειλόμενων ασφαλίστρων έως την Ημερομηνία Καταγγελίας. Ο Παραχωρησιούχος θα περιλαμβάνει μια σχετική διάταξη στα ασφαλιστήρια συμβόλαια, η οποία θα αντικατοπτρίζει τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου 33.3.1(ε)(ii)·

(στ) (i) η Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας θα καταπέσει υπέρ του Παραχωρητή· και

(ii) οποιεσδήποτε άλλες Εγγυητικές Επιστολές Καλής Εκτέλεσης που βρίσκονται στη διάθεση του Δημοσίου ή του Παραχωρητή (ανάλογα με την περίπτωση) και των Δανειστών, οι οποίες δεν έχουν ακυρωθεί και/ή καταπέσει σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης θα υπαχθούν, εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από την ημερομηνία κατά την οποία θα μεταβιβαστεί η Παραχώρηση στο Δημόσιο, στις διατάξεις της Απευθείας Σύμβασης με το Δημόσιο (εάν υπάρχει, σύμφωνα με το Άρθρο 37.1.8), ειδάλλως θα επιστραφούν στον Παραχωρησιούχο·

(ζ) το Δημόσιο θα καταβάλει στον Παραχωρησιούχο ή στους Δανειστές, (στους τελευταίους, εάν αυτό προβλέπεται στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις) το Ποσό Αποζημίωσης λόγω Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου το οποίο υπολογίζεται ως ποσό όχι μικρότερο του μηδενός και ίσο με το χαμηλότερο ποσό των εξής:

(i) των Υποχρεώσεων Έναντι των Δανειστών κατά την Ημερομηνία Καταγγελίας· και

(ii) του Ποσού Αποζημίωσης Καθαρής Παρούσας Αξίας (**Αποζημίωση ΚΠΑ**). Η Αποζημίωση ΚΠΑ υπολογίζεται για τους σκοπούς του παρόντος Άρθρου ως εξής:

Αποζημίωση ΚΠΑ = Α + Β-Γ

όπου:

Α = η ΚΠΑ των Εσόδων, τα οποία θα είχε εισπράξει ο Παραχωρησιούχος από την Ημερομηνία Καταγγελίας έως τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης (παραβλέποντας για

αυτούς τους σκοπούς τυχόν πρόωρη καταγγελία αυτής) με βάση τις πιο πρόσφατες Προβλέψεις

Β = τυχόν οφειλόμενη αποζημίωση στον Παραχωρησιούχο βάσει της παρούσας Σύμβασης λόγω ενός γεγονότος που σημειώνεται πριν από την Ημερομηνία Καταγγελίας και

Γ = (Δ1 - Δ2) + Ε + Ζ + Η

όπου:

Δ1 = συνολικό κόστος κατά την Ημερομηνία Καταγγελίας για την αποκατάσταση της Παραχώρησης στα Πρότυπα και τις Προδιαγραφές και στο Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης που προβλέπονται από την παρούσα Σύμβαση,

Δ2 = την ασφαλιστική αποζημίωση που έλαβε το Δημόσιο αναφορικά με τις δαπάνες αποκατάστασης που αναφέρονται στο Δ1,

Ε = η ΚΠΑ των δαπανών για τη λειτουργία και τη συντήρηση της Παραχώρησης, συμπεριλαμβανομένων τυχόν Αμοιβών Παραχώρησης, της Εισφοράς ή άλλων οφειλόμενων αμοιβών και τυχόν κεφαλαιουχικών δαπανών από την Ημερομηνία Καταγγελίας έως τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης (παραβλέποντας για αυτούς τους σκοπούς τυχόν πρόωρη καταγγελία αυτής) (εξαιρουμένων των δαπανών που συμπεριλαμβάνονται στο Δ1 παραπάνω) με βάση τις πιο πρόσφατες Προβλέψεις,

Ζ = ποσά που έχουν κατατεθεί ή δοθεί από τον Παραχωρησιούχο ή για λογαριασμό αυτού σε οποιονδήποτε λογαριασμό αποθεματικών κάλυψης δανειακών υποχρεώσεων για τη διασφάλιση υποχρεώσεων που οφείλονται στους Δανειστές βάσει των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων,

Η = οποιοδήποτε ποσό, το οποίο δεν περιλαμβάνεται στο (Ζ) ανωτέρω, σε επενδύσεις μετρητών ή ισοδύναμων με μετρητά που βρίσκονται στη διάθεση του Παραχωρησιούχου και άλλα ποσά που σε κάθε περίπτωση

εξασφαλίζουν τις απαιτήσεις των Δανειστών και είναι οφειλόμενα ή εισπρακτέα από τους Δανειστές (είτε σε λογαριασμό αποθεματικών είτε άλλως) και, σε κάθε περίπτωση, χωρίς τον εκ νέου υπολογισμό των Εγγυητικών Επιστολών Καλής Εκτέλεσης.

ΚΠΑ σημαίνει την καθαρή παρούσα αξία της καθεμίας ανά περίπτωση ταμειακής ροής η οποία υπολογίζεται σε μια δεδομένη ημερομηνία ως εξής:

$$NPV = \sum_{t=1}^{t=n} \frac{C_t}{(1+r_t)^t}$$

Όπου:

r_t = συντελεστής προεξόφλησης ίσος με το σταθμισμένο μέσο κόστος δανεισμού των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων, όπως υπολογίζεται για την περίοδο που ξεκινά από την Ημερομηνία Καταγγελίας έως τη συμβατικά συμφωνημένη ημερομηνία οριστικής αποπληρωμής των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων.

C_t = οι σχετικές ταμειακές ροές για το έτος t, είτε Έσοδα είτε δαπάνες για τη συντήρηση και τη λειτουργία (Ε), ανάλογα με την περίπτωση.

t = 1 αναφέρεται στο έτος που ξεκινά κατά την Ημερομηνία Καταγγελίας.

t = n αναφέρεται στο έτος κατά το οποίο έχει προγραμματιστεί να λήξει η Περίοδος Παραχώρησης (παραβλέποντας για αυτούς τους σκοπούς τυχόν πρόωρη καταγγελία αυτής).

33.3.2 Η πληρωμή του σχετικού ποσού που υπολογίζεται δυνάμει του ανωτέρω Άρθρου 33.3.1 θα πραγματοποιείται σύμφωνα με το Άρθρο 35.3 (*Πληρωμές κατά την Καταγγελία*). Ωστόσο, εάν το ποσό είναι μικρότερο του μηδενός, δεν θα απαιτείται πληρωμή από τον Παραχωρησιούχο προς το Δημόσιο ή τον Παραχωρητή.

33.3.3 Μετά την καταγγελία της παρούσας Σύμβασης λόγω μη αποκατάστασης από μέρους του Παραχωρησιούχου ενός Γεγονότος Αθέτησης Υποχρεώσεων

Παραχωρησιούχου και με την επιφύλαξη του Άρθρου 37 (*Δικαιώματα Δανειστών - Δημόσιο*), ο Παραχωρησιούχος πρέπει μόλις κάτι τέτοιο είναι ευλόγως εφικτό και, σε κάθε περίπτωση, εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από την Ημερομηνία Καταγγελίας, να ειδοποιεί το Δημόσιο σχετικά με τα ποσά που έχουν υπολογιστεί δυνάμει του Άρθρου 33.3.1.

33.3.4 Κατόπιν τυχόν ειδοποίησης δυνάμει του Άρθρου 33.3.3, τα Συμβαλλόμενα Μέρη πρέπει να συναντηθούν, προκειμένου να προσπαθήσουν να συμφωνήσουν το εν λόγω καθορισμένο ποσό. Σε περίπτωση που το εν λόγω ποσό δεν συμφωνηθεί εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών, η Διαφορά πρέπει να επιλυθεί σύμφωνα με τη Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, με την προϋπόθεση ότι τυχόν ποσό που δεν αποτελεί αντικείμενο διαφοράς πρέπει να καταβληθεί είκοσι οκτώ (28) ημέρες μετά την Ημερομηνία Καταγγελίας.

34 Καταγγελία από τον Παραχωρησιούχο – Συνέπειες

34.1 Γεγονότα Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου

34.1.1 Τα ακόλουθα περιστατικά θα θεωρούνται Γεγονότα Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου:

(α) το Δημόσιο δεν καταβάλλει κάποιο οφειλόμενο ποσό ή ποσά στον Παραχωρησιούχο βάσει της παρούσας Σύμβασης (όπου το Δημόσιο δεν έχει παράσχει ειδοποίηση στον Παραχωρησιούχο ότι τα εν λόγω ποσά αποτελούν αντικείμενο Διαφοράς) εντός των προβλεπόμενων χρονικών ορίων ή, στις περιπτώσεις όπου δεν προβλέπονται χρονικά όρια στην παρούσα Σύμβαση, εντός ενενήντα (90) ημερών από την ημερομηνία που ήταν ληξιπρόθεσμα και απαιτητά·

(β) η επέλευση ενός Παρατεταμένου Γεγονότος Ανωτέρας Βίας που δεν αποτελεί Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου δυνάμει των παραγράφων (ζ) και (η) του Άρθρου 33.1.1·

(γ) η ακύρωση ή η μονομερής τροποποίηση της παρούσας Σύμβασης από το Δημόσιο·

(δ) η κατάσχεση ή η κρατικοποίηση από το Δημόσιο ή από οποιαδήποτε Κρατική Αρχή του Παραχωρησιούχου ή των στοιχείων ενεργητικού του εν όλω ή εν μέρει με άλλον τρόπο από αυτόν που είναι σύμφωνος με την παρούσα Σύμβαση·

(ε) η καταγγελία από τους Δανειστές μιας Καθορισμένης Δανειακής Σύμβασης Δανείου (εάν υπάρχει) ως συνέπεια Γεγονότος Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου·

(στ) η παραβίαση από το Δημόσιο ή/και τον Παραχωρητή οποιασδήποτε άλλης διάταξης της παρούσας Σύμβασης συμπεριλαμβανομένης της παραβίασης των διατάξεων του Πλαισίου Συνεργασίας ΠΑ από το Δημόσιο ή από την ΠΑ, η οποία έχει ουσιώδεις δυσμενείς επιπτώσεις στις επιχειρηματικές δραστηριότητες και στην κατάσταση των Περιφερειακών Αεροδρομίων στον βαθμό που, σύμφωνα με την καλή πίστη και τις επιχειρηματικές πρακτικές, επηρεάζεται ουσιαστικά η κερδοφορία του Παραχωρησιούχου ή ο Παραχωρησιούχος δεν μπορεί να αναμένεται εύλογα ότι θα έχει εμπορικό ενδιαφέρον για περαιτέρω εφαρμογή της παρούσας Σύμβασης·

(ζ) με επιφύλαξη της άσκησης των δικαιωμάτων υποκατάστασης του Παραχωρησιούχου δυνάμει του Άρθρου 4.3.3, ένα Γεγονός Καθυστέρησης που έχει ως αποτέλεσμα μια καθυστέρηση στην παράδοση των Δημόσιων Έργων για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο του τριάντα τοις εκατό (30%) της σχετικής προθεσμίας που ορίζεται στο Άρθρο 19.1.3·

(η) ένα Γεγονός Καθυστέρησης το οποίο έχει ως άμεσο αποτέλεσμα την καθυστέρηση στην ολοκλήρωση οποιωνδήποτε από τα Έργα για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο του τριάντα τοις εκατό (30%) της σχετικής εγκεκριμένης ημερομηνίας περάτωσης και το οποίο έχει ως αποτέλεσμα την καταγγελία των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων από τους Δανειστές για αυτόν τον σκοπό· και

(θ) τυχόν παραβίαση από το Δημόσιο των διατάξεων του Άρθρου 10.4 ή τυχόν γεγονότος ή συμβάντος (συμπεριλαμβανομένης τυχόν Μεταβολής Νομοθεσίας ή προτεινόμενης Μεταβολής Νομοθεσίας) που θα απαιτούσε την παραβίαση της εν λόγω διάταξης.

34.1.2 Εάν επέλθει Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου, ο Παραχωρησιούχος, με την επιφύλαξη των διατάξεων του Άρθρου 37 (*Δικαιώματα Δανειστών - Δημόσιο*), δύναται να καταγγείλει την παρούσα Σύμβαση ειδοποιώντας το Δημόσιο (η **Ειδοποίηση Καταγγελίας**), η οποία ειδοποίηση θα προσδιορίζει το Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου.

34.1.3 Με την επιφύλαξη των διατάξεων του Άρθρου 37 (*Δικαιώματα Δανειστών - Δημόσιο*), η καταγγελία θα φέρει τα αποτελέσματά της από την επίδοση της Ειδοποίησης Καταγγελίας.

34.1.4 Οποιαδήποτε διαφορά που προβάλλει το Δημόσιο αναφορικά με την εγκυρότητα της καταγγελίας και η οποία παραπέμπεται σε Διαιτησία θα αναστέλλει τα αποτελέσματα της εν λόγω καταγγελίας έως την έκδοση της Διαιτητικής Απόφασης.

34.1.5 Η ημερομηνία κατά την οποία λαμβάνει χώρα η καταγγελία, σύμφωνα με τις προηγούμενες παραγράφους, αποτελεί την Ημερομηνία Καταγγελίας (η **Ημερομηνία Καταγγελίας**).

34.1.6 Έως την Ημερομηνία Καταγγελίας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα συνεχίσουν να εκπληρώνουν τις συμβατικές υποχρεώσεις τους στον βαθμό που είναι εύλογα δυνατό για αυτά, εκτός εάν, σε περίπτωση εκκρεμούσας Διαφοράς, το Διαιτητικό Δικαστήριο ορίσει άλλως.

34.2 Αποτελέσματα της Καταγγελίας από τον Παραχωρησιούχο

34.2.1 Εάν ο Παραχωρησιούχος καταγγείλει την παρούσα Σύμβαση:

(α) όλα τα δικαιώματα, οι τίτλοι και τα συμφέροντα του Παραχωρησιούχου και τυχόν τρίτου τα οποία απορρέουν από την Παραχώρηση ή σχετίζονται με αυτή θα παύσουν αμέσως·

(β) η Παραχώρηση θα μεταβιβαστεί στον Παραχωρητή ή στο Δημόσιο, ανάλογα με την περίπτωση·

(γ) το Δημόσιο θα καταβάλει στον Παραχωρησιούχο ή στους Δανειστές, (στους τελευταίους, εάν αυτό προβλέπεται στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις) (εάν υπάρχουν) το **Ποσό Αποζημίωσης λόγω Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου** το οποίο υπολογίζεται ως ποσό ίσο με το άθροισμα των εξής:

(i) των Υποχρεώσεων Έναντι των Δανειστών κατά την Ημερομηνία Καταγγελίας· και

(ii) ενός ποσού το οποίο, εάν καταβαλλόταν στους Μετόχους, θα επιτύγχανε ΕΒΑ κατά την ημερομηνία καταβολής της δεύτερης δόσης σύμφωνα με το Άρθρο 35.3.1(α) ίσο με αυτό που ορίζεται στο Επικαιροποιημένο Οικονομικό Μοντέλο, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα ποσά της Δεσμευτικής Επένδυσης που

καταβάλλονται στον Παραχωρησιούχο, καθώς και τα μερίσματα και άλλες διανομές, συμπεριλαμβανομένων αμοιβών και τόκων ή αποπληρωμών που καταβάλλονται στους Μετόχους ή στους κατόχους του Δευτερογενούς Χρέους,

μείον το ποσό τυχόν ασφαλιστικής αποζημίωσης που είναι εισπρακτέα από τον Παραχωρησιούχο και δεν προορίζεται για τους Δανειστές ούτε έχει χρησιμοποιηθεί στην αποκατάσταση των σχετικών στοιχείων ενεργητικού.

34.2.2 Η πληρωμή του ποσού δυνάμει του Άρθρου 34.2.1 θα πραγματοποιείται σύμφωνα με το Άρθρο 35.3 (*Πληρωμές κατά την Καταγγελία*). Ωστόσο, εάν το ποσό είναι μικρότερο του μηδενός, δεν θα απαιτείται πληρωμή από τον Παραχωρησιούχο προς το Δημόσιο ή τον Παραχωρητή.

34.2.3 Μετά την καταγγελία της παρούσας Σύμβασης λόγω Γεγονότος Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου και με την επιφύλαξη του Άρθρου 37 (*Δικαιώματα Δανειστών - Δημόσιο*), ο Παραχωρησιούχος πρέπει μόλις κάτι τέτοιο είναι ευλόγως εφικτό και, σε κάθε περίπτωση, εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από την Ημερομηνία Καταγγελίας, να ειδοποιεί το Δημόσιο σχετικά με το ποσό που έχει υπολογιστεί δυνάμει του Άρθρου 34.2.1. Η εν λόγω ειδοποίηση πρέπει να παρουσιάζει με εύλογες λεπτομέρειες την προέλευση των σχετικών ποσών.

34.2.4 Κατόπιν τυχόν ειδοποίησης δυνάμει του Άρθρου 34.2.3, τα Συμβαλλόμενα Μέρη πρέπει να συναντηθούν, προκειμένου να προσπαθήσουν να συμφωνήσουν το εν λόγω καθορισμένο ποσό. Σε περίπτωση που το εν λόγω ποσό δεν συμφωνηθεί εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών, η Διαφορά θα παραπεμφθεί στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, με την προϋπόθεση ότι τυχόν ποσό που δεν αποτελεί αντικείμενο διαφοράς πρέπει να καταβληθεί είκοσι οκτώ (28) ημέρες μετά την Ημερομηνία Καταγγελίας.

34.2.5 Οποιεσδήποτε Εγγυητικές Επιστολές Καλής Εκτέλεσης που βρίσκονται στη διάθεση του Παραχωρητή και/ή του Δημοσίου και δεν έχουν ακυρωθεί ή καταπέσει σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης θα υπόκεινται στις διατάξεις της Απευθείας Σύμβασης με το Δημόσιο (εάν υπάρχει, σύμφωνα με το Άρθρο 37.1.8), ειδάλλως θα επιστρέφονται στον Παραχωρησιούχο εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από την ημερομηνία κατά την οποία θα μεταβιβαστεί η Παραχώρηση στον Παραχωρητή ή στο Δημόσιο, ανάλογα με την περίπτωση.

35 Αποζημίωση λόγω Παρατεταμένης Ανωτέρας Βίας

35.1 Εάν η παρούσα Σύμβαση καταγγελθεί για Παρατεταμένο Γεγονός Ανωτέρας Βίας, τότε το Δημόσιο θα καταβάλει στον Παραχωρησιούχο το Ποσό Αποζημίωσης λόγω Ανωτέρας Βίας σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 35 (Αποζημίωση λόγω Παρατεταμένης Ανωτέρας Βίας).

35.2

35.2.1 Το Ποσό Αποζημίωσης λόγω Ανωτέρας Βίας θα είναι ένα ποσό ίσο με το άθροισμα των εξής:

(α) των Υποχρεώσεων Έναντι των Δανειστών κατά την Ημερομηνία Καταγγελίας· και

(β) ενός ποσού το οποίο, εάν καταβαλλόταν στους Μετόχους, θα επιτύγχανε ΕΒΑ ίσο με το σταθμισμένο μέσο κόστος των κεφαλαίων χρέους των Μετόχων (σταθμισμένων με βάση το αντίστοιχο επίπεδο μετοχικών μεριδίων) όπως αποδεικνύεται στις πιο πρόσφατες δημόσια διαθέσιμες ελεγμένες ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις τους (διαιρώντας (α) ανεξόφλητα χρέη στην αρχή του έτους και ανεξόφλητα χρέη στο τέλος του έτους με (β) τις δαπάνες τόκων επί δύο), λαμβάνοντας υπόψη όλα τα ποσά της Δεσμευτικής Επένδυσης που έχουν καταβληθεί στον Παραχωρησιούχο, καθώς και τα μερίσματα και άλλες διανομές, συμπεριλαμβανομένων αμοιβών και τόκων ή αποπληρωμών που καταβάλλονται στους Μετόχους ή στους κατόχους του Δευτερογενούς Χρέους,

λαμβάνοντας υπόψη:

(α) το ποσό των ρευστών διαθέσιμων του Παραχωρησιούχου· και

(β) το ποσό τυχόν ασφαλιστικής αποζημίωσης που είναι εισπρακτέο από τον Παραχωρησιούχο και δεν προορίζεται για τους Δανειστές ούτε έχει χρησιμοποιηθεί στην αποκατάσταση των σχετικών στοιχείων ενεργητικού.

35.2.2 Η πληρωμή του ποσού που υπολογίζεται δυνάμει του Άρθρου 35.2.1 θα πραγματοποιείται σύμφωνα με το Άρθρο 35.3 (*Πληρωμές κατά την Καταγγελία*). Ωστόσο, εάν το ποσό είναι μικρότερο του μηδενός, δεν θα απαιτείται πληρωμή από τον Παραχωρησιούχο προς το Δημόσιο ή τον Παραχωρητή.

35.2.3 Μετά την καταγγελία της παρούσας Σύμβασης λόγω Παρατεταμένου Γεγονότος Ανωτέρας Βίας, ο Παραχωρησιούχος πρέπει μόλις κάτι τέτοιο είναι ευλόγως εφικτό και, σε κάθε περίπτωση, εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από την Ημερομηνία Καταγγελίας, να ειδοποιεί το Δημόσιο και τον Παραχωρητή σχετικά με το ποσό που έχει υπολογιστεί δυνάμει του Άρθρου 35.2.1. Η εν λόγω ειδοποίηση πρέπει να παρουσιάζει με εύλογες λεπτομέρειες την προέλευση των σχετικών ποσών.

35.2.4 Κατόπιν τυχόν ειδοποίησης δυνάμει του Άρθρου 35.2.3, τα Συμβαλλόμενα Μέρη πρέπει να συναντηθούν, προκειμένου να προσπαθήσουν να συμφωνήσουν το εν λόγω καθορισμένο ποσό. Σε περίπτωση που το εν λόγω ποσό δεν συμφωνηθεί εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών, η Διαφορά θα παραπεμφθεί στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, με την προϋπόθεση ότι τυχόν ποσό που δεν αποτελεί αντικείμενο διαφοράς πρέπει να καταβληθεί είκοσι οκτώ (28) ημέρες μετά την Ημερομηνία Καταγγελίας.

35.2.5 Εκτός εάν δηλώνεται άλλως στη σχετική Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης, οποιεσδήποτε Εγγυητικές Επιστολές Καλής Εκτέλεσης που βρίσκονται στη διάθεση του Παραχωρητή και/ή του Δημοσίου και δεν έχουν ακυρωθεί ή καταπέσει σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης θα επιστρέφονται στον Παραχωρησιούχο εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από την ημερομηνία μεταβίβασης της Παραχώρησης στον Παραχωρητή ή στο Δημόσιο, ανάλογα με την περίπτωση.

35.3 Πληρωμές κατά την Καταγγελία

35.3.1 Το Δημόσιο πρέπει να καταβάλει στον Παραχωρησιούχο:

(α) το Ποσό Αποζημίωσης λόγω Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου ή το Ποσό Αποζημίωσης λόγω Ανωτέρας Βίας (ανάλογα με την περίπτωση) σε δύο ισόποσες δόσεις, η πρώτη από τις οποίες θα είναι πληρωτέα έξι (6) μήνες και η δεύτερη δεκαοκτώ (18) μήνες μετά την Ημερομηνία Καταγγελίας· και

(β) το Ποσό Αποζημίωσης λόγω Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου, εάν υπάρχει, σε δόσεις που αντικατοπτρίζουν το πρόγραμμα αποπληρωμής των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων, η πρώτη από τις οποίες θα είναι πληρωτέα κατά την πρώτη προγραμματισμένη ημερομηνία αποπληρωμής έξι (6) μήνες μετά την Ημερομηνία Καταγγελίας και η τελευταία από τις οποίες θα είναι καταβλητέα κατά ή πριν την προγραμματισμένη τελική

ημερομηνία αποπληρωμής βάσει των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων·

με την προϋπόθεση ότι ο Παραχωρησιούχος έχει παράσχει τις ειδοποιήσεις που ορίζονται στα Άρθρα 33.3.3, 34.2.3 ή 35.2.3 (ανάλογα με την περίπτωση) εντός της απαιτούμενης περιόδου. Σε περίπτωση που ο Παραχωρησιούχος δεν έχει παράσχει τέτοια ειδοποίηση εντός της απαιτούμενης περιόδου, η υποχρέωση του Δημοσίου να πληρώσει θα παραταθεί κατά τον αριθμό ημερών καθυστέρησης της εν λόγω ειδοποίησης.

35.3.2 Από την ημερομηνία κατά την οποία το Δημόσιο λαμβάνει την ειδοποίηση που αναφέρεται στα Άρθρα 33.3.3, 34.2.3 ή 35.2.3 (ανάλογα με την περίπτωση), όπως αυτή ενδέχεται να παραταθεί δυνάμει του Άρθρου 35.3.1, έως την ημερομηνία πληρωμής και συμπεριλαμβανομένης αυτής, θα καταλογίζεται τόκος επί οποιουδήποτε οφειλόμενου τμήματος:

(α) του Ποσού Αποζημίωσης λόγω Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου ή του Ποσού Αποζημίωσης λόγω Ανωτέρας Βίας (ανάλογα με την περίπτωση) με τον σταθμισμένο μέσο όρο του επιτοκίου Κύριου Χρέους· και

(β) του Ποσού Αποζημίωσης λόγω Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου με επιτόκιο το χαμηλότερο από αυτό που υπολογίζεται δυνάμει της παραγράφου (α) ανωτέρω και από το βαθμό απόδοσης κατά την Ημερομηνία Καταγγελίας σε ομόλογα της Ελληνικής κυβερνήσεως μέσης λήξης όσο το δυνατόν πλησιέστερης στη μέση διάρκεια αποπληρωμής οφειλόμενων ποσών·

ο εν λόγω τόκος θα πρέπει να καταβληθεί κατά την ημερομηνία στην οποία το Ποσό Αποζημίωσης λόγω Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου, το Ποσό Αποζημίωσης λόγω Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου ή το Ποσό Αποζημίωσης λόγω Ανωτέρας Βίας θα καταβληθεί από το Δημόσιο. Δεν προβλέπεται συσσώρευση τόκων κατά την περίοδο από την Ημερομηνία Καταγγελίας έως την ημερομηνία κατά την οποία το Δημόσιο θα λάβει την ειδοποίηση που αναφέρεται στα Άρθρα 33.3.3, 34.2.3 ή 35.2.3 (ανάλογα με την περίπτωση) (όπως αυτή ενδέχεται να παραταθεί δυνάμει του Άρθρου 35.3.1).

35.3.3 Το Δημόσιο δύναται (με πρότερη ειδοποίηση είκοσι οκτώ (28) ημερών στον Παραχωρησιούχο) να επιλέξει να καταβάλει το Ποσό Αποζημίωσης λόγω Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου, το Ποσό Αποζημίωσης λόγω Ανωτέρας

Βίας ή το Ποσό Αποζημίωσης λόγω Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου (ανάλογα με την περίπτωση) πλήρως σε οποιαδήποτε ημερομηνία δόσης.

35.3.4 Εάν το Δημόσιο:

(α) δεν καταβάλει μια πληρωμή στον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με το Άρθρο 35.3.1 ανωτέρω· ή

(β) παραβιάσει τις υποχρεώσεις του αναφορικά με την εκχώρηση της παρούσας Σύμβασης·

ο Παραχωρησιούχος δύναται να εκδώσει μια ειδοποίηση προς το Δημόσιο δηλώνοντας κάθε απλήρωτο και οφειλόμενο στοιχείο του Ποσού Αποζημίωσης λόγω Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου, του Ποσού Αποζημίωσης λόγω Ανωτέρας Βίας ή του Ποσού Αποζημίωσης λόγω Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου ως άμεσα ληξιπρόθεσμο και απαιτητό.

35.3.5 Περαιτέρω, οποιαδήποτε ποσά, τα οποία είναι πληρωτέα από το Δημόσιο στους Δανειστές δυνάμει των Άρθρων 33 (*Καταγγελία από το Δημόσιο – Συνέπειες*), 34 (*Καταγγελία από τον Παραχωρησιούχο – Συνέπειες*) και 35 (*Αποζημίωση λόγω Παρατεταμένης Ανωτέρας Βίας*), θα καταβάλλονται επίσης ελεύθερα και απαλλαγμένα από οποιονδήποτε περιορισμό ή προϋπόθεση και χωρίς οποιαδήποτε μείωση ή παρακράτηση λόγω συμψηφισμού, ανταπαίτησης ή άλλως.

36 Συνεχιζόμενη Εκτέλεση

36.1 Με την επιφύλαξη τυχόν άσκησης από μέρους του Παραχωρητή και του Δημοσίου των δικαιωμάτων τους να εκτελέσουν, ή να μεριμνήσουν ώστε κάποιος τρίτος να εκτελέσει, τις υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου βάσει της παρούσας Σύμβασης, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα συνεχίσουν να εκτελούν τις υποχρεώσεις τους βάσει της παρούσας Σύμβασης, παρά την παροχή ειδοποίησης αθέτησης υποχρεώσεων ή Ειδοποίησης Καταγγελίας, έως την Ημερομηνία Καταγγελίας. Από την ημερομηνία της ειδοποίησης σχετικά με Γεγονότα Αθέτησης Υποχρεώσεων δυνάμει των Άρθρων 33.2 (*Καταγγελία από το Δημόσιο και/ή τον Παραχωρητή*) και 34.1.2, ο Παραχωρησιούχος πρέπει να διασφαλίζει ότι δεν αφαιρούνται οριστικά ουσιώδη στοιχεία ενεργητικού, εγκαταστάσεις, αρχεία ή λογαριασμοί του έργου από τις Περιοχές Παραχώρησης ούτε αντικαθίστανται χωρίς την πρότερη έγγραφη έγκριση του Δημοσίου, ενώ ο Παραχωρησιούχος θα συνεχίσει να εκτελεί τα Έργα και να ασκεί τις Δραστηριότητες Παραχώρησης στα Περιφερειακά Αεροδρόμια σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

36.1.1 Από την Ημερομηνία Καταγγελίας:

(α) το Δημόσιο ενδέχεται να απαιτήσει από τον Παραχωρησιούχο να εκτελεί τα Έργα και να παρέχει τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου στα Περιφερειακά Αεροδρόμια (**Δραστηριότητες Πρόσθετης Περιόδου**) έως την Ημερομηνία Λήξης Πρόσθετης Περιόδου ή, εάν νωρίτερα, έως ότου το Δημόσιο ειδοποιήσει τον Παραχωρησιούχο ότι η εν λόγω Πρόσθετη Περίοδος θα λήξει, με τον σκοπό το Δημόσιο ή κάποιος διάδοχος φορέας διαχείρισης να έχει τη δυνατότητα να αναλάβει τα Έργα και/ή τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου στα Περιφερειακά Αεροδρόμια ανά πάσα στιγμή μετά τη λήξη της Πρόσθετης Περιόδου. Ο Παραχωρησιούχος πρέπει να καταβάλει κάθε εύλογη προσπάθεια, προκειμένου να διασφαλίσει ότι το Δημόσιο ή ο εν λόγω διάδοχος φορέας διαχείρισης θα έχει άμεση πρόσβαση σε όλους τους υπαλλήλους και όλες τις εγκαταστάσεις και τα στοιχεία ενεργητικού υπό τον έλεγχο του Παραχωρησιούχου για τον εν λόγω σκοπό τη συγκεκριμένη στιγμή· και

(β) ο Παραχωρησιούχος θα ασκεί τις Δραστηριότητες Πρόσθετης Περιόδου στα Περιφερειακά Αεροδρόμια επί τη βάσει ότι, στον βαθμό που αυτό είναι δυνατό και εφαρμόσιμο, τα Περιφερειακά Αεροδρόμια ενδέχεται να μεταβιβαστούν ως συνεχιζόμενη δραστηριότητα κατά τη λήξη της Πρόσθετης Περιόδου στο Δημόσιο ή σε διάδοχο φορέα διαχείρισης. Ο Παραχωρησιούχος πρέπει επομένως να καταβάλει κάθε εύλογη προσπάθεια, προκειμένου να διασφαλίσει ότι τα Περιφερειακά

Αεροδρόμια διαθέτουν κατάλληλο αριθμό υπαλλήλων (οι οποίοι έχουν επαρκείς δεξιότητες, προσόντα και πείρα) κατά τη στιγμή της μεταβίβασης στο Δημόσιο ή σε οποιονδήποτε διάδοχο φορέα διαχείρισης έπειτα από τη λήξη της Πρόσθετης Περιόδου, με την προϋπόθεση ότι ο Παραχωρησιούχος δεν χρειάζεται να παρέχει κίνητρα για τη συμφωνία μεταβίβασης στο Δημόσιο ή σε οποιονδήποτε διάδοχο φορέα διαχείρισης ή να παραμείνει έως τη χρονική στιγμή της εν λόγω μεταβίβασης· και

(γ) το Δημόσιο θα καταβάλει στον Παραχωρησιούχο αμοιβή για την παροχή των Δραστηριοτήτων Πρόσθετης Περιόδου, η οποία θα είναι το κόστος της παροχής των εν λόγω δραστηριοτήτων συν ένα ποσοστό του εν λόγω κόστους το οποίο θα συμφωνηθεί από τα Συμβαλλόμενα Μέρη πριν από την έναρξη της Πρόσθετης Περιόδου (**Αμοιβή Δραστηριοτήτων Πρόσθετης Περιόδου**) και η εν λόγω Αμοιβή Δραστηριοτήτων Πρόσθετης Περιόδου θα καταβάλλεται στον Παραχωρησιούχο κάθε μήνα της Πρόσθετης Περιόδου εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών μετά την παραλαβή από το Δημόσιο τιμολογίου από τον Παραχωρησιούχο, με την προϋπόθεση ότι το τιμολόγιο δεν θα έχει εκδοθεί νωρίτερα από την έβδομη (7η) ημέρα του σχετικού μήνα και ότι το τιμολόγιο θα ορίζει το κόστος για τις Δραστηριότητες Πρόσθετης Περιόδου για τον συγκεκριμένο μήνα. Αναφορικά με τον πρώτο και τον τελευταίο μήνα της Πρόσθετης Περιόδου η Αμοιβή Δραστηριοτήτων Πρόσθετης Περιόδου θα είναι αντίστοιχα αναλογική. Προς αποφυγή αμφιβολιών, ο Παραχωρησιούχος δεν θα δικαιούται να παρακρατεί τυχόν έσοδα από την παροχή των Δραστηριοτήτων Πρόσθετης Περιόδου και όλα τα σχετικά έσοδα θα συγκεντρώνονται από τον Παραχωρησιούχο για λογαριασμό του Παραχωρητή.

37 Δικαιώματα Δανειστών – Δημόσιο

37.1 Αποκατάσταση από τον Παραχωρησιούχο - Δανειστές

37.1.1 Εάν επέλθει Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου, η Ειδοποίηση Καταγγελίας που θα επιδοθεί στον Παραχωρησιούχο και στους Δανειστές από το Δημόσιο θα περιλαμβάνει επίσης μια πρόσκληση επανόρθωσης ή αποκατάστασης του Γεγονότος Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου ή υποβολής σχεδίου για την αποκατάσταση του εν λόγω Γεγονότος Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου.

37.1.2 Ο Παραχωρητής και το Δημόσιο αναγνωρίζουν ότι οι Δανειστές δικαιούνται ανά πάσα στιγμή είτε πριν είτε μετά την επέλευση του Γεγονότος Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου να λάβουν μέτρα, ή να ζητήσουν τη λήψη τέτοιων μέτρων, που περιλαμβάνονται στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (εάν υπάρχουν) και στις Απευθείας Συμβάσεις με το Δημόσιο (εάν υπάρχουν, σύμφωνα με το Άρθρο 37.1.8) (ή η οποία αναλύεται σύμφωνα με το Άρθρο 37.1.8), συμπεριλαμβανομένης της αντικατάστασης του Παραχωρησιούχου και τυχόν υπεργολάβων του Παραχωρησιούχου, προκειμένου να αποτραπεί ή να αποκατασταθεί το Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου.

37.1.3 Ο Παραχωρησιούχος είναι υποχρεωμένος να ειδοποιεί τον Παραχωρητή και το Δημόσιο σχετικά με οποιεσδήποτε συμφωνίες με τους Δανειστές όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίο θα ασκηθεί το δικαίωμα αποκατάστασης του Γεγονότος Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου.

37.1.4 Οποιοδήποτε σχέδιο αποκατάστασης θα υπόκειται στην έγκριση του Παραχωρητή και του Δημοσίου, την οποία δεν θα αρνούνται ή καθυστερούν χωρίς εύλογη αιτία. Ο Παραχωρητής και το Δημόσιο θα ειδοποιούν εγγράφως τον Παραχωρησιούχο και τους Δανειστές σχετικά με την αποδοχή ή την απόρριψη του σχεδίου αποκατάστασης εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την υποβολή του. Εάν ο Παραχωρητής και το Δημόσιο δεν απαντήσει εντός της συγκεκριμένης προθεσμίας, το σχέδιο αποκατάστασης θα θεωρείται εγκεκριμένο.

37.1.5 Οποιοδήποτε σχέδιο αποκατάστασης που υποβάλλεται από τους Δανειστές δύναται να προτείνει, μεταξύ άλλων ενεργειών, την αντικατάσταση του Παραχωρησιούχου με άλλο νομικό πρόσωπο (το **Αντικαθιστόν Πρόσωπο**), του οποίου η αντικατάσταση θα επιτραπεί με την προϋπόθεση ότι το εν λόγω νομικό πρόσωπο ικανοποιεί τα κριτήρια προεπιλογής που ισχύουν για τον Παραχωρησιούχο στο πλαίσιο της διαδικασίας του διαγωνισμού.

37.1.6 Οι Δανειστές μπορούν να προτείνουν επίσης την αντικατάσταση του Εργολάβου με νομικό πρόσωπο που είναι αποδεκτό από το Δημόσιο. Σε αυτήν την περίπτωση, οι όροι και οι ρυθμίσεις των προηγούμενων παραγράφων θα εφαρμόζονται ανάλογα με την περίπτωση.

37.1.7 Εάν παρά την επίδοση της Ειδοποίησης Καταγγελίας από το Δημόσιο, ο Παραχωρησιούχος ή οι Δανειστές του:

(α) δεν έχουν επανορθώσει το Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου εντός εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία επίδοσης της Ειδοποίησης Καταγγελίας· ή

(β) δεν έχουν υποβάλει σχέδιο αποκατάστασης εντός εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία επίδοσης της Ειδοποίησης Καταγγελίας ή το σχέδιο υποβλήθηκε έγκαιρα αλλά δεν έχει γίνει αποδεκτό από τον Παραχωρητή και το Δημόσιο ή

(γ) υπέβαλαν το σχέδιο αποκατάστασης εγκαίρως, αλλά δεν επανόρθωσαν το Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου εντός εκατόν ογδόντα (180) ημερών από την ημερομηνία επίδοσης της Ειδοποίησης Καταγγελίας ή εντός μεγαλύτερης περιόδου όπως ενδέχεται να έχει συμφωνηθεί με τον Παραχωρητή·

τότε με την επιφύλαξη του Άρθρου 33.2.3, η καταγγελία φέρει τα αποτελέσματά της από την επομένη της λήξης των αντίστοιχων προθεσμιών που ορίζονται ανωτέρω.

37.1.8

(α) Η άσκηση του δικαιώματος των Δανειστών να αποκαταστήσουν ένα Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου, η άσκηση των δικαιωμάτων και των διακριτικών ευχερειών των Δανειστών βάσει των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν), η διασύνδεση ανάμεσα στα δικαιώματα του Δημοσίου, του Παραχωρητή και/ή των Δανειστών, οι διαδικασίες καταγγελίας, οι κατάλληλοι μηχανισμοί υποκατάστασης στα Έγγραφα Παραχώρησης, διευκρινίσεις οι οποίες ενδέχεται να είναι απαραίτητες αναφορικά με την παρούσα Σύμβαση και η επίλυση τυχόν διαφορών που ενδέχεται να προκύψουν ανάμεσα στους Δανειστές και το Δημόσιο και/ή τον Παραχωρητή και/ή τον Παραχωρησιούχο δυνάμει της άσκησης τέτοιων δικαιωμάτων και οποιοδήποτε ζήτημα επηρεάζει τα δικαιώματα των Δανειστών μπορεί να ρυθμίζεται από Απευθείας Συμβάσεις με το Δημόσιο ανάμεσα στο Δημόσιο, τον Παραχωρητή και τους Δανειστές, με την προϋπόθεση ότι οποιαδήποτε σύμβαση τέτοιου είδους δεν θα έχει δυσμενείς επιπτώσεις στα δικαιώματα και στις υποχρεώσεις του Δημοσίου και του Παραχωρητή βάσει της παρούσας Σύμβασης και θα συναφθεί για λογαριασμό του Παραχωρητή σύμφωνα με το Άρθρο 50.5 ·

(β) Εάν οι Δανειστές ζητήσουν να συναφθεί Απευθείας Σύμβαση με το Δημόσιο με τους όρους που αναφέρονται στο Άρθρο 37.1.8(α)

ανωτέρω, η εν λόγω σύμβαση θα συναφθεί μετά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος και το κείμενο αυτής δεν θα απαιτείται να έχει συμφωνηθεί και μονογραφηθεί κατά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος·

(γ) Με την επιφύλαξη της έγκρισης των Δανειστών, ο Παραχωρησιούχος ενδέχεται να είναι συμβαλλόμενος στην Απευθείας Σύμβαση με το Δημόσιο, προκειμένου η εν λόγω σύμβαση να εξακολουθήσει να ισχύει σε περίπτωση αποπληρωμής της αρχικής ομάδας Δανειστών και του μετέπειτα καθορισμού περαιτέρω Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων· και

(δ) Εάν δεν έχουν συναφθεί Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις κατά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος, αλλά το Δημόσιο επιλέξει να καθορίσει Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης στο πλαίσιο των οποίων οι Δανειστές ζητήσουν Απευθείας Σύμβαση με το Δημόσιο με τους όρους που αναφέρονται στο Άρθρο 37.1.8(α) ανωτέρω, το Δημόσιο θα συνάψει μια τέτοια σύμβαση και ο Υπουργός Οικονομικών και ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων είναι εξουσιοδοτημένοι να διαπραγματευτούν και να υπογράψουν μια τέτοια σύμβαση για λογαριασμό του Δημοσίου.

37.2 Αποκατάσταση από το Δημόσιο

37.2.1 Εάν επέλθει Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου, η Ειδοποίηση Καταγγελίας που παραδίδεται στο Δημόσιο από τον Παραχωρησιούχο θα περιλαμβάνει επίσης μια πρόσκληση επανόρθωσης ή αποκατάστασης του Γεγονότος Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου ή υποβολής σχεδίου για την αποκατάσταση του εν λόγω Γεγονότος Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου.

37.2.2 Εάν παρά την επίδοση της Ειδοποίησης Καταγγελίας από τον Παραχωρησιούχο, το Δημόσιο:

(α) δεν έχει επανορθώσει το Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου εντός εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία επίδοσης της Ειδοποίησης Καταγγελίας· ή

(β) δεν έχει υποβάλει σχέδιο αποκατάστασης εντός εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία επίδοσης της Ειδοποίησης Καταγγελίας ή το σχέδιο υποβλήθηκε έγκαιρα αλλά δεν έχει γίνει αποδεκτό από τον Παραχωρησιούχο και τους Δανειστές του ή

(γ) υπέβαλε το σχέδιο αποκατάστασης εγκαίρως, αλλά δεν επανόρθωσε το Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου εντός εκατόν ογδόντα (180) ημερών από την ημερομηνία επίδοσης της Ειδοποίησης Καταγγελίας ή εντός τέτοιας μεγαλύτερης περιόδου που ενδέχεται να έχει συμφωνηθεί με τον Παραχωρησιούχο·

τότε με την επιφύλαξη του Άρθρου 34.1.4, η καταγγελία θα λάβει χώρα από την επομένη της ημερομηνίας λήξης των αντίστοιχων προθεσμιών που ορίζονται ανωτέρω.

38 Δικαιώματα Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας

38.1 Υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου κατά την Περίοδο Παραχώρησης

38.1.1 Ο Παραχωρησιούχος θα συνάψει τις απαραίτητες συμβάσεις με τους ιδιοκτήτες ή τους κατόχους δικαιωμάτων πνευματικής και βιομηχανικής ιδιοκτησίας, αδειών, εμπορικών σημάτων, σχεδίων και μοντέλων αναφορικά με τυχόν σχέδια, μελέτες, πιστοποιητικά, προδιαγραφές, εκθέσεις, γραπτές πληροφορίες και αρχεία σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή (εκτός από αυτά που έχουν αποκτηθεί ή δημιουργηθεί από τον Παραχωρητή και/ή το Δημόσιο ή για λογαριασμό αυτών), στοιχεία ενεργητικού, υλικά, κάθε είδους εξοπλισμό, όργανα, εγκαταστάσεις, δικαιώματα ή κάθε είδους αντικείμενα που χρησιμοποιούνται για (ή αναφορικά με) τα Έργα ή τις Δραστηριότητες Παραχώρησης (**Δικαιώματα Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας**), για τον σκοπό χρήσης αυτών για την υλοποίηση των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης.

38.1.2 Ο Παραχωρησιούχος αναλαμβάνει να καταβάλλει όλες τις αμοιβές, τα δικαιώματα, τα δικαιώματα εκμετάλλευσης, τα έξοδα, τις αποζημιώσεις και τους δασμούς που οφείλονται στους ιδιοκτήτες ή τους κατόχους των εν λόγω Δικαιωμάτων Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας, καθώς και να προβαίνει σε όλες τις ενέργειες και να θέτει σε ισχύ όλα τα έγγραφα που είναι απαραίτητα για να αποκτήσει ισχύ το παρόν Άρθρο 38 (*Δικαιώματα Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας*), συμπεριλαμβανομένων τυχόν δηλώσεων ή ανανεώσεων των συγκεκριμένων δικαιωμάτων.

38.1.3 Για τον σκοπό της χρήσης τους για τις Δραστηριότητες Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα θέσει στη διάθεση του Παραχωρητή και του Δημοσίου, ανάλογα με την περίπτωση, καθώς και οποιασδήποτε Αρμόδιας Αρχής, δωρεάν, όλα τα σχέδια, τις μελέτες, τα πιστοποιητικά, τις προδιαγραφές, τις εκθέσεις, τις γραπτές πληροφορίες και τα αρχεία σε έντυπη ή ηλεκτρονική

μορφή, τα οποία αποκτώνται, αποκτήθηκαν ή δημιουργήθηκαν από τον Παραχωρησιούχο ή για λογαριασμό του για τους σκοπούς των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης. Ο Παραχωρησιούχος θα λάβει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να θέσει στη διάθεση του Παραχωρητή και του Δημοσίου, ανάλογα με την περίπτωση, καθώς και οποιασδήποτε Αρμόδιας Αρχής, όλα τα στοιχεία και τα έγγραφα που δημιουργούνται από τρίτους για τους σκοπούς των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης, τα οποία βρίσκονται στην κατοχή του.

38.1.4 Ο Παραχωρησιούχος δύναται να χρησιμοποιήσει για τους σκοπούς των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης όλα τα σχέδια, τις μελέτες, τα πιστοποιητικά, τις προδιαγραφές, τις εκθέσεις, τις γραπτές πληροφορίες και τα αρχεία σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή, τα οποία αποκτώνται, αποκτήθηκαν ή δημιουργήθηκαν από τον Παραχωρητή και/ή το Δημόσιο ή για λογαριασμό αυτών για τους σκοπούς των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης, υπό την επιφύλαξη τυχόν προϋποθέσεων τις οποίες ενδέχεται να ορίσουν ο Παραχωρητής και/ή το Δημόσιο. Εάν ο Παραχωρησιούχος επιθυμεί να χρησιμοποιήσει τα εν λόγω στοιχεία και/ή έγγραφα για οποιονδήποτε άλλο σκοπό, θα ειδοποιεί τον Παραχωρητή και το Δημόσιο, και ο Παραχωρητής και/ή το Δημόσιο θα ενημερώσουν εντός εξήντα (60) ημερών εάν συμφωνούν ή όχι. Εάν ο Παραχωρητής και/ή το Δημόσιο δεν απαντήσει, το αίτημα του Παραχωρησιούχου θα θεωρηθεί ότι έχει απορριφθεί.

38.2 Παροχή Άδειας Χρήσης

38.2.1 Με την παρούσα Σύμβαση, ο Παραχωρητής και το Δημόσιο, ανάλογα με την περίπτωση, παρέχουν στον Παραχωρησιούχο ανέκκλητη, μη αποκλειστική και μεταβιβάσιμη άδεια χωρίς υποχρέωση πληρωμής δικαιωμάτων χρήσης (συμπεριλαμβανομένου του δικαιώματος του Παραχωρητή και του Δημοσίου να παρέχει υπο-άδειες) αντιγραφής, αναπαραγωγής, τροποποίησης, μετάφρασης και χρήσης κάθε Δικαιώματος Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας:

(α) το οποίο ενδέχεται να ανήκει στον Παραχωρησιούχο ή να έχει αδειοδοτηθεί σε αυτόν κατά την ημερομηνία θέσης σε ισχύ της παρούσας Σύμβασης· ή

(β) το οποίο ενδέχεται, μετά την ημερομηνία θέσης σε ισχύ της παρούσας Σύμβασης, να ανήκει στον Παραχωρησιούχο ή να έχει αδειοδοτηθεί σε αυτόν.

38.2.2 Στις περιπτώσεις όπου οποιοδήποτε τέτοιο Δικαίωμα Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας έχει μεταβιβαστεί σε οποιοδήποτε τρίτο μέρος, ο Παραχωρησιούχος θα καταβάλει τη μέγιστη δυνατή προσπάθεια να διασφαλίσει είτε (i) την παροχή μιας άδειας τέτοιου Δικαιώματος Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας στον ίδιο με όρους που επιτρέπουν την παροχή υπο-άδειας του εν λόγω δικαιώματος στον Παραχωρητή ή στο Δημόσιο, ανάλογα με την περίπτωση, είτε (ii) την παροχή στον Παραχωρητή ή στο Δημόσιο, ανάλογα με την περίπτωση, της σχετικής άδειας του εν λόγω δικαιώματος, βάσει των όρων που περιγράφονται στο Άρθρο 38.2.1.

38.2.3 Ο Παραχωρησιούχος θα καταβάλλει όλες τις αμοιβές, τις δαπάνες, τα δικαιώματα εκμετάλλευσης, τους φόρους πνευματικής και βιομηχανικής ιδιοκτησίας και την οφειλόμενη αποζημίωση βάσει της εν λόγω άδειας.

38.2.4 Με την παρούσα Σύμβαση, ο Παραχωρητής και/ή το Δημόσιο, ανάλογα με την περίπτωση, παρέχουν στον Παραχωρησιούχο ανέκκλητη, μη αποκλειστική άδεια χωρίς υποχρέωση πληρωμής δικαιωμάτων χρήσης (αλλά χωρίς δικαίωμα παροχής υπο-αδειών) για τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης μόνο των σχετικών Δικαιωμάτων Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας, τα οποία παρασχέθηκαν ή θα παρασχεθούν στον Παραχωρητή για τους σκοπούς της Παραχώρησης.

38.2.5 Από τη στιγμή δημοσίευσης του Κυρωτικού Νόμου η παρούσα Σύμβαση θεωρείται υποβληθείσα στον Οργανισμό Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 22 του νόμου 1733/1987 (ΦΕΚ 171-Α/30-6-1987).

38.3 Περαιτέρω Ενέργειες

Καθείς εκ του Δημοσίου και/ή του Παραχωρητή, ανάλογα με την περίπτωση, και ο Παραχωρησιούχος θα θέσουν σε ισχύ τέτοια έγγραφα (ή θα μεριμνήσουν σχετικά με τη θέση σε ισχύ τους) και θα προβούν σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες για την πλήρη εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος Άρθρου. Εάν ο Παραχωρησιούχος δεν συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας διάταξης, το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρητής, ανάλογα με την περίπτωση, δύνανται να προβούν στις εν λόγω ενέργειες, για λογαριασμό του Παραχωρησιούχου, δυνάμει ανέκκλητης εντολής που τους έχει παρασχεθεί από τον Παραχωρησιούχο δυνάμει της παρούσας Σύμβασης.

38.4 Αποζημίωση Δικαιωμάτων Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας

38.4.1 Ο Παραχωρησιούχος θα αποζημιώνει και θα απαλλάσσει το Δημόσιο και τον Παραχωρητή και καθέναν από τους αντιπροσώπους και υπαλλήλους αυτών

από και έναντι κάθε απώλειας, δαπάνης, εξόδου, υποχρέωσης και/ή ζημίας που θα υποστούν ή θα επωμιστούν και θα τους απαλλάσσει όλους από οποιαδήποτε απαίτηση, αγωγή και διαδικασία εναντίον τους, που προκύπτουν από ή λόγω οποιασδήποτε παραβίασης Δικαιωμάτων Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας αναφορικά με οποιαδήποτε σχέδια, μελέτες, πιστοποιητικά, προδιαγραφές, εκθέσεις, γραπτές πληροφορίες και αρχεία σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή (εκτός από τα όσα αποκτώνται ή δημιουργούνται από το Δημόσιο και/ή τον Παραχωρητή, ανάλογα με την περίπτωση, ή για λογαριασμό αυτών), στοιχεία ενεργητικού, υλικά, κάθε είδους εξοπλισμό, όργανα, εγκαταστάσεις, δικαιώματα ή κάθε είδους αντικείμενα που χρησιμοποιούνται για (ή σχετικά με) τα Έργα.

38.4.2 Εάν ο Παραχωρησιούχος παραλείψει να αποκτήσει νόμιμα την άδεια χρήσης των Δικαιωμάτων Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας, η συγκεκριμένη παράλειψη θα θεωρηθεί παραβίαση των υποχρεώσεών του στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης και το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρητής, ανάλογα με την περίπτωση, δύνανται να παρακρατήσουν οποιοδήποτε ποσό που οφείλεται στον Παραχωρησιούχο ή δύνανται να αφαιρέσουν από την Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης Έργων το ποσό το οποίο ενδέχεται να υποχρεωθούν να καταβάλουν στον δικαιούχο των Δικαιωμάτων Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας.

38.4.3 Το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρητής, ανάλογα με την περίπτωση, θα ειδοποιούν τον Παραχωρησιούχο εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από τη λήψη οποιασδήποτε απαίτησης, αγωγής ή διαδικασίας για παραβίαση οποιωνδήποτε Δικαιωμάτων Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας και δύνανται να παρακρατήσουν από οποιαδήποτε πληρωμή στον Παραχωρησιούχο ή από τις Εγγυητικές Επιστολές Καλής Εκτέλεσης τις οποίες έχει υποβάλει ο Παραχωρησιούχος, οποιοδήποτε ποσό το οποίο χρεώθηκαν για αυτόν τον λόγο.

38.5 Έναρξη Άδειας Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας

Αναφορικά με τα Δικαιώματα Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας που δημιουργούνται κατά την Περίοδο Παραχώρησης οι σχετικές άδειες θεωρούνται παρασχεθείσες αυτοδικαίως από και με τη δημιουργία του εν λόγω Δικαιώματος Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας.

38.6 Ηλεκτρονικά Δεδομένα

Εάν οποιαδήποτε δεδομένα, υλικά και έγγραφα, τα οποία αναφέρονται στο παρόν Άρθρο, δημιουργούνται ή τηρούνται σε υπολογιστή, ο Παραχωρησιούχος θα

διασφαλίσει, υπέρ του Δημοσίου/Παραχωρητή, ανάλογα με την περίπτωση και χωρίς κανένα κόστος για τους τελευταίους, την απόκτηση από το Δημόσιο/τον Παραχωρητή, ανάλογα με την περίπτωση, άδειας χρήσης οποιουδήποτε απαραίτητου λογισμικού ή βάσης δεδομένων, ώστε αυτοί ή τα πρόσωπα που διορίζονται από αυτούς, να έχουν πρόσβαση και δυνατότητα χρήσης των εν λόγω δεδομένων για τον σκοπό των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης και για τέτοιους άλλους σκοπούς τους οποίους ενδέχεται να συμφωνήσουν ο Παραχωρητής/το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος.

38.7 Κατοχή και αποθήκευση εγγράφων

38.7.1 Ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίζει ότι οποιαδήποτε δεδομένα, υλικά και έγγραφα, τα οποία αναφέρονται στο παρόν Άρθρο 38(*Δικαιώματα Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας*), θα διατηρούνται ανά πάσα στιγμή στην κατοχή του και θα είναι στη διάθεση του Παραχωρητή και του Δημοσίου για επιθεώρηση, εκτός εάν αυτά έχουν ήδη παρασχεθεί και/ή υποβληθεί στον Παραχωρητή και στο Δημόσιο σε συμμόρφωση με την παρούσα Σύμβαση.

38.7.2 Εντός δύο (2) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλλει στον Παραχωρητή και στο Δημόσιο τις προτάσεις του για τη διατήρηση εφεδρικών αρχείων και την ασφαλή αποθήκευση δεδομένων, υλικών και εγγράφων, τα οποία αναφέρονται στο παρόν Άρθρο 38 (*Δικαιώματα Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας*). Εάν ο Παραχωρητής και το Δημόσιο δεν εναντιωθούν στις ανωτέρω προτάσεις, ο Παραχωρησιούχος θα υλοποιεί τις συγκεκριμένες προτάσεις και θα διασφαλίζει ότι ο Εργολάβος και οι τυχόν υπεργολάβοι του Παραχωρησιούχου συμμορφώνονται με αυτές.

39 Επίλυση Διαφορών

39.1 Γενικά

39.1.1 Όλες οι Διαφορές που προκύπτουν ανάμεσα στα Συμβαλλόμενα Μέρη, από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος έως την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, αναφορικά με την εφαρμογή, την ερμηνεία ή την εγκυρότητα της παρούσας Σύμβασης θα επιλύονται από τα αρμόδια δικαστήρια της Αθήνας.

39.1.2 Μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, όλες οι Διαφορές που προκύπτουν ανάμεσα στα Συμβαλλόμενα Μέρη θα επιλύονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου 39 (*Επίλυση Διαφορών*). Οι Τεχνικές Διαφορές θα επιλύονται μέσω της Διαδικασίας Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών όπως αυτή ορίζεται στο παρόν Άρθρο 39 (*Επίλυση Διαφορών*) και η

παραπομπή μιας Τεχνικής Διαφοράς σε Διαιτησία θα επιτρέπεται μόνο αναφορικά με τις ακόλουθες παραμέτρους των Πορισμάτων της Επιτροπής Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών:

(α) καταμερισμός ζητημάτων υπαιτιότητας·

(β) καταμερισμός κινδύνων·

(γ) ερμηνεία νόμων και συμβατικών όρων της παρούσας Σύμβασης·

(δ) οικονομικά ζητήματα·

(ε) καταμερισμός ζητημάτων διαδικαστικών εξόδων· και

(στ) καταγγελία της παρούσας Σύμβασης.

39.1.3 Το δικαίωμα ενός Συμβαλλόμενου Μέρους να παραπέμψει μια Διαφορά σε Διαιτησία θα αναστέλλεται, εάν εκκινηθεί η Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών αναφορικά με τη συγκεκριμένη Διαφορά και θα παραμένει σε αναστολή έως ότου ολοκληρωθεί η Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών. Ο διορισμός ενός Εμπειρογνώμονα θα θεωρείται έναρξη της Διαδικασίας Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών.

39.1.4 Εκτός εάν προβλέπεται ρητά άλλως στην παρούσα Σύμβαση, η προσφυγή στη Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών δεν θα αναστέλλει την εκτέλεση των υποχρεώσεων των Συμβαλλόμενων Μερών βάσει της παρούσας Σύμβασης.

39.1.5 Το δικαίωμα ενός Συμβαλλόμενου Μέρους να παραπέμπει μια Τεχνική Διαφορά στη Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών μπορεί να ασκηθεί εντός δύο (2) μηνών από την ειδοποίηση της Τεχνικής Διαφοράς, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετική περίοδος σχετικά με συγκεκριμένες Τεχνικές Διαφορές κάπου αλλού στην παρούσα Σύμβαση. Στις περιπτώσεις όπου το χρονικό όριο για την προσφυγή των Συμβαλλομένων στη Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών είναι μικρότερο από δύο (2) μήνες, η χρονική περίοδος μέσα στην οποία πρέπει να παρασχεθούν τα Πορίσματα μειώνεται σε σαράντα πέντε (45) ημέρες. Οι προθεσμίες των παρόντων Άρθρων αναφέρονται σε ημερολογιακές ημέρες, εκτός εάν προβλέπεται άλλως.

39.1.6 Οποιαδήποτε ειδοποίηση Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, οποιαδήποτε απάντηση στις εν λόγω ειδοποιήσεις, οποιοδήποτε αίτημα Διαιτησίας, οποιαδήποτε απάντηση στα εν λόγω αιτήματα και οποιαδήποτε απάντηση σε

τυχόν ανταιτήματα θα επιδίδεται με δικαστικό επιμελητή ή με μέθοδο επίδοσης δικογράφου που αναγνωρίζεται ως έγκυρη στη δικαιοδοσία στην οποία γίνεται επίδοση στο σχετικό Συμβαλλόμενο Μέρος.

39.2 Επίλυση Τεχνικών Διαφορών

39.2.1 Όλες οι Τεχνικές Διαφορές, ανεξάρτητα από το αν ενέχουν οικονομικές επιπτώσεις, καθώς και (εκτός εάν καθορίζονται άλλα μέσα επίλυσης) η μη επίτευξη συμφωνίας μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών στην περίπτωση όπου η παρούσα Σύμβαση την απαιτεί πρέπει να υποβάλλονται και να αποφασίζονται μέσω της διαδικασίας που ορίζεται στο παρόν Άρθρο 39.2 (*Επίλυση Τεχνικών Διαφορών*) (η **Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών**). Η Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών θα πραγματοποιείται από τρεις Εμπειρογνώμονες που αποτελούν τριμελή επιτροπή (η **Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών**). Οι Εμπειρογνώμονες που διορίζονται στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών πρέπει να διαθέτουν την απαραίτητη εκπαίδευση και πείρα για την επίλυση των Τεχνικών Διαφορών τις οποίες απαιτείται να επιλύσουν.

39.2.2 Η προσφυγή στη Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών θα ξεκινά από ένα εκ των Συμβαλλόμενων Μερών που θα επιδίδει στο άλλο Μέρος, μέσω δικαστικού επιμελητή, ειδοποίηση της πρόθεσής του δυνάμει του Άρθρου 39.1.6. Η εν λόγω ειδοποίηση θα ορίζει λεπτομερή στοιχεία της φύσης της Τεχνικής Διαφοράς, των αιτημάτων του σχετικού Μέρους, θα συνοδεύεται από οποιαδήποτε αποδεικτικά στοιχεία στα οποία βασίζεται το εν λόγω Συμβαλλόμενο Μέρος και πρέπει να καθορίζει έναν Εμπειρογνώμονα προς διορισμό.

39.2.3 Εντός είκοσι (20) ημερών από την παραλαβή της ειδοποίησης που περιγράφεται στην παράγραφο 39.2.2 ανωτέρω, το άλλο Μέρος θα διορίζει τον δεύτερο Εμπειρογνώμονα και θα επιδίδει τα έγγραφα επιχειρήματά του ως απάντηση στην Τεχνική Διαφορά μαζί με τυχόν αποδεικτικά στοιχεία στα οποία βασίζεται. Εάν το άλλο Μέρος αρνείται να διορίσει Εμπειρογνώμονα ή λήξει το χρονικό όριο είκοσι (20) ημερών για τον διορισμό του, το παραπέμπον Μέρος μπορεί να αιτηθεί στο ΔΕΕ να διορίσει τον δεύτερο Εμπειρογνώμονα. Η αίτηση προς το ΔΕΕ θα υποβάλλεται εντός δέκα (10) ημερών από την έγγραφη άρνηση του άλλου Μέρους να διορίσει Εμπειρογνώμονα ή τη λήξη του προαναφερθέντος χρονικού ορίου είκοσι (20) ημερών, όποια από αυτές τις ημερομηνίες είναι νωρίτερη, και θα συνοδεύεται υποχρεωτικά από ένα αντίγραφο της σχετικής αξίωσης. Το ΔΕΕ θα διορίζει

τον δεύτερο Εμπειρογνώμονα μέσω ψηφοφορίας από τα άτομα που ορίζονται στη λίστα εμπειρογνωμόνων, εντός δέκα (10) ημερών.

39.2.4 Εντός χρονικού ορίου είκοσι (20) ημερών από τον διορισμό του δεύτερου Εμπειρογνώμονα, οι δύο διορισμένοι Εμπειρογνώμονες θα διορίζουν τον τρίτο Εμπειρογνώμονα. Εάν δεν είναι δυνατή η επίτευξη συμφωνίας ή λήξει το χρονικό όριο είκοσι (20) ημερών, καθείς εκ των Συμβαλλομένων Μερών μπορεί να ζητήσει από το ΔΕΕ να διορίσει τον τρίτο Εμπειρογνώμονα.

39.2.5 Προς αποφυγή αμφιβολιών, οι Εμπειρογνώμονες που υποδεικνύονται ή διορίζονται σε σχέση με οποιαδήποτε Τεχνική Διαφορά δυνάμει της παρούσας Σύμβασης δεν χρειάζεται να γνωρίζουν άπταιστα την Ελληνική γλώσσα (γραπτή ή προφορική). Σε περίπτωση που οποιοδήποτε Μέρος διορίσει έναν Εμπειρογνώμονα που δεν γνωρίζει άπταιστα την Ελληνική γλώσσα (γραπτή ή προφορική), το εν λόγω Μέρος θα μεριμνήσει, με δικά του έξοδα και επιμέλεια, για την παροχή μεταφράσεων (για έγγραφα) ή διερμηνείας (για προφορικές επικοινωνίες), ανάλογα με την περίπτωση, στα Ελληνικά για τους σκοπούς της Διαδικασίας Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών. Εάν κατόπιν του διορισμού ένας Εμπειρογνώμονας δεν έχει τη δυνατότητα ή δεν επιθυμεί να αναλάβει τα καθήκοντά του ή απομακρυνθεί κατόπιν εξαίρεσης, θα διοριστεί αντικαταστάτης μέσω της ίδιας διαδικασίας με αυτήν που χρησιμοποιήθηκε για τον διορισμό του Εμπειρογνώμονα που θα αντικατασταθεί. Σε περίπτωση που ένα Μέρος επιθυμεί να προβάλει εξαίρεση λόγω έλλειψης ουδετερότητας, αμεροληψίας, προσόντων ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο, στον διορισμό οποιουδήποτε από τους Εμπειρογνώμονες, η επίκληση εξαίρεσης θα πραγματοποιηθεί μέσω υποβολής στο ΔΕΕ έγγραφης δήλωσης η οποία καθορίζει τα γεγονότα και τις καταστάσεις στις οποίες βασίζεται η επίκληση εξαίρεσης, ενώ για την εξαίρεση θα αποφανθεί το ΔΕΕ.

39.2.6 Κάθε Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών θα διέπεται από την Ελληνική νομοθεσία, θα διεξάγεται στην Ελληνική γλώσσα και οι ακροάσεις θα λαμβάνουν χώρα στην Αθήνα, στην Ελλάδα. Προς αποφυγή αμφιβολιών, οποιοσδήποτε συμμετέχων σε κάθε τέτοια Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών δύναται να επικοινωνεί στην Αγγλική (ή σε οποιαδήποτε άλλη γλώσσα της επιλογής του), στην οποία περίπτωση θα παρέχονται μεταφράσεις (εγγράφων) ή διερμηνεία (για προφορικές επικοινωνίες) στα Ελληνικά, με έξοδα και επιμέλεια του ενδιαφερόμενου Μέρους. Δυνάμει του Άρθρου 39.2.10, κάθε Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών θα ολοκληρώνεται με την έκδοση των Πορισμάτων της Επιτροπής Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών.

39.2.7 Η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από τον διορισμό του τρίτου Εμπειρογνώμονα, θα αποφασίζει αν και κατά πόσο η Διαφορά που παραπέμπεται σε αυτήν αποτελεί Τεχνική Διαφορά. Εάν η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών αποφασίσει ότι η Διαφορά δεν είναι Τεχνική Διαφορά, θα ειδοποιήσει αμέσως τα Μέρη επ' αυτού και, στη συνέχεια, τα Μέρη δύνανται να παραπέμψουν τη Διαφορά σε Διαιτησία σύμφωνα με τις κατωτέρω διατάξεις. Εάν η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών διαπιστώσει ότι υφίσταται Τεχνική Διαφορά, θα γνωστοποιήσει αμέσως την απόφασή της στα Μέρη και, στη συνέχεια, θα αποφανθεί σχετικά με τη Διαφορά σύμφωνα με το Άρθρο 39.2.8. Τα Μέρη συμφωνούν ότι θα τους επιτρέπεται να παραπέμπουν σε Διαιτησία ένα θέμα που η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών έχει ορίσει ως Τεχνική Διαφορά μόνο έπειτα από την έκδοση των Πορισμάτων και μόνο στον βαθμό που επιτρέπεται στο Άρθρο 39.2.10.

39.2.8 Αφού αποφανθεί ότι ένα θέμα που παραπέμπεται σε αυτήν αποτελεί Τεχνική Διαφορά, η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών θα εφαρμόζει τους όρους της παρούσας Σύμβασης και τις διατάξεις της Ελληνικής νομοθεσίας για να επιλύσει την Τεχνική Διαφορά. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρούσας Σύμβασης, η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών θα ορίσει τους κανόνες για τη διεξαγωγή της Διαδικασίας Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών δυνάμει της διακριτικής ευχέρειας που παρέχεται σχετικώς από την ισχύουσα Ελληνική νομοθεσία, αφού τα Μέρη εκφράσουν τις απόψεις τους αναφορικά με τους εν λόγω κανόνες. Η διακριτική ευχέρεια περιλαμβάνει (ενδεικτικά και όχι περιοριστικά) τη δυνατότητα: (i) να δέχεται προφορικά και γραπτά αποδεικτικά στοιχεία· (ii) να εξετάζει μάρτυρες και να επιθεωρεί τυχόν σχετικά περιουσιακά στοιχεία ή άλλα στοιχεία· (iii) να επιτρέπει σε κάθε Μέρος να προβαίνει σε υποβολή και/ή σε τροποποίηση των υποβληθέντων· (iv) να συνεχίζει με την παραπομπή παρά την αδυναμία οποιουδήποτε Μέρους να παρουσιαστεί ή να συμμορφωθεί με τις διαδικασίες ή τις οδηγίες· (v) να δίνει εντολή δημοσιοποίησης των εγγράφων ή άλλων αποδεικτικών στοιχείων υπό την επιφύλαξη περιορισμών εμπιστευτικότητας· (vi) να δίνει εντολές για δειγματοληψία, παρατήρηση ή πειραματισμό που κρίνονται, κατά τη γνώμη της Επιτροπής Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, απαραίτητες ή επιθυμητές· (vii) να ζητεί από τα Μέρη να παρέχουν γραπτώς τις δηλώσεις των αντίστοιχων υποθέσεών τους και τις απαντήσεις και τους λόγους τυχόν διαφωνίας· (viii) να καθορίζει την ημερομηνία, την ώρα και τον τόπο των συναντήσεων, των ακροάσεων και των επιθεωρήσεων (εάν υπάρχουν)· (ix) να παρέχει στα Μέρη έναν κατάλογο με υποχρεωτικές ερωτήσεις προς απάντηση· (x) να προσκαλεί τους Δανειστές ή τον τεχνικό

σύμβουλο των Δανειστών· και (xi) να συμβουλεύεται τον Ανεξάρτητο Μηχανικό. Οποιεσδήποτε συναντήσεις, ακροάσεις ή επιθεωρήσεις θα είναι ιδιωτικές, εκτός εάν τα Μέρη συμφωνήσουν άλλως.

39.2.9 Η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών θα ειδοποιεί τα Μέρη σχετικά με την ετυμηγορία της για την Τεχνική Διαφορά, εκδίδοντας τα Πορίσματά της εντός τριών (3) μηνών από την ημερομηνία διορισμού του τρίτου Εμπειρογνώμονα. Τα Πορίσματα της Επιτροπής Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών θα είναι έγγραφα και θα περιέχουν το σκεπτικό της Επιτροπής Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών για την εξαγωγή των συγκεκριμένων Πορισμάτων. Τα Πορίσματα δεν θα κατατίθενται στη Γραμματεία του Μονομελούς Πρωτοδικείου. Εκτός εάν καθορίζεται άλλως στο παρόν Άρθρο, οι διατάξεις των άρθρων 867 έως 903 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας ισχύουν τηρουμένων των αναλογιών για την Επίλυση Τεχνικών Διαφορών.

39.2.10 Τα Πορίσματα της Επιτροπής Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών θα είναι τελεσίδικα και δεσμευτικά για τα Μέρη. Εάν τα Πορίσματα της Επιτροπής Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών σε οποιαδήποτε τεχνικά ζητήματα που σχετίζονται με οποιαδήποτε από τα θέματα που έχουν συμφωνηθεί στις παραγράφους (α) έως (στ) του Άρθρου 39.1.2 αμφισβητηθούν από οποιοδήποτε από τα Μέρη, το ενδιαφερόμενο Μέρος θα δικαιούται εντός τριάντα (30) ημερών από την ημερομηνία έκδοσης των Πορισμάτων να παραπέμψει αυτά τα θέματα μόνο σε Διαιτησία σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

39.2.11 Οι δαπάνες της Διαδικασίας Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών θα καθορίζονται από την Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών στο πλαίσιο των ορίων που τίθενται από τους Κανόνες ΔΕΕ. Οι δαπάνες της Διαδικασίας Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών θα προκαταβάλλονται από το παραπέμπον Μέρος και θα επιμερίζονται σύμφωνα με τα Πορίσματα της Επιτροπής Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών.

39.2.12 Κάθε Εμπειρογνώμονας που διορίζεται στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών αναφορικά με μια Τεχνική Διαφορά δεν δύναται να διοριστεί ως Διαιτητής σε περίπτωση που η Τεχνική Διαφορά παραπεμφθεί στη συνέχεια σε Διαιτησία σύμφωνα με τις ανωτέρω διατάξεις.

39.2.13 Όλες οι έγγραφες παρατηρήσεις και τα έγγραφα των Συμβαλλομένων Μερών, καθώς και η απόφαση της Επιτροπής Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών και τυχόν άλλα αρχεία της Επιτροπής Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών θα γίνονται αποδεκτά σε τυχόν ακόλουθη διαιτησία.

39.3 Διαιτησία

39.3.1 Με την επιφύλαξη του Άρθρου 39.4 (*Πολυμερείς Διαφορές*) οποιαδήποτε Διαφορά που δεν αποτελεί Τεχνική Διαφορά, συμπεριλαμβανομένων των Διαφορών που ορίζονται στο Άρθρο 39.1.2(α)-(στ) θα επιλύεται μέσω Διαιτησίας σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 39.3 (*Διαιτησία*).

39.3.2 Η Διαιτησία που εκκινεί βάσει της παρούσας Σύμβασης θα διεξάγεται βάσει των Κανόνων ΔΕΕ με την επιφύλαξη των αλλαγών που συμφωνούνται στο παρόν Άρθρο, οι οποίες θα υπερισχύουν έναντι των Κανόνων ΔΕΕ.

39.3.3 Με την επιφύλαξη των ανωτέρω διατάξεων αναφορικά με την Επίλυση Τεχνικών Διαφορών, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται να παραπέμπει σε Διαιτησία οποιαδήποτε Διαφορά η οποία δεν έχει ήδη παραπεμφθεί στη Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών που περιγράφεται στο Άρθρο 39.2 (*Επίλυση Τεχνικών Διαφορών*) και δεν αποτελεί αντικείμενο άλλης διαιτησίας στην οποία συμμετέχει ήδη το συγκεκριμένο Συμβαλλόμενο Μέρος. Εάν μια διαφορά παραπεμφθεί απευθείας σε Διαιτησία χωρίς να έχει πρώτα παραπεμφθεί στη Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών και ένα εκ των Συμβαλλομένων Μερών εγείρει το ζήτημα του αν η Διαφορά αποτελεί Τεχνική Διαφορά, η Διαιτησία θα συνεχιστεί και το Δικαστήριο που θα διοριστεί στη Διαιτησία, κατόπιν αίτησης ενός Συμβαλλόμενου Μέρους και σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση και την Ελληνική νομοθεσία, θα προσδιορίσει τη φύση της Διαφοράς και το αν πρόκειται για Τεχνική Διαφορά εντός είκοσι μίας (21) ημερών από την υποβολή της αίτησης. Η απόφαση του Διαιτητικού Δικαστηρίου θα είναι τελεσίδικη και δεσμευτική για τα Μέρη. Εάν το Διαιτητικό Δικαστήριο αποφασίσει ότι το θέμα αποτελεί Τεχνική Διαφορά, οι διαδικασίες Διαιτησίας θα διακοπούν και η Διαφορά δύναται να παραπεμφθεί για απόφαση δυνάμει της Διαδικασίας Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 39.2 (*Επίλυση Τεχνικών Διαφορών*). Οι ενστάσεις αναφορικά με τη φύση μιας Διαφοράς που παραπέμπεται σε Διαιτησία θα επιτρέπονται μόνο πριν από την υπογραφή των όρων παραπομπής στη Διαιτησία ή πριν την απόφαση του Δικαστηρίου του ΔΕΕ να προχωρήσουν οι διαδικασίες χωρίς συμφωνία επί των όρων της παραπομπής σύμφωνα με το άρθρο 23 των Κανόνων ΔΕΕ.

39.3.4 Το Διαιτητικό Δικαστήριο θα αποτελείται από τρεις (3) Διαιτητές. Κάθε Μέρος θα υποδείξει έναν Διαιτητή σύμφωνα με το άρθρο 12(4) των Κανόνων ΔΕΕ. Σε περίπτωση που κάποιο από τα Μέρη δεν υποδείξει Διαιτητή όπως προβλέπεται, τότε ο εν λόγω Διαιτητής θα επιλεχθεί και θα διοριστεί από το Δικαστήριο του ΔΕΕ. Οι δύο Διαιτητές που θα διοριστούν με αυτόν τον τρόπο

θα υποδείξουν τον τρίτο Διαιτητή, ο οποίος θα ενεργήσει ως επιδιαιτητής. Εάν οι δύο Διαιτητές δεν υποδείξουν τον επιδιαιτητή εντός τριάντα (30) ημερών από τον διορισμό του δεύτερου Διαιτητή, ο επιδιαιτητής θα επιλεχθεί και θα διοριστεί από το Δικαστήριο του ΔΕΕ. Προς αποφυγή αμφιβολιών, οι Διαιτητές που υποδεικνύονται ή διορίζονται σε οποιαδήποτε Διαιτησία που εκκινεί δυνάμει της παρούσας Σύμβασης δεν χρειάζεται να είναι γνώστες της Ελληνικής γλώσσας (γραπτής ή προφορικής). Σε περίπτωση που οποιοδήποτε Μέρος διορίσει έναν Διαιτητή που δεν γνωρίζει άπταιστα την Ελληνική γλώσσα (γραπτή ή προφορική), το εν λόγω Μέρος θα μεριμνήσει, με δικά του έξοδα και επιμέλεια, για την παροχή μεταφράσεων (για έγγραφα) ή διερμηνείας (για προφορικές επικοινωνίες), ανάλογα με την περίπτωση, στα Ελληνικά για τους σκοπούς των διαδικασιών Διαιτησίας. Τα Μέρη συμφωνούν ρητώς ότι το άρθρο 13(5) των Κανόνων ΔΕΕ δεν θα εφαρμόζεται σε οποιαδήποτε Διαιτησία εκκινεί βάσει της παρούσας Σύμβασης στον βαθμό που η εν λόγω διάταξη θα απέκλειε τον διορισμό ενός προσώπου Ελληνικής ιθαγένειας ως επιδιαιτητή και τα Μέρη συμφωνούν ανέκκλητα ότι οποιοσδήποτε Διαιτητής, συμπεριλαμβανομένου του επιδιαιτητή, μπορεί να είναι πρόσωπο Ελληνικής ιθαγένειας.

39.3.5 Σε περίπτωση που είναι απαραίτητη η αντικατάσταση ενός Διαιτητή, ο αντικαταστάτης Διαιτητής θα υποδεικνύεται από το Μέρος που είχε διορίσει τον συγκεκριμένο Διαιτητή, εντός είκοσι (20) ημερών από την ημερομηνία κατά την οποία ο Διαιτητής διακόπτει την εκτέλεση των καθηκόντων του ή, σε περίπτωση που αυτή η προθεσμία παρέλθει χωρίς την πραγματοποίηση καμίας ενέργειας, από το Δικαστήριο του ΔΕΕ, κατόπιν αιτήματος από το άλλο Μέρος. Εάν πρόκειται να αντικατασταθεί ο τρίτος Διαιτητής, τον αντικαταστάτη Διαιτητή θα επιλέξει και θα διορίσει το Δικαστήριο του ΔΕΕ.

39.3.6 Η έδρα και η νόμιμη τοποθεσία Διαιτησίας θα είναι η Αθήνα, στην Ελλάδα. Γλώσσα της Διαιτησίας θα είναι τα Ελληνικά και τυχόν ακροάσεις θα λαμβάνουν χώρα στην Αθήνα και θα διεξάγονται στην Ελληνική γλώσσα. Προς αποφυγή αμφιβολιών, οποιοσδήποτε συμμετέχων σε τέτοιες διαδικασίες Διαιτησίας δύναται να επικοινωνεί στην Αγγλική (ή σε οποιαδήποτε άλλη γλώσσα της επιλογής του), στην οποία περίπτωση θα παρέχονται μεταφράσεις (εγγράφων) ή διερμηνεία (για προφορικές επικοινωνίες) στα Ελληνικά, με έξοδα και επιμέλεια του ενδιαφερόμενου Μέρους.

39.3.7 Το Διαιτητικό Δικαστήριο, κατά τη διακριτική του ευχέρεια κατόπιν έγγραφου αιτήματος κάθε συμβαλλομένου στη Διαιτησία μέρους , δύναται να διατάξει κατάλληλα ασφαλιστικά μέτρα.

39.3.8 Με την επιφύλαξη των άρθρων 36 και 37 των Κανόνων ΔΕΕ, η Διαιτητική Απόφαση θα καθορίζει τις δαπάνες Διαιτησίας και τον τελικό επιμερισμό τους ανάμεσα στα Μέρη, συμπεριλαμβανομένης της αμοιβής των Διαιτητών, η οποία θα περιορίζεται εντός των πλαισίων της Κλίμακας του ΔΕΕ ως προς τις Αμοιβές Διαιτητών, καθώς και της απόδοσης των εύλογων εξόδων κίνησής τους.

39.3.9 Η Διαιτητική Απόφαση θα είναι τελεσίδικη, δεσμευτική και αμετάκλητη, δεν θα υπόκειται σε έφεση ή αγωγή ακύρωσης βάσει του άρθρου 897 επ. του Ελληνικού Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, όπως ισχύει, ή σε οποιοδήποτε άλλο ισοδύναμο μέτρο και θα αποτελεί εκτελεστό τίτλο χωρίς να απαιτείται επικύρωση από Δικαστήριο, ενώ τα Μέρη αναλαμβάνουν ρητά την υποχρέωση άμεσης συμμόρφωσης με τους όρους της.

39.3.10 Τα ποσά που επιδικάζονται στον Παραχωρησιούχο δυνάμει Διαιτητικής Απόφασης θα έχουν δυνατότητα συμψηφισμού δυνάμει του Άρθρου 44 (*Συμψηφισμός*) χωρίς περαιτέρω διατυπώσεις, συμπεριλαμβανομένης ενδεικτικά, της διαδικασίας που έχει οριστεί στο νομοθετικό διάταγμα 356/1974 (ΚΕΔΕ), στην ΠΟΛ 1022/3012 και στον νόμο 4174/2013, ανάλογα με την περίπτωση.

39.4 Πολυμερείς Διαφορές

Κατά παρέκκλιση από κάθε άλλη διάταξη στην παρούσα Σύμβαση, τα Μέρη συμφωνούν ότι στην περίπτωση όπου κάποιο από τα μέρη της Συμφωνίας Πολυμερούς Διαιτησίας έχει έννομο συμφέρον σε Διαφορά, η συγκεκριμένη Διαφορά θα επιλύεται σύμφωνα με τις διατάξεις της Συμφωνίας Πολυμερούς Διαιτησίας.

40 Επικοινωνία - Γνωστοποιήσεις

40.1 Τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν πως η αλληλογραφία, οι ειδοποιήσεις και οι επιδόσεις εγγράφων μεταξύ τους, θα πραγματοποιούνται στις ακόλουθες διευθύνσεις:

40.1.1 Προς το Δημόσιο και/ή τον Παραχωρητή:

Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου

Υπόψη του Προέδρου

Κολοκοτρώνη 1 και Σταδίου, 7ος όροφος, 105 62 Αθήνα, Ελλάδα

Fax: +30 210 327449

Υπουργείο Οικονομικών

Υπόψη του Γραφείου του Υπουργού

Νίκης 5-7, 101 80, Αθήνα, Ελλάδα

Fax: +30 210 3332608

Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

Υπόψη του Γραφείου του Υπουργού

Αναστάσεως 2 και Τσιγάντε, 101 90, Χολαργός, Ελλάδα

Fax: +30 210 6508040

40.1.2 Προς τον Παραχωρησιούχο:

FRAPORT ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ Α ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Υπόψη του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου

Λεωφόρος Κηφισίας 209, Μαρούσι, Ελλάδα

Fax: +30 210 6140371

40.1.3 Προς τους Αρχικούς Μετόχους:

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

Flughafen, Geb. 178, 60547 Frankfurt am Main, Germany

Υπόψη του Προϊσταμένου της Διεύθυνσης Παγκόσμιων Αγορών και Διαχείρισης

Fax: +49 69 690 20130

SLENTEL LIMITED

Εσπερίδων 15, ATLANTIC INSURANCE BUILDING, Στρόβολος 2001, Λευκωσία, Κύπρος

Υπόψη της μόνης Διευθύντριας

Fax: +35 722 028806

40.2 Η επικοινωνία του Δημοσίου ή/και του Παραχωρησιούχου με τον Ανεξάρτητο Μηχανικό θα πραγματοποιείται στις διευθύνσεις που θα παρασχεθούν κατά την ή μετά τη σύναψη της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού μεταξύ του Παραχωρησιούχου και του Ανεξάρτητου Μηχανικού, και σύμφωνα και με τις διατάξεις της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού.

40.3 Η επικοινωνία του Δημοσίου με τον Εργολάβο θα πραγματοποιείται αποκλειστικά μέσω του Παραχωρησιούχου.

40.4 Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα ειδοποιεί τα άλλα Μέρη σχετικά με τυχόν αλλαγή της διεύθυνσης και κάθε ειδοποίηση θα τίθεται σε ισχύ δεκαπέντε (15) ημέρες μετά την παραλαβή της από το Μέρος στο οποίο απευθύνεται. Περαιτέρω, ο Παραχωρησιούχος οφείλει να ειδοποιεί το Δημόσιο για οποιαδήποτε αλλαγή διευθύνσεων του Ανεξάρτητου Μηχανικού σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 40.4.

40.5 Καθ' όλη τη διάρκεια της παρούσας Σύμβασης, ο Παραχωρησιούχος οφείλει να ειδοποιεί τον Παραχωρητή και το Δημόσιο αμέσως σχετικά με το περιεχόμενο των εξής:

40.5.1 όλων των εγγράφων που απευθύνονται ή γνωστοποιούνται σε αυτόν αναφορικά με ζητήματα σχετικά με την υλοποίηση της Παραχώρησης·

40.5.2 όλων των δικαστικών εγγράφων ή άλλων δημόσιων ή ιδιωτικών εγγράφων που αναφέρονται σε οποιαδήποτε από τις ουσιώδεις υποχρεώσεις του στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης.

40.6 Όλα τα έγγραφα τα οποία ενδέχεται να είναι ουσιώδη για το Δημόσιο και ανταλλάσσονται ανάμεσα στον Παραχωρησιούχο, τον Εργολάβο και τον Ανεξάρτητο Μηχανικό θα κοινοποιούνται προς το Δημόσιο. Το παρόν Άρθρο δεν δημιουργεί αφ' εαυτού υποχρεώσεις προς το Δημόσιο εκτός από την υποχρέωση κοινοποίησης.

40.7 Ο Παραχωρησιούχος δύναται να εξουσιοδοτήσει τον Εργολάβο να ανταλλάσσει έγγραφα απευθείας με το Δημόσιο αποκλειστικά σε σχέση με ζητήματα που αφορούν την υλοποίηση των Συμβάσεων Μελέτης-Κατασκευής.

41 Εφαρμοστέο Δίκαιο – Μεταβολές Νομοθεσίας - Γλώσσα

41.1 Η παρούσα Σύμβαση διέπεται από το Ελληνικό δίκαιο. Από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος Κυρωτικού Νόμου, η παρούσα Σύμβαση διέπεται πρωτίστως από τις διατάξεις του Κυρωτικού Νόμου, ο οποίος ως ειδικότερος, θα υπερισχύει έναντι οποιασδήποτε άλλης διάταξης, με εξαίρεση τυχόν κανόνες αμέσου εφαρμογής της Ευρωπαϊκής νομοθεσίας και τους Νόμους περί Καταστημάτων Αφορολογήτων Ειδών.

41.2 Η παρούσα Σύμβαση καταρτίστηκε και υπεγράφη στην Ελληνική γλώσσα. Περαιτέρω:

41.2.1 Όλα τα έγγραφα σχετικά με την υλοποίηση της παρούσας Σύμβασης και άλλα έγγραφα ανάμεσα στα Μέρη θα καταρτίζονται είτε στα Ελληνικά είτε στα Αγγλικά, συνοδευόμενα από μετάφραση στα Ελληνικά·

41.2.2 Εάν πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεύτερη γλώσσα, αυτή θα είναι τα Αγγλικά. Εάν ένα έγγραφο έχει συνταχθεί σε δύο γλώσσες, θα υπερισχύει το κείμενο στα Ελληνικά·

41.2.3 Ο Παραχωρησιούχος θα διευκολύνει την επικοινωνία του αλλοδαπού προσωπικού του με τον Παραχωρητή και το Δημόσιο εξασφαλίζοντας διερμηνείς ή μεταφραστές·

41.2.4 Ανεξάρτητα από τη χρήση δεύτερης γλώσσας από τα Μέρη, η επίσημη και υπερισχύουσα γλώσσα για αυτήν τη Σύμβαση θα είναι τα Ελληνικά·

41.2.5 Το Οικονομικό Μοντέλο και κατ' εξαίρεση, άλλα ενημερωτικά φυλλάδια για υλικά ή εξοπλισμό μπορούν να υποβληθούν αρχικώς μόνο στα Αγγλικά και να μεταφραστούν, εάν ζητηθεί από τον Παραχωρητή ή/και το Δημόσιο. Η ευθύνη και το κόστος για τη μετάφραση θα επιβαρύνει τον Παραχωρησιούχο. Οι Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης, το Οικονομικό Μοντέλο, η(οι) Σύμβαση (Συμβάσεις) Μελέτης – Κατασκευής, επισυνάπτονται στην παρούσα Σύμβαση ως Παράρτημα 16 (*Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης*), Παράρτημα 25 (*Οικονομικό Μοντέλο*) και Παράρτημα 28 (*Σύμβαση (Συμβάσεις) Μελέτης – Κατασκευής ή/και Υπόδειγμα Σύμβασης (Συμβάσεων) Μελέτης - Κατασκευής για Επικείμενα Έργα*) αντιστοιχα μόνο στα Αγγλικά.

41.3 Εάν προκύψουν Μεταβολές Νομοθεσίας σε ημερομηνία μεταγενέστερη των τριάντα (30) ημερών πριν από την Ημερομηνία Διαγωνισμού Παραχώρησης, οι οποίες επηρεάζουν ουσιωδώς το οφειλόμενο αντίτιμο βάσει της παρούσας Σύμβασης, τότε οι οικονομικές επιπτώσεις που απορρέουν από την εν λόγω τροποποίηση, όπως θα αξιολογηθούν με βάση το Οικονομικό Μοντέλο και τις αρχές του Παραρτήματος 23 (Οικονομικές Προσαρμογές):

41.3.1 θα καταβληθούν από το Δημόσιο προς τον Παραχωρησιούχο, εάν είναι επιζήμιες για τον Παραχωρησιούχο, κατά τη στιγμή που ανακύπτουν οι εν λόγω οικονομικές επιπτώσεις· ή

41.3.2 με εξαίρεση τις Μεταβολές Νομοθεσίας που σχετίζονται με τη βελτίωση των γενικών οικονομικών συνθηκών και της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας και των επιχειρήσεων, εάν οι Μεταβολές Νομοθεσίας είναι επωφελείς για τον Παραχωρησιούχο, ο Παραχωρητής θα δικαιούται και ο Παραχωρησιούχος θα υποχρεούται να καταβάλει στον Παραχωρητή το ποσό με το οποίο επωφελήθηκε, όταν πράγματι το εισπράξει ή το εξασφαλίσει.

41.4 Η εφαρμογή του Άρθρου 41.3 σε κάθε περίπτωση θα καθορίζεται μέσω συμφωνίας ανάμεσα στον Παραχωρητή, το Δημόσιο και τον Παραχωρησιούχο και, εάν υπάρχει Διαφορά, μέσω απόφασης από το Διαιτητικό Δικαστήριο, σύμφωνα με το Άρθρο 39 (*Επίλυση Διαφορών*).

41.5 Ειδοποίηση Μεταβολών Νομοθεσίας

Εάν προκύψουν ή πρόκειται σύντομα να προκύψουν Μεταβολές Νομοθεσίας, τότε ο Παραχωρησιούχος δικαιούται, δυνάμει του Άρθρου 41.8.2, τις απαλλαγές και την αποζημίωση που ορίζονται κατωτέρω:

41.5.1 κάθε απαραίτητη αλλαγή στα Έργα και στις Δραστηριότητες Παραχώρησης·

41.5.2 οποιεσδήποτε αλλαγές απαιτούνται στους όρους της παρούσας Σύμβασης ή σε κάποιο από τα Έγγραφα του Έργου (όπως αυτά ορίζονται στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (εάν υπάρχουν)) για την αντιμετώπιση των Μεταβολών Νομοθεσίας·

41.5.3 απαλλαγή από τη συμμόρφωση με υποχρεώσεις, συμπεριλαμβανομένης της υποχρέωσης του Παραχωρησιούχου να επιτύχει τις συμφωνημένες ημερομηνίες ολοκλήρωσης σε σχέση με τα Έργα σε οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο και/ή να ανταποκριθεί στα Πρότυπα Επιδόσεων και/ή στο Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης, στις οποίες δεν μπορεί να ανταποκριθεί σε κάθε περίπτωση λόγω της εφαρμογής σχετικών Μεταβολών Νομοθεσίας, αλλά μόνο στον βαθμό που αυτό είναι απαραίτητο για να επιτραπεί στον Παραχωρησιούχο (ενεργώντας εύλογα) να συμμορφωθεί με τη σχετική Μεταβολή Νομοθεσίας·

41.5.4 σε σχέση με τυχόν (i) Μεροληπτικές Μεταβολές Νομοθεσίας, οποιαδήποτε Εκτιμώμενη Μεταβολή Δαπανών Παραχώρησης που προκύπτει άμεσα από τις εν λόγω Μεροληπτικές Μεταβολές Νομοθεσίας και (ii) Γενικές Μεταβολές

Νομοθεσίας, οποιαδήποτε Εκτιμώμενη Μεταβολή Δαπανών Παραχώρησης η οποία υπερβαίνει το ποσό που μπορεί να ανακτήσει ο Παραχωρησιούχος μέσω της αύξησης των Αερολιμενικών Τελών χωρίς να υπερβεί το ισχύον Ανώτατο Όριο Χρεώσεων και/ή το ποσοστό απόδοσης που ορίζεται στο Άρθρο 28.3.1 (το **Ανακτήσιμο Ποσό**) και χωρίς ο Παραχωρησιούχος να παραβιάσει οποιονδήποτε άλλον όρο της παρούσας Σύμβασης (ανάλογα με την περίπτωση)· και

41.5.5 σε σχέση με τυχόν (i) Μεροληπτικές Μεταβολές Νομοθεσίας, Κεφαλαιουχικές Δαπάνες και/ή Λειτουργικά Έξοδα που απαιτούνται ή είναι πιθανόν να προκύψουν εξαιτίας των εν λόγω Μεροληπτικών Μεταβολών Νομοθεσίας, συμπεριλαμβανομένων τυχόν σχετικών χρηματοδοτικών δαπανών τις οποίες υφίσταται ο Παραχωρησιούχος λόγω των Κεφαλαιουχικών Δαπανών και/ή των Λειτουργικών Εξόδων· και (ii) Γενικές Μεταβολές Νομοθεσίας, αντίστοιχα Λειτουργικά Έξοδα και/ή Κεφαλαιουχικές Δαπάνες, συμπεριλαμβανομένων τυχόν σχετικών χρηματοδοτικών δαπανών τις οποίες υφίσταται ο Παραχωρησιούχος λόγω των Κεφαλαιουχικών Δαπανών και/ή των Λειτουργικών Εξόδων, οι οποίες υπερβαίνουν το Ανακτήσιμο Ποσό (ανάλογα με την περίπτωση), προς αποφυγή αμφιβολιών, χωρίς να υπολογίζονται διπλά·

και κάθε Μέρος δύναται να παράσχει ειδοποίηση στο άλλο Μέρος, προκειμένου να εκφράσει γνώμη σχετικά με τις πιθανές επιπτώσεις και σε κάθε περίπτωση, παρέχοντας με πλήρεις λεπτομέρειες τη διαδικασία εφαρμογής της αλλαγής στα Έργα ή στις Δραστηριότητες Παραχώρησης. Η ευθύνη για τις δαπάνες εφαρμογής (και για τυχόν μεταβολή που θα προκύψει στην Αμοιβή Παραχώρησης) θα αντιμετωπιστεί σύμφωνα με τα Άρθρα 41.6 (*Διαβούλευση Συμβαλλομένων Μερών*) έως 41.7 (*Χρηματοδότηση για Κεφαλαιουχικές Δαπάνες*).

41.6 Διαβούλευση Συμβαλλομένων Μερών

41.6.1 Μόλις αυτό καταστεί δυνατό μετά την παραλαβή τυχόν ειδοποίησης από οποιοδήποτε Μέρος βάσει του Άρθρου 41.5 (*Ειδοποίηση Μεταβολών Νομοθεσίας*), τα Μέρη θα διαβουλευθούν και θα προσπαθήσουν να επιτύχουν συμφωνία σχετικά με τα ζητήματα που αναφέρονται στο Άρθρο 41.5 (*Ειδοποίηση Μεταβολών Νομοθεσίας*) και τυχόν τρόπους με τους οποίους ο Παραχωρησιούχος μπορεί να μετριάσει τις επιπτώσεις των Μεταβολών Νομοθεσίας, συμπεριλαμβανομένων των εξής:

(α) ότι ο Παραχωρησιούχος έχει καταβάλει εύλογες προσπάθειες (συμπεριλαμβανομένης (όπου αυτό είναι δυνατό) της χρήσης

ανταγωνιστικών τιμών), προκειμένου να υποχρεώσει τους υπεργολάβους του να ελαχιστοποιήσουν τις αυξήσεις στις δαπάνες και να μεγιστοποιήσουν τη μείωση των δαπανών·

(β) με ποιον τρόπο οι Κεφαλαιουχικές Δαπάνες και/ή τα Λειτουργικά Έξοδα που πρόκειται να υποστεί ή να αποφύγει ο Παραχωρησιούχος, συμπεριλαμβανομένων τυχόν σχετικών χρηματοδοτικών δαπανών που πρόκειται να υποστεί ή να αποφύγει ο Παραχωρησιούχος ως αποτέλεσμα των εν λόγω Κεφαλαιουχικών Δαπανών και/ή Λειτουργικών Εξόδων, υπολογίζονται με οικονομικά αποδοτικό τρόπο· στον ανωτέρω οικονομικά αποδοτικό τρόπο υπολογισμού συμπεριλαμβάνεται η τεκμηρίωση πως, κατά το χρόνο που θα προκύψουν οι Κεφαλαιουχικές Δαπάνες και/ή τα Λειτουργικά Έξοδα (συμπεριλαμβανομένων σε κάθε περίπτωση τυχόν σχετικών χρηματοδοτικών δαπανών), ο Παραχωρησιούχος έχει λάβει υπόψη του τυχόν άλλες Μεταβολές Νομοθεσίας (οι οποίες δεν ισχύουν κατά τη στιγμή της διαβούλευσης, αλλά θα ισχύουν κατά το χρόνο που θα προκύψουν οι Κεφαλαιουχικές Δαπάνες και/ή τα Λειτουργικά Έξοδα, συμπεριλαμβανομένων σε κάθε περίπτωση, τυχόν σχετικών χρηματοδοτικών δαπανών που θα προκύψουν)·

(γ) με ποιον τρόπο οι Αποζημιώσιμες Μεταβολές Νομοθεσίας έχουν επηρεάσει τις τιμές που χρεώνουν επιχειρήσεις παρόμοιες με την Παραχώρηση, συμπεριλαμβανομένων παρόμοιων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων με τις οποίες ασχολείται ο Παραχωρησιούχος ή οι υπεργολάβοι του· και

(δ) ότι τυχόν Κεφαλαιουχικές Δαπάνες και/ή Λειτουργικά Έξοδα που έχουν αποφευχθεί και τα οποία αναμένετο να προκύψουν για την αντικατάσταση ή τη συντήρηση εγκαταστάσεων και/ή στοιχείων ενεργητικού που επηρεάστηκαν από τις σχετικές Αποζημιώσιμες Μεταβολές Νομοθεσίας, έχουν ληφθεί υπόψη στο ποσό που έχει προκύψει ή απαιτείται βάσει των Άρθρων 41.5.4 και/ή 41.5.5.

41.6.2 Εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν ή διαπιστωθεί ότι οι Μεταβολές Νομοθεσίας θα επιβάλλουν αλλαγή στις Δραστηριότητες Παραχώρησης, το Δημόσιο θα εκδώσει μια Διερεύνηση Μεταβολής αναφορικά με τις Μεταβολές Νομοθεσίας και θα ισχύσουν οι διατάξεις του Παραρτήματος 19 (*Μεταβολές*). Προς αποφυγή αμφιβολιών, σε τέτοιες περιστάσεις, ο Παραχωρησιούχος δύναται επίσης να αναζητήσει κατάλληλη προστασία από Γεγονός Καθυστέρησης σύμφωνα με το Άρθρο 30 (*Αποζημιώσεις*).

41.6.3 Με την επιφύλαξη του Άρθρου 41.4, εάν τα Μέρη δεν μπορούν να συμφωνήσουν σε κάποιο θέμα ή θέματα τα οποία ορίζονται στο παρόν Άρθρο 41 (*Εφαρμοστέο Δίκαιο – Μεταβολές Νομοθεσίας – Γλώσσα*) εντός σαράντα δύο (42) ημερών από την παραλαβή ειδοποίησης βάσει του Άρθρου 41.5 (*Ειδοποίηση Μεταβολών Νομοθεσίας*), τότε το εν λόγω θέμα ή θέματα οφείλουν να παραπέμπονται για επίλυση στο Διαιτητικό Δικαστήριο.

41.7 Χρηματοδότηση για Κεφαλαιουχικές Δαπάνες

41.7.1 Εάν τα Μέρη συμφωνήσουν ή διαπιστωθεί βάσει της Διαδικασίας Επίλυσης Διαφορών ότι ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να επωμιστεί τυχόν Κεφαλαιουχικές Δαπάνες λόγω Αποζημιώσιμων Μεταβολών Νομοθεσίας (με εξαίρεση τα Ανακτήσιμα Ποσά (ή τμήματα αυτών) οποιωνδήποτε Κεφαλαιουχικών Δαπανών), τότε ο Παραχωρησιούχος θα καταβάλει τη μέγιστη δυνατή προσπάθεια εξασφάλισης χρηματοδότησης για τις εν λόγω Κεφαλαιουχικές Δαπάνες με όρους εύλογα ικανοποιητικούς για τον ίδιο και για τους Δανειστές.

41.7.2

(α) Ο Παραχωρησιούχος θα αποστέλλει ειδοποίηση στον Παραχωρητή, όταν ο Παραχωρησιούχος έχει υποστεί ή πρόκειται να υποστεί Κεφαλαιουχικές Δαπάνες και/ή Λειτουργικά Έξοδα λόγω Μεταβολών Νομοθεσίας, συμπεριλαμβανομένων τυχόν σχετικών χρηματοδοτικών δαπανών που υφίσταται ο Παραχωρησιούχος εξαιτίας των εν λόγω Κεφαλαιουχικών Δαπανών και/ή Λειτουργικών Εξόδων, καθ’ υπέρβαση τυχόν Ανακτήσιμων Ποσών, η οποία ειδοποίηση θα περιλαμβάνει εύλογες λεπτομέρειες των σχετικών Μεταβολών Νομοθεσίας και των αντίστοιχων Κεφαλαιουχικών Δαπανών και/ή Λειτουργικών Εξόδων, συμπεριλαμβανομένων τυχόν σχετικών χρηματοδοτικών δαπανών, τις οποίες έχει υποστεί ή πρόκειται να υποστεί ο Παραχωρησιούχος. Εάν ο Παραχωρητής αμφισβητήσει το περιεχόμενο οποιασδήποτε ειδοποίησης που παρέχει ο Παραχωρησιούχος δυνάμει του παρόντος Άρθρου 41.7.2, τότε η εν λόγω Διαφορά θα παραπέμπεται στο Διαιτητικό Δικαστήριο σύμφωνα με το Άρθρο 41.6.3·

(β) Τυχόν Ανακτήσιμα Ποσά θα ανήκουν αποκλειστικά στον Παραχωρησιούχο,

(γ) Ο Παραχωρησιούχος θα αποζημιώνεται για οποιαδήποτε ποσά που υπερβαίνουν τα Ανακτήσιμα σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 41 (*Εφαρμοστέο Δίκαιο – Μεταβολές Νομοθεσίας – Γλώσσα*).

41.8 Αναπροσαρμογή στην Εισφορά

41.8.1 Τυχόν οφειλόμενη αποζημίωση βάσει του παρόντος Άρθρου 41.8 (*Αναπροσαρμογή στην Εισφορά*) μέσω αναπροσαρμογής στην Εισφορά συμπεριλαμβανομένης τυχόν αναπροσαρμογής στην Εισφορά ώστε να αντανακλά τη χρηματοδότηση που έχει εξασφαλίσει ο Παραχωρησιούχος δυνάμει του Άρθρου 41.7 (*Χρηματοδότηση για Κεφαλαιουχικές Δαπάνες*), θα υπολογίζεται σύμφωνα με το Παράρτημα 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*).

41.8.2 Σε περίπτωση Μεταβολών Νομοθεσίας κατά την πραγματοποίηση αναπροσαρμογών στην Εισφορά, η επικρατούσα αρχή είναι ότι ο Παραχωρησιούχος δεν θα βρεθεί σε καλύτερη ή χειρότερη θέση, σύμφωνα με το Παράρτημα 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*) από αυτή στην οποία βρισκόταν πριν προκύψουν οι Μεταβολές Νομοθεσίας και ότι υπάρχει δυνατότητα βάσει του παρόντος Άρθρου 41 (*Εφαρμοστέο Δίκαιο – Μεταβολές Νομοθεσίας – Γλώσσα*) και του Παραρτήματος 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*) αποζημίωσής του στον απαραίτητο βαθμό, για να επιτευχθεί αυτή η αρχή. Οι Μεταβολές Νομοθεσίας που έχουν μειώσει τα Λειτουργικά Έξοδα, τις Κεφαλαιουχικές Δαπάνες ή το ποσό Φόρου που καταβάλλει ο Παραχωρησιούχος θα ληφθούν υπόψη από τα Μέρη κατά τον προσδιορισμό της απαραίτητης αναπροσαρμογής, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο Παραχωρησιούχος δεν θα βρεθεί σε καλύτερη ή χειρότερη θέση.

42 Διαδικασία Μεταβολών

Οι διατάξεις του Παραρτήματος 19 (*Μεταβολές*) ισχύουν αναφορικά με τις Μεταβολές και τις Μεταβολές Παραχωρησιούχου εκτός αν ρητώς προβλέπεται διαφορετικά στην παρούσα Σύμβαση. Προς αποφυγή αμφιβολιών, κανένα Μέρος δεν δύναται να αιτηθεί Μεταβολή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

42.1 Μεταβολή στα Έργα και στις Υπηρεσίες Αεροδρομίου

42.1.1 Ο Παραχωρησιούχος μπορεί να προβεί μόνο σε:

(α) Μεταβολή· ή

(β) Μεταβολή Παραχωρησιούχου·

στα Έργα και/ή στις Υπηρεσίες Αεροδρομίου από τη στιγμή που η Μεταβολή είναι Αποζημιώσιμη Μεταβολή ή που η Μεταβολή Παραχωρησιούχου έχει γίνει αποδεκτή από το Δημόσιο δυνάμει του Παραρτήματος 19 (*Μεταβολές*).

42.2 Μεταβολή και Μεταβολές Νομοθεσίας

Καθένα από τα Μέρη μπορεί να παρέχει ειδοποίηση στο άλλο Μέρος σχετικά με την αναγκαιότητα Μεταβολής η οποία είναι απαραίτητη προκειμένου να επιτρέψει στον Παραχωρησιούχο να συμμορφωθεί με τις Μεταβολές Νομοθεσίας, στην οποία περίπτωση:

42.2.1 τα Μέρη πρέπει να συναντηθούν εντός έξι (6) ημερών για διαβούλευση αναφορικά με τις Μεταβολές Νομοθεσίας και τυχόν Μεταβολή που απαιτείται λόγω αυτών·

42.2.2 εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών μετά τη συνάντηση που αναφέρεται στο Άρθρο 42.2.1 ανωτέρω, το Δημόσιο πρέπει, εάν απαιτείται Μεταβολή προκειμένου να συμμορφωθεί με τις Μεταβολές Νομοθεσίας, να εκδώσει Διερεύνηση Μεταβολής και θα εφαρμοστούν οι διατάξεις του Παραρτήματος 19 (*Μεταβολές*).

43 Φορολογικά Ζητήματα

43.1 Φορολογικά Ζητήματα

43.1.1 Οι πληρωμές στον Παραχωρητή δυνάμει του Άρθρου 29.1 (*Αμοιβή Παραχώρησης*) και στο Δημόσιο δυνάμει του Άρθρου 28.9 και του Παραρτήματος 20 (*Πλαίσιο Συνεργασίας ανάμεσα στην Πολεμική Αεροπορία (ΠΑ), την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) και τον Παραχωρησιούχο στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης*) αποτελούν εισόδημα για τον Παραχωρητή και για το Δημόσιο αντίστοιχα, το οποίο υπόκειται σε ΦΠΑ, ενώ αποτελούν δαπάνη λειτουργίας για τον Παραχωρησιούχο. Προς αποφυγή αμφιβολιών, η Προκαταβολή Αμοιβής Παραχώρησης δεν αποτελεί δαπάνη λειτουργίας του Παραχωρησιούχου. Η καταβολή μέρους της Προκαταβολής Αμοιβής Παραχώρησης που πρέπει να πληρωθεί από τον Παραχωρησιούχο δυνάμει του Άρθρου 29.1 (*Αμοιβή Παραχώρησης*) κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης ή πριν από αυτή και η οποία ισοδυναμεί με το ποσό του ΦΠΑ που αντιστοιχεί στην Προκαταβολή Αμοιβής Παραχώρησης, θα αναβάλλεται, κατά τη διακριτική ευχέρεια του Παραχωρησιούχου, έως ότου το εν λόγω ποσό ΦΠΑ πράγματι επιστραφεί από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο, με την επιφύλαξη τυχόν εκχώρησης στον Παραχωρητή ισόποσου πιστωτικού υπολοίπου ΦΠΑ δυνάμει του Άρθρου 43.1.1. Ο Παραχωρησιούχος θα φέρει

την πλήρη ευθύνη να επιδιώξει την επιστροφή οποιουδήποτε πιστωτικού υπολοίπου ΦΠΑ, συμπεριλαμβανομένου τόκου υπερημερίας για τυχόν καθυστερήσεις στην εν λόγω επιστροφή ΦΠΑ, δεόντως και εγκαίρως. Διευκρινίζεται ότι η εκχώρηση του πιστωτικού υπολοίπου ΦΠΑ δυνάμει του Άρθρου 43.1.1 θα εκτείνεται επίσης στον τόκο υπερημερίας για τυχόν καθυστερήσεις στην εν λόγω επιστροφή ΦΠΑ.

43.1.2

(α) οι διατάξεις του τελευταίου μέρους της παραγράφου 3 του άρθρου 33 του νόμου 2859/2000, όπως ισχύουν επί του παρόντος, εφαρμόζονται τηρουμένων των αναλογιών στην Παραχώρηση αυτή, χωρίς ωστόσο η εν λόγω ισχύς να έχει ως αποτέλεσμα να θεωρείται ο Παραχωρησιούχος ως Οργανισμός Κοινής Ωφέλειας ή εταιρεία ή επιχείρηση κοινής ωφέλειας με οποιονδήποτε τρόπο·

(β) Η απόδοση τυχόν πιστωτικού υπολοίπου του ΦΠΑ στον Παραχωρησιούχο θα πραγματοποιείται εντός του χρονικού διαστήματος που προβλέπεται στη Νομοθεσία και, σε κάθε περίπτωση, όχι σε περισσότερες από ενενήντα (90) ημέρες από την υποβολή της σχετικής αίτησης. Συγκεκριμένα, για την πρώτη αποζημίωση η εν λόγω προθεσμία δεν μπορεί να υπερβαίνει τους έξι (6) μήνες. Εάν σημειωθεί υπέρβαση της συγκεκριμένης προθεσμίας, το Δημόσιο θα καταβάλει στον Παραχωρησιούχο τόκους υπερημερίας αναφορικά με το ποσό που πρέπει να αποζημιωθεί, ενώ το χρονικό διάστημα της συσσώρευσης θα υπολογιστεί σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 53 του νόμου 4174/2013, όπως ισχύει επί του παρόντος, με επιτόκιο το οποίο θα καθορίζεται κάθε φορά δυνάμει της παραγράφου 4 του άρθρου 53 του εν λόγω νόμου.

43.1.3 Ο προσδιορισμός του καθαρού εισοδήματος του Παραχωρησιούχου το οποίο υπόκειται σε φόρο και της πληρωμής του σχετικού φόρου από τον Παραχωρησιούχο, καθώς και των εργολάβων και των υπεργολάβων, οι οποίοι εκτελούν έργα στο πλαίσιο των Συμβάσεων Μελέτης - Κατασκευής, θα πραγματοποιείται κάθε οικονομικό έτος με βάση τη φορολογική τους δήλωση η οποία καταρτίζεται δυνάμει των διατάξεων του νόμου 4172/2013, όπως ισχύει επί του παρόντος.

43.1.4 Οι συσσωρευμένες ζημίες του Παραχωρησιούχου μπορούν να μεταφερθούν εις νέον ώστε να συμψηφιστούν με κέρδη που υπόκεινται σε φόρο των πέντε (5) επόμενων οικονομικών ετών.

43.1.5 Η συνολική επενδυτική δαπάνη η οποία θα περιλαμβάνει το κόστος των Συμβάσεων Μελέτης - Κατασκευής, συμπεριλαμβανομένου του αρχικού κόστους όλου του απαιτούμενου εξοπλισμού, καθώς και οποιασδήποτε δαπάνης και εξόδου κάθε φύσης, συμπεριλαμβανομένων των τόκων με τους οποίους έχει επιβαρυνθεί ο Παραχωρησιούχος πριν από την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων, μαζί με την Προκαταβολή Αμοιβής Παραχώρησης θα αποσβεστεί δυνάμει της μεθόδου και των ποσοστών απόσβεσης βάσει του άρθρου 24 του νόμου 4172/2013, όπως ισχύει επί του παρόντος.

43.1.6 Τα έξοδα τόκων που συσσωρεύονται βάσει των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν) για τους σκοπούς των Έργων μπορούν να αφαιρεθούν, στον βαθμό που επιτρέπεται από τα άρθρα 23 και 49 του νόμου 4172/2013, όπως ισχύει επί του παρόντος, από τα έσοδα του οικονομικού έτους στο οποίο συσσωρεύτηκαν, ανεξάρτητα από τον χρόνο ολοκλήρωσης των εν λόγω Έργων, με την προϋπόθεση ότι δεν θα κεφαλαιοποιηθούν από τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με το Άρθρο 43.1.5.

43.1.7 Όλες οι πληρωμές από το Δημόσιο αναφορικά με αποζημιώσεις οποιουδήποτε είδους δυνάμει των Άρθρων 30 (*Αποζημιώσεις*), 33 (*Καταγγελία από το Δημόσιο – Συνέπειες*), 34 (*Καταγγελία από τον Παραχωρησιούχο – Συνέπειες*), 35 (*Αποζημίωση λόγω Παρατεταμένης Ανωτέρας Βίας*) και 41.3.1 θα πραγματοποιούνται σε εκκαθαρισμένα κεφάλαια, ελεύθερα και απαλλαγμένα από μειώσεις λόγω τελών χαρτοσήμου ή χρεώσεων και αμοιβών τρίτων, εκτός από τις περιπτώσεις στις οποίες απαιτείται από τη νομοθεσία. Εάν ισχύει τέλος χαρτοσήμου, χρέωση ή αμοιβή τρίτου κατά τη στιγμή της πληρωμής, το ποσό της αποζημίωσης θα αυξηθεί κατά το ποσό του εν λόγω τέλους χαρτοσήμου, χρέωσης ή αμοιβής τρίτου.

43.1.8 Η Αμοιβή Παραχώρησης και η Εισφορά που είναι πληρωτέα από τον Παραχωρησιούχο στον Παραχωρητή και το Δημόσιο αντίστοιχα απαλλάσσονται φόρων και αφαιρούνται από τα έσοδα του οικονομικού έτους κατά το οποίο καταβλήθηκαν.

43.1.9 Προς αποφυγή αμφιβολιών, ο Παραχωρησιούχος (συμπεριλαμβανομένου τυχόν Κατόχου Δικαιώματος Αεροδρομίου), ως μη δικαιούχος εμπράγματου δικαιώματος στις Περιοχές Παραχώρησης, δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του νόμου 4223/2013, όπως ισχύει, ή οποιουδήποτε άλλου Νόμου με παρόμοιο αποτέλεσμα και δεν υποχρεούται σε καταβολή φόρων ή δασμών

ακίνητης περιουσίας (ειδικών ή συγκεντρωτικών) αναφορικά με οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο.

43.1.10 Προς αποφυγή αμφιβολιών, η συμφωνία του Παραχωρητή ή/και του Δημοσίου για συμψηφισμό και η δήλωση ή/και συμφωνία οποιουδήποτε Μέρους για συμψηφισμό οποιουδήποτε κόστους απαλλοτρίωσης με την απαίτησή του για οποιοδήποτε μέρος της Αμοιβής Παραχώρησης σύμφωνα με το Άρθρο 14.1.8 δεν θα υπόκειται σε οποιονδήποτε φόρο, χαρτόσημο, τέλη τρίτων ή αμοιβή που τυχόν εφαρμόζεται κατά τη σύναψη της εν λόγω συμφωνίας ή κατά τον συμψηφισμό.

44 Συμψηφισμός

Ο Παραχωρησιούχος παραιτείται τυχόν δικαιωμάτων συμψηφισμού που ενδέχεται να έχει έναντι του Παραχωρητή. Το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος δύνανται να παρακρατούν ή να συμψηφίζουν οποιαδήποτε οφειλόμενα σε αυτούς ποσά από το άλλο Μέρος βάσει της παρούσας Σύμβασης με εξαίρεση, προς αποφυγή αμφιβολιών, χρηματικών απαιτήσεων που ενδέχεται να έχει ο Παραχωρητής (συμπεριλαμβανομένης της Αμοιβής Παραχώρησης) έναντι οποιουδήποτε ληξιπρόθεσμου και απαιτητού ποσού από αυτόν προς το άλλο Μέρος βάσει της παρούσας Σύμβασης, υπό τον όρο ότι το εν λόγω ποσό έχει επιβεβαιωθεί ή ότι το τμήμα οποιουδήποτε ποσού, που δεν υπόκειται σε Διαφορά και το οποίο είναι ρητά ληξιπρόθεσμο και απαιτητό σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης, έχει γνωστοποιηθεί εκ των προτέρων εγγράφως στο άλλο Μέρος (όπου η ειδοποίηση αυτή ενημερώνει σχετικά με την πρόθεση του εν λόγω Μέρους να παρακρατήσει ή να συμψηφίσει το συγκεκριμένο ποσό). Εάν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος παρακρατεί ή συμψηφίζει ένα ποσό δυνάμει του παρόντος Άρθρου 44 (*Συμψηφισμός*), τότε κατά τη στιγμή της εν λόγω παρακράτησης ή του συμψηφισμού, θα ειδοποιεί το άλλο Μέρος προσδιορίζοντας τα ποσά και το δικαίωμα του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους για παρακράτηση ή συμψηφισμό, ανάλογα με την περίπτωση. Το παρόν Άρθρο 44 (*Συμψηφισμός*):

(α) δεν θα εμποδίζει τον Παραχωρησιούχο από την αναβολή της πληρωμής της Αμοιβής Παραχώρησης βάσει του Άρθρου 45.5 (*Δυσμενή Συμβάντα*)·

(β) δεν θα εμποδίζει το Δημόσιο να συμψηφίζει ποσά που οφείλονται από τον Παραχωρησιούχο, εκτός από ποσά που υπόκεινται σε Διαφορά βάσει της παρούσας Σύμβασης, τα οποία έχουν βεβαιωθεί ακόμα και εάν δεν έχουν καταστεί ακόμα ληξιπρόθεσμα και απαιτητά, στο βαθμό που η ύπαρξη των εν λόγω οφειλών δεν έχει υπαχθεί σε δικαστική διαμάχη ή

(γ) δεν θα εφαρμόζεται σε σχέση με οποιονδήποτε συμψηφισμό βάσει του Άρθρου 14.1.8.

45 Δυσμενή Συμβάντα

45.1 Όταν προκύπτει ένα Δυσμενές Συμβάν, ο Παραχωρησιούχος δύναται, δυνάμει των διατάξεων του παρόντος Άρθρου 45 (*Δυσμενή Συμβάντα*), να αναβάλει τμήμα της πληρωμής της Εισφοράς και, ανάλογα με την περίπτωση, της Αμοιβής Παραχώρησης κατά την Περίοδο του Δυσμενούς Συμβάντος, ενώ ο Παραχωρησιούχος πρέπει να αποπληρώσει την αναβαλλόμενη πληρωμή στο Δημόσιο και, ανάλογα με την περίπτωση, στον Παραχωρητή σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου 45 (*Δυσμενή Συμβάντα*).

45.2 Όχι αργότερα από είκοσι οκτώ (28) ημέρες πριν από τη λήξη ενός Έτους Παραχώρησης ή στις περιπτώσεις κατά τις οποίες προκύπτει Δυσμενές Συμβάν κατά τις είκοσι οκτώ (28) ημέρες πριν από τη λήξη ενός Έτους Παραχώρησης όσο το δυνατό συντομότερα μετά την επέλευση του εν λόγω Δυσμενούς Συμβάντος αλλά το αργότερο εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών μετά τη λήξη του εν λόγω Έτους Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος δύναται, εάν το θεωρεί εύλογο, τηρώντας τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου 45 (*Δυσμενή Συμβάντα*), να αναβάλει τμήμα της πληρωμής της επόμενης Εισφοράς και, ανάλογα με την περίπτωση, της Αμοιβής Παραχώρησης, να επιδώσει ειδοποίηση στο Δημόσιο και τον Παραχωρητή (η **Ειδοποίηση Δυσμενούς Συμβάντος από τον Παραχωρησιούχο**) στην οποία θα παρέχει στο Δημόσιο και στον Παραχωρητή:

45.2.1 εύλογες λεπτομέρειες προκειμένου να επιβεβαιώσει:

(α) ότι προέκυψε και/ή συνεχίζεται ένα Δυσμενές Συμβάν ή ότι θεωρεί εύλογα ότι θα προκύψει ένα Δυσμενές Συμβάν μαζί με λεπτομέρειες σχετικά με τον αναμενόμενο αριθμό των Επιβατών στα Περιφερειακά Αεροδρόμια κατά την ημερομηνία της εν λόγω ειδοποίησης για το σχετικό Έτος Παραχώρησης· και

(β) ότι το χρέος βάσει των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχει) είναι οφειλόμενο κατά το συγκεκριμένο Έτος Παραχώρησης·

45.2.2 μια δήλωση σχετικά με το αν θεωρεί ευλόγως ότι υπάρχει πιθανότητα η επόμενη πληρωμή της Εισφοράς και, ανάλογα με την περίπτωση, της Αμοιβής Παραχώρησης να έχει ως αποτέλεσμα τη μη επίτευξη των Ελάχιστων Δεικτών Κάλυψης κατά την επόμενη Ημερομηνία Υπολογισμού ή την αδυναμία του να ανταποκριθεί στα Λειτουργικά Έξοδα κατά το επόμενο Έτος Παραχώρησης.

45.3 Εάν ο Παραχωρησιούχος έχει επιδώσει στο Δημόσιο και στον Παραχωρητή Ειδοποίηση Δυσμενούς Συμβάντος από τον Παραχωρησιούχο δυνάμει του Άρθρου 45.2 η Εισφορά και, εάν δεν επαρκεί για τους συγκεκριμένους σκοπούς, η Αμοιβή Παραχώρησης δεν θα είναι πλέον πληρωτέες, δυνάμει του παρόντος Άρθρου 45 (*Δυσμενή Συμβάντα*), έως τη σχετική Ημερομηνία Λήξης Δυσμενούς Συμβάντος.

45.4 Εάν:

45.4.1 ο Παραχωρησιούχος έχει επιδώσει στο Δημόσιο και στον Παραχωρητή Ειδοποίηση Δυσμενούς Συμβάντος από τον Παραχωρησιούχο δυνάμει του Άρθρου 45.2· και

45.4.2 είτε:

(α) ο Παραχωρησιούχος επέδειξε προς εύλογη ικανοποίηση του Παραχωρητή ότι τα Έσοδα που εισέπραξε ο ίδιος κατά το Έτος Παραχώρησης για το οποίο ισχύει η Ειδοποίηση Δυσμενούς Συμβάντος από τον Παραχωρησιούχο είναι μειωμένα λόγω του Δυσμενούς Συμβάντος με αποτέλεσμα ο Παραχωρησιούχος να αδυνατεί να καταβάλει τα Λειτουργικά Έξοδα (όπως ορίζονται στο Οικονομικό Μοντέλο) τα οποία θα είναι ληξιπρόθεσμα και απαιτητά κατά τη σχετική περίοδο· είτε

(β) οι Ελάχιστοι Δείκτες Κάλυψης ή άλλοι συντελεστές που ορίζονται στις διατάξεις της οικονομικής δέσμευσης των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων δεν έχουν επιτευχθεί ή δεν θα επιτευχθούν στην επόμενη Ημερομηνία Υπολογισμού·

τότε ο Παραχωρησιούχος μπορεί να αναβάλει την πληρωμή τμήματος της Εισφοράς και, εάν δεν επαρκεί, της Αμοιβής Παραχώρησης σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 45.5.

45.5 Εάν ο Παραχωρησιούχος έχει συμμορφωθεί με την υποχρέωσή του βάσει του Άρθρου 45.4.1 και οι περιστάσεις στο Άρθρο 45.4.2 έχουν επέλθει, τότε, δυνάμει του Άρθρου 45.7, ο Παραχωρησιούχος μπορεί να αναβάλει την πληρωμή τμήματος της Εισφοράς και, εάν δεν επαρκεί, της Αμοιβής Παραχώρησης για το Έτος Παραχώρησης με το οποίο σχετίζεται η Ειδοποίηση Δυσμενούς Συμβάντος από τον Παραχωρησιούχο, κατά ποσό ίσο με το ποσό της Εισφοράς και, εάν δεν επαρκεί, της Αμοιβής Παραχώρησης που πρέπει να αναβληθεί, προκειμένου αυτός να ανταποκριθεί:

(α) στους Ελάχιστους Δείκτες Κάλυψης ή άλλους συντελεστές κατά την επόμενη Ημερομηνία Υπολογισμού· ή

(β) στα Λειτουργικά Έξοδα μείον την Εισφορά που καθίσταται ληξιπρόθεσμη στο εν λόγω Έτος Παραχώρησης·

(το **Αναβαλλόμενο Ποσό**) υπό τον όρο ότι το ποσό που θα αναβληθεί σε οποιοδήποτε Έτος Παραχώρησης αναφορικά με το σχετικό Δυσμενές Συμβάν δεν θα υπερβαίνει, όταν υπολογίζεται μαζί με άλλες Αναπροσαρμογές Αμοιβής Παραχώρησης (οι οποίες αναπροσαρμογές ενδεχομένως να ισχύουν για την Αμοιβή Παραχώρησης), τη συγκεντρωτική Εισφορά και την Αμοιβή Παραχώρησης για το Έτος Παραχώρησης και ότι οποιοδήποτε ποσό κατά το οποίο το αναβαλλόμενο ποσό (όπως υπολογίζεται βάσει του παρόντος Άρθρου 45.5) υπερβαίνει τα Αναβαλλόμενα Ποσά θα προστεθεί στα Αναβαλλόμενα Ποσά που υπολογίζονται για το ακόλουθο Έτος Παραχώρησης και θα αναβληθεί επίσης βάσει του παρόντος Άρθρου 45.5.

45.6 Τα Αναβαλλόμενα Ποσά θα παρακρατούνται στον Λογαριασμό Εσόδων (όπως αυτός ορίζεται στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις) και είναι δυνατή η εφαρμογή τους για την απαλλαγή των δαπανών των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης, συμπεριλαμβανομένων οφειλόμενων ποσών βάσει των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν) αλλά εξαιρούμενου του Δευτερογενούς Χρέους και των Διανομών παρά το γεγονός ότι ενδέχεται να υπάρχουν χρηματικά ποσά στον Λογαριασμό Διανομής (όπως αυτός ορίζεται στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (εάν υπάρχουν)).

45.7 Τυχόν Διαφορές σχετικά με τις διατάξεις του Άρθρου 45 (*Δυσμενή Συμβάντα*) θα παραπέμπονται στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών. Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες χάρη στην επίλυση της συγκεκριμένης Διαφοράς, ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να αποπληρώσει στο Δημόσιο και/ή στον Παραχωρητή ποσά τα οποία παρακρατούσε ενώ δεν εδικαιούτο να το κάνει, οι εν λόγω πληρωμές θα καταστούν ληξιπρόθεσμες και απαιτητές από τον Παραχωρησιούχο στο Δημόσιο και/ή στον Παραχωρητή μέσω εφάπαξ πληρωμής εντός έξι (6) εβδομάδων μετά την επίλυση της Διαφοράς στον βαθμό που υπάρχουν διαθέσιμα κεφάλαια ή, εάν δεν υπάρχουν, τότε κατά την ημερομηνία πληρωμής της Εισφοράς και, ανάλογα με την περίπτωση, της Αμοιβής Παραχώρησης για το σχετικό Έτος Παραχώρησης, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες τα εν λόγω ποσά παραμένουν οφειλόμενα μετά την Ημερομηνία Λήξης Δυσμενούς Συμβάντος, έπειτα από την επίλυση της Διαφοράς, μαζί με τόκο στο Επιτόκιο Αναφοράς ο οποίος συσσωρεύεται από την ημερομηνία αναβολής του Αναβαλλόμενου Ποσού που αποτελεί αντικείμενο διαφοράς έως την ημερομηνία πληρωμής.

45.8 Ο Παραχωρησιούχος θα καταβάλλει στο Δημόσιο και, ανάλογα με την περίπτωση, στον Παραχωρητή το Συνολικό Αναβαλλόμενο Ποσό σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου 45 (*Δυσμενή Συμβάντα*), υπό τον όρο ότι το οφειλόμενο Συνολικό

Αναβαλλόμενο Ποσό κατά την Ημερομηνία Καταγγελίας θα καταστεί ληξιπρόθεσμο ως χρέος μόνο επτά (7) ημέρες μετά την καταβολή της αποζημίωσης στον Παραχωρησιούχο (ή στον αντιπρόσωπό του) αναφορικά με ποσά που αναφέρονται στο Άρθρο 34.2 (*Αποτελέσματα της Καταγγελίας από τον Παραχωρησιούχο*) ή στο Άρθρο 35 (*Αποζημίωση λόγω Παρατεταμένης Ανωτέρας Βίας*) (ανάλογα με την περίπτωση) και το Δημόσιο και, ανάλογα με την περίπτωση, ο Παραχωρητής δεν μπορούν να συμψηφίσουν, να ανταπαιτήσουν ή να μειώσουν με οποιονδήποτε άλλον τρόπο οφειλόμενα ποσά βάσει του Άρθρου 30 (*Αποζημιώσεις*) αναφορικά με απαιτητά ποσά στο Δημόσιο και, ανάλογα με την περίπτωση, στον Παραχωρητή βάσει του παρόντος Άρθρου 45 (*Δυσμενή Συμβάντα*).

45.9 Με την επιφύλαξη του Άρθρου 45.8, μετά την Ημερομηνία Λήξης Δυσμενούς Συμβάντος:

45.9.1 ο Παραχωρησιούχος πρέπει να καταβάλει στο Δημόσιο και, ανάλογα με την περίπτωση, στον Παραχωρητή εντός σαράντα δύο (42) ημερών μετά την Ημερομηνία Λήξης Δυσμενούς Συμβάντος, όλα τα Αναβαλλόμενα Ποσά που δεν ισχύουν για την απαλλαγή των δαπανών των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης συμπεριλαμβανομένων ληξιπρόθεσμων ποσών βάσει των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων, αλλά εξαιρούμενου του Δευτερογενούς Χρέους και των Διανομών σύμφωνα με το Άρθρο 45.6· και

45.9.2 στη συνέχεια, ο Παραχωρησιούχος πρέπει να καταβάλει στο Δημόσιο και, ανάλογα με την περίπτωση, στον Παραχωρητή, το οφειλόμενο ποσό του Συνολικού Αναβαλλόμενου Ποσού στον βαθμό που:

(α) υπάρχουν διαθέσιμα κεφάλαια μετά την καταβολή από τον Παραχωρησιούχο όλων των ποσών για κεφάλαιο, τόκους (όχι Τόκους Υπερημερίας) και αμοιβές βάσει των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων και του κεφαλαίου και των τόκων (αλλά όχι των Τόκων Υπερημερίας) Δευτερογενούς Χρέους και τυχόν Διανομών, σύμφωνα με τους όρους των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων και τις Δευτερογενείς Δανειακές Συμβάσεις (ανάλογα με την περίπτωση)·

(β) υπό τον όρο ότι δεν υφίσταται περαιτέρω Δυσμενές Γεγονός· και

(γ) η εν λόγω πληρωμή των Αναβαλλόμενων Ποσών δεν θα επηρεάζει τη δυνατότητα του Παραχωρησιούχου να ανταποκριθεί:

(i) στους Ελάχιστους Δείκτες Κάλυψης ή άλλους συντελεστές κατά την επόμενη Ημερομηνία Υπολογισμού· ή

(ii) στα Λειτουργικά Έξοδα που καθίστανται ληξιπρόθεσμα στο εν λόγω Έτος Παραχώρησης.

45.10 Μετά την Ημερομηνία Λήξης Δυσμενούς Συμβάντος, η Εισφορά και η Αμοιβή Παραχώρησης θα υπολογίζονται και θα καταβάλλονται από τον Παραχωρησιούχο στο Δημόσιο και στον Παραχωρητή σύμφωνα με το Άρθρο 29 (*Πληρωμές*), με την επιφύλαξη τυχόν περαιτέρω εφαρμογής του παρόντος Άρθρου 45 (*Δυσμενή Συμβάντα*).

45.11 Για την περίοδο από την έκδοση Ειδοποίησης Δυσμενούς Συμβάντος του Παραχωρησιούχου, έως την Ημερομηνία Λήξης Δυσμενούς Συμβάντος για την οποία ισχύει η Ειδοποίηση Δυσμενούς Συμβάντος του Παραχωρησιούχου, ο Παραχωρησιούχος δεν μπορεί να προβαίνει σε Διανομές ή πληρωμές κεφαλαίου και τόκων στο Δευτερογενές Χρέος κατά την περίοδο από την έκδοση μιας Ειδοποίησης Δυσμενούς Συμβάντος του Παραχωρησιούχου έως την ημερομηνία αποπληρωμής του Συνολικού Αναβαλλόμενου Ποσού.

46 Εμπιστευτικότητα

46.1 Κάθε Μέρος αναγνωρίζει ότι βάσει της παρούσας Σύμβασης ενδέχεται να λάβει εμπορικά μυστικά και/ή εμπιστευτικές ή αποκλειστικής ιδιοκτησίας πληροφορίες οι οποίες ανήκουν στο άλλο Μέρος. Με την επιφύλαξη των εξαιρέσεων που αναφέρονται αναλυτικά στο Άρθρο 46.3, όλες οι εν λόγω πληροφορίες που ορίζονται ως εμπιστευτικές ή οι οποίες έχουν με οποιονδήποτε άλλον τρόπο σαφώς εμπιστευτική φύση αποτελούν **Εμπιστευτικές Πληροφορίες**.

46.2 Κάθε Μέρος συμφωνεί να μην γνωστοποιεί σε οποιοδήποτε τρίτο μέρος Εμπιστευτικές Πληροφορίες που ανήκουν στο άλλο Μέρος.

46.3 Τα ακόλουθα δεν αποτελούν Εμπιστευτικές Πληροφορίες για τους σκοπούς του παρόντος Άρθρου 46 (*Εμπιστευτικότητα*):

46.3.1 πληροφορίες οι οποίες βρίσκονται ή εισέρχονται στη δημόσια σφαίρα με άλλον τρόπο και όχι λόγω παραβίασης της παρούσας Σύμβασης ή οποιασδήποτε άλλης υποχρέωσης εμπιστευτικότητας που σχετίζεται με τις συγκεκριμένες πληροφορίες·

46.3.2 πληροφορίες που αποκτώνται από τρίτους χωρίς οι τρίτοι να έχουν υποχρέωση (ρητή ή σιωπηρή) να διατηρήσουν τις πληροφορίες εμπιστευτικές· και/ή

46.3.3 πληροφορίες οι οποίες βρίσκονται νόμιμα στην κατοχή του άλλου Μέρους πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος και το εν λόγω Μέρος δεν υπόκειται σε υποχρέωση εμπιστευτικότητας αναφορικά με τις συγκεκριμένες πληροφορίες.

46.4 Κάθε Μέρος δύναται να κοινοποιήσει Εμπιστευτικές Πληροφορίες στον βαθμό που αυτό απαιτείται:

46.4.1 προκειμένου να επιτραπεί στο Μέρος που προβαίνει σε κοινοποίηση να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας Σύμβασης· ή

46.4.2 από οποιαδήποτε ισχύουσα Νομοθεσία ή από δικαστήριο, διαιτητικό ή διοικητικό δικαστήριο κατά τη διάρκεια των διαδικασιών ενώπιον αυτού· ή

46.4.3 από οποιονδήποτε ρυθμιστικό φορέα (συμπεριλαμβανομένου οποιουδήποτε χρηματιστηρίου επενδύσεων) ο οποίος δρα κατά τη διάρκεια διαδικασιών ενώπιον του ή οποιονδήποτε ρυθμιστικό φορέα (συμπεριλαμβανομένου οποιουδήποτε χρηματιστηρίου επενδύσεων) ο οποίος δρα κατά τη διάρκεια των καθηκόντων του· ή

46.4.4 προκειμένου να δοθούν κατάλληλες οδηγίες σε οποιονδήποτε επαγγελματία σύμβουλο του συγκεκριμένου Μέρους, ο οποίος έχει επίσης υποχρέωση να τηρεί τις εν λόγω Εμπιστευτικές Πληροφορίες εμπιστευτικές· ή

46.4.5 στην περίπτωση του Παραχωρησιούχου, και αποκλειστικά σε εμπιστευτική βάση, για τον σκοπό της χρηματοδότησης ή αναχρηματοδότησης, σε συμμόρφωση με τυχόν Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (εάν υπάρχουν) ή της πραγματοποίησης πωλήσεων ή έκδοσης μετοχών ή χρέους.

46.5 Κάθε Μέρος δύναται να κοινοποιεί Εμπιστευτικές Πληροφορίες στον βαθμό που υπάρχει για την εν λόγω κοινοποίηση σχετική έγγραφη εξουσιοδότηση από το άλλο Μέρος, το οποίο δεν πρέπει να αρνείται ή καθυστερεί τη σχετική εξουσιοδότηση χωρίς εύλογη αιτία.

46.6 Εάν του ζητηθεί ευλόγως από τον Παραχωρητή, ο Παραχωρησιούχος αναλαμβάνει να μεριμνήσει ώστε τα επιμέρους μέλη του προσωπικού του να υπογράψουν ατομικά σύμβαση εμπιστευτικότητας με τον Παραχωρητή με όρους παρόμοιους με αυτούς στο παρόν Άρθρο 46 (*Εμπιστευτικότητα*).

46.7 Η υποχρέωση στο Άρθρο 46.2 ανωτέρω εξακολουθεί να ισχύει μετά τη λήξη ή την καταγγελία της παρούσας Σύμβασης για μια περίοδο τριών (3) ετών ή, αναφορικά με οποιοδήποτε συγκεκριμένο στοιχείο των Εμπιστευτικών Πληροφοριών, το νωρίτερο

έως ότου το στοιχείο Εμπιστευτικών Πληροφοριών αποτελέσει τμήμα της δημόσιας σφαίρας με τρόπο διαφορετικό από την παραβίαση της παρούσας Σύμβασης ή οποιουδήποτε άλλου καθήκοντος εμπιστευτικότητας που σχετίζεται με τις συγκεκριμένες πληροφορίες.

46.8 Υποβολή στη Διαδικασία Επίλυσης Διαφορών

Τα Μέρη αναγνωρίζουν και συμφωνούν ότι η παρούσα Σύμβαση αποτελεί εμπορική συναλλαγή.

Καθένα από τα Μέρη συμφωνεί ανεπιφύλακτα και ανέκκλητα:

46.8.1 στην υποβολή από οποιοδήποτε Μέρος οποιασδήποτε Διαφοράς στη Διαδικασία Επίλυσης Διαφορών που ορίζεται στο Άρθρο 39 (*Επίλυση Διαφορών*), συμπεριλαμβανομένης της δεσμευτικής διαιτησίας βάσει του Άρθρου 39 (*Επίλυση Διαφορών*) και δεν θα επικαλεστεί οποιοδήποτε δικαίωμα μπορεί να έχει βάσει νομοθεσίας οποιασδήποτε δικαιοδοσίας με σκοπό την παρακώλυση, την παρεμπόδιση ή την ακύρωση της υποβολής οποιασδήποτε Διαφοράς στη Διαδικασία Επίλυσης Διαφορών· και

46.8.2 να αποδέχεται οποιαδήποτε απόφαση εκδίδεται από το Διαιτητικό Δικαστήριο ως τελεσίδικη και δεσμευτική και να μην παρακωλύει, να μην παρεμποδίζει ή να μην ακυρώνει την επιβολή ή την εκτέλεση οποιασδήποτε απόφασης που παρέχεται από το εν λόγω διαιτητικό δικαστήριο ή άλλο αρμόδιο δικαστήριο.

47 Αναχρηματοδότηση

47.1 Ο Παραχωρησιούχος θα εξασφαλίζει την πρότερη έγγραφη συγκατάθεση του Παραχωρητή (την οποία ο τελευταίος δεν θα αρνείται ή καθυστερεί χωρίς εύλογη αιτία) για οποιαδήποτε Αποζημιώσιμη Αναχρηματοδότηση, ενώ τόσο ο Παραχωρητής όσο και ο Παραχωρησιούχος θα ενεργούν καλή τη πίστει ανά πάσα στιγμή αναφορικά με οποιαδήποτε Αναχρηματοδότηση ή πιθανή ή προτεινόμενη Αναχρηματοδότηση βάσει του Άρθρου 47.9 (*Δικαίωμα αιτήματος αναχρηματοδότησης από το Δημόσιο και/ή τον Παραχωρητή)*.

47.2 Ο Παραχωρητής δύναται να λάβει: (i) μερίδιο πενήντα τοις εκατό (50%) από οποιοδήποτε Όφελος Αναχρηματοδότησης από μια Αποζημιώσιμη Αναχρηματοδότηση, αναφορικά με οποιοδήποτε Όφελος Αναχρηματοδότησης για οποιαδήποτε Αναχρηματοδότηση από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης έως δέκα (10) έτη από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης (η **Πρώτη Ημερομηνία Λήξης Οφέλους Αναχρηματοδότησης**)· και (ii) ένα ποσοστό οποιουδήποτε Οφέλους Αναχρηματοδότησης από μια Αποζημιώσιμη Αναχρηματοδότηση, αναφορικά με

οποιοδήποτε Όφελος Αναχρηματοδότησης για οποιαδήποτε Αναχρηματοδότηση, το οποίο ποσοστό θα μειώνεται σε ετήσια βάση κατά πέντε τοις εκατό (5%) από το πενήντα τοις εκατό (50%) από την Πρώτη Ημερομηνία Λήξης Οφέλους Αναχρηματοδότησης έως δέκα (10) έτη από την Πρώτη Ημερομηνία Λήξης Οφέλους Αναχρηματοδότησης.

47.3 Ο Παραχωρητής δεν θα αρνείται ή καθυστερεί τη συγκατάθεσή του σε Αποζημιώσιμη Αναχρηματοδότηση, προκειμένου να εξασφαλίσει μεγαλύτερο μερίδιο από το Όφελος Αναχρηματοδότησης σε σχέση με αυτό που καθορίζεται στο Άρθρο 47.2.

47.4 Ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει έγκαιρα στον Παραχωρητή πλήρεις λεπτομέρειες οποιασδήποτε προτεινόμενης Αποζημιώσιμης Αναχρηματοδότησης, συμπεριλαμβανομένου ενός αντιγράφου του προτεινόμενου οικονομικού μοντέλου που σχετίζεται με αυτή (εάν υπάρχει) και του σκεπτικού για τις παραδοχές που χρησιμοποιήθηκαν στο προτεινόμενο οικονομικό μοντέλο. Ο Παραχωρητής (πριν, κατά τη διάρκεια και ανά πάσα στιγμή μετά από οποιαδήποτε Αναχρηματοδότηση) θα έχει απεριόριστα δικαιώματα ελέγχου οποιουδήποτε οικονομικού μοντέλου και τεκμηρίωσης (συμπεριλαμβανομένης οποιασδήποτε πτυχής του υπολογισμού του Οφέλους Αναχρηματοδότησης) που χρησιμοποιείται σχετικά με τη συγκεκριμένη Αναχρηματοδότηση (είτε η Αναχρηματοδότηση είναι Αποζημιώσιμη Αναχρηματοδότηση είτε όχι).

47.5 Ο Παραχωρητής δύναται να επιλέξει να λάβει το μερίδιό του από τυχόν Όφελος Αναχρηματοδότησης ως:

47.5.1 εφάπαξ πληρωμή ποσού μικρότερου ή ίσου με οποιαδήποτε Διανομή που πραγματοποιείται κατά την ημερομηνία της Αναχρηματοδότησης ή κοντά σε αυτή·

47.5.2 αύξηση στην Αμοιβή Παραχώρησης για την υπολειπόμενη διάρκεια της παρούσας Σύμβασης· ή

47.5.3 έναν συνδυασμό των ανωτέρω·

Ο Παραχωρητής, εντός είκοσι οκτώ (28) ημερών αφότου λάβει τις πλήρεις λεπτομέρειες της τυχόν προτεινόμενης Αποζημιώσιμης Αναχρηματοδότησης, θα ειδοποιεί τον Παραχωρησιούχο σχετικά με την επιλογή του τρόπου με τον οποίο επιθυμεί να λάβει το μερίδιό του από τυχόν Όφελος Αναχρηματοδότησης.

47.6 Ο Παραχωρητής και ο Παραχωρησιούχος θα διαπραγματεύονται καλή τη πίστει, προκειμένου να συμφωνήσουν τη βάση και τη μέθοδο υπολογισμού του Οφέλους Αναχρηματοδότησης και την πληρωμή του μεριδίου του Παραχωρητή από το Όφελος

Αναχρηματοδότησης (λαμβάνοντας υπόψη τον τρόπο με τον οποίο ο Παραχωρητής έχει επιλέξει να λάβει το μερίδιό του από το Όφελος Αναχρηματοδότησης βάσει του Άρθρου 47.5 παραπάνω). Εάν τα Μέρη δεν συμφωνήσουν σχετικά με τη βάση και τη μέθοδο του υπολογισμού του Οφέλους Αναχρηματοδότησης ή σχετικά με την πληρωμή του μεριδίου του Παραχωρητή, η Διαφορά θα διευθετηθεί σύμφωνα με τη Διαδικασία Επίλυσης Διαφορών.

47.7 Το Όφελος Αναχρηματοδότησης θα υπολογίζεται αφού ληφθούν υπόψη τυχόν έξοδα πρόωρης εξόφλησης απαραίτητα για τη διευκόλυνση της Αποζημιώσιμης Αναχρηματοδότησης μαζί με τις εύλογες και θεμιτές επαγγελματικές δαπάνες που κάθε Μέρος υφίσταται άμεσα σε σχέση με την Αποζημιώσιμη Αναχρηματοδότηση και με το σκεπτικό ότι όλες οι εύλογες και θεμιτές δαπάνες που υφίσταται ο Παραχωρητής θα καταβληθούν σε αυτόν από τον Παραχωρησιούχο εντός είκοσι οκτώ (28) ημερών έπειτα από κάθε Αποζημιώσιμη Αναχρηματοδότηση.

47.8 Με την επιφύλαξη των άλλων διατάξεων του παρόντος Άρθρου 47 (*Αναχρηματοδότηση*), ο Παραχωρησιούχος θα περιλαμβάνει μια διάταξη στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις σύμφωνα με την οποία δικαιούται να ενημερώνεται σχετικά με προτάσεις τις οποίες ενδέχεται να έχουν οι Δανειστές για αναχρηματοδότηση των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν).

47.9 Δικαίωμα αιτήματος αναχρηματοδότησης από το Δημόσιο και/ή τον Παραχωρητή

47.9.1 Εάν το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρητής (ενεργώντας ευλόγως) θεωρούν τους όρους χρηματοδότησης που είναι γενικά διαθέσιμοι στην αγορά ευνοϊκότερους από αυτούς που προβλέπονται στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (εάν υπάρχουν), το Δημόσιο ή ο Παραχωρητής (ανάλογα με την περίπτωση) δύνανται, μέσω ειδοποίησης στον Παραχωρησιούχο, να ζητήσουν από αυτόν να αιτηθεί στους πιθανούς χρηματοδότες την παροχή όρων για πιθανή Αναχρηματοδότηση (μια **Ειδοποίηση Αναχρηματοδότησης**).

47.9.2 Η Ειδοποίηση Αναχρηματοδότησης θα ορίζει με εύλογες λεπτομέρειες το σκεπτικό βάσει του οποίου το Δημόσιο ή ο Παραχωρητής (ανάλογα με την περίπτωση) θεωρούν διαθέσιμους τους εν λόγω όρους χρηματοδότησης. Ο Παραχωρησιούχος, το Δημόσιο και ο Παραχωρητής θα συναντηθούν, προκειμένου να συζητήσουν την Ειδοποίηση Αναχρηματοδότησης εντός είκοσι οκτώ (28) ημερών. Κατά την εν λόγω συνάντηση θα εξεταστούν τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία αμφότερων των Μερών σχετικά με τη διαθεσιμότητα των όρων χρηματοδότησης για πιθανή Αναχρηματοδότηση.

Το Δημόσιο ή ο Παραχωρητής (ανάλογα με την περίπτωση) δύνανται να αποσύρουν την Ειδοποίηση Αναχρηματοδότησης κατά την εν λόγω συνάντηση ή πριν από αυτήν ή εντός δέκα (10) ημερών έπειτα από αυτή.

47.9.3 Εάν το Δημόσιο ή ο Παραχωρητής (ανάλογα με την περίπτωση) επιδώσει μια Ειδοποίηση Αναχρηματοδότησης η οποία δεν έχει αποσυρθεί δυνάμει του Άρθρου 47.9.2, τότε ο Παραχωρησιούχος:

(α) θα ενεργήσει έγκαιρα, με επιμέλεια και καλόπιστα αναφορικά με την πιθανή Αναχρηματοδότηση·

(β) θα καταβάλει κάθε εύλογη προσπάθεια να εξασφαλίσει τους πλέον ευνοϊκούς διαθέσιμους όρους από υπάρχοντες και/ή νέους δανειστές για οποιαδήποτε πιθανή Αναχρηματοδότηση (υπό τον όρο ότι ο Παραχωρησιούχος δεν θα είναι υποχρεωμένος να προτείνει αναχρηματοδότηση τέτοιου είδους που δεν θα εγκρινόταν από ένα συνετό διοικητικό συμβούλιο μιας εταιρείας που δραστηριοποιείται στον ίδιο τομέα στην Ελληνική Επικράτεια με αυτόν στον οποίο δραστηριοποιείται ο Παραχωρησιούχος, σε παρόμοιες συνθήκες). Προς αποφυγή αμφιβολιών, θα πρόκειται επίσης για όρους οι οποίοι έχουν πιθανότητες να δημιουργήσουν θετικό Όφελος Αναχρηματοδότησης μετά την αφαίρεση των δαπανών σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 47.7· και

(γ) είτε:

(i) όποτε είναι ευλόγως δυνατόν μετά την παραλαβή της Ειδοποίησης Αναχρηματοδότησης, θα παράσχει στο Δημόσιο και στον Παραχωρητή (Α) πλήρη στοιχεία της προτεινόμενης Αναχρηματοδότησης, συμπεριλαμβανομένου του οικονομικού μοντέλου και στοιχείων που να ικανοποιούν ευλόγως το Δημόσιο και τον Παραχωρητή ότι οι εν λόγω παραδοχές αντιπροσωπεύουν τους πλέον ευνοϊκούς όρους για την πιθανή Αναχρηματοδότηση με τη βάση που ορίζεται στο παρόν Άρθρο 47 (*Αναχρηματοδότηση*), καθώς και (Β) αρχικά προσχέδια τυχόν αλλαγών στην παρούσα Σύμβαση, συμπεριλαμβανομένων τυχόν αλλαγών σε σχέση με πιθανή αποζημίωση καταγγελίας, η οποία ενδέχεται να απαιτείται προκειμένου να τεθεί σε ισχύ η προτεινόμενη Αναχρηματοδότηση· είτε

(ii) εάν ο Παραχωρησιούχος (ενεργώντας ευλόγως) θεωρεί ότι δεν είναι δυνατή η εξασφάλιση ευνοϊκότερων όρων χρηματοδότησης από αυτούς που προβλέπονται στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος Άρθρου 47 (*Αναχρηματοδότηση*), θα παράσχει στοιχεία που να ικανοποιούν ευλόγως το Δημόσιο και τον Παραχωρητή αναφορικά με την εν λόγω αντίληψή του, καθώς και αποδεικτικά στοιχεία που να ικανοποιούν ευλόγως τον Παραχωρητή ότι ο Παραχωρησιούχος έχει συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις του στα Άρθρα 47 (*Αναχρηματοδότηση*), 47.9.3(α) και 47.9.3(β).

47.9.4 Μετά τη λήψη των πληροφοριών που αναφέρονται στο Άρθρο 47.9.3(γ)(i), το Δημόσιο και ο Παραχωρητής (κατά την απόλυτη διακριτική τους ευχέρεια) είτε:

(α) θα δώσουν οδηγίες στον Παραχωρησιούχο να υλοποιήσει την προτεινόμενη Αναχρηματοδότηση· ή

(β) θα δώσουν οδηγίες στον Παραχωρησιούχο να διακόψει την προτεινόμενη Αναχρηματοδότηση·

υπό τον όρο ότι, εάν το Δημόσιο και ο Παραχωρητής θεωρούν ευλόγως ότι δεν ικανοποιήθηκαν οι απαιτήσεις του Άρθρου 47.9.3(γ)(i), το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρητής ενδέχεται να ζητήσουν από τον Παραχωρησιούχο να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του βάσει του Άρθρου 47.9.3(γ)(i), στην οποία περίπτωση θα ισχύσουν οι διατάξεις των Άρθρων 47.9.3 και 47.9.4, όπως ακριβώς αν το Δημόσιο και ο Παραχωρητής είχαν επιδώσει Ειδοποίηση Αναχρηματοδότησης.

47.9.5 Εάν ο Παραχωρητής δώσει οδηγίες στον Παραχωρησιούχο να υλοποιήσει την προτεινόμενη Αναχρηματοδότηση:

(α) Ο Παραχωρησιούχος θα καταβάλει κάθε εύλογη προσπάθεια, προκειμένου να μεριμνήσει ότι η εν λόγω προτεινόμενη Αναχρηματοδότηση θα υλοποιηθεί όποτε είναι ευλόγως δυνατόν·

(β) Η εν λόγω προτεινόμενη Αναχρηματοδότηση θα θεωρηθεί Αποζημιώσιμη Αναχρηματοδότηση· και

(γ) Θα εφαρμόζονται οι διατάξεις των Άρθρων 47.1 έως 47.8.

47.9.6 Εάν:

(α) το Δημόσιο και ο Παραχωρητής δώσουν οδηγίες στον Παραχωρησιούχο να διακόψει την πιθανή Αναχρηματοδότηση δυνάμει του Άρθρου 47.9.4(β)· ή

(β) ικανοποιούνται οι απαιτήσεις του Άρθρου 47.9.3(γ)(ii)·

τότε το Δημόσιο θα αποζημιώσει τον Παραχωρησιούχο για τις εύλογες και θεμιτές επαγγελματικές δαπάνες που αυτός υπέστη σε σχέση με την πιθανή Αναχρηματοδότηση· οι εν λόγω δαπάνες θα καταβληθούν από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο εντός εξήντα (60) ημερών από την παραλαβή έγκυρου τιμολογίου αναφορικά με το εν λόγω ποσό. Στις συγκεκριμένες δαπάνες δεν θα περιλαμβάνονται δαπάνες εσωτερικής διαχείρισης που υπέστη ο Παραχωρησιούχος εκτός από τον βαθμό στον οποίο (α) μπορεί να αποδειχθεί με τρόπο που να ικανοποιεί ευλόγως το Δημόσιο ότι οι εν λόγω δαπάνες σημειώθηκαν αντί για επαγγελματικές δαπάνες οι οποίες θα είχαν καταβληθεί σε τρίτους κατά τη συνήθη πορεία της συγκεκριμένης επαγγελματικής δραστηριότητας και (β) το Δημόσιο, μέσω πρότερης έγγραφης σύμβασης, έχει εγκρίνει τη χρήση τέτοιου εσωτερικού πόρου διαχείρισης.

47.9.7 Το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρητής δύνανται να εκδώσουν Ειδοποίηση Αναχρηματοδότησης βάσει του Άρθρου 47.9.1 ανά πάσα στιγμή, αλλά όχι περισσότερες από μία φορά σε κάθε διετία. Προς αποφυγή αμφιβολιών, Ειδοποίηση Αναχρηματοδότησης που έχει αποσυρθεί βάσει του Άρθρου 47.9.2 έχει εκδοθεί για τους σκοπούς του παρόντος Άρθρου 47.9.7.

48 [ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ]

49 Αποκλειστική Αποκατάσταση

49.1 Με την επιφύλαξη παντός νομίμου δικαιώματος του Παραχωρησιούχου:

49.1.1 για συγκεκριμένη εκπλήρωση οποιασδήποτε υποχρέωσης στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης· ή

49.1.2 για λήψη ασφαλιστικών μέτρων·

ο Παραχωρησιούχος δεν θα δικαιούται αποζημίωσης ή δεν θα έχει οποιαδήποτε άλλα δικαιώματα βάσει σύμβασης, αδικοπραξίας ή άλλως σε σχέση με οποιαδήποτε παραβίαση της παρούσας Σύμβασης στον βαθμό που η συγκεκριμένη παραβίαση

αποτελεί Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου ή η παρούσα Σύμβαση προβλέπει ρητή αποκατάσταση σε σχέση με την παραβίαση.

49.2 Εκτός εάν άλλως ορίζεται στην παρούσα Σύμβαση, η μόνη αποκατάσταση του Παραχωρητή και/ή του Δημοσίου αναφορικά με οποιοδήποτε θέμα στο οποίο ισχύουν Πόντοι Ανεπάρκειας και/ή Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων βάσει του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*) θα είναι οι εν λόγω Πόντοι Ανεπάρκειας ή οι Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων.

50 Τροποποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης

50.1 Με την επιφύλαξη των Άρθρων 16.2 και 22.1 , ο Παραχωρησιούχος δύναται, με μεταγενέστερη ειδοποίηση στο Δημόσιο ή στον Παραχωρητή, να τροποποιήσει οποιαδήποτε σημαντική σύμβαση υπεργολαβίας ή Σύμβαση Παροχής Υπηρεσιών, εκτός εάν η εν λόγω τροποποίηση είναι επιζήμια για τα συμφέροντα του Δημοσίου ή του Παραχωρητή, στην οποία περίπτωση η εν λόγω τροποποίηση μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο με την πρότερη έγγραφη συγκατάθεση του Δημοσίου και/ή του Παραχωρητή (ανάλογα με την περίπτωση), την οποία δεν θα αρνείται χωρίς εύλογη αιτία. Οποιαδήποτε τέτοια τροποποίηση δεν θα απαλλάσσει τον Παραχωρησιούχο από τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας Σύμβασης.

50.2 Με εξαίρεση τα Παραρτήματα, η παρούσα Σύμβαση μπορεί να τροποποιηθεί ή να συμπληρωθεί μόνο κατόπιν έγγραφης συγκατάθεσης του Παραχωρητή, του Δημοσίου και του Παραχωρησιούχου, ενώ οι εν λόγω τροποποιήσεις θα κυρώνονται από τον νόμο. Με την επιφύλαξη τυχόν Μεταβολών Νομοθεσίας, η ακύρωση ή η τροποποίηση της παρούσας Σύμβασης χωρίς τη συμφωνία του Παραχωρησιούχου θα αποτελεί Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου.

50.3 Οποιαδήποτε συμφωνία ανάμεσα στον Παραχωρητή, το Δημόσιο και τον Παραχωρησιούχο για την τροποποίηση της παρούσας Σύμβασης θα καταρτίζεται εγγράφως και θα υπογράφεται από τον Εκπρόσωπο του Παραχωρητή, τον Εκπρόσωπο του Δημοσίου και τον/-ους Εκπρόσωπο/-ους του Παραχωρησιούχου, οι οποίοι θα έχουν ειδικώς εξουσιοδοτηθεί για το σκοπό αυτό.

50.4

50.4.1 Η τροποποίηση των Παραρτημάτων:

(α) αναφορικά με όλα τα Παραρτήματα εκτός από τα Παραρτήματα 25 (*Οικονομικό Μοντέλο*), 26 (*Τεχνική Προσφορά*) και 27 (*Καταστατικό του Παραχωρησιούχου*), θα πραγματοποιείται μέσω συμφωνίας ανάμεσα στο Δημόσιο, τον Παραχωρητή και τον Παραχωρησιούχο

και θα υπογράφεται από τα πρόσωπα που αναφέρονται στο Άρθρο 50.3·

(β) αναφορικά με τα Παραρτήματα 25 (*Οικονομικό Μοντέλο*), 26 (*Τεχνική Προσφορά)* και *27 (Καταστατικό του Παραχωρησιούχου*), θα πραγματοποιείται μέσω σύμβασης ανάμεσα στα Συμβαλλόμενα Μέρη, κατόπιν έγγραφης συναίνεσης από το Δημόσιο.

50.4.2 Ο Παραχωρητής και ο Παραχωρησιούχος θα δικαιούνται να προβαίνουν ή εγκρίνουν οποιαδήποτε τροποποίηση, χωρίς να λαμβάνουν τη συναίνεση των άλλων Συμβαλλομένων Μερών, εάν το εν λόγω θέμα σχετίζεται αποκλειστικά με οφειλόμενες αμοιβές από τον Παραχωρησιούχο στον Παραχωρητή.

50.4.3 Το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος θα δικαιούνται να προβαίνουν ή εγκρίνουν οποιαδήποτε τροποποίηση, χωρίς να λαμβάνουν τη συναίνεση των άλλων Συμβαλλομένων Μερών, εάν το εν λόγω θέμα σχετίζεται αποκλειστικά με:

(α) την Εισφορά ή άλλα οφειλόμενα ποσά βάσει της παρούσας Σύμβασης από τον Παραχωρησιούχο στο Δημόσιο· και με

(β) τροποποιήσεις που το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος θεωρούν αμιγώς μηχανικού ή γραφειοκρατικού χαρακτήρα ή τροποποιήσεις που δεν επηρεάζουν τα δικαιώματα, τα συμφέροντα και/ή τις υποχρεώσεις του Παραχωρητή.

50.5 Εφόσον δεν προβλέπεται διαφορετικά στο σχετικό Άρθρο, όλες οι συμβάσεις που θα συναφθούν δυνάμει της παρούσας Σύμβασης ανάμεσα στο Δημόσιο και/ή τον Παραχωρητή και τον Παραχωρησιούχο ή τους Δανειστές υπογράφονται από τον Εκπρόσωπο του Παραχωρητή και τον(τους) Εκπρόσωπο(ους) του Παραχωρησιούχου, οι οποίοι είναι ειδικώς εξουσιοδοτημένοι για αυτό το σκοπό.

50.6 Οι διευθετήσεις και οι ενέργειες των Συμβαλλόμενων Μερών δυνάμει της παρούσας Σύμβασης, εκτός από όσες απαιτούνται για την επίτευξη της Ημερομηνίας Έναρξης Παραχώρησης, ισχύουν μετά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος Κυρωτικού Νόμου.

ΣΕ ΠΙΣΤΩΣΗ των ανωτέρω, το Δημόσιο, ο Παραχωρητής, ο Παραχωρησιούχος και οι Αρχικοί Μέτοχοι υπέγραψαν την παρούσα Σύμβαση (σε επτά αντίγραφα – τρία για το Δημόσιο, ένα για τον Παραχωρητή, ένα για τον Παραχωρησιούχο και δύο για τους Αρχικούς Μετόχους) μέσω των εξουσιοδοτημένων εκπροσώπων τους, όπως αυτοί αναφέρονται παραπάνω, κατά την ημερομηνία που μνημονεύθηκε πρώτη ανωτέρω στην παρούσα.

ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

....

Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

....

Υπουργός Οικονομικών

....

Υπουργός Εθνικής Άμυνας

ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΤΗ

....

ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ
ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΑΕ
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 1 & ΣΤΑΔΙΟΥ - 105 62 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ. 210 32 74 400 - FAX: 210 32 74 448
ΑΦΜ: 997471299 - ΔΟΥ: ΦΑΕ ΑΘΗΝΩΝ
ΑΡ.Γ.Ε.Μ.Η. 117034801000

ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΟΥΧΟ

....

Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια
της Ελλάδας Α’ Ανώνυμη Εταιρεία
"Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια
της Ελλάδας Α’ Α.Ε."
Υπηρεσίες Λειτουργίας Αερολιμένων
Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 209 - ΜΑΡΟΥΣΙ Τ.Κ. 151 24
ΑΦΜ: 800641038 - ΔΟΥ: ΦΑΕ ΑΘΗΝΩΝ
ΤΗΛ. 210 6141106 - FAX: 210 6140372
ΑΡ.Γ.Ε.ΜΗ.: 133592401000

Για τους ΑΡΧΙΚΟΥΣ ΜΕΤΟΧΟΥΣ

....

SLENTEL LIMITED

Παράρτημα 1

Μορφή Εγγυητικών Επιστολών[4]

ΕΝΟΤΗΤΑ 1: Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης

Ημερομηνία

[Αποδεκτή Τράπεζα] ως ΤΡΑΠΕΖΑ

και

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΚΑΙ

Δανειστές[5] ως ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΔΕΣΜΕΥΤΙΚΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ ΣΕ ΠΡΩΤΗ ΖΗΤΗΣΗ

---

[4] Για την αποφυγή οποιασδήποτε αμφιβολίας, είναι δυνατή η προσκόμιση περισσοτέρων της μίας Εγγυητικών Επιστολών για τον ίδιο σκοπό, υπό την προϋπόθεση ότι το άθροισμα των αντιστοίχων ποσών καλύπτει τις αναγκαίες απαιτήσεις και ότι είναι πανομοιότυπες από κάθε άλλη άποψη.

[5] Σε περίπτωση που δεν υπάρχουν Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις, η φόρμα θα πρέπει να τροποποιηθεί ούτως ώστε να αποκλείει αναφορές σε Δανειστές, Πληρεξούσια Τράπεζα και Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις.

ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΔΕΣΜΕΥΤΙΚΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

Αριθ. _____

ΓΙΑ ΜΕΓΙΣΤΟ ΠΟΣΟ [*το ποσό της Δεσμευτικής Επένδυσης***] ΕΥΡΩ** (η “**Δεσμευτική Επένδυση**”)

Από: [Αποδεκτή Τράπεζα]

(η “**Τράπεζα**”)

ΠΡΟΣ

1. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

   (ο “**Πρώτος Δικαιούχος**”) και

2. [Πληρεξούσια Τράπεζα] ως νόμιμος εκπρόσωπος και εκ μέρους των Δανειστών

   (ο “**Δεύτερος Δικαιούχος**”),

   μαζί, οι **Δικαιούχοι** και έκαστος, ο **Δικαιούχος**

Έργο: “Αναβάθμιση, Συντήρηση, Διαχείριση και Λειτουργία Περιφερειακών Αεροδρομίων Κρήτης Ηπειρωτικής Ελλάδας και Ιονίου ”

(Α) Δυνάμει σύμβασης παραχώρησης που συνήφθη μεταξύ [*ΕΕΣ*] ως Παραχωρησιούχου, του Πρώτου Δικαιούχου, του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Ελληνικού Δημοσίου Α.Ε. (το “**ΤΑΙΠΕΔ**”) και _________________ [*στοιχεία του (των) Αρχικού (-ών) Μετόχου (-ων)*] (ο (οι) “**Αρχικός (-οί) Μέτοχος (-οι)**”) με ημερομηνία ____________ (η “**Σύμβαση Παραχώρησης**”) το ΤΑΙΠΕΔ χορήγησε στον Παραχωρησιούχο τα δικαιώματα συντήρησης και λειτουργίας ορισμένων Περιφερειακών Αεροδρομίων.

(Β) Δυνάμει της Σύμβασης Παραχώρησης και προκειμένου να τεθεί σε ισχύ η Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, οι Αρχικοί Μέτοχοι ζήτησαν από την Τράπεζα να παράσχει και η Τράπεζα δέχτηκε να παράσχει εγγυητική επιστολή με τους ακολούθους όρους προς όφελος των Δικαιούχων.

(Γ) Όλοι οι όροι με κεφαλαία γράμματα που δεν ορίζονται στην παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα έχουν την αντίστοιχη ερμηνεία που τους αποδίδεται στη Σύμβαση Παραχώρησης.

1. Η παρούσα εγγυητική επιστολή (η “**Εγγυητική Επιστολή**”) εκδίδεται προς όφελος:

(α) του Πρώτου Δικαιούχου, ο οποίος αποδέχεται την παρούσα Εγγυητική Επιστολή σύμφωνα με το Άρθρο 12.4 (*Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης*) της Σύμβασης Παραχώρησης και

(β) του Δευτέρου Δικαιούχου, ο οποίος αποδέχεται την παρούσα Εγγυητική Επιστολή σύμφωνα με το Άρθρο 12.4 (*Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης*) της Σύμβασης Παραχώρησης και ως εξασφάλιση για τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις μεταξύ του Δευτέρου Δικαιούχου και του Παραχωρησιούχου.

2. Η Τράπεζα ανεπιφύλακτα και ανέκκλητα εγγυάται, ως εάν ήταν ο μοναδικός πρωτοφειλέτης και όχι απλώς ο εγγυητής, την καταβολή οποιουδήποτε ποσού έως την Δεσμευτική Επένδυση που ανέρχεται στα __________ Ευρώ (€ ____________)(το "**Μέγιστο Ποσό**"), παραιτούμενη οριστικά και ανέκκλητα από οποιαδήποτε ένσταση που άλλως θα εδικαιούτο ως εγγυητής, συμπεριλαμβανομένης της ένστασης διζήσεως και οποιωνδήποτε δικαιωμάτων, ενστάσεων και αμυνών που απορρέουν από τις διατάξεις των άρθρων 850, 852, 853-856, 862-864 και 866-868 του Ελληνικού Αστικού Κώδικα. Η Τράπεζα ανεπιφύλακτα και ανέκκλητα αναλαμβάνει να καταβάλει προς τον αιτούντα Δικαιούχο οποιοδήποτε ποσό (-ά) έως το Μέγιστο Ποσό με την επιφύλαξη των όρων 3 και 4 της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής, ανεξαρτήτως οποιωνδήποτε αμφισβητήσεων, διαφωνιών ή ενστάσεων από οποιονδήποτε εκ των Αρχικών Μετόχων και δίχως να ερευνήσει εάν το αίτημα των Δικαιούχων είναι τεκμηριωμένο, κατόπιν υποβολής έγγραφου αιτήματος κατάπτωσης υπογεγραμμένου από εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπο του αιτούντος Δικαιούχου αμέσως και πάντως όχι αργότερα από τις 4 μμ της ημερομηνίας του εν λόγω αιτήματος εφόσον το αίτημα κατάπτωσης παραληφθεί από την Τράπεζα στις ή πριν από τις 11 πμ οποιασδήποτε Εργάσιμης Ημέρας, όμως εάν το εν λόγω αίτημα παραληφθεί από την Τράπεζα μετά τις 11 πμ οποιασδήποτε Εργάσιμης Ημέρας, τότε η καταβολή σύμφωνα με την παρούσα Εγγυητική Επιστολή πρέπει να γίνεται μέχρι τις 11 πμ της επόμενης Εργάσιμης Ημέρας, υπό την προϋπόθεση ότι το εν λόγω αίτημα έχει υποβληθεί πριν από την Ημερομηνία Λήξεως, όπως προσδιορίζεται παρακάτω και υπό την προϋπόθεση ότι:

(α) συνοδεύεται από την παρούσα Εγγυητική Επιστολή στην περίπτωση του Δευτέρου Δικαιούχου ή από αντίγραφο της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής επικυρωμένο από την Τράπεζα στην περίπτωση του Πρώτου Δικαιούχου και περιλαμβάνει δήλωση υπογεγραμμένη από εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπο όπου πιστοποιείται η μη-καταβολή οποιουδήποτε ποσού της Δεσμευτικής Επένδυσης, σύμφωνα με το Χρονοδιάγραμμα Καταβολών Δεσμευτικής Επένδυσης, όπως αυτό καθορίζεται στο Άρθρο 9.1.4 της Σύμβασης Παραχώρησης,

(β) περιέχει το αιτούμενο ποσό και

(γ) προσδιορίζει τον τραπεζικό λογαριασμό του Δικαιούχου στον οποίο αυτό θα κατατεθεί.

Η Τράπεζα δεν θα δικαιούται να καθυστερεί ή να παρακρατεί την πληρωμή για οποιονδήποτε άλλο λόγο πέραν όσων εκτίθενται στην παρούσα Εγγυητική Επιστολή. Η Τράπεζα θα δέχεται περισσότερα αιτήματα κατάπτωσης της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής, υπό την προϋπόθεση ότι το συνολικό ποσό που ζητείται μέσω οποιουδήποτε εκ των εν λόγω αιτημάτων δεν υπερβαίνει, μεμονωμένα ή σωρευτικά, το Μέγιστο Ποσό.

3. Η παρούσα Εγγυητική Επιστολή δύναται να απομειώνεται σταδιακά κατ' αναλογία των καταβολών της Δεσμευτικής Επένδυσης όπως θα πιστοποιηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις των Άρθρων 9.1.5(α) και 9.1.5(β) της Σύμβασης Παραχώρησης καθώς και τις σχετικές διατάξεις της Απευθείας Σύμβασης με το Δημόσιο.

4. Το Μέγιστο Ποσό θα μειώνεται αυτομάτως κατά το ποσό οποιουδήποτε αιτήματος κατάπτωσης έχει πληρωθεί σε σχέση με την παρούσα Εγγυητική Επιστολή. Η πληρωμή θα γίνεται κατά το πλήρες ποσό και χωρίς οποιονδήποτε συμψηφισμό, ανταπαίτηση ή μειώσεις για λογαριασμό οποιασδήποτε υποχρέωσης, συμπεριλαμβανομένων, χωρίς περιορισμό, οποιωνδήποτε υφιστάμενων ή μελλοντικών φόρων, τελών, χρεώσεων, αμοιβών, μειώσεων ή κρατήσεων οποιασδήποτε φύσης και οποιουδήποτε φορέα επιβολής αυτών.

5. Η παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα καθίσταται άκυρη και ανίσχυρη και όλες οι υποχρεώσεις από αυτή θα παύουν να ισχύουν κατά το νωρίτερο των ακόλουθων ημερομηνιών (η “**Ημερομηνία Λήξεως**”):

(α) ένα (1) μήνα μετά την ___________ *[ημέρα καταβολής της τελευταίας δόσης της Δεσμευτικής Επένδυσης σύμφωνα με το Άρθρο 9.1.4 της Σύμβασης Παραχώρησης]*, ή

(β) την ημερομηνία κατά την οποία το Μέγιστο Ποσό θα έχει καταβληθεί πλήρως, ή

(γ) την επιστροφή αυτής στην Τράπεζα.

6. Η Τράπεζα θα διενεργεί πληρωμές υπό την παρούσα Εγγυητική Επιστολή:

(α) χωρίς οποιαδήποτε ειδοποίηση ή αναφορά προς τους Αρχικούς Μετόχους ή σε οποιοδήποτε άλλο άτομο,

(β) ανεξαρτήτως οποιασδήποτε ειδοποίησης προς την Τράπεζα σχετικά με μη-πληρωμή από την πλευρά των Αρχικών Μετόχων ή από οποιοδήποτε άλλο άτομο, και

(γ) ανεξαρτήτως της εκτέλεσης ή μη-εκτέλεσης συμβατικής υποχρέωσης οποιουδήποτε μέρους στη Σύμβαση Παραχώρησης.

7. Η Τράπεζα δύναται να βασισθεί σε οποιαδήποτε έγγραφη ειδοποίηση, έγγραφο ή πιστοποιητικό υπογεγραμμένο ή εμφανιζόμενο ως υπογεγραμμένο από οποιοδήποτε άτομο εξουσιοδοτημένο από Δικαιούχο.

8. Αποδεχόμενοι την παρούσα Εγγυητική Επιστολή, η Τράπεζα και έκαστος Δικαιούχος αναγνωρίζουν και συμφωνούν ότι:

(α) οι Δικαιούχοι δύνανται να υποβάλλουν αίτημα κατάπτωσης της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής σύμφωνα με τους όρους αυτής χωρίς προηγουμένως να έχουν προχωρήσει σε οποιαδήποτε ενέργεια ή να έχουν προβάλει οποιαδήποτε αξίωση έναντι οποιουδήποτε μέρους, του οποίου οι υποχρεώσεις εξασφαλίζονται μέσω της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής και

(β) η Τράπεζα διεξάγει επιχειρηματικές συναλλαγές αποκλειστικώς εγγράφως και δεν υποχρεούται ούτε φέρει την ευθύνη να διερευνήσει τη νομιμότητα οποιουδήποτε αιτήματος κατάπτωσης της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής ή οποιαδήποτε άλλη σχετική συναλλαγή ή οποιοδήποτε συμψηφισμό, ανταπαίτηση ή μέσο άμυνας μεταξύ Δικαιούχου και οποιουδήποτε μέρους, του οποίου οι υποχρεώσεις εξασφαλίζονται μέσω της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής.

9. Η παρούσα Εγγυητική Επιστολή εκδίδεται από την Τράπεζα στ ______ *[τόπος έκδοσης]*. Οποιαδήποτε ειδοποίηση στην Τράπεζα πρέπει να απευθύνεται στην Τράπεζα *[καταχωρηθέν όνομα Τράπεζας]* στην ανωτέρω διεύθυνση αυτής και οποιοδήποτε αίτημα κατάπτωσης πρέπει να υποβάλλεται στ [ ]

[Σημείωση: Προσδιορίστε υποκατάστημα για υποβολές και πληρωμή]

10. Η παρούσα Εγγυητική Επιστολή και οποιεσδήποτε μη συμβατικές υποχρεώσεις που απορρέουν από ή συνδέονται με αυτή διέπονται από την ελληνική νομοθεσία και θα ερμηνεύονται βάσει αυτής. Τα Δικαστήρια των Αθηνών θα είναι αποκλειστικώς αρμόδια για την επίλυση οποιασδήποτε διαφοράς που προκύπτει από ή σε σχέση με την παρούσα Εγγυητική Επιστολή (συμπεριλαμβανομένης οποιασδήποτε διαφοράς σχετικά με τυχόν μη συμβατικές υποχρεώσεις που προκύπτουν από ή σε σχέση με αυτή).

11. Εάν διάταξη της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής καταστεί παράνομη, άκυρη ή ανεφάρμοστη σε οποιαδήποτε δικαιοδοσία σε σχέση με την Τράπεζα, τούτο δεν θα επηρεάσει:

(α) την εγκυρότητα ή εκτελεστότητα υπό την εν λόγω δικαιοδοσία οποιασδήποτε άλλης διάταξης της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής, ή

(β) την εγκυρότητα ή εκτελεστότητα υπό άλλες δικαιοδοσίες της παρούσας ή οποιασδήποτε άλλης διάταξης της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής και οι έγκυρες διατάξεις της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής θα ερμηνεύονται σύμφωνα με τον οικονομικό σκοπό της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής.

Ημερομηνία 201_

____

Εκ μέρους των

[*Τράπεζα*]

MG

ΕΝΟΤΗΤΑ 2: Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης Έργων

Ημερομηνία

[Αποδεκτή Τράπεζα] ως ΤΡΑΠΕΖΑ
και

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ και
Δανειστές[6] ως ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΚΑΛΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΕΡΓΩΝ ΣΕ ΠΡΩΤΗ ΖΗΤΗΣΗ

---

[6] Σε περίπτωση που δεν υπάρχουν Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις, η φόρμα θα πρέπει να τροποποιηθεί ούτως ώστε να αποκλείει αναφορές σε Δανειστές, Πληρεξούσια Τράπεζα και Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις.

ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΚΑΛΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΕΡΓΩΝ

Αριθ. _____

ΓΙΑ ΜΕΓΙΣΤΟ ΠΟΣΟ ΕΙΚΟΣΙ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΩΝ ΕΥΡΩ (€20.000.000)

Από: [*Αποδεκτή Τράπεζα*] (η “**Τράπεζα**”)

Προς:

1. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ (ο “**Πρώτος Δικαιούχος**”), και

2. [Πληρεξούσια Τράπεζα] ως νόμιμος εκπρόσωπος και εκ μέρους των Δανειστών (ο “**Δεύτερος Δικαιούχος**”),

μαζί, οι **Δικαιούχοι** και έκαστος, ο **Δικαιούχος**

Έργο “Αναβάθμιση, Συντήρηση, Διαχείριση και Λειτουργία Περιφερειακών Αεροδρομίων Κρήτης Ηπειρωτικής Ελλάδας και Ιονίου”

(Α) Δυνάμει σύμβασης παραχώρησης που συνήφθη μεταξύ [*ΕΕΣ*] ως Παραχωρησιούχου, του Πρώτου Δικαιούχου, του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Ελληνικού Δημοσίου Α.Ε. (το “**ΤΑΙΠΕΔ**”) και [*στοιχεία του (των) Αρχικού (-ών) Μετόχου (-ων)*] ως Αρχικών Μετόχων με ημερομηνία ____________ (η “**Σύμβαση Παραχώρησης**”) το ΤΑΙΠΕΔ χορήγησε στον Παραχωρησιούχο τα δικαιώματα συντήρησης και λειτουργίας ορισμένων Περιφερειακών Αεροδρομίων.

(Β) Δυνάμει της (των) Σύμβασης (Συμβάσεων) Μελέτης-Κατασκευής ο Εργολάβος συμφώνησε να εκτελέσει ορισμένα έργα για λογαριασμό του Παραχωρησιούχου.

(Γ) Ο Παραχωρησιούχος ζήτησε από την Τράπεζα να παράσχει και η Τράπεζα δέχτηκε να παράσχει εγγυητική επιστολή με τους ακόλουθους όρους προς όφελος των Δικαιούχων.

(Δ) Όλοι οι όροι με κεφαλαία γράμματα που δεν ορίζονται στην παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα έχουν την αντίστοιχη ερμηνεία που τους αποδίδεται στη Σύμβαση Παραχώρησης.

1. Η παρούσα εγγυητική επιστολή (η “**Εγγυητική Επιστολή**”) εκδίδεται προς όφελος:

(α) του Πρώτου Δικαιούχου, ο οποίος αποδέχεται την παρούσα Εγγυητική Επιστολή σύμφωνα με το Άρθρο 12.3.1 της Σύμβασης Παραχώρησης και

(β) του Δευτέρου Δικαιούχου, ο οποίος αποδέχεται την παρούσα Εγγυητική Επιστολή ως εξασφάλιση για τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις μεταξύ του Δευτέρου Δικαιούχου και του Παραχωρησιούχου.

2. Η Τράπεζα ανεπιφύλακτα και ανέκκλητα εγγυάται, ως εάν ήταν ο μοναδικός πρωτοφειλέτης και όχι απλώς ο εγγυητής, την καταβολή οποιουδήποτε ποσού έως το

μέγιστο συνολικό ποσό των είκοσι εκατομμυρίων Ευρώ (**€20.000.000**) (το "**Μέγιστο Ποσό**"), παραιτούμενη οριστικά και ανέκκλητα από οποιαδήποτε ένσταση που άλλως θα εδικαιούτο ως εγγυητής, συμπεριλαμβανομένης της ένστασης διζήσεως και οποιωνδήποτε δικαιωμάτων, ενστάσεων και αμυνών που απορρέουν από τις διατάξεις των άρθρων 850, 852, 853-856, 862-864 και 866-868 του Ελληνικού Αστικού Κώδικα. Η Τράπεζα ανεπιφύλακτα και ανέκκλητα αναλαμβάνει να πληρώσει στους Δικαιούχους, ανεξαρτήτως οποιωνδήποτε αμφισβητήσεων, διαφωνιών ή ενστάσεων από τον Εργολάβο ή τον Παραχωρησιούχο και δίχως να ερευνήσει εάν το αίτημα των Δικαιούχων είναι τεκμηριωμένο κατόπιν υποβολής έγγραφου αιτήματος κατάπτωσης υπογεγραμμένου από εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπο του αιτούντος Δικαιούχου αμέσως και πάντως όχι αργότερα από τις 4 μμ της ημερομηνίας του εν λόγω αιτήματος εφόσον το αίτημα κατάπτωσης παραληφθεί από την Τράπεζα στις ή πριν από τις 11 πμ οποιασδήποτε Εργάσιμης Ημέρας, όμως εάν το εν λόγω αίτημα παραληφθεί από την Τράπεζα μετά τις 11 πμ, τότε η πληρωμή υπό την παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα πρέπει να γίνεται έως τις 11 πμ της Επομένης Εργάσιμης ημέρας, υπό την προϋπόθεση ότι το εν λόγω αίτημα έχει υποβληθεί:

(α) σύμφωνα με τον όρο 5 της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής και

(β) πριν τη λήξη της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής σύμφωνα με τον όρο 6 και με την επιφύλαξη του όρου 6 της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής,

οποιοδήποτε ποσό (-ά) έως το Μέγιστο Ποσό, με την επιφύλαξη του όρου 3 της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής. Η Τράπεζα δεν θα δικαιούται να καθυστερεί ή να παρακρατεί την πληρωμή για οποιονδήποτε άλλο λόγο πέραν όσων εκτίθενται στην παρούσα Εγγυητική Επιστολή. Η Τράπεζα θα δέχεται περισσότερα αιτήματα κατάπτωσης της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής, υπό την προϋπόθεση ότι το συνολικό ποσό που ζητείται μέσω οποιουδήποτε εκ των εν λόγω πολλαπλών αιτημάτων κατάπτωσης δεν υπερβαίνει το Μέγιστο Ποσό.

3. Το Μέγιστο Ποσό θα απομειώνεται αυτομάτως κατά το ποσό οποιουδήποτε αιτήματος κατάπτωσης έχει πληρωθεί υπό την παρούσα Εγγυητική Επιστολή. Η πληρωμή θα γίνεται κατά το πλήρες ποσό και χωρίς οποιονδήποτε συμψηφισμό, ανταπαίτηση ή μειώσεις για λογαριασμό οποιασδήποτε υποχρέωσης, συμπεριλαμβανομένων, χωρίς περιορισμό, οποιωνδήποτε υφιστάμενων ή μελλοντικών φόρων, τελών, χρεώσεων, αμοιβών, μειώσεων ή κρατήσεων οποιασδήποτε φύσης και οποιουδήποτε φορέα επιβολής αυτών.

4. Η Τράπεζα θα πληρώσει, υπό την παρούσα Εγγυητική Επιστολή, οποιοδήποτε ποσό (-ά) διαθέσιμο (-α) για πληρωμή υπό την παρούσα Εγγυητική Επιστολή έως το Μέγιστο Ποσό ως ακολούθως:

4.1 στην περίπτωση του Πρώτου Δικαιούχου, με την υποβολή προς την Τράπεζα:

(α) αντιγράφου της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής επικυρωθέντος από την Τράπεζα και

(β) πιστοποιητικού υπογεγραμμένου από άτομο εξουσιοδοτημένο από τον Πρώτο Δικαιούχο:

(i) δηλώνοντας ότι ο Παραχωρησιούχος παραβίασε ή παρέλειψε να εκτελέσει ή να συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις αυτού που απορρέουν από τη Σύμβαση Παραχώρησης και

(ii) ζητώντας την πληρωμή του ποσού που αναγράφεται εντός (όπου το εν λόγω ποσό δεν θα υπερβαίνει το διαθέσιμο για πληρωμή μέρος του Μεγίστου Ποσού κατά το χρόνο υποβολής του αιτήματος κατάπτωσης), το οποίο αντιπροσωπεύει το συνολικό ποσό αξιώσεων του Πρώτου Δικαιούχου βάσει των αιτιών που περιγράφονται στον ως άνω όρο 4.1(β)(i).

Προς αποφυγή αμφιβολιών, η απαίτηση του Πρώτου Δικαιούχου δεν υπόκειται στη συναίνεση του Δευτέρου Δικαιούχου.

4.2. Στην περίπτωση του Δευτέρου Δικαιούχου, με την υποβολή προς την Τράπεζα:

(α) της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής και

(β) πιστοποιητικού υπογεγραμμένου από άτομο εξουσιοδοτημένο από τον Δεύτερο Δικαιούχο:

(i) δηλώνοντας ότι ο Παραχωρησιούχος παραβίασε ή παρέλειψε να εκτελέσει ή να συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις αυτού που απορρέουν από τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις και

(ii) ζητώντας την πληρωμή του ποσού που αναγράφεται εντός (όπου το εν λόγω ποσό δεν θα υπερβαίνει το διαθέσιμο για πληρωμή μέρος του Μεγίστου Ποσού κατά το χρόνο υποβολής του αιτήματος κατάπτωσης), το οποίο αντιπροσωπεύει το συνολικό ποσό αξιώσεων από τον Δεύτερο Δικαιούχο βάσει των αιτιών που περιγράφονται στον ως άνω όρο 4.2(β)(i).

5. Η παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα καθίσταται άκυρη και ανίσχυρη και όλες οι υποχρεώσεις από αυτή θα παύουν να ισχύουν κατά το νωρίτερο των ακολούθων γεγονότων:

(α) πληρωμή από την Τράπεζα υπό την παρούσα Εγγυητική Επιστολή ποσών που σωρευτικά φτάνουν το Μέγιστο Ποσό ή

(β) παρέλευση δεκαπέντε (15) ημερών από την παραλαβή από την Τράπεζα αντιγράφου του Πιστοποιητικού Οριστικής Ολοκλήρωσης όπως ορίζεται στον ακόλουθο όρο 6(β) ή

(γ) την επιστροφή αυτής στην Τράπεζα.

6. Εκτός από οποιαδήποτε ποσά ζητούνται εγγράφως πριν την ημερομηνία λήξεως της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής σύμφωνα με τον όρο 5, το Μέγιστο Ποσό θα μειώνεται:

(α) κατά ποσοστό τριάντα τοις εκατό (30%) πέντε (5) ημέρες μετά την παραλαβή από την Τράπεζα αντιγράφου από τον Παραχωρησιούχο ή τον Εργολάβο του Πιστοποιητικού Οριστικής Ολοκλήρωσης, εκδοθέντος σε σχέση με τα Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης για όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, υπογεγραμμένου από τον Πρώτο Δικαιούχο και

(β) κατά το εναπομείναν ποσοστό του εβδομήντα τοις εκατό (70%) πέντε (5) ημέρες μετά την παραλαβή από την Τράπεζα αντιγράφου από τον Παραχωρησιούχο ή τον Εργολάβο του Πιστοποιητικού Οριστικής Ολοκλήρωσης, εκδοθέντος σε σχέση με τα Επικείμενα Έργα για όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, υπογεγραμμένου από τον Πρώτο Δικαιούχο,

υπό την προϋπόθεση ότι η Τράπεζα θα ειδοποιήσει αμέσως τους Δικαιούχους ότι παρέλαβε αντίγραφο κάθε Πιστοποιητικού Οριστικής Ολοκλήρωσης σύμφωνα με τον παρόντα όρο 6.

7. Η Τράπεζα θα διενεργεί πληρωμές υπό την παρούσα Εγγυητική Επιστολή:

(α) χωρίς οποιαδήποτε ειδοποίηση ή αναφορά προς τον Εργολάβο ή τον Παραχωρησιούχο ή σε οποιοδήποτε άλλο άτομο,

(β) ανεξαρτήτως οποιασδήποτε ειδοποίησης προς την Τράπεζα σχετικά με μη-πληρωμή από την πλευρά του Εργολάβου ή του Παραχωρησιούχου ή από οποιοδήποτε άλλο άτομο και

(γ) ανεξαρτήτως της εκτέλεσης ή μη-εκτέλεσης συμβατικής υποχρέωσης οποιουδήποτε μέρους στη Σύμβαση Παραχώρησης, στη (στις) Σύμβαση (Συμβάσεις) Μελέτης-Κατασκευής ή σε οποιαδήποτε Καθορισμένη Δανειακή Σύμβαση.

8. Η Τράπεζα δύναται να βασισθεί σε οποιαδήποτε έγγραφη ειδοποίηση, έγγραφο ή πιστοποιητικό υπογεγραμμένο ή εμφανιζόμενο ως υπογεγραμμένο από οποιοδήποτε άτομο εξουσιοδοτημένο από Δικαιούχο.

9. Αποδεχόμενοι την παρούσα Εγγυητική Επιστολή, η Τράπεζα και έκαστος Δικαιούχος αναγνωρίζουν και συμφωνούν ότι:

(α) οι Δικαιούχοι δύνανται να υποβάλουν αίτημα κατάπτωσης της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής σύμφωνα με τους όρους αυτής χωρίς προηγουμένως να έχουν προχωρήσει σε οποιαδήποτε ενέργεια ή να έχουν προβάλει οποιαδήποτε αξίωση έναντι οποιουδήποτε μέρους, του οποίου οι υποχρεώσεις εξασφαλίζονται μέσω της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής και

(β) η Τράπεζα διεξάγει επιχειρηματικές συναλλαγές αποκλειστικώς εγγράφως και δεν υποχρεούται ούτε φέρει ευθύνη να διερευνήσει τη νομιμότητα οποιουδήποτε αιτήματος κατάπτωσης της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής ή οποιαδήποτε άλλη σχετική συναλλαγή ή οποιοδήποτε συμψηφισμό, ανταπαίτηση ή μέτρο άμυνας μεταξύ Δικαιούχου και οποιουδήποτε μέρους, του οποίου οι υποχρεώσεις εξασφαλίζονται μέσω της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής.

10. Η παρούσα Εγγυητική Επιστολή εκδίδεται από την Τράπεζα στ [*τόπος έκδοσης*]. Οποιαδήποτε ειδοποίηση στην Τράπεζα πρέπει να απευθύνεται στην Τράπεζα *[καταχωρηθέν όνομα Τράπεζας]* στην ανωτέρω διεύθυνση αυτής και οποιοδήποτε αίτημα κατάπτωσης πρέπει να υποβάλλεται στ [*Προσδιορίστε υποκατάστημα για υποβολή και πληρωμή*].

11. Η παρούσα Εγγυητική Επιστολή και οποιεσδήποτε μη συμβατικές υποχρεώσεις που απορρέουν από ή συνδέονται με αυτή διέπονται από την ελληνική νομοθεσία και θα ερμηνεύονται βάσει αυτής. Τα Δικαστήρια των Αθηνών θα είναι αποκλειστικώς αρμόδια για την επίλυση οποιασδήποτε διαφοράς που προκύπτει από ή σε σχέση με την παρούσα Εγγυητική Επιστολή (συμπεριλαμβανομένης οποιασδήποτε διαφοράς σχετικά με τυχόν μη συμβατικές υποχρεώσεις που προκύπτουν από ή σε σχέση με αυτή).

12. Εάν διάταξη της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής καταστεί παράνομη, άκυρη ή ανεφάρμοστη σε οποιαδήποτε δικαιοδοσία σε σχέση με την Τράπεζα, τούτο δεν θα επηρεάσει:

(α) την εγκυρότητα ή εκτελεστότητα υπό την εν λόγω δικαιοδοσία οποιασδήποτε άλλης διάταξης της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής, ή

(β) την εγκυρότητα ή εκτελεστότητα υπό άλλες δικαιοδοσίες της παρούσας ή οποιασδήποτε άλλης διάταξης της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής και οι έγκυρες διατάξεις της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής θα ερμηνεύονται σύμφωνα με τον οικονομικό σκοπό της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής.

Ημερομηνία 201_

____

Εκ μέρους των

ΕΝΟΤΗΤΑ 3: Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας

Ημερομηνία

____

[Αποδεκτή Τράπεζα]

ως ΕΚΔΟΤΗΣ ΕΓΓΥΗΤΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ

και

ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ

[ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ]

ως ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ

ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΚΑΛΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΣΕ ΠΡΩΤΗ ΖΗΤΗΣΗ[7]

Η ΠΑΡΟΥΣΑ ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΚΑΛΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ φέρει ημερομηνία [●] και συνάπτεται μεταξύ των:

(1) [●] εταιρεία καταχωρημένη στ [●] (αριθμός καταχώρησης [●]) που εδρεύει στ [●], η οποία είναι Αποδεκτή Τράπεζα (όπως ο εν λόγω όρος προσδιορίζεται στη Σύμβαση Παραχώρησης) (ο "**Εκδότης Εγγυητικής Επιστολής**") και

(2) **ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ [ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ]** (το "**ΤΑΙΠΕΔ**") ανώνυμος εταιρεία συσταθείσα δυνάμει του νόμου 3986/2011 (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως 152Α/1.7.2011), το συνολικό μετοχικό κεφάλαιο της οποίας ανήκει και ελέγχεται από το Ελληνικό Δημόσιο (ο "**Δικαιούχος**"), η οποία έκφραση θα περιλαμβάνει και τους διαδόχους και εκδοχείς αυτής και οποιαδήποτε δικαιώματα και/ή υποχρεώσεις του ΤΑΙΠΕΔ από την παρούσα Εγγυητική Επιστολή ή οποιαδήποτε συμφωνία συναφθεί σύμφωνα με την παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα μεταβιβασθεί στο και/ή θα αναληφθεί από το Δημόσιο κατά την ημερομηνία (εφόσον υπάρξει) που το ΤΑΙΠΕΔ θα παύσει να υφίσταται.

ΕΠΕΙΔΗ:

(Α) Δια συμβάσεως (η "**Σύμβαση Παραχώρησης**") που έγινε μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου, του ΤΑΙΠΕΔ ως παραχωρητή και [●] ως παραχωρησιούχου (ο "**Παραχωρησιούχος**"), το ΤΑΙΠΕΔ χορήγησε στον Παραχωρησιούχο δικαιώματα συντήρησης και λειτουργίας ορισμένων αεροδρομίων.

(Β) Ο Παραχωρησιούχος ζήτησε από τον Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής να παράσχει και ο Εκδότης Εγγυητικής Επιστολής δέχτηκε να παράσχει Εγγυητική Επιστολή προς όφελος του Δικαιούχου με τους ακόλουθους όρους.

(Γ) Όλοι οι όροι που καθορίζονται στη Σύμβαση Παραχώρησης θα έχουν την ίδια σημασία στην παρούσα Εγγυητική Επιστολή.

---

[7] Αυτή υπόκειται στις διατάξεις της Απευθείας Σύμβασης με το Δημόσιο.

ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΒΕΒΑΙΩΝΕΤΑΙ ως ακολούθως:

1 Ανάληψη και Προβολή Απαιτήσεων

1.1 Με την παρούσα, ο Εκδότης Εγγυητικής Επιστολής ανεπιφύλακτα και ανέκκλητα αναλαμβάνει έναντι του Δικαιούχου ότι, κατόπιν της παραλαβής έγγραφου αιτήματος από τον Δικαιούχο συμμορφούμενου με τις διατάξεις του όρου 2 της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής (“**Απαίτηση**”), θα καταβάλει στον Δικαιούχο, χωρίς αποδείξεις ή προϋποθέσεις και ανεξάρτητα από οποιαδήποτε αμφισβήτηση ή διαφωνία από τον Παραχωρησιούχο, το ποσό που αξιώνεται από τον Δικαιούχο ή τους εκδοχείς αυτού στην εν λόγω Απαίτηση ή οποιοδήποτε μικρότερο ποσό, το οποίο, κατόπιν της άθροισης όλων των πληρωμών που έχουν προηγουμένως γίνει υπό την παρούσα Εγγυητική Επιστολή, είναι ίσο με το Μέγιστο Ποσό Εγγυητικής Επιστολής (όπως ο εν λόγω όρος προσδιορίζεται στην παρούσα).

1.2 Οποιαδήποτε πληρωμή λαμβάνει χώρα υπό την παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα γίνεται στο [λογαριασμός που ορίζεται στην Απαίτηση][8] όχι αργότερα από τρεις (3) εργάσιμες για τράπεζα μέρες (που δεν είναι Σάββατο ή Κυριακή και κατά την οποία οι τράπεζες σε Λονδίνο και Αθήνα είναι ανοιχτές) από την ημερομηνία της Απαίτησης.

1.3 Η πληρωμή θα γίνει κατά το πλήρες ποσό και χωρίς οποιονδήποτε συμψηφισμό, ανταπαίτηση ή μειώσεις για λογαριασμό οποιασδήποτε υποχρέωσης, συμπεριλαμβανομένων, χωρίς περιορισμό, οποιωνδήποτε υφιστάμενων ή μελλοντικών φόρων, τελών, χρεώσεων, αμοιβών, μειώσεων ή κρατήσεων οποιασδήποτε φύσης και οποιουδήποτε φορέα επιβολής αυτών.

1.4 Με την επιφύλαξη του όρου 3 της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής, ο Δικαιούχος ή οι εκδοχείς αυτού δύνανται να εγείρουν μία ή περισσότερες Απαιτήσεις από την παρούσα Εγγυητική Επιστολή και η επίδοση Απαίτησης δεν θα αποκλείει την επίδοση οποιασδήποτε άλλης ή περαιτέρω Απαίτησης.[9]

1.5 Η (Οι) Απαίτηση (Απαιτήσεις) θα είναι αποδεικτικό στοιχείο της ευθύνης του Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής και του ποσού ή ποσών που υποχρεούται να καταβάλει στον Δικαιούχο, ανεξάρτητα από οποιαδήποτε ένσταση από τον Παραχωρησιούχο ή άλλο άτομο.

---

[8] Όπως επιβεβαιωθεί κατά πόσο αυτό θα πρέπει να είναι ο Λογαριασμός Εσόδων.

[9] Ουδεμία Απαίτηση θα εγείρεται από το ΤΑΙΠΕΔ υπό την παρούσα Εγγύηση μετά το πέρας της Σύμβασης Παραχώρησης. Αυτό θα πρέπει να τεθεί στην Απευθείας Σύμβαση με το Δημόσιο.

1.6 Ο Εκδότης Εγγυητικής Επιστολής δεν θα έχει δικαίωμα και δεν θα έχει υποχρέωση ή ευθύνη να διερευνήσει:

(α) το αίτιο ή την περίσταση οποιασδήποτε Απαίτησης από την πλευρά του Δικαιούχου,

(β) τα αντίστοιχα δικαιώματα, υποχρεώσεις και/ή ευθύνες του Δικαιούχου και του Παραχωρησιούχου υπό τη Σύμβαση Παραχώρησης και/ή

(γ) τη γνησιότητα οποιασδήποτε Απαίτησης που εγείρεται από τον Δικαιούχο ή την εξουσία των προσώπων που υπογράφουν οποιαδήποτε Απαίτηση δια και εκ μέρους του Δικαιούχου.

1.7 Η υποχρέωση του Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής να προχωρήσει σε πληρωμή από την παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα είναι πρωταρχικού, ανεξάρτητου και απολύτου χαρακτήρα και δεν θα δικαιούται να καθυστερεί ή να παρακρατά την πληρωμή για οποιονδήποτε λόγο.

2 Μορφή Απαίτησης

Έκαστη Απαίτηση που εγείρεται από τον Δικαιούχο θα έχει τη μορφή (ή ουσιαστικώς τη μορφή) που εκτίθεται στο Προσάρτημα της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής και θα υπογράφεται από προσηκόντως εξουσιοδοτημένο στέλεχος του σχετικού Δικαιούχου ή οποιονδήποτε άλλον αδειοδοτημένο εκδοχέα και θα επιδίδεται στον Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής στην ως άνω διεύθυνση (ή οποιαδήποτε άλλη διεύθυνση ο Εκδότης Εγγυητικής Επιστολής ενδέχεται κατά καιρούς να γνωστοποιεί στον Δικαιούχο (μέσω προηγούμενης έγγραφης ειδοποίησης τουλάχιστον δεκαπέντε (15) ημερών)).

3 Ποσό Εγγυητικής Επιστολής και Εγκυρότητα

3.1 Με την επιφύλαξη του όρου 3.2 της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής και του Άρθρου 12.5.3 της Σύμβασης Παραχώρησης, η μέγιστη συνολική υποχρέωση του Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής από την παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα είναι δέκα εκατομμύρια Ευρώ (€10.000.000) (το "**Μέγιστο Ποσό Εγγυητικής Επιστολής**") υπό την προϋπόθεση ότι δεν θα υφίσταται μέγιστο όριο σε ποσά πληρωτέα σε σχέση με οποιαδήποτε δικαιώματα ή αποζημιώσεις που ο Δικαιούχος ενδεχομένως δικαιούται λόγω οποιασδήποτε αθέτησης από τον Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής των όρων της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής.

3.2 Με την επιφύλαξη των διατάξεων για τη λήξη της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής, η παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα απομειώνεται κατά πενήντα τοις εκατό (50%) στο τέλος της Περιόδου Παραχώρησης και θα επιστρέφεται στον Παραχωρησιούχο εντός πέντε (5) ημερών από τη λήξη της Διάρκειας Σύμβασης Παραχώρησης.

3.3 Η παρούσα Εγγυητική Επιστολή αποτελεί διαρκή υποχρέωση και οι υποχρεώσεις του Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής υπό την παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα παραμείνουν σε πλήρη ισχύ και ενέργεια έως ότου συμβεί το πρώτο από τα ακόλουθα:

(α) η ημερομηνία κατά την οποία το άθροισμα όλων των πληρωμών που διενεργούνται υπό την παρούσα Εγγυητική Επιστολή καταστεί ίσο με το Μέγιστο Ποσό Εγγυητικής Επιστολής,

(β) η επιστροφή της στον Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής και

(γ) η ημερομηνία κατά την οποία οποιαδήποτε ανανέωση ή αντικατάσταση εγγυητικής επιστολής που συμμορφούται με τους όρους της Σύμβασης Παραχώρησης (ιδιαιτέρως με το Άρθρο 12.5.2) τίθεται σε ισχύ, όπως γνωστοποιείται από τον Δικαιούχο προς τον Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής,

(η “**Ημερομηνία Λήξης**”).

3.4 Η καθορισμένη ημερομηνία για τη λήξη που προσδιορίζεται στον ως άνω όρο 3.3(β) δύναται να παραταθεί σύμφωνα με το Άρθρο 6.5.2 της Σύμβασης Παραχώρησης. Ο Εκδότης Εγγυητικής Επιστολής θα επιβεβαιώνει αμέσως στον Παραχωρησιούχο και τον Δικαιούχο ότι έχει τεθεί σε ισχύ η εν λόγω παράταση.

3.5 Η παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα επιστρέφεται από τον Δικαιούχο ή τους εκδοχείς αυτού στον Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής αμέσως μετά την Ημερομηνία Λήξης.

3.6 Ουδεμία Απαίτηση θα εγείρεται από την παρούσα Εγγυητική Επιστολή μετά την Ημερομηνία Λήξης είτε επιστραφεί είτε όχι η παρούσα Εγγυητική Επιστολή στον Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής.

3.7 Η παρούσα Εγγυητική Επιστολή δύναται να εκχωρηθεί από τον Δικαιούχο χωρίς την προηγούμενη συναίνεση του Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής. Η ειδοποίηση εκχώρησης θα πρέπει να δίνεται στον Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής πριν την έγερση οποιασδήποτε Απαίτησης για πληρωμή από οποιονδήποτε εκδοχέα. Ο Εκδότης Εγγυητικής Επιστολής δεν δύναται να εκχωρεί, επιβαρύνει ή μεταβιβάζει την παρούσα Εγγύηση.

MG

4 Εφαρμοστέο Δίκαιο

Η παρούσα Εγγυητική Επιστολή και οποιεσδήποτε άλλες μη συμβατικές υποχρεώσεις που συνδέονται με αυτή θα διέπονται από τους νόμους της [Αγγλίας και Ουαλίας]/[Ελλάδας] και τα δικαστήρια των [Αγγλίας και Ουαλίας]/[Αθηνών] θα έχουν αποκλειστική δικαιοδοσία επί οποιασδήποτε διαφοράς που προκύπτει από ή σε σχέση με την παρούσα Εγγυητική Επιστολή ή με οποιεσδήποτε μη συμβατικές υποχρεώσεις που συνδέονται με αυτήν, με την επιφύλαξη ότι οποιαδήποτε απόφαση, κρίση ή επιδίκαση των εν λόγω δικαστηρίων που θα μπορεί να εκτελεστεί ενώπιον των δικαστηρίων οποιασδήποτε δικαιοδοσίας.

5 Διάφορα

[Εφόσον είναι αναγκαίο, εισάγετε ειδικές διατάξεις προκειμένου να αντιμετωπίσετε απαιτήσεις της σχετικής εθνικής νομοθεσίας εξαρτώμενες από τον τόπο του Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής]

Η ΠΑΡΟΥΣΑ ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΚΑΛΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ υπεγράφη ως πράξη και παρεδόθη την ημερομηνία που δηλώνεται στην αρχή της εν λόγω πράξης.

ΥΠΟΓΕΓΡΑΜΜΕΝΗ ως πράξη από τον/την
[Ο ΕΚΔΟΤΗΣ ΕΓΓΥΗΤΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ]
ενεργών/ούσα δια του [ΟΝΟΜΑ ΠΡΩΤΟΥ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ], διευθυντής
και [ΟΝΟΜΑ ΔΕΥΤΕΡΟΥ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ Ή
ΓΡΑΜΜΑΤΕΩΣ], [διευθυντής/γραμματέας αυτού]

....
[ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΠΡΩΤΟΥ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ]

Διευθυντής

....
[ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΔΕΥΤΕΡΟΥ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ Ή ΓΡΑΜΜΑΤΕΩΣ]

Διευθυντής /Γραμματέας]

Ή

ΥΠΟΓΕΓΡΑΜΜΕΝΗ ως πράξη από τον/την
[Ο ΕΚΔΟΤΗΣ ΕΓΓΥΗΤΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ]
ενεργών δια του/της [ΟΝΟΜΑ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ], διευθυντής
παρουσία του/της [ΟΝΟΜΑ ΜΑΡΤΥΡΑ]

……………………………………………
[ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ]

Διευθυντής

……………………………………………….
[ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΜΑΡΤΥΡΑ]
[ΟΝΟΜΑ, ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ [ΚΑΙ
ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ] ΜΑΡΤΥΡΑ]

ΥΠΟΓΕΓΡΑΜΜΕΝΗ ως πράξη από τον/την
ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ
ενεργώντας δια του/της [ΟΝΟΜΑ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ]

……………………………………………
[ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ]

Διευθυντής

Προσάρτημα

Μορφή Απαίτησης

[Σε χαρτί με λογότυπο του **ΤΑΜΕΙΟΥ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ** (νομίμως εκπροσωπουμένου από [●]]

Προς [Όνομα και διεύθυνση του Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής]

Ημερομηνία: [●]

Υπ' όψιν: [●]

Όνομα Έργου: [●]

Εγγύηση Αριθ.: [●] με ημερομηνία [●]

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος ως προσηκόντως εξουσιοδοτημένο στέλεχος του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Ελληνικού Δημοσίου, (Δικαιούχος υπό την ως άνω αναφερθείσα Εγγυητική Επιστολή), πιστοποιεί με την παρούσα ότι ο Δικαιούχος δικαιούται να αιτηθεί την κατάπτωση της Εγγυητικής Επιστολής διότι [*ο Δικαιούχος να εισάγει σύντομη περιγραφή αιτιών, π.χ. ο Δικαιούχος υπέστη ζημία ή βλάβη επειδή ο Παραχωρησιούχος δεν κατέβαλε την Αμοιβή Παραχώρησης.]*

Ζητούμε την πληρωμή υπό την Εγγυητική Επιστολή του ποσού των [*ποσό ολογράφως και με αριθμούς*] που είναι το ποσό που ο Δικαιούχος αξιώνει ότι δικαιούται.

Παρακαλείσθε όπως καταβάλετε το εν λόγω ποσό στο λογαριασμό του Δικαιούχου στο [*στοιχεία τράπεζας και αριθμός λογαριασμού*] όχι αργότερα από τρεις (3) εργάσιμες μέρες (που δεν είναι Σάββατο ή Κυριακή και κατά την οποία οι τράπεζες σε Λονδίνο και Αθήνα είναι ανοιχτές) από την ημερομηνία του παρόντος αιτήματος.

Με εκτίμηση

Ο υπογράφων:

στο όνομα και για λογαριασμό του

[ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ (νομίμως εκπροσωπουμένου από [●]*)*

Παράρτημα 2
Περιφερειακά Αεροδρόμια[10]

Ομάδα Α

Θεσσαλονίκης, [11]**

Κέρκυρας,

Χανίων,[12]*

Ζακύνθου,

Κεφαλληνίας,

Άκτιου,[13]* και

Καβάλας.[14]**

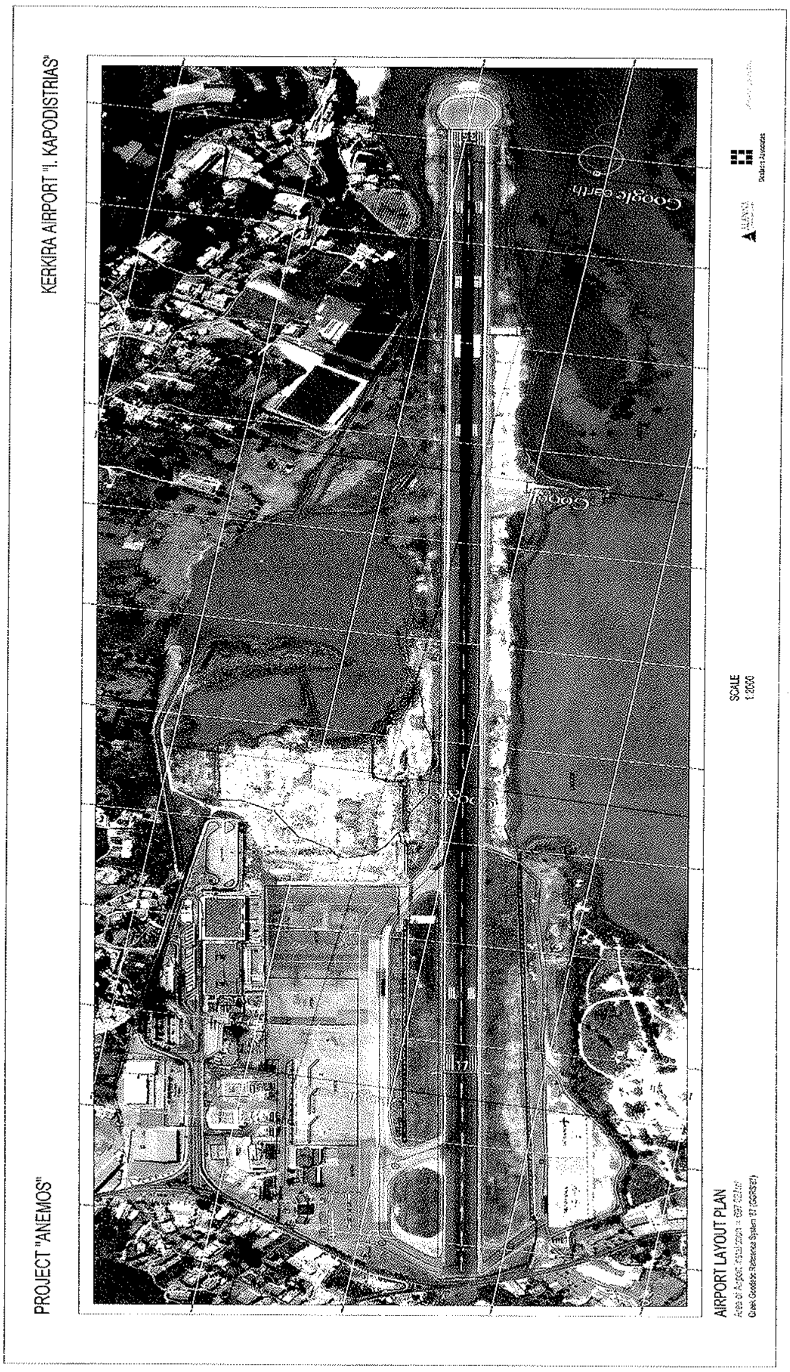
[10] Κατηγορία 1 (σημειωμένα με *) και Κατηγορία 2 (σημειωμένα με **)
[11] Αεροδρόμιο Κοινής Χρήσης
[12] Αεροδρόμιο Κοινής Χρήσης
[13] Αεροδρόμιο Κοινής Χρήσης
[14] Αεροδρόμιο Κοινής Χρήσης

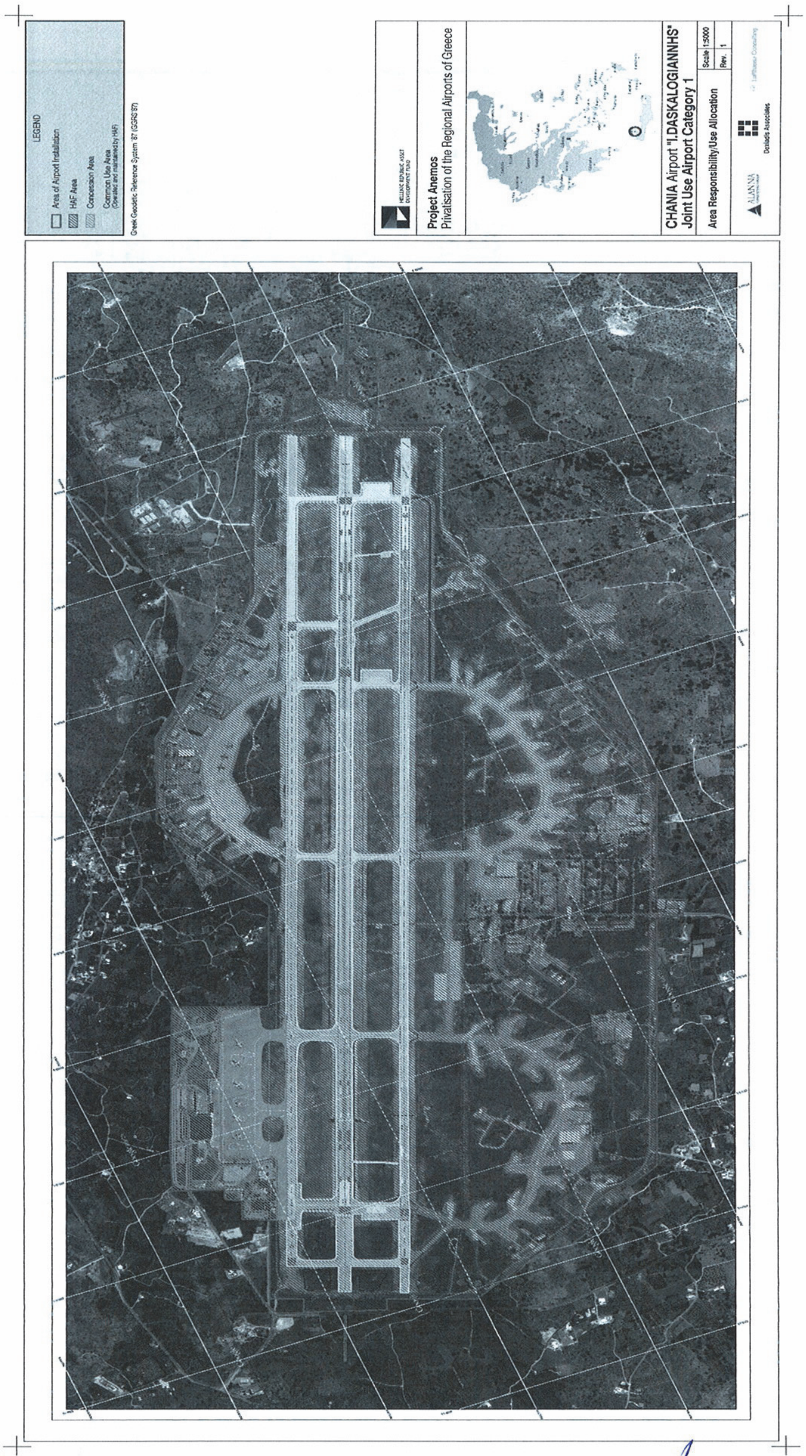
Παράρτημα 3
Σχέδια Περιοχών Παραχώρησης





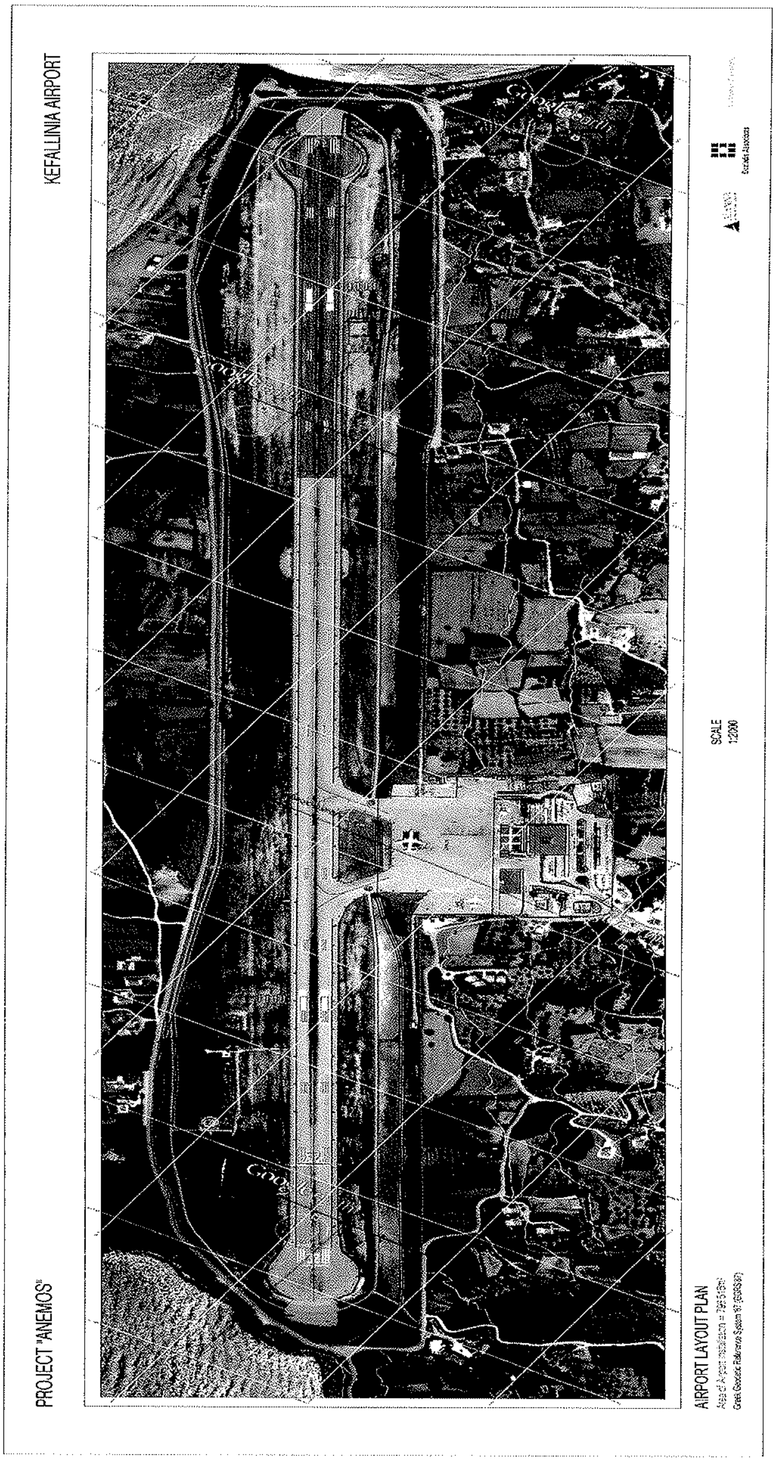
THESSALONIKI'S AIRPORT "MAKEDONIA"
PROJECT "ANEMOS"
AIRPORT LAYOUT PLAN
Area of Airport Installation = 5.533.360m²
Greek Geodetic Reference System '87 (GGRS'87)
SCALE
1:5000


KERKIRA AIRPORT "I. KAPODISTRIAS"
PROJECT "ANEMOS"
AIRPORT LAYOUT PLAN
SCALE
Google earth

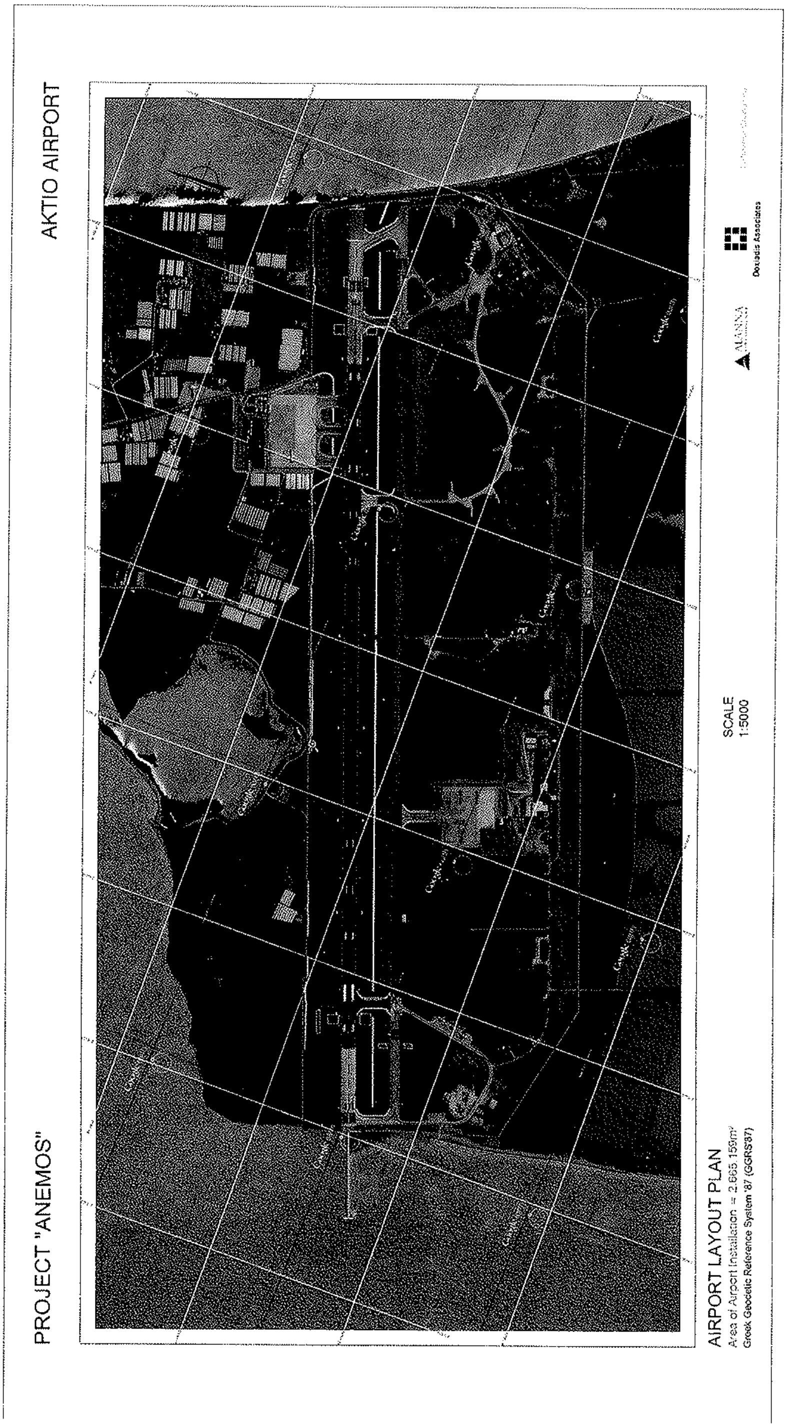

LEGEND
Area of Airport Installation
HAF Area
Concession Area
Common Use Area
Project Anemos
Privatisation of the Regional Airports of Greece
CHANIA Airport "I.DASKALOGIANNHS"
Joint Use Airport Category 1
Area Responsibility/Use Allocation

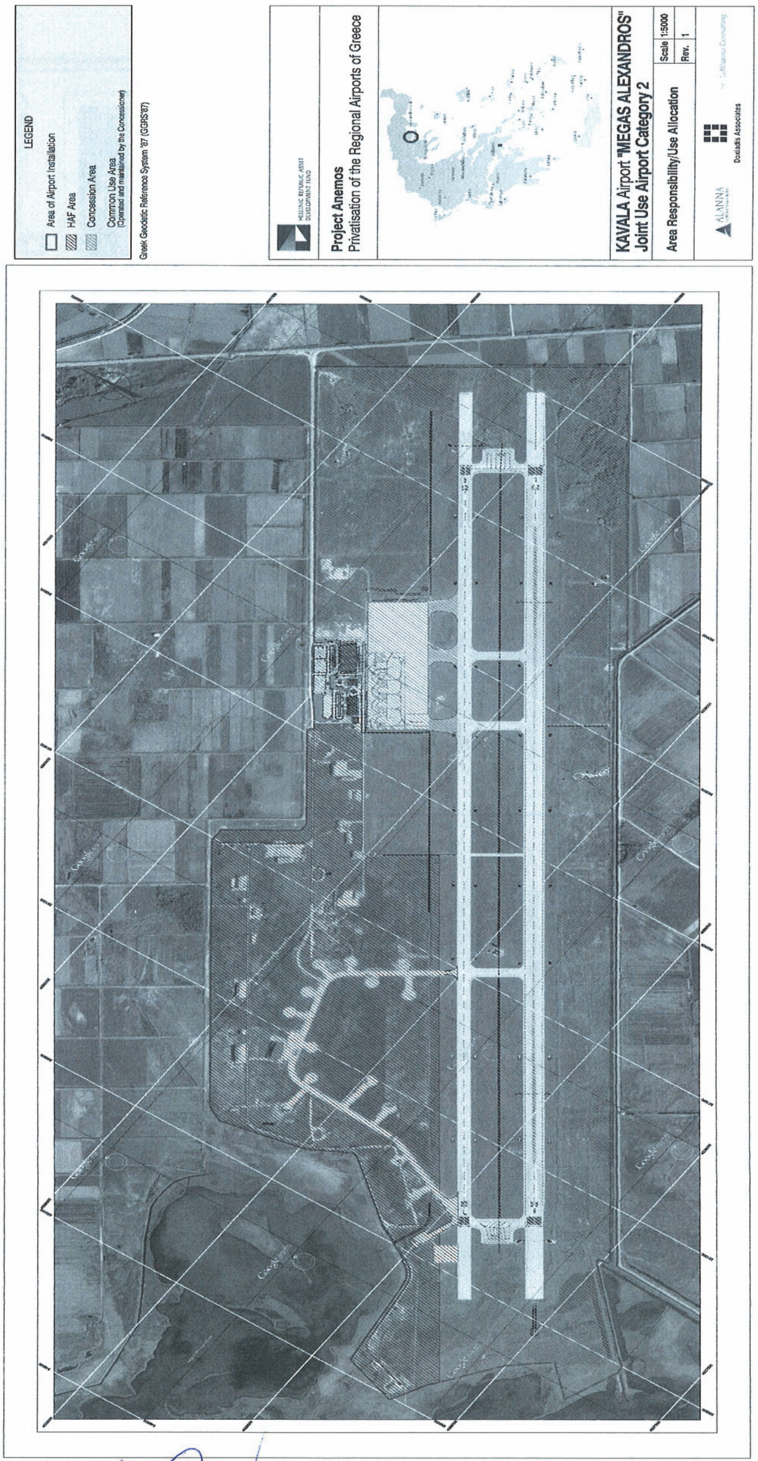

CHANIA AIRPORT "I.DASKALOGIANNIS"
PROJECT "ANEMOS"
AIRPORT LAYOUT PLAN
SCALE

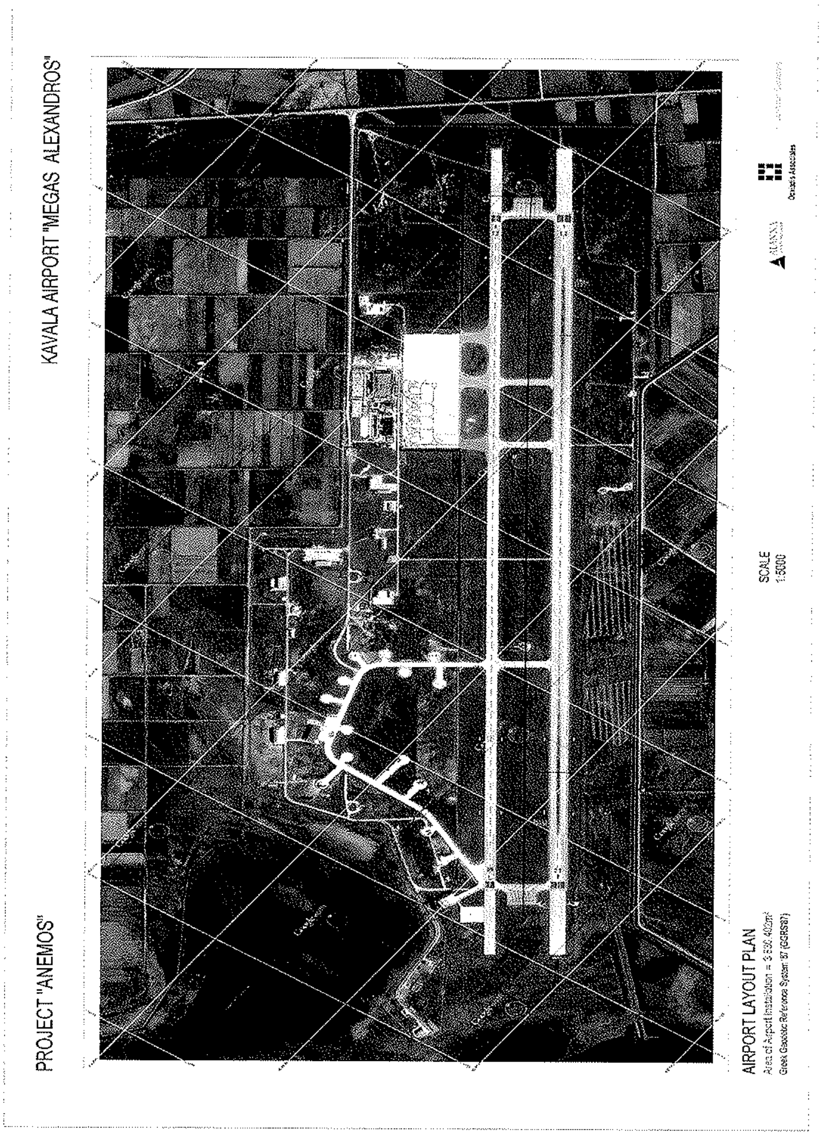

ZAKINTHOS AIRPORT "D. SOLOMOS"
PROJECT "ANEMOS"
AIRPORT LAYOUT PLAN
SCALE
1:2000
34
16


KEFALLINIA AIRPORT
PROJECT "ANEMOS"
AIRPORT LAYOUT PLAN
SCALE


LEGEND
Area of Airport Installation
HAF Area
Concession Area
Common Use Area
(Operated and maintained by HAF)
Greek Geodetic Reference System '87 (GGRS'87)
HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND
Project Anemos
Privatisation of the Regional Airports of Greece
AKTION Airport
Joint Use Airport Category 1
Area Responsibility/Use Allocation
Scale 1:5000
Rev. 1
ALANNA
Doxiadis Associates
Lufthansa Consulting


AKTIO AIRPORT
PROJECT "ANEMOS"
AIRPORT LAYOUT PLAN
Area of Airport Installation = 2.665.159m²
Greek Geodetic Reference System '87 (GGRS'87)
SCALE
1:5000
Doxiadis Associates


LEGEND
Area of Airport Installation
HAF Area
Concession Area
Common Use Area
(Operated and maintained by the Concessioner)
Greek Geodetic Reference System '87 (GGRS'87)
Project Anemos
Privatisation of the Regional Airports of Greece
KAVALA Airport "MEGAS ALEXANDROS"
Joint Use Airport Category 2
Area Responsibility/Use Allocation
Scale 1:5000
Rev. 1


PROJECT "ANEMOS"
KAVALA AIRPORT "MEGAS ALEXANDROS"
AIRPORT LAYOUT PLAN
SCALE
1:5000

Παράρτημα 4
Έγγραφα Ολοκλήρωσης/Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης

Μέρος 1: Έγγραφα Ολοκλήρωσης

Τα ακόλουθα έγγραφα, έκαστο ικανοποιητικό σε μορφή και περιεχόμενο για τον Παραχωρητή και το Δημόσιο, θα παρασχεθούν από τον Παραχωρησιούχο πριν την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης:

- Καταστατικά έγγραφα,
- Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις,
- Εγγυητικές Επιστολές Καλής Εκτέλεσης: (i) Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης, (ii) Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης Έργων και (iii) Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας,
- Υπόδειγμα ή συμφωνημένη μορφή Σύμβασης (Συμβάσεων) Μελέτης-Κατασκευής και οποιωνδήποτε άλλων συμβάσεων υπεργολαβίας,
- Άδειες Παραχωρησιούχου (εφόσον υπάρχουν)
- Απευθείας Σύμβαση (-εις) με το Δημόσιο (εφόσον υπάρχουν),
- Ασφαλιστήρια Συμβόλαια,
- Οικονομικό Μοντέλο και έκθεση ελέγχου Οικονομικού Μοντέλου,
- Επιχειρηματικό Σχέδιο,
- Αποδεικτικά στοιχεία αύξησης Μετοχικού Κεφαλαίου Παραχωρησιούχου,
- Κατάσταση Απογραφής και
- Οποιοδήποτε άλλο έγγραφο ενδεχομένως αναγκαίο για την απεικόνιση της συμφωνημένης δομής της συναλλαγής.

Παράρτημα 4

Μέρος 2: Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης

ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΣΗ ΕΚΠΛΗΡΩΣΗΣ ΑΙΡΕΣΕΩΝ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ - ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ - ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΟΜΑΔΑΣ Α

(1) Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ (εφεξής το **Δημόσιο**) νομίμως εκπροσωπούμενο υπό του ____________________ [*Υπουργείο Οικονομικών*], [*Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων*] και [*Υπουργείο Εθνικής Άμυνας*] που εδρεύει στ [•];

(2) Η ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ υπό την επωνυμία "______________________ Α.Ε." [και τον διακριτικό τίτλο "_____"] (εφεξής αποκαλούμενη ο **Παραχωρησιούχος**) εδρεύουσα στο Δήμο Αθηναίων, στην οδό ____________________ (κ.λπ.), και εκπροσωπούμενη νομίμως στην παρούσα υπό του ____________________, κατοίκου ___________, στην οδό_______ (θέση στην εταιρεία), δυνάμει του ΦΕΚ ____ στο οποίο δημοσιεύθηκε η εκπροσώπηση του Παραχωρησιούχου σε συνδυασμό με την από __________ (αριθμός - ημερομηνία) απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Παραχωρησιούχου και

(3) [•] και [•] (οι **Αρχικοί Μέτοχοι**).

Όλοι οι όροι που γράφονται στην παρούσα με κεφαλαία γράμματα και που δεν ορίζονται στην παρόν έγγραφο θα έχουν την αντίστοιχη ερμηνεία που τους αποδίδεται στη Σύμβαση Παραχώρησης (όπως ορίζεται ακολούθως).

1 Λαμβάνοντας υπ' όψιν τις αιρέσεις όπως παρατίθενται στο Άρθρο 6.2 (*Έναρξη Παραχώρησης*) της Σύμβασης Παραχώρησης και στην παράγραφο 2 κατωτέρω, με την παρούσα βεβαιώνουμε εγγράφως ότι σήμερα __________ (_) (*μήνας*) του έτους δύο χιλιάδες __ (20___) όλες οι προαπαιτούμενες αιρέσεις του Άρθρου 6.2 (*Έναρξη Παραχώρησης*) της "Σύμβασης Παραχώρησης για την Αναβάθμιση, Συντήρηση, Διαχείριση και Λειτουργία Περιφερειακών Αεροδρομίων Ομάδας Α" που συνήφθη μεταξύ του Δημοσίου και του Παραχωρησιούχου στις [●] (εφεξής η **Σύμβαση Παραχώρησης** (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως ____________)) εκπληρώθηκαν εντός της Προθεσμίας Έναρξης Παραχώρησης (όπως ορίζεται στο Άρθρο 3.1 της Σύμβασης Παραχώρησης) και ότι η ανωτέρω ημερομηνία ___/___/20__ θα θεωρείται εφεξής ως η **Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης**.

2 Οι ανωτέρω αναφερθείσες στην παράγραφο 1 αιρέσεις έχουν ως εξής:

(α)

(i) η ψήφιση από το Ελληνικό Κοινοβούλιο του κυρωτικού νόμου της Σύμβασης Παραχώρησης και η δημοσίευση του Κυρωτικού Νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και

(ii) η έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής οποιασδήποτε Ευρωπαϊκής Κρατικής Ενίσχυσης (σύμφωνα με τα άρθρα 107 έως 109 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πρώην 87 έως 89 της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας) και

(β) η λήψη από τον Παραχωρησιούχο είτε ρητώς είτε εμμέσως (ειδικότερα μέσω της λήξης τυχόν ισχυουσών αποκλειστικών προθεσμιών) ανεπιφύλακτης έγκρισης συγκέντρωσης ελέγχου επιχειρήσεων που απαιτείται είτε από την Ελληνική Επιτροπή Ανταγωνισμού σύμφωνα με τον ελληνικό νόμο 3959/2011, όπως ισχύει, είτε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σύμφωνα με τον Κανονισμό 139/2004,

(γ) η υπογραφή οποιασδήποτε Απευθείας Σύμβασης με το Δημόσιο συναφθείσας μεταξύ του Δημοσίου και των Δανειστών, σύμφωνα με το Άρθρο 37.1.8 της Σύμβασης Παραχώρησης,

(δ) η παράδοση από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο των Περιοχών Παραχώρησης σύμφωνα με το Άρθρο 14.1 (*Παράδοση των Περιοχών Παραχώρησης*), υπό τον όρο της προηγούμενης πλήρωσης από τον Παραχωρησιούχο των προϋποθέσεων που καθορίζονται στο Άρθρο 6.2,1(β) (ii), (iii), (iv), (v), (vi), (vii), (x), (xi), (xii), (xiii), (xiv) και (xv),

(ε) η υπογραφή της Συμφωνίας Πολυμερούς Διατησίας από το Δημόσιο,

(στ) η υπογραφή των Αρχικών Συμβάσεων Παροχής Υπηρεσιών από τους Κρατικούς Χρήστες,

(ζ) η έγκριση από την ΥΠΑ του Ανώτατου Ορίου Χρεώσεων για τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.2(α) συμπεριλαμβανομένου του Πίνακα Β αυτού, το οποίο δεν θα υπερβαίνει το ποσό των δεκατριών Ευρώ (€13),

(η) εφόσον υπάρχει, η παράδοση πιστοποιητικού σε μορφή και περιεχόμενο ευλόγως ικανοποιητικό για το Δημόσιο και τον Παραχωρητή, εκδοθέντος και απευθυνομένου από τους Δανειστές ή την Πληρεξούσια Τράπεζα προς το Δημόσιο και τον Παραχωρητή, το οποίο θα επιβεβαιώνει ότι οι Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις είναι σε πλήρη ισχύ και ενέργεια και ότι όλοι οι όροι και

προϋποθέσεις όσον αφορά τις αρχικές αναβλητικές αιρέσεις με βάση τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις, όπως επιβεβαιώνεται με έγγραφο πιστοποιητικό από του Δανειστές (ή τον εκπρόσωπο αυτών) σε επιστολή με ημερομηνία [●] με την εξαίρεση αιρέσεων που σχετίζονται με το Άρθρο 6.2.1(α) της Σύμβασης Παραχώρησης, έχουν εκπληρωθεί,

(θ) η αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου του Παραχωρησιούχου σύμφωνα με το Άρθρο 11.1 (*Μετοχικό Κεφάλαιο*) της Σύμβασης Παραχώρησης,

(ι) οι εγγυητικές επιστολές που προβλέπονται στα Άρθρα 12.3.1, 12.4.1 και 12.5.1 της Σύμβασης Παραχώρησης που εκδόθηκαν και παραδόθηκαν στον Παραχωρητή από τον Παραχωρησιούχο και ειδικότερα:

Α. ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΚΑΛΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΤΡΑΠΕΖΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΟΣΟ ΣΕ ΕΥΡΩ

Σύνολο ____________________

Β. ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΚΑΛΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΕΡΓΩΝ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΤΡΑΠΕΖΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΟΣΟ ΣΕ ΕΥΡΩ

Σύνολο ____________________

Γ. ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΔΕΣΜΕΥΤΙΚΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΤΡΑΠΕΖΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΟΣΟ ΣΕ ΕΥΡΩ

Σύνολο ____________________

(ια) η παράδοση από τον Παραχωρησιούχο στο Δημόσιο, σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 24.10 (Ασφάλιση) και του Παραρτήματος 16 (Ελάχιστες Απαιτήσεις

Ασφάλισης) της Σύμβασης Παραχώρησης, επικυρωμένων αντιγράφων των συμφωνημένων υπογεγραμμένων ασφαλιστηρίων συμβολαίων,

(ιβ) η παράδοση από τον Παραχωρησιούχο στον Παραχωρητή μιας επιστολής δέσμευσης, στη μορφή του υποδείγματος επιστολής δέσμευσης που περιέχεται στο Μέρος 3 του Παραρτήματος 16 (Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης), σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 24.11 (Ασφάλιση) και του Παραρτήματος 16 (Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης) της Σύμβασης Παραχώρησης,

(ιγ) η παράδοση από τον Παραχωρησιούχο του Επιχειρηματικού Σχεδίου,

(ιδ) η παράδοση από τον Παραχωρησιούχο στο Δημόσιο κατά την ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης εκάστου εκ των λοιπών Εγγράφων Ολοκλήρωσης όπως παρατίθενται στο Μέρος 1 του Παραρτήματος 4 (Έγγραφα Ολοκλήρωσης) της Σύμβασης Παραχώρησης,

(ιε) η καταβολή από τον Παραχωρησιούχο στον Παραχωρητή της Προκαταβολής Αμοιβής Παραχώρησης βάσει του Άρθρου 43.1.1 της Σύμβασης Παραχώρησης και της υπογραφής και ολοκλήρωσης της εκεί αναφερομένης εκχώρησης,

(ιστ) η παράδοση από τον Παραχωρησιούχο στην ΥΠΑ των Εγχειριδίων Αεροδρομίων επικαιροποιημένων με τα τροποποιημένα διοικητικά στοιχεία που ισχύουν εκείνη την περίοδο, καθώς και η παράδοση αιτήσεων για τη μετατροπή των Πιστοποιητικών Αεροδρομίου για κάθε Πιστοποιημένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο και η μεταβίβαση των υφισταμένων Πιστοποιητικών Αεροδρομίου στον Παραχωρησιούχο,

(ιζ) η παράδοση από τον Παραχωρησιούχο στην ΥΠΑ της σχετικής αίτησης για την έναρξη της διαδικασίας πιστοποίησης για κάθε Μη-Πιστοποιημένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο σύμφωνα με τον Κανονισμό 2014 για τα Αεροδρόμια,

(ιη) η παράδοση από τον Παραχωρησιούχο στην ΥΠΑ της Κατάστασης Απογραφής που ετοιμάστηκε σύμφωνα με το Άρθρο 4.11 (Κατάσταση Απογραφής) της Σύμβασης Παραχώρησης,

(ιθ) η υπογραφή του πρωτοκόλλου από τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με το Άρθρο 14.1.3 της Σύμβασης Παραχώρησης,

(κ) η παράδοση από τον Παραχωρησιούχο στο Δημόσιο κατά την ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης·του καταλόγου Μεταβιβασθεισών Συμβάσεων Αεροδρομίου,

(κα) η υπογραφή της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού από τον Παραχωρησιούχο και τον Ανεξάρτητο Μηχανικό,

(κβ) η υπογραφή της Σύμβασης Πολυμερούς Διαιτησίας από τον Παραχωρησιούχο και του Δανειστές,

(κγ) η υπογραφή από τον Παραχωρησιούχο των Αρχικών Συμβάσεων Παροχής Υπηρεσιών, εφόσον υπάρχουν, και

(κδ) οι δηλώσεις και εγγυήσεις που ορίζονται στο Άρθρο 5.1 (Δηλώσεις *Παραχωρησιούχου*) παραμένουσες αληθείς και ορθές από κάθε ουσιαστική άποψη,

με την επιφύλαξη οποιωνδήποτε παρατάσεων που ενδεχομένως συμφωνηθούν εγγράφως μεταξύ των Μερών πριν τη λήξη οποιασδήποτε παραταθείσας προθεσμίας.

ΣΕ ΠΙΣΤΩΣΗ των ανωτέρω, το Δημόσιο, ο Παραχωρησιούχος και οι Αρχικοί Μέτοχοι υπέγραψαν σήμερα ________(__)_______ 20___ το παρόν έγγραφο μέσω των εξουσιοδοτημένων αντιπροσώπων αυτών σε [τέσσερα] γνήσια αντίγραφα.

Για το
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟ

____

Υπουργείο Οικονομικών,
Υπουργείο Υποδομών,
Μεταφορών και Δικτύων και
Υπουργείο Εθνικής Άμυνας

Για τον
ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΟΥΧΟ

____

....

Για τους
ΑΡΧΙΚΟΥΣ ΜΕΤΟΧΟΥΣ

α.

____

....

β.

____

....

Παράρτημα 5
Υπηρεσίες Αεροδρομίου

1 Εισαγωγή

Ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου που παρατίθενται στο παρόν Παράρτημα σε συμμόρφωση με την ισχύουσα Νομοθεσία και σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης Παραχώρησης συμπεριλαμβανομένων των Παραρτημάτων αυτής.

2 Ωράριο Λειτουργίας

Σε συμφωνία με την ισχύουσα Νομοθεσία, ο Παραχωρησιούχος θα ανοίγει και θα κρατά ανοιχτά και σε λειτουργία τα Περιφερειακά Αεροδρόμια όπως προσδιορίζεται παρακάτω (το **Ελάχιστο Ωράριο Λειτουργίας**):

(i) Περιφερειακά Αεροδρόμια που εξυπηρέτησαν άνω του ενός εκατομμυρίου Επιβάτες ανά έτος κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, θα είναι ανοικτά επί 24/7 βάσεως καθ' όλο το έτος.

(ii) Περιφερειακά Αεροδρόμια που εξυπηρέτησαν κάτω από ένα εκατομμύριο Επιβάτες ανά έτος κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, θα είναι ανοικτά για τουλάχιστον έξι συνεχείς ώρες κατά τις περιόδους του χειμερινού ωραρίου (τυπικώς από 1η Νοεμβρίου έως 31 Μαρτίου) και τουλάχιστον για 14 συνεχείς ώρες κατά τις περιόδους του θερινού ωραρίου (τυπικώς από 1η Απριλίου έως 31 Οκτωβρίου).

Οι Φορείς Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας θα είναι υποχρεωμένοι να παρέχουν τις υπηρεσίες τους σύμφωνα με το Ελάχιστο Ωράριο Λειτουργίας.

Προς απόδειξη της ετοιμότητας του να λειτουργεί σύμφωνα με το Ελάχιστο Ωράριο Λειτουργίας, ο Παραχωρησιούχος θα πληροφορεί την ΥΠΑ για το ελάχιστο ωράριο λειτουργίας του.

Μετά την έγκριση και δημοσίευση του προγράμματος πτήσεων για συγκεκριμένη χρονική περίοδο (που θα είναι περίοδος τουλάχιστον ενός μήνα) ο Παραχωρησιούχος δύναται να μειώσει ή άλλως να αναπροσαρμόσει το Ελάχιστο Ωράριο Λειτουργίας ούτως ώστε το πραγματικό ωράριο λειτουργίας του να αντανακλά τις απαιτήσεις του εγκεκριμένου σχεδίου.

Για έκτακτα και μη προγραμματισμένα δρομολόγια καθώς και για πτήσεις ειδικού σκοπού εκτός του Ελαχίστου Ωραρίου Λειτουργίας ως ρυθμιζόμενες απαιτήσεις, ο Παραχωρησιούχος θα θεσπίσει διαδικασία ώστε να επιτρέπει τη διεξαγωγή έκτακτων και μη προγραμματισμένων δρομολογίων εντός ελάχιστης περιόδου ειδοποίησης 24 ωρών.

Ο Παραχωρησιούχος θα θεσπίσει διαδικασία ώστε να διασφαλίζει ότι οι επείγουσες πτήσεις (όπως λόγω ασθένειας ή τραυματισμού) δύνανται να αντιμετωπισθούν εκτός Ελαχίστου Ωραρίου Λειτουργίας ως ρυθμιζόμενες απαιτήσεις σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα.

3 Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου

Ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει τις βασικές υπηρεσίες που παρατίθενται παρακάτω στον Πίνακα Α (οι **Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου**). Σε αποζημίωση για τις Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου, ο Παραχωρησιούχος δικαιούται να εισπράξει τα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη όπως προσδιορίζονται στο Παράρτημα 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*) και σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

Για όλες τις Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου θα υπάρξει πλήρης αποζημίωση μέσω των Ρυθμιζομένων Αεροναυτικών Τελών (προσγείωσης, στάθμευσης, φωτισμού, Επιβατών). Κανένα πρόσθετο τέλος δεν θα επιβληθεί για τις Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου.

Ο Παραχωρησιούχος θα αναλάβει τη διαχείριση των Βασικών Υπηρεσιών Αεροδρομίου συμπεριλαμβανομένης της παροχής, λειτουργίας, συντήρησης, επισκευής, ανακαίνισης, επέκτασης, στελέχωσης και εποπτείας των εγκαταστάσεων και υπηρεσιών όπως εμφανίζεται στον Πίνακα Α κατωτέρω:

Πίνακας Α

#	Βασικές Υπηρεσίες
A	**Γενικά**
1	Φύλαξη αεροδρομίου, συμπεριλαμβανομένου του ελέγχου εμποδίων εντός της παραχωρηθείσας περιμέτρου, που θα είναι σύμφωνη με τον Κανονισμό 2014 για τα Αεροδρόμια
2	Εγκαταστάσεις και υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης σύμφωνα με την ισχύουσα ταξινόμηση του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) καθώς και πρόληψης πυρκαγιών και πυρόσβεσης για όλα τα κτίρια εντός της παραχωρηθείσας περιμέτρου με την επιφύλαξη του Πλαισίου Συνεργασίας μεταξύ της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας (ΠΑ), της Ελληνικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) και του Παραχωρησιούχου για τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης
3	Απομάκρυνση ακινητοποιημένου αεροσκάφους εντός των ορίων της Περιοχής Παραχώρησης
4	Διαχείριση επικινδυνότητας άγριας πανίδας εντός των ορίων της Περιοχής Παραχώρησης
5	Σχεδιασμός και αντιμετώπιση επειγόντων περιστατικών αεροδρομίου

6	Αρχιτεκτονική τοπίου εντός των ορίων της Περιοχής Παραχώρησης
7	Υπηρεσίες αποχιονισμού για τα αεροδρόμια στη Βόρειο Ελλάδα (Καβάλα και Θεσσαλονίκη) εντός των ορίων της Περιοχής Παραχώρησης
B	**Διάδρομοι, τροχόδρομοι και περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών (εκτός των αναφερθέντων υπό (Β) Αεροδρομίων Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 1)**
1	Διάδρομος (-οι), τροχόδρομοι, περιοχές στάθμευσης και ελιγμών πολιτικών αεροσκαφών, υπηρεσιακοί δρόμοι
2	Εξασφάλιση της ασφάλειας αεροσκαφών και οχημάτων
3	Εξασφάλιση παροχής οπτικών βοηθημάτων αεροναυτιλίας
4	Καθοδήγηση, έλεγχος και διευθέτηση σειράς προτεραιότητας της επί του εδάφους κίνησης αεροσκαφών
5	Παροχή υπηρεσιών πρόσβασης στον ελεγχόμενο χώρο αεροδρομίου (airside) και τις οδούς επειγόντων περιστατικών
6	Παροχή ηλεκτρικής ισχύος σε αεροσκάφη (με τη δυνατότητα χωριστής χρέωσης, αν χρησιμοποιείται κλιματισμός)
7	Φωτοσήμανση αεροδρομίου (συμπεριλαμβανομένων διαδρόμων, τροχοδρόμων, περιοχών στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών καθώς και φωτισμού προσέγγισης παρακείμενου των Περιοχών Παραχώρησης)
8	Σήματα (πινακίδες) και σημάνσεις (διαγραμμίσεις)
(B)	**Τροχόδρομοι και περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών σε Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης Κατηγορίας 1 (Ακτίου και Χανίων)**
1	Τροχόδρομοι, περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών για αποκλειστική χρήση πολιτικών αεροσκαφών, υπηρεσιακοί δρόμοι
2	Εξασφάλιση της ασφάλειας αεροσκαφών και οχημάτων
3	Εξασφάλιση παροχής οπτικών βοηθημάτων πλοήγησης στους τροχοδρόμους και στις περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από πολιτικά αεροσκάφη
4	Καθοδήγηση της επί του εδάφους κίνησης αεροσκαφών, έλεγχος και διευθέτηση σειράς

	προτεραιότητας στους τροχοδρόμους και στις περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από πολιτικά αεροσκάφη
5	Παροχή υπηρεσιών πρόσβασης στον ελεγχόμενο χώρο αεροδρομίου και τις οδούς επειγόντων περιστατικών εντός των ορίων της Περιοχής Παραχώρησης
6	Παροχή ηλεκτρικής ισχύος σε αεροσκάφη (με τη δυνατότητα χωριστής χρέωσης, αν χρησιμοποιείται για κλιματισμό)
7	Φωτοσήμανση αεροδρομίου για τους τροχοδρόμους και τις περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από πολιτικά αεροσκάφη
8	Σήματα (πινακίδες) και σημάνσεις (διαγραμμίσεις) για τους τροχοδρόμους και τις περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από πολιτικά αεροσκάφη
Γ	**Αεροσταθμός Επιβατών**
1	Αεροσταθμός Επιβατών με επαρκή χώρο σύμφωνα με το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης και όλο τον τυπικό εξοπλισμό, όπως σύστημα διαχείρισης αποσκευών, κυλιόμενες σκάλες, ανελκυστήρες, σημεία ελέγχου εισιτηρίων (check-in) (χωρίς υποδομή πληροφορικής κοινής χρήσης για τον έλεγχο εισιτηρίων), εγκαταστάσεις και υπηρεσίες για Επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα
2	Περιοχές και θάλαμοι τελωνειακού ελέγχου και ελέγχου μετανάστευσης
3	Συστήματα οπτικών πληροφοριών πτήσεων και αναγγελιών για το κοινό
4	Σήμανση (εξωτερική, εσωτερική)
5	Υπηρεσία καροτσιών αποσκευών
6	Κλιματισμός στον αεροσταθμό Επιβατών
7	Δημόσια χρήση υπηρεσίας διαδικτύου (τα πρώτα 30 λεπτά χωρίς χρέωση)
8	Δημόσια στάθμευση (τα πρώτα 20 λεπτά χωρίς χρέωση για Επιβάτες και επισκέπτες/συνοδούς)

4 Υποχρεωτικές Υπηρεσίες

Οι Υποχρεωτικές Υπηρεσίες είναι υπηρεσίες που ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει πάντοτε καθ' όλη την Περίοδο Παραχώρησης σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια ή όταν ζητηθούν

ανάλογα με την περίπτωση σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4, αλλά για τις οποίες ο Παραχωρησιούχος δύναται να επιβάλει πρόσθετα τέλη ή χρεώσεις επιπλέον των Ρυθμιζόμενων Αεροναυτικών Τελών.

Διαχείριση Εμπορευμάτων

Καθ' όλη την Περίοδο Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίσει ότι είναι διαθέσιμες οι στοιχειώδεις εγκαταστάσεις και υπηρεσίες διαχείρισης εμπορευμάτων (χειρωνακτική διακίνηση). Θα πρέπει να είναι δυνατή η εξυπηρέτηση διεθνών αποστολών εμπορευμάτων.

Εάν υπάρχει ζήτηση, ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει πρόσθετες εγκαταστάσεις και θα θεσπίσει διαδικασίες ούτως ώστε να καταστεί δυνατή η αύξηση των διακινούμενων εμπορευμάτων για καθένα από τα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

Ανεφοδιασμός Καυσίμου Αεροσκαφών

Καθ' όλη την Περίοδο Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα εξασφαλίσει ότι θα υπάρχουν πάντοτε διαθέσιμες υπηρεσίες ανεφοδιασμού καυσίμου αεροσκαφών κατά τη διάρκεια του Ελαχίστου Ωραρίου Λειτουργίας όπως αυτό ρυθμιστεί σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο. Η εν λόγω απαίτηση θα περιλαμβάνει την ευθύνη διαθεσιμότητας καυσίμου αεροσκαφών καθώς και τη διαθεσιμότητα υπηρεσιών τροφοδοσίας καυσίμου αεροσκαφών.

Υπηρεσίες Επίγειας Εξυπηρέτησης Αεροσκαφών

Καθ' όλη την Περίοδο Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα εξασφαλίσει ότι θα υπάρχουν πάντοτε διαθέσιμες υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών κατά τη διάρκεια του Ελαχίστου Ωραρίου Λειτουργίας, όπως αυτό ρυθμιστεί σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο σύμφωνα με την ισχύουσα Νομοθεσία.

Λοιπές Υποχρεωτικές Υπηρεσίες

Καθ' όλη την Περίοδο Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα καθιστά διαθέσιμες:

(α) εγκαταστάσεις και υπηρεσίες στάθμευσης για τουριστικά λεωφορεία (πούλμαν) και λεωφορεία, επιβατικά αυτοκίνητα και αυτοκίνητα υπαλλήλων που εργάζονται στα Περιφερειακά Αεροδρόμια, εφόσον υπάρχει χώρος διαθέσιμος εντός της περιμέτρου των Περιοχών Παραχώρησης,

(β) υπηρεσία διαδικτυακής σύνδεσης για δημόσια χρήση εντός των αεροσταθμών Επιβατών στα Περιφερειακά Αεροδρόμια,

(γ) αποπαγοποίηση αεροσκαφών στα αεροδρόμια Καβάλας και Θεσσαλονίκης και

(δ) Υποχρεωτικές Υπηρεσίες όπως προσδιορίζονται στο Παράρτημα 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*).

5 Μη-Αεροναυτικές Υπηρεσίες

Ο Παραχωρησιούχος θα είναι ελεύθερος να αναπτύξει και να παρέχει μη-αεροναυτικές υπηρεσίες όπως αυτές που παρατίθενται στο Μέρος 2 του Παραρτήματος 18 (*Εγκαταστάσεις και υπηρεσίες Μη Αεροπορικών Δραστηριοτήτων*) ή άλλες υπηρεσίες και/ή δραστηριότητες, οι οποίες δεν έρχονται σε σύγκρουση με οποιαδήποτε ισχύουσα Νομοθεσία. Καμία ξεχωριστή έγκριση δεν θα χρειαστεί για την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών και/ή δραστηριοτήτων.

6 Υπηρεσίες Διάσωσης και Πυρόσβεσης

Σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, ο Παραχωρησιούχος θα εξασφαλίσει τη θέσπιση και την εφαρμογή ενός σχεδίου επειγόντων περιστατικών αεροδρομίου συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης σύμφωνα με τον Κανονισμό 2014 για τα Αεροδρόμια.

Η παροχή υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης θα περιλαμβάνεται στις Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου. Ουδεμία ξεχωριστή χρέωση δεν δύναται να απαιτηθεί για υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης, παρά μόνο για τις κατ' απαίτηση υπηρεσίες, όπως οποιαδήποτε υπηρεσία πυρόσβεσης κατά τον ανεφοδιασμό αεροσκάφους με τους Επιβάτες επιβιβασθέντες στο αεροσκάφος ή κατά τη διάρκεια δοκιμών λειτουργίας του κινητήρα.

Το Δημόσιο θα μεριμνήσει ώστε το Πυροσβεστικό Σώμα Ελλάδος να παρέχει υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης σε ορισμένα ή όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια σύμφωνα με την ισχύουσα Νομοθεσία και τις Συμβάσεις Παροχής Υπηρεσιών επί τη βάσει χρέωσης.

Εναλλακτικώς, ο Παραχωρησιούχος δύναται να παρέχει υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης στα Περιφερειακά Αεροδρόμια χρησιμοποιώντας δικά του υλικά μέσα και ανθρώπινο δυναμικό σύμφωνα με την ισχύουσα Νομοθεσία. Εναλλακτικώς, ο Παραχωρησιούχος δύναται να έρθει σε συμφωνία με το Πυροσβεστικό Σώμα Ελλάδος ούτως ώστε να διασφαλίσει την παροχή υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης σε ορισμένα ή όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια σύμφωνα με την ισχύουσα Νομοθεσία.

Υφιστάμενες εγκαταστάσεις, εξοπλισμός και υλικά για υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης ιδιοκτησίας της ΥΠΑ θα μεταβιβαστούν στον Παραχωρησιούχο.

7 Υπηρεσίες Ασφαλείας (Security) της Αεροπορίας

Ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει υπηρεσίες ασφαλείας σύμφωνα με την ισχύουσα Νομοθεσία και τα ισχύοντα Πρότυπα και Προδιαγραφές σε σχέση με την ασφάλεια της αεροπορίας στα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

Ο Παραχωρησιούχος δύναται να αναθέσει συγκεκριμένα μέτρα ασφαλείας σε τρίτους παρόχους υπηρεσιών, που έχουν εγκριθεί από την ΥΠΑ, εφόσον αυτό είναι σύμφωνο με τις διατάξεις του Εθνικού Προγράμματος Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας (**ΕΠΑΠΑ**).

Ο Παραχωρησιούχος θα συνάψει συμβάσεις παροχής υπηρεσιών με οποιοδήποτε τρίτο πάροχο υπηρεσιών για την παροχή ελέγχου ασφαλείας στα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του ΕΠΑΠΑ η επίβλεψη της παροχής υπηρεσιών ασφαλείας θα παραμείνει στην αρμοδιότητα της Ελληνικής Αστυνομίας. Το Δημόσιο θα είναι υπεύθυνο για και θα βαρύνεται με το κόστος όλων των αστυνομικών δραστηριοτήτων στα Αεροδρόμια.

Τα μέτρα ασφαλείας του Παραχωρησιούχου για τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης θα συμπεριλάβουν οποιεσδήποτε πρόσθετες απαιτήσεις, όπως αυτές ορίζονται στο Πλαίσιο Συνεργασίας ούτως ώστε να μην τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια της Πολεμικής Αεροπορίας.

Όλος ο εξοπλισμός, τα υλικά και το ανθρώπινο δυναμικό που απαιτούνται για την εφαρμογή υπηρεσιών ασφαλείας της Αεροπορίας στα Περιφερειακά Αεροδρόμια θα τύχουν της επιμέλειας και χρηματοδότησης του Παραχωρησιούχου, ο οποίος δικαιούται να αποσβέσει πλήρως τις εν λόγω δαπάνες μέσω των Τελών Ασφαλείας.

Παράρτημα 6
Μέτρηση Επιδόσεων

1 *Εισαγωγή*

1.1 Ο σκοπός του παρόντος Παραρτήματος 6 είναι:

(α) να προσδιορίσει τη λειτουργία του συστήματος μέτρησης επιδόσεων το οποίο παρακινεί τον Παραχωρησιούχο να εκτελεί τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου σύμφωνα με τα Πρότυπα Επιδόσεων, να παρέχει επαρκή περιοχή στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών και χωρητικότητα αεροσταθμού Επιβατών, να παρέχει ένα ελάχιστο επίπεδο υπηρεσιών και να προσδιορίζει τις Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων όταν δεν επιτυγχάνονται οι σχετικοί στόχοι και

(β) να θεσπίσει τις διαδικασίες που απαιτούνται για τη μέτρηση των Προτύπων Επιδόσεων, της χωρητικότητας της περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών και του αεροσταθμού Επιβατών και της ποιότητας υπηρεσιών που παρέχονται από τον Παραχωρησιούχο.

1.2 Η παράγραφος 2 προσδιορίζει δεκαέξι (16) Πρότυπα Επιδόσεων, το σύστημα μέτρησης αυτών και τις επιπτώσεις σε περίπτωση που οι σχετικοί στόχοι δεν επιτυγχάνονται.

1.3 Η παράγραφος 3 προσδιορίζει τη μέτρηση χωρητικότητας περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών και του αεροσταθμού Επιβατών καθώς και τις επιπτώσεις σε περίπτωση που οι σχετικοί στόχοι δεν επιτυγχάνονται.

1.4 Η παράγραφος 4 προσδιορίζει τη μέτρηση της ποιότητας των παρεχομένων από τον Παραχωρησιούχο υπηρεσιών καθώς και τις επιπτώσεις σε περίπτωση που οι σχετικοί στόχοι δεν επιτυγχάνονται.

1.5 Η παράγραφος 5 προσδιορίζει τις οικονομικές επιπτώσεις σε περίπτωση που οι στόχοι δεν επιτυγχάνονται.

2 *Μέτρηση Προτύπων Επιδόσεων*

Κατά την Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων, η μέτρηση των Προτύπων Επιδόσεων θα αρχίσει σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο με την επιφύλαξη των διατάξεων τις παρούσας Σύμβασης.

Ο Παραχωρησιούχος θα εκπληρώνει τα σχετικά Πρότυπα Επιδόσεων ως ακολούθως:

- Πρότυπα Επιδόσεων 1-14, σε κάθε ένα εκ των Περιφερειακών Αεροδρομίων κάθε Τριμηνιαία Περίοδο, και

- Πρότυπα Επιδόσεων 15 και 16, σε κάθε ένα εκ των Περιφερειακών Αεροδρομίων κάθε Αύγουστο,

και σε κάθε μία περίπτωση μετά την Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων και για το υπόλοιπο της Περιόδου Παραχώρησης σύμφωνα με τον πίνακα που ακολουθεί:

2.1 Πρότυπα-Ελεγχόμενα από τον Παραχωρησιούχο

Πίνακας 1

Αριθ.	Περιοχή / Εγκατάσταση	Προδιαγραφές Προτύπου
1	Σημεία ελέγχου εισιτηρίων (Check-In)	90% των σημείων ελέγχου εισιτηρίων για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικά κατά τις πραγματικές ώρες λειτουργίας.
2	Εξοπλισμός Ελέγχου Ασφαλείας	90% του εξοπλισμού ελέγχου ασφαλείας είναι Πλήρως Λειτουργικός κατά τις πραγματικές ώρες λειτουργίας.
3	Καροτσάκια αποσκευών	Καροτσάκια αποσκευών διαθέσιμα το 90% των πραγματικών ωρών λειτουργίας για Επιβάτες στην αίθουσα check in και στην αίθουσα αφίξεων/περιοχή παραλαβής αποσκευών.
4	Έλεγχος Μετανάστευσης / Τελωνειακός Έλεγχος	90% των θαλάμων για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικοί κατά τις πραγματικές ώρες λειτουργίας.
5	Διαδίκτυο στον αεροσταθμό Επιβατών	Διαδίκτυο (wifi) στον αεροσταθμό Επιβατών διαθέσιμο κατά το 90% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.
6	Θερμοκρασία στον αεροσταθμό Επιβατών	Σύμφωνα με το πρότυπο ΤΟΤΕΕ 2423/86, για περισσότερο από το 90% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.
7	Ταινιόδρομοι παραλαβής αποσκευών	Όλοι οι ταινιόδρομοι παραλαβής αποσκευών είναι Πλήρως Λειτουργικοί κατά το 90% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.
8	Σύστημα Οπτικών Αναγγελιών Πτήσεων	Το Σύστημα Οπτικών Αναγγελιών Πτήσεων (ΣΟΑΠ/FIDS) και το 90% των οθονών είναι Πλήρως Λειτουργικά κατά το

Αριθ.	Περιοχή / Εγκατάσταση	Προδιαγραφές Προτύπου
	(ΣΟΑΠ)	90% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.
9	Ανελκυστήρες / Κυλιόμενες Σκάλες / Κυλιόμενοι Διάδρομοι	Κάθε εξοπλισμός είναι Πλήρως Λειτουργικός κατά το 90% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.
10	Καθαριότητα	Η καθαριότητα διατηρείται κατά τη διάρκεια του 90% των πραγματικών ωρών λειτουργίας σύμφωνα με προδιαγραφές που καθορίζονται από τον Παραχωρησιούχο.

Ο ανωτέρω πίνακας παρέχει μόνο τα γενικά μεγέθη για τα Πρότυπα Επιδόσεων. Ο Παραχωρησιούχος θα είναι υπεύθυνος για την ανάπτυξη και εφαρμογή λεπτομερούς μεθοδολογίας για τη μέτρηση των Προτύπων Ελεγχομένων από τον Παραχωρησιούχο, που θα επιτυγχάνονται ή θα υπερβαίνονται ανά πάσα στιγμή και δύναται, με δική του επιβάρυνση, να απασχολήσει ανεξάρτητο τρίτο μέρος το οποίο θα πραγματοποιεί τις εν λόγω μετρήσεις. Η Μέτρηση των Προτύπων Επιδόσεων 1-10 θα αποτελεί μια συνεχή διαδικασία, δηλ. θα μετρώνται διαρκώς. Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει εντός σαράντα δύο (42) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, περιγραφή της μεθοδολογίας προς την ΥΠΑ, η οποία θα εγκρίνει τη μεθοδολογία πριν την Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων. Η μεθοδολογία δύναται να τροποποιηθεί με την έγκριση της ΥΠΑ και του Παραχωρησιούχου και τα μέρη θα συνεργαστούν μεταξύ τους ώστε να αναπτύξουν τροποποιημένη μεθοδολογία εφόσον αυτό ζητηθεί από ένα μέρος.

Διακοπές λειτουργίας για προληπτική συντήρηση δεν θα αποτελούν μέρος των κριτηρίων μέτρησης σε σχέση με τα Πρότυπα Επιδόσεων 1-10 (όπως εφαρμόζονται) συμπεριλαμβανομένων των διακοπών λειτουργίας που συμβαίνουν ως αποτέλεσμα Υπηρεσιών Ελεγχομένων από Τρίτα Μέρη, υπό την προϋπόθεση ότι ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίσει ότι οι διακοπές λειτουργίας για προληπτική συντήρηση έχουν ελάχιστη επίπτωση στις Δραστηριότητες Παραχώρησης και διενεργούνται, κατά το μέτρο που είναι ευλόγως εφικτό, κατά τη διάρκεια χαμηλών επιπέδων δραστηριότητας. Ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει στην ΥΠΑ στοιχεία διακοπής λειτουργίας σε σχέση με οποιαδήποτε διακοπή λειτουργίας.

2.2 Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη

Ο Παραχωρησιούχος θα αρχίσει μετρήσεις Προτύπων Ελεγχομένων από Τρίτα Μέρη σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο μόλις ζητηθεί να διασφαλίσει την επίδοση αυτών σύμφωνα με το Άρθρο 27 (*Υπηρεσίες Αεροδρομίου και Επιδόσεις*).

Ο Παραχωρησιούχος θα εξασφαλίσει ότι τα εφαρμοστέα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη ενσωματώνονται στις συμβάσεις με το σχετικό τρίτο μέρος σύμφωνα με το Άρθρο 27.2.2 και θα συνεργάζεται περαιτέρω με αυτές τις εταιρείες ώστε να εκπληρώσουν τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη.

Τα σχετικά Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη σε σχέση με τις Υπηρεσίες Ελεγχόμενες από Τρίτα Μέρη παρατίθενται παρακάτω.

2.2.1 **Στόχοι Ανεφοδιασμού Αεροσκαφών με καύσιμα**

Ο Παραχωρησιούχος θα μετρά ανά πάσα στιγμή τη διαθεσιμότητα των υπηρεσιών ανεφοδιασμού καυσίμων καθώς και τις διαθέσιμες ποσότητες καυσίμων όπως παρατίθενται παρακάτω και ο Παραχωρησιούχος θα συνεργάζεται με τις εταιρείες καυσίμων ώστε να επιτύχει τους επιθυμητούς στόχους που παρουσιάζονται ακολούθως στον Πίνακα 2.

Πίνακας 2

Αρ.	Περιοχή / Εγκατάσταση	Προδιαγραφές Προτύπου
11	Υπηρεσίες ανεφοδιασμού καυσίμων	Πάντα (100% του χρόνου) διαθέσιμες κατά τη διάρκεια του ωραρίου λειτουργίας
12	Διαθεσιμότητα καυσίμων	Ελάχιστη ποσότητα Jet-A-1 και Avgas (όπου υπάρχει) όπως ορίζεται από τον Παραχωρησιούχο στο σχετικό Εγχειρίδιο Αεροδρομίου θα είναι πάντα (100% του χρόνου) διαθέσιμη

2.2.2 **Στόχοι Υπηρεσιών Εξυπηρέτησης Εδάφους**

Ο Παραχωρησιούχος θα μετρά τη διαθεσιμότητα των υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους και τη διαθεσιμότητα του κρίσιμου εξοπλισμού υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους ανά πάσα στιγμή και σύμφωνα με την παράγραφο 2.4 και ο Παραχωρησιούχος θα συνεργάζεται με τις εταιρείες υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους ή τις αυτοεξυπηρετούμενες αεροπορικές εταιρείες (ως προς τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους)ώστε να επιτύχει τους επιθυμητούς στόχους που παρουσιάζονται ακολούθως στον Πίνακα 3.

Πίνακας 3

Αρ.	Περιοχή / Εγκατάσταση	Προδιαγραφές Προτύπου
13	Υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους	Πάντα διαθέσιμες κατά τη διάρκεια του ωραρίου λειτουργίας
14	Κρίσιμος εξοπλισμός υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους	Ελάχιστος στόχος διαθεσιμότητας οριζόμενος από τον Παραχωρησιούχο του Πλήρως Λειτουργικού κρίσιμου εξοπλισμού υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους ανά αεροδρόμιο και ανά τύπο εξοπλισμού

2.2.3 **Στόχος Εξυπηρέτησης Σημείων Ελέγχου Εισιτηρίων (Check-In)**

Σε αντίθεση με τα άλλα Πρότυπα Επιδόσεων, το ακόλουθο Πρότυπο Επιδόσεων θα μετράται μόνο κατά τη διάρκεια μίας εβδομάδας καθ' έκαστο Έτος Παραχώρησης: Ο Παραχωρησιούχος θα επιλέξει ο ίδιος και θα ειδοποιεί το Δημόσιο, τον Παραχωρητή και την ΥΠΑ στην αρχή κάθε Έτους Παραχώρησης, ότι είτε την τελευταία εβδομάδα του Ιουλίου, είτε την πρώτη εβδομάδα του Αυγούστου είτε την τελευταία εβδομάδα του Αυγούστου θα μετρά τους χρόνους των ελέγχων εισιτηρίων (check-in) των Επιβατών σε καθένα εκ των Περιφερειακών Αεροδρομίων όπως ορίζεται παρακάτω και ο Παραχωρησιούχος θα συνεργάζεται μαζί με τις εταιρείες υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους ή τις αυτοεξυπηρετούμενες αεροπορικές εταιρείες ώστε να επιτύχει τους επιθυμητούς στόχους που παρουσιάζονται ακολούθως στον Πίνακα 4.

Πίνακας 4

Αρ.	Περιοχή / Εγκατάσταση	Προδιαγραφές Προτύπου
15	Έλεγχος εισιτηρίων (Check-In) Επιβατών	Το 50% των Επιβατών εξυπηρετούνται εντός 15 λεπτών από τη στιγμή που στέκονται στην ουρά αναμονής για έλεγχο εισιτηρίων (check-in) για Προγραμματισμένες Πτήσεις.

2.2.4 **Στόχος Διαχείρισης Αποσκευών**

Σε αντίθεση με τα άλλα Πρότυπα Επιδόσεων, το ακόλουθο Πρότυπο Επιδόσεων θα μετράται μόνο κατά τη διάρκεια μίας εβδομάδας καθ' έκαστο Έτος Παραχώρησης: Ο Παραχωρησιούχος θα επιλέξει ο ίδιος και θα ειδοποιεί το Δημόσιο, τον Παραχωρητή και την ΥΠΑ στην αρχή κάθε Έτους Παραχώρησης, ότι είτε την τελευταία εβδομάδα του Ιουλίου, είτε την πρώτη εβδομάδα του Αυγούστου είτε την τελευταία εβδομάδα του Αυγούστου θα μετρά τους χρόνους διαχείρισης αποσκευών όπως ορίζεται παρακάτω και ο Παραχωρησιούχος θα συνεργάζεται μαζί με τις εταιρίες διαχείρισης αποσκευών ή τις αυτοεξυπηρετούμενες αεροπορικές εταιρείες ώστε να επιτύχει τους επιθυμητούς στόχους που παρουσιάζονται ακολούθως στον Πίνακα 5.

Πίνακας 5

Αρ.	Περιοχή / Εγκατάσταση	Προδιαγραφές Προτύπου
16	Χρόνος παράδοσης αποσκευών (της τελευταίας αποσκευής που φτάνει στον ταινιόδρομο)	35 λεπτά μετά την ακινητοποίηση/παύση κινητήρων (on-block) του αεροσκάφους

2.3 Μέτρηση και Υποβολή Εκθέσεων

Τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη υπ' αριθμόν 11-14 (συμπεριλαμβανομένου) πρέπει να επιτυγχάνονται ή να υπερβαίνονται ανά πάσα στιγμή.

Οι Πίνακες που παρουσιάζονται στην παράγραφο 2.2 παρέχουν μόνο γενικές οδηγίες σχετικά με τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη. Ο Παραχωρησιούχος θα αναπτύξει και θα εφαρμόσει λεπτομερή μεθοδολογία για τη μέτρηση των εν λόγω προτύπων.

Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει εντός σαράντα δύο (42) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, περιγραφή της μεθοδολογίας προς την ΥΠΑ προς έγκριση για τη μέτρηση εκάστου εκ των Προτύπων Ελεγχομένων από Τρίτα Μέρη. Η ΥΠΑ θα εγκρίνει την εν λόγω μεθοδολογία πριν την Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων. Η μεθοδολογία δύναται να τροποποιηθεί με την έγκριση της ΥΠΑ και τα μέρη θα συνεργάζονται μεταξύ τους ώστε να αναπτύξουν τροποποιημένη μεθοδολογία εφόσον αυτό ζητηθεί από ένα μέρος.

Ο Παραχωρησιούχος δύναται, με δική του οικονομική επιβάρυνση, να απασχολήσει ανεξάρτητο τρίτο μέρος το οποίο θα πραγματοποιεί τις απαιτούμενες μετρήσεις σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση συμπεριλαμβανομένου του παρόντος Παραρτήματος 6. Η υποβολή έκθεσης προς την ΥΠΑ θα γίνεται σε τριμηνιαία βάση (για τα Πρότυπα Επιδόσεων 1-14) και οι

Πόντοι Ανεπάρκειας θα επιβάλλονται σε τριμηνιαία βάση. Η υποβολή έκθεσης προς την ΥΠΑ θα γίνεται σε ετήσια βάση για τα Πρότυπα Επιδόσεων 15 και 16 κι επομένως οι Πόντοι Ανεπάρκειας θα επιβάλλονται μόνο μία φορά ανά έτος. Η υποβολή έκθεσης θα γίνεται σύμφωνα με το Άρθρο 27.3 (*Εκθέσεις Προόδου*).

Εάν στον Παραχωρησιούχο επιβληθούν οποιοιδήποτε Πόντοι Ανεπάρκειας σε οποιαδήποτε Τριμηνιαία Περίοδο, τότε αυτός θα υποβάλει Σχέδιο Αποκατάστασης όπου θα περιγράφει τα μέτρα που προτίθεται να λάβει ούτως ώστε να βελτιώσει την παροχή υπηρεσιών.

Όχι αργότερα από την 1η Μαρτίου εκάστου ημερολογιακού έτους, ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει Έκθεση Ετησίων Επιδόσεων όπου θα περιλαμβάνει τα αποτελέσματα όλων των μετρήσεων των Προτύπων Επιδόσεων (1-16) του προηγουμένου ημερολογιακού έτους.

Η μέτρηση των Προτύπων Ελεγχομένων από τον Παραχωρησιούχο και η υποβολή εκθέσεων για αυτά θα αποτελεί συνεχή διαδικασία κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης και θα αρχίζει σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο από την Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων.

Η μέτρηση των Προτύπων Ελεγχομένων από Τρίτα Μέρη και η υποβολή εκθέσεων για αυτά θα αποτελεί συνεχή διαδικασία και θα αρχίζει το αργότερο κατά:

(i) την Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων

(ii) την επαναδιαπραγμάτευση υφισταμένης σύμβασης ή την υπογραφή νέας σύμβασης με τρίτο μέρος για την παροχή αντίστοιχων υπηρεσιών.

Ο Παραχωρησιούχος οφείλει να παρακολουθεί και να τηρεί όλα τα σχετικά αρχεία της μέτρησης Προτύπων Επιδόσεων (συμπεριλαμβανομένων, προς αποφυγή αμφιβολιών, των αντιγράφων όλων των Τριμηνιαίων Εκθέσεων και των Εκθέσεων Ετησίων Επιδόσεων) κατά την διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης.

2.4 Σύστημα Πόντων Ανεπάρκειας για Μέτρηση Προτύπων Επιδόσεων

Πίνακας 6 Πρότυπα Ελεγχόμενα από τον Παραχωρησιούχο

Πρότυπα / Εγκατάσταση σε σχέση με τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από τον Παραχωρησιούχο	Επίπεδο 1 Γεγονός	Επίπεδο 2 Γεγονός	Επίπεδο 3 Γεγονός	Επίπεδο 4 Γεγονός	Επίπεδο 5 Γεγονός
Πόντοι Ανεπάρκειας	1	2	3	4	5
1. **Σημεία Ελέγχου Εισιτηρίων (Check-In)**	Άνω του 85% αλλά κάτω του 90% των σημείων ελέγχου εισιτηρίων για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικά.	Άνω του 80% και έως το 85% των σημείων ελέγχου εισιτηρίων για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικά.	Άνω του 75% και έως το 80% των σημείων ελέγχου εισιτηρίων για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικά.	Άνω του 70 % και έως το 75% των σημείων ελέγχου εισιτηρίων για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικά.	Άνω του 65% και έως το 70% των σημείων ελέγχου εισιτηρίων για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικά.
2. **Εξοπλισμός Ελέγχου Ασφαλείας**	Το 85% αλλά κάτω του 90% του κρίσιμου εξοπλισμού είναι Πλήρως Λειτουργικός.	Το 80% έως 85% του κρίσιμου εξοπλισμού είναι Πλήρως Λειτουργικός.	Το 75% έως 80% του κρίσιμου εξοπλισμού είναι Πλήρως Λειτουργικός.	Το 70% έως 75% του κρίσιμου εξοπλισμού είναι Πλήρως Λειτουργικός.	Το 65% έως 70% του κρίσιμου εξοπλισμού είναι Πλήρως Λειτουργικός.
3. **Διαθεσιμότητα Καροτσιών**	Καροτσάκια αποσκευών διαθέσιμα για άνω του 85% αλλά κάτω του 90% του χρόνου για Επιβάτες στην αίθουσα check in και στην αίθουσα	Καροτσάκια αποσκευών διαθέσιμα για άνω του 80% και έως 85% του χρόνου για Επιβάτες στην αίθουσα check in και στην αίθουσα αφίξεων/περιοχή παραλαβής	Καροτσάκια αποσκευών διαθέσιμα για άνω του 75% και έως 80% του χρόνου για Επιβάτες στην αίθουσα check in και στην αίθουσα αφίξεων/περιοχή παραλαβής	Καροτσάκια αποσκευών διαθέσιμα για άνω του 70% και έως 75% του χρόνου για Επιβάτες στην αίθουσα check in και στην αίθουσα αφίξεων/περιοχ	Καροτσάκια αποσκευών διαθέσιμα για άνω του 65% και έως 70% του χρόνου για Επιβάτες στην αίθουσα check in και στην αίθουσα αφίξεων/περιοχή παραλαβής

Πρότυπα / Εγκατάσταση σε σχέση με τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από τον Παραχωρησιούχο	**Επίπεδο 1 Γεγονός**	**Επίπεδο 2 Γεγονός**	**Επίπεδο 3 Γεγονός**	**Επίπεδο 4 Γεγονός**	**Επίπεδο 5 Γεγονός**
Πόντοι Ανεπάρκειας	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
	αφίξεων/περιοχή παραλαβής αποσκευών.	αποσκευών.	αποσκευών.	ή παραλαβής αποσκευών.	αποσκευών.
4. Έλεγχος Μετανάστευσης / Τελωνειακός Έλεγχος	Άνω του 85% αλλά κάτω του 90% του χρόνου όλοι οι θάλαμοι για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικοί.	Άνω του 80% και έως το 85% του χρόνου όλοι οι θάλαμοι για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικοί.	Άνω του 75% και έως το 80% του χρόνου όλοι οι θάλαμοι για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικοί.	Άνω του 70% και έως το 75% του χρόνου όλοι οι θάλαμοι για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικοί.	Άνω του 65% και έως το 70% του χρόνου όλοι οι θάλαμοι για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικοί.
5. Διαδίκτυο στον Αεροσταθμό Επιβατών	Διαθεσιμότητα διαδικτυακής σύνδεσης (wifi) στον αεροσταθμό Επιβατών για άνω του 85% αλλά κάτω του 90% του χρόνου.	Διαθεσιμότητα διαδικτυακής σύνδεσης (wifi) στον αεροσταθμό Επιβατών για άνω του 80% και έως 85% του χρόνου.	Διαθεσιμότητα διαδικτυακής σύνδεσης (wifi) στον αεροσταθμό Επιβατών για άνω του 75% και έως 80% του χρόνου.	Διαθεσιμότητα διαδικτυακής σύνδεσης (wifi) στον αεροσταθμό Επιβατών για άνω του 70% και έως 75% του χρόνου.	Διαθεσιμότητα διαδικτυακής σύνδεσης (wifi) στον αεροσταθμό Επιβατών για άνω του 65% και έως 70% του χρόνου.
6. Θερμοκρασία στον Αεροσταθμό	Σύμφωνα με το πρότυπο ΤΟΤΕΕ 2423/1986	Σύμφωνα με το πρότυπο ΤΟΤΕΕ 2423/1986 άνω του 80% και έως	Σύμφωνα με το πρότυπο ΤΟΤΕΕ 2423/1986 άνω του 75% και έως	Σύμφωνα με το πρότυπο ΤΟΤΕΕ 2423/1986 για	Σύμφωνα με το πρότυπο ΤΟΤΕΕ 2423/1986 άνω του 65% και έως

Πρότυπα / Εγκατάσταση σε σχέση με τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από τον Παραχωρησιούχο	Επίπεδο 1 Γεγονός	Επίπεδο 2 Γεγονός	Επίπεδο 3 Γεγονός	Επίπεδο 4 Γεγονός	Επίπεδο 5 Γεγονός
Πόντοι Ανεπάρκειας	1	2	3	4	5
Επιβατών	άνω του 85% αλλά κάτω του 90% του χρόνου.	το 85% του χρόνου.	το 80% του χρόνου.	άνω του 70% και έως το 75% του χρόνου.	το 70% του χρόνου.
7. Ταινιόδρομοι Παραλαβής Αποσκευών	Όλοι οι ταινιόδρομοι Πλήρως Λειτουργικοί άνω του 85% αλλά κάτω του 90% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.	Όλοι οι ταινιόδρομοι Πλήρως Λειτουργικοί άνω του 80% και έως το 85% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.	Όλοι οι ταινιόδρομοι Πλήρως Λειτουργικοί άνω του 75% και έως το 80% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.	Όλοι οι ταινιόδρομοι Πλήρως Λειτουργικοί άνω του 70% και έως το 75% των πραγματικών ωρών λειτουργίας .	Όλοι οι ταινιόδρομοι Πλήρως Λειτουργικοί άνω του 65% και έως το 70% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.
8. Σύστημα Οπτικών Αναγγελιών Πτήσεων (ΣΟΑΠ)	Πλήρως Λειτουργικό άνω του 85% αλλά κάτω του 90% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.	Πλήρως Λειτουργικό για άνω του 80% και έως το 85% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.	Πλήρως Λειτουργικό άνω του 75% και έως το 80% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.	Πλήρως Λειτουργικό άνω του 70% και έως το 75% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.	Πλήρως Λειτουργικό άνω του 65% και έως το 70% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.
9. Ανελκυστήρες / Κυλιόμενες Σκάλες /	Άνω του 85% αλλά κάτω του 90% κάθε εξοπλισμού είναι πλήρως	Άνω του 80% και έως το 85% κάθε εξοπλισμού είναι πλήρως λειτουργικός κατά	Άνω του 75% και έως το 80% κάθε εξοπλισμού είναι πλήρως λειτουργικός κατά	Άνω του 70% και έως το 75% κάθε εξοπλισμού είναι πλήρως	Άνω του 65% και έως το 70% κάθε εξοπλισμού είναι πλήρως λειτουργικός κατά

Πρότυπα / Εγκατάσταση σε σχέση με τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από τον Παραχωρησιούχο	Επίπεδο 1 Γεγονός	Επίπεδο 2 Γεγονός	Επίπεδο 3 Γεγονός	Επίπεδο 4 Γεγονός	Επίπεδο 5 Γεγονός
Πόντοι Ανεπάρκειας	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Κυλιόμενοι Διάδρομοι	λειτουργικός κατά τις πραγματικές ώρες λειτουργίας.	τις πραγματικές ώρες λειτουργίας.	τις πραγματικές ώρες λειτουργίας.	λειτουργικός κατά τις πραγματικές ώρες λειτουργίας.	τις πραγματικές ώρες λειτουργίας.
10. Καθαριότητα	Η καθαριότητα διατηρείται σύμφωνα με τις Προδιαγραφές για άνω του 85% αλλά κάτω του 90% του πραγματικού ωραρίου λειτουργίας.	Η καθαριότητα διατηρείται σύμφωνα με τις Προδιαγραφές για άνω του 80% και έως το 85% του πραγματικού ωραρίου λειτουργίας.	Η καθαριότητα διατηρείται σύμφωνα με τις Προδιαγραφές για άνω του 75% και έως το 80% του πραγματικού ωραρίου λειτουργίας.	Η καθαριότητα διατηρείται σύμφωνα με τις Προδιαγραφές για άνω του 70% και έως το 75% του πραγματικού ωραρίου λειτουργίας.	Η καθαριότητα διατηρείται σύμφωνα με τις Προδιαγραφές για άνω του 65% και έως το 70% του πραγματικού ωραρίου λειτουργίας.

Πίνακας 7 Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη

Πρότυπα / Εγκατάσταση σε σχέση με τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη	Γεγονός Επιπέδου 1	Γεγονός Επιπέδου 2	Γεγονός Επιπέδου 3	Γεγονός Επιπέδου 4	Γεγονός Επιπέδου 5

Πόντοι Ανεπάρκειας	1	2	3	4	5
11. Διαθεσιμότητα Υπηρεσιών Ανεφοδιασμού	Οι υπηρεσίες ανεφοδιασμού είναι διαθέσιμες για άνω του 95% αλλά κάτω του 100% του χρόνου	Οι υπηρεσίες ανεφοδιασμού είναι διαθέσιμες για άνω του 90% και έως το 95% του χρόνου	Οι υπηρεσίες ανεφοδιασμού είναι διαθέσιμες για άνω του 85% και έως το 90% του χρόνου	Οι υπηρεσίες ανεφοδιασμού είναι διαθέσιμες για άνω του 80% και έως το 85% του χρόνου	Οι υπηρεσίες ανεφοδιασμού είναι διαθέσιμες για άνω του 75% και έως το 80% του χρόνου
12. Διαθεσιμότητα Ελαχίστων Ποσοτήτων Καυσίμων όπως ορίζονται στην παράγραφο 2.2.1, Πίνακας 2, Αριθ.12	Οι ελάχιστες ποσότητες καυσίμων είναι διαθέσιμες για άνω του 95% αλλά κάτω του 100% του χρόνου	Οι ελάχιστες ποσότητες καυσίμων είναι διαθέσιμες για άνω του 90% και έως το 95% του χρόνου	Οι ελάχιστες ποσότητες καυσίμων είναι διαθέσιμες για άνω του 85% και έως το 90% του χρόνου	Οι ελάχιστες ποσότητες καυσίμων είναι διαθέσιμες για άνω του 80% και έως το 85% του χρόνου	Οι ελάχιστες ποσότητες καυσίμων είναι διαθέσιμες για άνω του 75% και έως το 80% του χρόνου
13. Διαθεσιμότητα Υπηρεσιών Εξυπηρέτησης Εδάφους	Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους είναι διαθέσιμες για άνω του 95% αλλά κάτω του 100% του χρόνου	Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους είναι διαθέσιμες για άνω του 90% και έως το 95% του χρόνου	Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους είναι διαθέσιμες για άνω του 85% και έως το 90% του χρόνου	Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους είναι διαθέσιμες για άνω του 80% και έως το 85% του χρόνου	Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους είναι διαθέσιμες για άνω του 75% και έως το 80% του χρόνου
14. Διαθεσιμότητα Κρίσιμου Εξοπλισμού Υπηρεσιών Εξυπηρέτησης Εδάφους	Ο κρίσιμος εξοπλισμός υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους είναι διαθέσιμος για άνω του 95% αλλά κάτω του 100% του	Ο κρίσιμος εξοπλισμός υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους είναι διαθέσιμος για άνω του 90% και έως το 95% του	Ο κρίσιμος εξοπλισμός υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους είναι διαθέσιμος για άνω του 85% και έως το 90% του	Ο κρίσιμος εξοπλισμός υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους είναι διαθέσιμος για άνω του 80% και έως το 85%	Ο κρίσιμος εξοπλισμός υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους είναι διαθέσιμος για άνω του 75% και έως το 80% του

Πρότυπα / Εγκατάσταση σε σχέση με τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη	Γεγονός Επιπέδου 1	Γεγονός Επιπέδου 2	Γεγονός Επιπέδου 3	Γεγονός Επιπέδου 4	Γεγονός Επιπέδου 5
Πόντοι Ανεπάρκειας	1	2	3	4	5
	χρόνου	χρόνου	χρόνου	του χρόνου	χρόνου
15. Στόχος Σημείου Ελέγχου Εισιτηρίων (Check-in)	Ο στόχος επιτυγχάνεται κατά το 95% αλλά κάτω του 100% των πτήσεων	Ο στόχος επιτυγχάνεται κατά το 90% έως και το 95% των πτήσεων	Ο στόχος επιτυγχάνεται κατά το 85% έως και το 90% των πτήσεων	Ο στόχος επιτυγχάνεται κατά το 80% έως και το 85% των πτήσεων	Ο στόχος επιτυγχάνεται κατά το 75% έως και το 80% των πτήσεων
16. Στόχος Διαχείρισης Αποσκευών	Ο στόχος επιτυγχάνεται κατά το 95% αλλά κάτω του 100% των πτήσεων	Ο στόχος επιτυγχάνεται κατά το 90% έως και το 95% των πτήσεων	Ο στόχος επιτυγχάνεται κατά το 85% έως και το 90% των πτήσεων	Ο στόχος επιτυγχάνεται κατά το 80% έως και το 85% των πτήσεων	Ο στόχος επιτυγχάνεται κατά το 75% έως και το 80% των πτήσεων

2.5 Σύμφωνα με τις παραγράφους 2.2 και 2.3, στον Παραχωρησιούχο θα επιβάλλονται οι ακόλουθοι Πόντοι Ανεπάρκειας κάθε φορά που δεν καταφέρνει να επιτύχει τα Πρότυπα Επίδοσης που παρατίθενται στους ανωτέρω Πίνακες 6 και 7 κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε Τριμηνιαίας Περιόδου όπως παρατίθεται στους Πίνακες 8 και 9 που ακολουθούν:

Πίνακας 8

Γεγονός	Πόντοι Ανεπάρκειας ανά Αεροδρόμιο ανά Τριμηνιαία Περίοδο ανά Γεγονός για έκαστο εκ των 14 μονίμως μετρούμενων Προτύπων Επίδοσης
Επίπεδο 1	1,0
Επίπεδο 2	2,0
Επίπεδο 3	3,0

Επίπεδο 4	4,0
Επίπεδο 5	5,0

Πίνακας 9

Γεγονός	Πόντοι Ανεπάρκειας ανά Αεροδρόμιο ανά Έτος Παραχώρησης ανά Γεγονός για Πρότυπα Επίδοσης # 15 και 16
Επίπεδο 1	3,0
Επίπεδο 2	6,0
Επίπεδο 3	9,0
Επίπεδο 4	12,0
Επίπεδο 5	15,0

3 Εκτίμηση Χωρητικότητας Αεροσταθμού Επιβατών και Περιοχής Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών

Ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει επαρκή χωρητικότητα των περιοχών στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών και των αεροσταθμών Επιβατών ούτως ώστε να ικανοποιεί τη ζήτηση της εναέριας κυκλοφορίας συμπεριλαμβανομένης αυτής σε περιόδους υψηλής ζήτησης.

Ο Παραχωρησιούχος θα αναλάβει τα Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης καθώς και τα Μελλοντικά Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης κατά τρόπο ώστε να εξασφαλίζει ότι οι Υπηρεσίες Αεροδρομίου προσφέρονται σύμφωνα με τα Πρότυπα και τις Προδιαγραφές, καθώς και σύμφωνα με τα Πρότυπα Επιδόσεων, Πρότυπα Ποιότητας Υπηρεσιών και τις απαιτήσεις χωρητικότητας.

Ο Παραχωρησιούχος θα συνάψει σύμβαση με τον Φορέα Εκτίμησης Χωρητικότητας, μια εξειδικευμένη εταιρεία, για την εκτίμηση χωρητικότητας τόσο των αεροσταθμών Επιβατών όσο και των περιοχών στάθμευσης και ελιγμών πολιτικών αεροσκαφών εκάστου εκ των Περιφερειακών Αεροδρομίων. Ο Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας οφείλει να διαθέτει αποδεδειγμένο ιστορικό εκτιμήσεων χωρητικότητας αεροδρομίων (ελάχιστη εμπειρία) και να έχει εκτελέσει εκτιμήσεις χωρητικότητας περιοχών στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών και αεροσταθμών σε όχι λιγότερα από τρία (3) διεθνή αεροδρόμια κατά τη διάρκεια των τριών (3) τελευταίων ετών. Ο Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας οφείλει να εγκριθεί από την ΥΠΑ, δίχως όμως να μπορεί η τελευταία να αρνείται ή καθυστερεί την εν λόγω έγκριση δίχως εύλογη αιτία, βάσει της ελαχίστης εμπειρίας σε εκτιμήσεις χωρητικότητας περιοχών στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών και αεροσταθμών Επιβατών όπως περιγράφονται στην παρούσα παράγραφο.

Ο Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας θα προβεί σε Εκτίμηση Χωρητικότητας σύμφωνα με το Άρθρο 20.2 (*Εκτίμηση Χωρητικότητας)*

3.1 Εκτίμηση Χωρητικότητας Περιοχής Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών

Σε όλες τις Εκτιμήσεις Χωρητικότητας ο Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας θα εκτιμά την υφιστάμενη χωρητικότητα περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών στο σχετικό Περιφερειακό Αεροδρόμιο.

Κατά την εκτέλεση των Εκτιμήσεων Χωρητικότητας αυτού, θα αξιολογήσει τους ακόλουθους παράγοντες:

(i) μέγεθος και χωροθέτηση των υφισταμένων εγκαταστάσεων (περιοχές στάθμευσης και ελιγμών πολιτικών αεροσκαφών),

(ii) πραγματικά δεδομένα προγράμματος πτήσεων για τη σχετική Περίοδο Αιχμής όπως αριθμός πτήσεων, τύπος αεροσκαφών, προγραμματισμένες ώρες αφίξεων και αναχωρήσεων, αεροδρόμιο προέλευσης / προορισμού,

(iii) πραγματική αεροπορική κίνηση για όλα τα 60-λεπτα διαστήματα της Περιόδου Αιχμής (κινήσεις αφίξεων, κινήσεις αναχωρήσεων, άφιξη Επιβατών, αναχώρηση Επιβατών),

(iv) δεδομένα κατανομής για κάθε πτήση κατά την Περίοδο Αιχμής, όπως κατανομή θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών και

(v) πληροφόρηση παρεχόμενη από την Ελληνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων (ΕΑΣΠ) όπως η Γνωστοποίηση Χωρητικότητας Αεροδρομίου (NAC), ο αριθμός αιτημάτων χρόνου χρήσης (slots) για σειρές πτήσεων που δεν εγκρίθηκαν από την ΕΑΣΠ λόγω έλλειψης χωρητικότητας της περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών με χρόνους όπως ζητήθηκαν αρχικώς κ.λπ.

Βάσει της ανάλυσης των δεδομένων και σε συνεργασία με τον Παραχωρησιούχο, ο Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας θα καθορίσει, εφαρμόζοντας την κατάλληλη μεθοδολογία, την υφιστάμενη χωρητικότητα της (των) περιοχής (-ων) στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών υπολογισμένο δια του αριθμού θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών ανά κατηγορία αεροσκάφους. Ο τελικός αριθμός θέσεων στάθμευσης ανά κατηγορία αεροσκάφους θα ανακοινωθεί στην ΥΠΑ και θα χρησιμοποιηθεί από την ΕΑΣΠ ως Γνωστοποίηση Χωρητικότητας Αεροδρομίου (NAC) για τις επόμενες περιόδους προγραμματισμού.

Ο καθορισμός της ζήτησης για θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών θα πραγματοποιηθεί ως εξής: τα αιτήματα χρόνου χρήσης που απευθύνονται στην ΕΑΣΠ για σειρές πτήσεων που δεν έχουν εγκριθεί από την ΕΑΣΠ για τις ώρες άφιξης ή αναχώρησης που ζητήθηκαν αρχικώς θα αναλυθούν σύμφωνα με τον κωδικό αιτίας για έλλειψη χωρητικότητας περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών (επί του παρόντος ο εν λόγω κωδικός είναι ο "AA") . Η προσφορά εναλλακτικού χρόνου χρήσης εντός μίας ώρας πριν και μίας ώρας μετά του αιτηθέντος χρόνου (+/- 60 λεπτά από τον αιτηθέντα χρόνο) θα θεωρείται ως αποδεκτή προσφορά και συνεπώς, η μη-έγκριση του αρχικού αιτήματος χρόνου χρήσης (60-λεπτό διάστημα) δεν θα λογίζεται ως μη επαρκής χωρητικότητα. Για κάθε διάστημα των 60 λεπτών κατά την Περίοδο Αιχμής θα αναλύεται κατά πόσο μία ή περισσότερες πτήσεις δεν ήταν δυνατό να εγκριθούν εξαιτίας έλλειψης χωρητικότητας περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών. Ο αριθμός των 60-λεπτων διαστημάτων για τα οποία δεν ήταν δυνατόν να εγκριθούν όλες οι πτήσεις με τους χρόνους άφιξης ή αναχώρησης που ζητήθηκαν αρχικώς, θα λογίζεται έκαστη ως διάστημα με μη επαρκή χωρητικότητα.

Εάν οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο κριθεί, κατόπιν Εκτίμησης Χωρητικότητας, ως Κρίσιμης Χωρητικότητας Περιοχής Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών, τότε θα δίνεται ένας (1) Πόντος Ανεπάρκειας για κάθε Υπέρβαση Χρόνου για οποιαδήποτε αντίστοιχη Περίοδο Αιχμής.

Επιπροσθέτως, εάν οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο είναι Κρίσιμης Χωρητικότητας Περιοχής Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών για δύο (2) συναπτά έτη, θα προκύψει ο Μηχανισμός Ενεργοποίησης Επέκτασης και ο Παραχωρησιούχος θα πρέπει να κατασκευάσει επέκταση των περιοχών στάθμευσης και ελιγμών πολιτικών αεροσκαφών και να δημιουργήσει πρόσθετες θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών εντός δύο (2) ετών από την ημερομηνία Μηχανισμού Ενεργοποίησης Επέκτασης. Εάν προκύψει Μηχανισμός Ενεργοποίησης Επέκτασης, δεν θα προστεθούν Πόντοι Ανεπάρκειας κατά την επόμενη Περίοδο Αιχμής για μη επαρκή χωρητικότητα των περιοχών στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών. Εν συνεχεία, εάν το Περιφερειακό Αεροδρόμιο συνεχίζει να είναι Κρίσιμης Χωρητικότητας, γεγονός που τεκμαίρεται εκτός εάν ο Παραχωρησιούχος ζητήσει πρόσθετη Εκτίμηση Χωρητικότητας, σύμφωνα με το Άρθρο 20.2.3, η οποία καταλήξει στο αντίθετο συμπέρασμα, οι Πόντοι Ανεπάρκειας που προστίθενται σε κάθε ακόλουθη Περίοδο Αιχμής έως την ολοκλήρωση των σχετικών Νέων Έργων ή Έργων Επέκτασης θα είναι οι ίδιοι με τους Πόντους Ανεπάρκειας που προστέθηκαν κατά την πιο πρόσφατη Περίοδο Αιχμής όταν το Περιφερειακό Αεροδρόμιο κρίθηκε ως Κρίσιμης Χωρητικότητας.

Τα εν λόγω έργα θα σχεδιαστούν, θα εγκριθούν και θα εκτελεστούν σύμφωνα με τα Πρότυπα και Προδιαγραφές, τις Απαιτήσεις Έργων, τις Απαιτήσεις Συντήρησης και τις Απαιτήσεις Παράδοσης.

Εάν δεν υπάρχει καθόλου ή δεν υπάρχει επαρκής διαθέσιμος χώρος εντός των Περιοχών Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα ενημερώσει το Δημόσιο για την ανάγκη να επεκτείνει την περιοχή στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών πέραν των ορίων της Περιοχής Παραχώρησης. Ο Παραχωρησιούχος θα αιτηθεί την απαλλοτρίωση της γης που απαιτείται σύμφωνα με το Άρθρο 14.1.6 της παρούσας Σύμβασης. Πριν την ολοκλήρωση της απαλλοτρίωσης της γης ο Παραχωρησιούχος δεν θα είναι υποχρεωμένος να κατασκευάσει επέκταση της περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών και για το εν λόγω χρονικό διάστημα δεν θα προστίθενται Πόντοι Ανεπάρκειας και Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων.

Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει τα αποτελέσματα των εκτιμήσεων χωρητικότητας της περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών στην Ετήσια Έκθεση Επιδόσεων.

3.2 Εκτίμηση Χωρητικότητας Αεροσταθμού Επιβατών

Σε όλες τις Εκτιμήσεις Χωρητικότητας ο Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας θα εκτιμά την υφιστάμενη χωρητικότητα των αεροσταθμών Επιβατών. Στις Εκτιμήσεις Χωρητικότητας, θα συνεκτιμήσει τους ακόλουθους παράγοντες:

(i) μέγεθος και διαρρύθμιση των υφισταμένων εγκαταστάσεων (αεροσταθμός (-οί) Επιβατών),

(ii) πρόγραμμα και δεδομένα εναέριας κυκλοφορίας, όπως αεροπορική εταιρεία και αριθμός πτήσης, τύπος αεροσκάφους, αριθμός Επιβατών, προγραμματισμένοι και πραγματικοί χρόνοι αφίξεων και αναχωρήσεων, αεροδρόμιο προέλευσης / προορισμού σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο κατά τη διάρκεια της Περιόδου Αιχμής,

(iii) πρότυπα τυπικών συμπεριφορών του επιβατικού κοινού, όπως ώρα προσέλευσης στο Περιφερειακό Αεροδρόμιο πριν την αναχώρηση, αριθμός ατόμων-συνοδών ανά επιβάτη (προκειμένου να παραλάβουν ή να αποχαιρετήσουν Επιβάτες), χρήση διαφορετικών τύπων ελέγχου εισιτηρίων (check-in), αριθμός παραδιδόμενων αποσκευών,

(iv) μέσοι απαιτούμενοι χρόνοι εξυπηρέτησης για έλεγχο εισιτηρίων, έλεγχο Επιβατών και χειραποσκευών, τελωνειακό έλεγχο, έλεγχο διαβατηρίων και παραλαβή αποσκευών,

(v) δεδομένα κατανομής για έκαστη πτήση κατά τη διάρκεια της Περιόδου Αιχμής, όπως αριθμός και θέση παραχωρηθέντων σημείων ελέγχου εισιτηρίων, παραχωρηθείσα πύλη και ταινιόδρομος παραλαβής αποσκευών και

(vi) πληροφορίες της ΕΑΣΠ όπως η Γνωστοποίηση Χωρητικότητας Αεροδρομίου (NAC), αριθμός αιτημάτων χρόνων χρήσης (slots) για σειρές πτήσεων που δεν εγκρίθηκαν από την ΕΑΣΠ όπως είχαν αρχικά ζητηθεί λόγω έλλειψης χωρητικότητας αεροσταθμού Επιβατών, κ.λπ.

Βάσει της ανάλυσης των δεδομένων και σε συνεργασία με τον Παραχωρησιούχο, ο Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας θα ορίσει την υφιστάμενη χωρητικότητα του αεροσταθμού Επιβατών υπολογίζοντας το μέγιστο αριθμό αφικνούμενων και τον μέγιστο αριθμό αναχωρούντων Επιβατών που δύναται να εξυπηρετηθεί κατά τη διάρκεια οποιουδήποτε 60-λεπτου διαστήματος. Ο τελικός αριθμός αφικνούμενων και αναχωρούντων Επιβατών θα ανακοινωθεί στην ΥΠΑ και θα χρησιμοποιηθεί από την ΕΑΣΠ ως Γνωστοποίηση Χωρητικότητας Αεροδρομίου (NAC) για τις επόμενες περιόδους προγραμματισμού.

Στις Εκτιμήσεις Χωρητικότητας, ο Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας θα προσδιορίσει το επίπεδο επιτευχθείσας εξυπηρέτησης για έκαστο 60-λεπτο διάστημα κατά τη διάρκεια της αντίστοιχης Περιόδου Αιχμής χρησιμοποιώντας τη μεθοδολογία που ορίζεται από την IATA ADRM για κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο.

Εάν το αποτέλεσμα οποιασδήποτε Εκτίμησης Χωρητικότητας καταλήγει στο ότι το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης επιτεύχθηκε κατά τη διάρκεια της Περιόδου Αιχμής, τότε δεν απαιτούνται περαιτέρω ενέργειες, και δεν θα επιβληθούν Πόντοι Ανεπάρκειας και Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων και το εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο δεν θα κατατάσσεται πλέον ως αεροδρόμιο Κρίσιμης Χωρητικότητας Αεροσταθμού Επιβατών.

Εάν δεν επιτευχθεί το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης:

(i) θα επιβάλλεται ένας (1) Πόντος Ανεπάρκειας για κάθε 60-λεπτο διάστημα πέραν της Εξαιρουμένης Περιόδου όπου δεν επιτυγχάνεται επίπεδο εξυπηρέτησης C αλλά επιτυγχάνεται επίπεδο εξυπηρέτησης D και

(ii) θα επιβάλλονται δύο (2) Πόντοι Ανεπάρκειας για κάθε 60-λεπτο διάστημα όπου δεν επιτυγχάνεται επίπεδο εξυπηρέτησης D.

Τα πρώτα είκοσι εννέα (29) 60-λεπτα διαστήματα με τη μεγαλύτερη κίνηση θα εξαιρεθούν από την επιβολή Πόντων Ανεπάρκειας.

Εάν το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης δεν επιτευχθεί για δύο (2) συναπτά έτη, θα εκκινεί ο Μηχανισμός Ενεργοποίησης Επέκτασης και ο Παραχωρησιούχος θα πρέπει να κατασκευάσει επέκταση του αεροσταθμού Επιβατών ή επιπρόσθετο αεροσταθμό Επιβατών εντός τριών (3) ετών από την ημερομηνία του Μηχανισμού Ενεργοποίησης Επέκτασης. Εάν εκκινήσει Μηχανισμός Ενεργοποίησης Επέκτασης, δεν θα προστεθούν Πόντοι Ανεπάρκειας κατά την επόμενη Περίοδο Αιχμής για μη επαρκή χωρητικότητα του αντιστοίχου αεροσταθμού Επιβατών. Εν συνεχεία, εάν το Περιφερειακό Αεροδρόμιο συνεχίζει να είναι Κρίσιμης Χωρητικότητας, γεγονός που θα τεκμαίρεται εκτός εάν ο Παραχωρησιούχος ζητήσει πρόσθετη Εκτίμηση Χωρητικότητας σύμφωνα με το Άρθρο 20.2.3, η οποία καταλήξει σε διαφορετικό αποτέλεσμα, οι Πόντοι Ανεπάρκειας που προστίθενται σε κάθε ακόλουθη Περίοδο Αιχμής έως την ολοκλήρωση των σχετικών Νέων Έργων ή Έργων Επέκτασης θα

είναι οι ίδιοι με τους Πόντους Ανεπάρκειας που προστέθηκαν κατά την πιο πρόσφατη Περίοδο Αιχμής όταν το Περιφερειακό Αεροδρόμιο κρίθηκε ως Κρίσιμης Χωρητικότητας.

Οποιαδήποτε έργα απαιτούνται σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα θα είναι σύμφωνα με τα Πρότυπα και Προδιαγραφές, τις Απαιτήσεις Έργων, τις Απαιτήσεις Συντήρησης και τις Απαιτήσεις Παράδοσης.

Εάν δεν υπάρχει επαρκής διαθέσιμος χώρος εντός των Περιοχών Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα ενημερώσει το Δημόσιο για την ανάγκη να επεκτείνει τον αεροσταθμό Επιβατών πέραν των ορίων της Περιοχής Παραχώρησης. Ο Παραχωρησιούχος θα αιτηθεί την απαλλοτρίωση της γης που απαιτείται σύμφωνα με το Άρθρο 14.1.6. Πριν την ολοκλήρωση της απαλλοτρίωσης της γης ο Παραχωρησιούχος δεν θα είναι υποχρεωμένος να κατασκευάσει επέκταση του αεροσταθμού Επιβατών ή επιπρόσθετο αεροσταθμό και για το εν λόγω χρονικό διάστημα δεν θα προστίθενται Πόντοι Ανεπάρκειας και Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων.

Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει τα αποτελέσματα των εκτιμήσεων χωρητικότητας του αεροσταθμού στην Ετήσια Έκθεση Επιδόσεων.

4 Μέτρηση Ποιότητας Υπηρεσιών

Προκειμένου να μετρηθεί η εμπειρία των Επιβατών ως προς την παρεχόμενη από τον Παραχωρησιούχο ποιότητα υπηρεσιών, ο Παραχωρησιούχος θα διενεργεί έρευνες για το επίπεδο ικανοποίησης των Επιβατών.

Ο Παραχωρησιούχος θα συμμετέχει στην Έρευνα Ποιότητας Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Service Quality Survey ASQ), που εκτελείται τακτικά από συμβεβλημένη με το Διεθνές Συμβούλιο Αεροδρομίων (ACI) εταιρεία έρευνας αγοράς.

Σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο θα εκτελείται τουλάχιστον μία έρευνα ανά Έτος Παραχώρησης που θα εκτελείται κατά τη διάρκεια της Περιόδου Αιχμής κάθε έτους για τουλάχιστον μία πλήρη ημερολογιακή εβδομάδα που θα είναι είτε η τελευταία εβδομάδα του Ιουλίου, είτε η πρώτη εβδομάδα του Αυγούστου είτε η τελευταία εβδομάδα του Αυγούστου, κατόπιν επιλογής του Παραχωρησιούχου, ο οποίος και θα ειδοποιεί το Δημόσιο, τον Παραχωρητή και την ΥΠΑ στην αρχή κάθε Έτους Παραχώρησης.

Το Δημόσιο δύναται να παρευρίσκεται, με δική του οικονομική επιβάρυνση, στα Περιφερειακά Αεροδρόμια κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης των επιτόπιων ερευνών.

Η πρώτη έρευνα θα διενεργηθεί το 2016 και θα χρησιμοποιηθεί ως έρευνα βάσης. Τα αποτελέσματα της πρώτης έρευνας θα χρησιμοποιηθούν για τον ορισμό των στόχων

ποιότητας υπηρεσιών για έκαστο εκ των στοιχείων ποιότητας υπηρεσιών στο ερωτηματολόγιο της Έρευνας Ποιότητας Υπηρεσιών Αεροδρομίου.

Οι στόχοι θα συγκριθούν με "παρόμοια" αεροδρόμια κατά τη διάρκεια της περιόδου αιχμής τους που συμμετέχουν στην Έρευνα Ποιότητας Υπηρεσιών Αεροδρομίου. Μία ομάδα από τουλάχιστον δέκα (10) κατάλληλα παρόμοια αεροδρόμια θα προσδιοριστεί μετά την έρευνα βάσης σε συνεργασία μεταξύ του Παραχωρησιούχου και της υπεύθυνης εταιρείας έρευνας αγοράς. Τα παρόμοια αεροδρόμια θα γνωστοποιηθούν στην ΥΠΑ εγγράφως μετά την έρευνα βάσης και πριν το τέλος του 2016. Η ΥΠΑ θα εγκρίνει την ομάδα των παρόμοιων αεροδρομίων. Τα παρόμοια αεροδρόμια θα επιλεγούν από την ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου ή/και αεροδρόμια που επιδεικνύουν έντονη εποχικότητα ή/και είναι συγκρίσιμα σε αριθμούς Επιβατών με τα Περιφερειακά Αεροδρόμια. Η ομάδα παρόμοιων αεροδρομίων δύναται να αλλάξει κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης κατόπιν συμφωνίας με την ΥΠΑ.

Τα παρόμοια αεροδρόμια θα χρησιμοποιηθούν καθ' όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης εκτός εάν κάποιο από τα παρόμοια αεροδρόμια παύσει να συμμετέχει στην Έρευνα Ποιότητας Υπηρεσιών Αεροδρομίου ή η σύσταση ή ο αριθμός των Επιβατών σε κάποιο από τα παρόμοια αεροδρόμια αλλάξει σημαντικά, οπότε ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει προς έγκριση από την ΥΠΑ γραπτό αίτημα για τροποποίηση των παρόμοιων αεροδρομίων.

Ο ελάχιστος στόχος που ο Παραχωρησιούχος οφείλει να επιτύχει θα είναι ο εξής: την Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων και εν συνεχεία κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης η συνολική αξιολόγηση που θα επιτευχθεί σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο δεν θα υπολείπεται της μέσης συνολικής αξιολόγησης των παρόμοιων αεροδρομίων. Σε εκείνα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια όπου δεν έχουν ολοκληρωθεί ακόμη τα Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης που σχετίζονται με τον αεροσταθμό Επιβατών ή/και των επίγειων υποδομών, η έρευνα για το επίπεδο ικανοποίησης των Επιβατών δεν θα διενεργηθεί.

Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει προς την ΥΠΑ τα αποτελέσματα της έρευνας των Επιβατών συμπεριλαμβανομένων των ελαχίστων στόχων σε κάθε Ετήσια Έκθεση Επιδόσεων.

Το κόστος της Έρευνας Ποιότητας Υπηρεσιών Αεροδρομίου καθώς και το κόστος για την επιτόπια εργασία θα βαρύνουν τον Παραχωρησιούχο.

Εάν η Έρευνα Ποιότητας Υπηρεσιών Αεροδρομίου δεν είναι πλέον διαθέσιμη, ο Παραχωρησιούχος θα συμμετέχει σε παρόμοια έρευνα - ιδανικά παρέχοντας επιλογές σύγκρισης με άλλα αεροδρόμια.

Εάν καμία εναλλακτική έρευνα δεν είναι διαθέσιμη ή εάν το κόστος για την εν λόγω εναλλακτική έρευνα είναι σημαντικά υψηλότερο σε σχέση με το κόστος για την Έρευνα Ποιότητας Υπηρεσιών Αεροδρομίου, ο Παραχωρησιούχος θα συμβληθεί με αναγνωρισμένη εταιρεία έρευνας αγοράς ώστε αυτή να διενεργήσει έρευνα ποιότητας υπηρεσιών. Η έρευνα θα διενεργείται τουλάχιστον μία φορά ανά έτος σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο κατά την ίδια περίοδο και για την ίδια διάρκεια, όπως ορίζεται για την Έρευνα Ποιότητας Υπηρεσιών Αεροδρομίου.

Εάν ο ελάχιστος στόχος για το σύνολο της αξιολόγησης δεν επιτευχθεί σε ένα ή περισσότερα Περιφερειακά Αεροδρόμια, θα καταλογισθούν Πόντοι Ανεπάρκειας σύμφωνα με τον Πίνακα 10 παρακάτω.

Πίνακας 10

Αριθμός Περιφερειακών Αεροδρομίων που δεν επιτυγχάνουν τον ελάχιστο στόχο κατά την Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων και εν συνεχεία κάθε Έτος Παραχώρησης.	Πόντοι Ανεπάρκειας
1	40
2	80
3	120
4	160
5	200
6	240
7	280

Προς αποφυγή αμφιβολιών, οι διατάξεις της παραγράφου 4 δεν θα ισχύουν σε σχέση με οποιαδήποτε καταστήματα αφορολογήτων ειδών που λειτουργούν από την Ελληνικά Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών Α.Ε. εντός οποιουδήποτε Περιφερειακού Αεροδρομίου.

5 *Διαδικασία σε Περίπτωση Πόντων Ανεπάρκειας*

5.1 Τα Μέρη συμφωνούν ότι εάν στον Παραχωρησιούχο καταλογισθούν οποιοιδήποτε Πόντοι Ανεπάρκειας, τότε ο τελευταίος θα παραδώσει στο Δημόσιο ένα Σχέδιο Αποκατάστασης εντός τριάντα (30) Εργασίμων Ημερών μετά την ημερομηνία γνωστοποίησης οποιωνδήποτε Πόντων Ανεπάρκειας όπου θα περιγράφονται τα μέτρα που ο Παραχωρησιούχος προτίθεται να λάβει προκειμένου να επιτύχει τους στόχους για (κατά περίπτωση):

(i) τα Πρότυπα Επιδόσεων,

(ii) τη χωρητικότητα της περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών και του αεροσταθμού Επιβατών ή/και

(iii) τα Πρότυπα Ποιότητας Υπηρεσιών

σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα, εντός της περιόδου που προσδιορίζεται για αποκατάσταση στο σχετικό Σχέδιο Αποκατάστασης.

5.2 Εάν, σύμφωνα με τις παραγράφους 2.4, 3.1, 3.2 ή 4, καταλογίσθηκαν στον Παραχωρησιούχο οι ακόλουθοι Πόντοι Ανεπάρκειας τότε τα αντίστοιχα ποσά (**Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων**) που παρατίθενται παρακάτω σε σχέση με τους Πόντους Ανεπάρκειας είναι πληρωτέα από τον Παραχωρησιούχο προς το Δημόσιο:

Πίνακας 11

Πόντοι Ανεπάρκειας καταλογισθέντες κατά το αντίστοιχο ημερολογιακό έτος από την Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων	**Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων κατά το ποσό που προκύπτει από την εφαρμογή του ποσοστού που προσδιορίζεται παρακάτω επί των ετήσιων Εσόδων όλων των Περιφερειακών Αεροδρομίων**
Κάτω των 200	0,0%
200-399	0,1%
400-699	0,3%
700-999	0,6%
1.000-1.999	1,2%
2.000-2.999	2,5%
3.000 και άνω	5,0%

5.3 Σε περίπτωση που οποιοδήποτε από τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη δεν δύναται να μετρηθεί, όπως ορίζεται στο Άρθρο 27 (*Υπηρεσίες Αεροδρομίου και Επιδόσεις*), οι Πόντοι Ανεπάρκειας στην πρώτη στήλη του Πίνακα 11 του παρόντος Παραρτήματος θα μειωθούν ως ακολούθως:

α) για τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη με αριθμούς 11-14, δυόμιση (2,5) Πόντοι Ανεπάρκειας για έκαστο εκ των Προτύπων Ελεγχομένων από Τρίτα Μέρη ανά αεροδρόμιο ανά τρίμηνο και

β) για τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη με αριθμούς 15-16, εννέα (9,0) Πόντοι Ανεπάρκειας για έκαστο Προτύπων εκ των Ελεγχομένων από Τρίτα Μέρη ανά αεροδρόμιο ανά έτος.

5.4 Εάν ο Παραχωρησιούχος, σε οποιαδήποτε Τριμηνιαία Έκθεση Προόδου ή Ετήσια Έκθεση Επιδόσεων, δεν αναφέρει την ύπαρξη οποιουδήποτε γεγονότος που άλλως θα οδηγούσε στον καταλογισμό Πόντου (-ων) Ανεπάρκειας, ο αριθμός των καταλογισθέντων για το γεγονός αυτό Πόντων Ανεπάρκειας θα τριπλασιαστεί.

5.5 Οποιεσδήποτε πληρωμές οφειλόμενες από τον Παραχωρησιούχο στον Παραχωρητή σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο 5 θα διενεργούνται μέσω της καταβολής της Αμοιβής Παραχώρησης κατόπιν Αναπροσαρμογής Αμοιβής Παραχώρησης σύμφωνα με το Άρθρο 29 (Πληρωμές).

5.6 Εάν, σύμφωνα με τις παραγράφους 2.1, 3.1, 3.2 και 4, καταλογισθούν στον Παραχωρησιούχο τρεις χιλιάδες (3.000) ή περισσότεροι Πόντοι Ανεπάρκειας εντός ενός ημερολογιακού έτους, τότε θα του καταλογισθεί επίσης ένας πόντος καταγγελίας (Πόντος Καταγγελίας). Στο τέλος κάθε ημερολογιακού έτους οποιοιδήποτε Πόντοι Ανεπάρκειας έχουν καταλογισθεί θα εκλείψουν και δεν θα ισχύουν πλέον.

5.7 Εάν καταλογισθούν τρεις (3) Πόντοι Καταγγελίας σε οποιαδήποτε τρία (3) συναπτά ημερολογιακά έτη, θα προκύψει Γεγονός Αθέτησης Παραχωρησιούχου.

5.8 Ο Παραχωρησιούχος δεν θα υποστεί οποιεσδήποτε Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων που ανακύπτουν ως αποτέλεσμα Γεγονότος Ευθύνης Δημοσίου, Γεγονότος Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου, Γεγονότος Ανωτέρας Βίας και/ή πράξης ή παράλειψης οποιουδήποτε Μέρους Σύμβασης Αεροδρομίου στο μέτρο που δεν ήταν δυνατό να προβλεφθεί στην αντίστοιχη Σύμβαση Αεροδρομίου συμμόρφωση του εν λόγω Μέρους Σύμβασης Αεροδρομίου με τα ισχύοντα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη, εξαιτίας των επικρατουσών στην αγορά συνθηκών, κατά το χρόνο που υπεγράφη η σχετική Σύμβαση Αεροδρομίου.

5.9 Οι πληρωμές για Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων για οποιοδήποτε ημερολογιακό έτος θα περιορίζονται στο πέντε τοις εκατό (5%) των ετησίων Εσόδων όλων των Περιφερειακών Αεροδρομίων κατά το προηγούμενο Έτος Παραχώρησης.

6 Δικαιώματα Ελέγχου Δημοσίου/ Παραχωρητή

6.1 Το Δημόσιο, ο Παραχωρητής, η ΥΠΑ ή ανεξάρτητο τρίτο μέρος διορισμένο από το Δημόσιο ή την ΥΠΑ δύναται, κατόπιν προηγουμένης έγγραφης ειδοποίησης πέντε (5) Εργασίμων Ημερών προς τον Παραχωρησιούχο, σε οποιαδήποτε στιγμή εντός κανονικών εργασίμων ωρών και με δική του οικονομική επιβάρυνση, να ελέγξει

οποιοδήποτε στοιχείο της μέτρησης της επίδοσης του Παραχωρησιούχου σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα, συμπεριλαμβανομένης οποιασδήποτε μέτρησης Προτύπων Επιδόσεων. Δύναται επίσης να ελέγξει τον υπολογισμό οποιωνδήποτε Πόντων Ανεπάρκειας και/ή Μείωσης (Μειώσεων) λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων.

6.2 Το Δημόσιο, ο Παραχωρητής, η ΥΠΑ ή ανεξάρτητο τρίτο μέρος διορισμένο από το Δημόσιο, τον Παραχωρητή ή την ΥΠΑ δύναται, κατόπιν προηγουμένης έγγραφης ειδοποίησης πέντε (5) Εργασίμων Ημερών προς τον Παραχωρησιούχο, σε οποιαδήποτε στιγμή εντός κανονικών εργασίμων ωρών και με δική του οικονομική επιβάρυνση, να ελέγξει οποιοδήποτε στοιχείο της Εκτίμησης Χωρητικότητας ή των ερευνών επιπέδου ικανοποίησης των Επιβατών, συμπεριλαμβανομένου του υπολογισμού οποιωνδήποτε Πόντων Ανεπάρκειας και/ή οποιασδήποτε Μείωσης λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων.

6.3 Για το σκοπό των δικαιωμάτων του Δημοσίου, του Παραχωρητή ή της ΥΠΑ σύμφωνα με τις παραγράφους 6.1 και 6.2, ο Παραχωρησιούχος, εντός πέντε (5) Εργασίμων Ημερών κατόπιν έγγραφου αιτήματος του Δημοσίου, του Παραχωρητή ή της ΥΠΑ, θα καταστήσει διαθέσιμη στο Δημόσιο, τον Παραχωρητή ή την ΥΠΑ, κατά περίπτωση, κάθε σχετική πληροφορία που συνδέεται με τις επιδόσεις αυτού, τις μετρήσεις αυτών των επιδόσεων και τον προκαταρκτικό υπολογισμό οποιωνδήποτε Πόντων Ανεπάρκειας και/ή οποιασδήποτε Μείωσης λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων.

6.4 Οποιαδήποτε Διαφορά ως προς την πληροφόρηση που παρέχεται από τον Παραχωρησιούχο σχετικά με οποιοδήποτε Πρότυπο Επιδόσεων, Πρότυπο Ποιότητας Υπηρεσιών ή εκτίμηση χωρητικότητας στις Τριμηνιαίες Εκθέσεις Προόδου ή άλλως σχετικά με το παρόν Παράρτημα, θα παραπέμπεται στη Διαδικασία Επίλυσης Διαφορών σύμφωνα με το Άρθρο 39 (*Επίλυση Διαφορών*).

Παράρτημα 7

Αερολιμενικά Τέλη

1 *Αερολιμενικά Τέλη από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης*

1.1 Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη

Από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, τα ακόλουθα αεροναυτικά τέλη ρυθμίζονται σύμφωνα με την Σύμβαση Παραχώρησης. Τα εν λόγω Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη περιλαμβάνουν:

(α) Τέλη Προσγείωσης

(β) Τέλη Στάθμευσης

(γ) Τέλη Φωτισμού

(δ) Τέλη Επιβατών

Με τα έσοδα που προκύπτουν από τα εν λόγω Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη θα χρηματοδοτηθούν οι Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου όπως προσδιορίζονται στο Παράρτημα 5 (*Υπηρεσίες Αεροδρομίου*). Κανένα πρόσθετο τέλος δεν θα επιβληθεί για την παροχή των Βασικών Υπηρεσιών Αεροδρομίου.

Επιπροσθέτως, από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης θα εισαχθούν Τέλη Ασφαλείας του ενός Ευρώ και πενήντα λεπτών (€1,50) ανά αναχωρούντα Επιβάτη, όπως περιγράφεται στο παρόν Παράρτημα. Τα εν λόγω Τέλη Ασφαλείας ρυθμίζονται όπως συνομολογείται στο παρόν Παράρτημα.

1.2 Τέλη Προσγείωσης

Με την επιφύλαξη του Άρθρου 28.2 (*Κρατικά Αεροσκάφη*), τα Τέλη Προσγείωσης όπως καθορίζονται σύμφωνα με το Άρθρο 28.4 (*Σταθερό Ανώτατο Όριο Χρεώσεων με Δείκτη Αύξησης*) επιβάλλονται για κάθε προσγείωση αεροσκάφους στα Περιφερειακά Αεροδρόμια. Τα Τέλη Προσγείωσης βασίζονται στο μέγιστο βάρος απογείωσης (MTOW) του αεροσκάφους, όπως δηλώνεται στο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας, το εγχειρίδιο πτήσης αεροσκάφους ή σε οποιοδήποτε άλλο ισοδύναμο επίσημο έγγραφο. Τα Τέλη Προσγείωσης θα τεθούν σε τέτοιο επίπεδο ώστε να καλύπτεται επαρκώς η λειτουργία και συντήρηση διαδρόμων και τροχοδρόμων στα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

Ο Παραχωρησιούχος είναι ελεύθερος να ορίσει κατηγορίες βάρους όπως ο ίδιος θεωρεί καταλληλότερα, αρκεί τα συνολικά έσοδα από τα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη

διαιρεμένα με τον πραγματικό αριθμό Επιβατών να μην υπερβαίνουν τη Μέση Μέγιστη Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη όπως προσδιορίζεται πιο λεπτομερώς στο Άρθρο 28 (*Αερολιμενικά Τέλη*).

Τέλη Προσγείωσης για αεροσκάφος έως δέκα (10) τόνων MTOW δεν ρυθμίζονται.

Σε ό,τι αφορά Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης Μεγάλης Δραστηριότητας (Κατηγορίας 1), διευκρινίζεται ότι τα Τέλη Προσγείωσης θα καθορισθούν με τέτοιο τρόπο ώστε όλες οι δαπάνες για τη λειτουργία και συντήρηση του διαδρόμου και της αντίστοιχης περιοχής κίνησης αεροσκαφών να καλύπτονται. Ως εκ τούτου, για Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης Μεγάλης Δραστηριότητας (Κατηγορίας 1), τα Τέλη Προσγείωσης θα ανέρχονται σε όχι λιγότερο από επτά Ευρώ και δέκα εννέα λεπτά (€7,19) ανά τόνο MTOW. Αυτή η τιμή θα αναπροσαρμόζεται όπως προσδιορίζεται στο Άρθρο 28.4. Εντούτοις πριν την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων ο Παραχωρησιούχος θα απαιτείται να επιβάλει μια τιμολογιακή πολιτική με τέτοιο τρόπο ώστε οι σχετικές χρεώσεις σωρευτικά με τις χρεώσεις της παραγράφου 1.4 (*Τέλη Φωτισμού*) του παρόντος Παραρτήματος 7 να μην υπερβαίνουν το 1 Ευρώ (€1) ανά αναχωρούντα Επιβάτη σε κάθε Αεροδρόμιο Κοινής Χρήσης Μεγάλης Δραστηριότητας (Κατηγορίας 1), χρησιμοποιώντας τον αριθμό των αναχωρούντων Επιβατών όπως υπολογίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 1.5 (*Τέλη Επιβατών*) του παρόντος Παραρτήματος 7.

1.3 Τέλη Στάθμευσης

Τα Τέλη Στάθμευσης θα βασίζονται:

(α) στο MTOW όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας, το εγχειρίδιο πτήσης αεροσκάφους ή οποιοδήποτε άλλο ισοδύναμο επίσημο έγγραφο και

(β) στο χρόνο στάθμευσης.

Τέλη Στάθμευσης για αεροσκάφη έως δέκα (10) τόνων MTOW δεν ρυθμίζονται.

Περίοδοι στάθμευσης που υπερβαίνουν τις πέντε (5) ώρες δεν θα ρυθμίζονται.

Ο Παραχωρησιούχος είναι ελεύθερος να ορίσει κατηγορίες βάρους ή χρόνου όπως ο ίδιος θεωρεί καταλληλότερα, αρκεί τα συνολικά έσοδα από τα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη διαιρεμένα με τον πραγματικό αριθμό Επιβατών να μην υπερβαίνουν τη Μέση Μέγιστη Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη όπως προσδιορίζεται πιο λεπτομερώς στο Άρθρο 28 (*Αερολιμενικά Τέλη*).

1.4 Τέλη Φωτισμού

Τα Τέλη Φωτισμού θα επιβάλλονται χωριστά τόσο για την προσγείωση όσο και την απογείωση αεροσκάφους. Τα Τέλη Φωτισμού θα επιβάλλονται για κάθε κίνηση αεροσκάφους που εκτελείται ενόσω το σύστημα φωτισμού του διαδρόμου είναι σε λειτουργία.

Τα Τέλη Φωτισμού δε θα σχετίζονται με το MTOW. Πέραν τούτου, ο Παραχωρησιούχος είναι ελεύθερος να ορίσει τις συνθήκες και το ύψος των Τελών Φωτισμού, αρκεί τα συνολικά έσοδα από τα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη διαιρεμένα με τον πραγματικό αριθμό Επιβατών να μην υπερβαίνουν τη Μέση Μέγιστη Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη όπως προσδιορίζεται πιο λεπτομερώς στο Άρθρο 28 (*Αερολιμενικά Τέλη*).

Τέλη Φωτισμού για αεροσκάφος έως δέκα (10) τόνων MTOW δεν ρυθμίζονται.

Σε ό,τι αφορά Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης Μεγάλης Δραστηριότητας (Κατηγορίας 1), διευκρινίζεται ότι τα Τέλη Φωτισμού θα καθορισθούν με τέτοιο τρόπο ώστε όλες οι δαπάνες για τη λειτουργία και συντήρηση του φωτισμού του διαδρόμου και του φωτισμού της αντίστοιχης περιοχής κίνησης αεροσκαφών να καλύπτονται. Ως εκ τούτου, για Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης Μεγάλης Δραστηριότητας (Κατηγορίας 1), τα Τέλη Φωτισμού θα ανέρχονται σε όχι λιγότερο από τριάντα δύο Ευρώ και δεκαοκτώ λεπτά (€32,18) ανά κίνηση αεροσκάφους (πριν την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων) και τριάντα-επτά ευρώ και τριάντα-ένα λεπτά (37,31 ευρώ) (μετά την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων). Αυτές οι τιμές θα αναπροσαρμόζονται όπως προσδιορίζεται στο Άρθρο 28.4.

1.5 Τέλη Επιβατών

Τα Τέλη Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων που θα επιβάλλονται σε αναχωρούντες Επιβάτες εμπορικών και μη-εμπορικών πτήσεων σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, θα λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη.

Τα Τέλη Επιβατών θα επιβάλλονται μόνο σε αναχωρούντες Επιβάτες. Θα είναι πληρωτέα από τον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους ή, εάν δεν καταστεί εφικτό, από τον ιδιοκτήτη του αεροσκάφους. Οι ακόλουθες περιπτώσεις απαλλάσσονται από τα Τέλη Επιβατών:

(α) Επιβάτες σε πτήση διαμετακόμισης (δηλ. ίδιος αριθμός πτήσης αφιχθέντος και αναχωρούντος αεροσκάφους),

(β) Βρέφη ηλικίας έως δύο (2) ετών,

(γ) Προσωπικό που απαριθμείται στο γενικό δηλωτικό πτήσεων της σχετικής πτήσης και

(δ) Επιβάτες σε πτήσεις με κρατικό αεροσκάφος.

Ο Παραχωρησιούχος θα είναι ελεύθερος να ορίσει διαφορετικές κατηγορίες Επιβατών, αρκεί τα συνολικά έσοδα από τα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη διαιρεμένα με τον πραγματικό αριθμό Επιβατών να μην υπερβαίνουν τη Μέση Μέγιστη Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη όπως προσδιορίζεται πιο λεπτομερώς στο Άρθρο 28 (*Αερολιμενικά Τέλη*).

1.6 Ανώτατο Όριο σε Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη

Προκειμένου να διευκολυνθεί η ανάπτυξη του τουριστικού τομέα στην Ελλάδα, είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί η διεθνής ανταγωνιστικότητα των αεροδρομίων της Ελληνικής Δημοκρατίας σε ό,τι αφορά τόσο την ποιότητα υπηρεσιών όσο και το ύψος των Αεροναυτικών Τελών. Ο εν λόγω στόχος θα επιτευχθεί διαμέσου της Μέτρησης Επιδόσεων που ορίζεται στο Παράρτημα 6 (Μέτρηση Επιδόσεων) και διαμέσου του Ανωτάτου Ορίου Χρεώσεων που ορίζεται μέσω της Μεγίστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη που προσδιορίζεται στο Άρθρο 28 (*Αερολιμενικά Τέλη*).

Αφού εκδοθεί Πιστοποιητικό Οριστικής Ολοκλήρωσης σε σχέση με όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, σε περίπτωση που η ΥΠΑ και/ή ο Παραχωρησιούχος θεωρούν ότι το Ανώτατο Όριο Χρεώσεων (μετά την αναπροσαρμογή αλλά προ οποιωνδήποτε προσαρμογών σύμφωνα με τα Άρθρα 28.4.4 και 28.4.5) έχει τεθεί σε τέτοιο ύψος ώστε τα Περιφερειακά Αεροδρόμια να είναι κατά μέσο όρο λιγότερο ανταγωνιστικά από αεροδρόμια παρόμοιας δυναμικότητας, μεγέθους και ποιότητας υπηρεσιών ανά τη Μεσόγειο Θάλασσα, τότε το εφαρμοστέο Ανώτατο Όριο Χρεώσεων δύναται να αναπροσαρμοσθεί με τη συνεργασία της ΥΠΑ και του Παραχωρησιούχου σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο 1.6.

Τα Περιφερειακά Αεροδρόμια θα θεωρούνται ως “λιγότερο ανταγωνιστικά από αεροδρόμια παρόμοιας δυναμικότητας, μεγέθους και ποιότητας υπηρεσιών ανά τη Μεσόγειο Θάλασσα” εφόσον η ΥΠΑ και/ή ο Παραχωρησιούχος είναι σε θέση να αποδείξουν ότι η συνολική κίνηση στα εν λόγω Περιφερειακά Αεροδρόμια μειώθηκε κατά τουλάχιστον δέκα τοις εκατό (10%) ανά έτος έναντι του μέσου όρου εντός περιόδου δύο (2) ετών, εξαιτίας του ύψους των Αεροναυτικών Τελών.

Για το σκοπό της αναπροσαρμογής του εφαρμοστέου Ανωτάτου Ορίου Χρεώσεων, η ΥΠΑ και/ή ο Παραχωρησιούχος θα ενημερώσουν το άλλο μέρος για τις παρατηρήσεις, τη μεθοδολογία και την πρόταση αυτής (-ού), συμπεριλαμβανομένων διορθωτικών μέτρων, για τον υπολογισμό και την αναπροσαρμογή του εφαρμοστέου Ανωτάτου

Ορίου Χρεώσεων. Η ΥΠΑ και ο Παραχωρησιούχος δύνανται να λάβουν υπόψη τις συνθήκες που επικρατούν στην αγορά σε σχέση με αεροδρόμια παρόμοιας δυναμικότητας και μεγέθους ανά τη Μεσόγειο Θάλασσα καθώς και άλλα δεδομένα, ανάλογα με την περίπτωση. Εντούτοις, η εφαρμογή της μεθοδολογίας και του αναπροσαρμοσμένου Ανωτάτου Ορίου Χρεώσεων δεν θα περιλαμβάνει την χορήγηση Ευρωπαϊκής Κρατικής Ενίσχυσης και σε κάθε περίπτωση πρέπει να συμμορφώνεται με το άρθρο 107 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Κρατικής Ενίσχυσης.

Σε περίπτωση που ο Παραχωρησιούχος ή η ΥΠΑ, ανάλογα με την περίπτωση, δεν συμφωνούν με τις παρατηρήσεις, μεθοδολογία και/ή πρόταση, συμπεριλαμβανομένων διορθωτικών μέτρων, που προτείνονται από το άλλο μέρος για την αναπροσαρμογή του εφαρμοστέου Ανωτάτου Ορίου Χρεώσεων, οποιοδήποτε μέρος δύναται να προσκαλέσει το άλλο μέρος σε διαπραγματεύσεις καλή τη πίστει προκειμένου να ζητήσει τροποποίηση στον υπολογισμό και/ή αναπροσαρμογή του εφαρμοστέου Ανωτάτου Ορίου Χρεώσεων που θα συνοδεύεται από γραπτή δήλωση των λόγων για το εν λόγω αίτημα (το **Αίτημα**).

Εάν ο Παραχωρησιούχος και η ΥΠΑ δεν καταφέρουν να καταλήξουν σε συμφωνία εντός ενός (1) μήνα από ένα Αίτημα, είτε ο Παραχωρησιούχος είτε η ΥΠΑ δύνανται να παραπέμψουν το ζήτημα για επίλυση σύμφωνα με τη Διαδικασία Επίλυσης Διαφορών. Σε περίπτωση που το ζήτημα παραπεμφθεί στη Διαδικασία Επίλυσης Διαφορών, καμία τροποποίηση συμβατικών μεθόδων για τον υπολογισμό του εφαρμοστέου Ανωτάτου Ορίου Χρεώσεων δεν θα λάβει χώρα έως το πέρας της σχετικής Διαδικασίας Επίλυσης Διαφορών.

Αναπροσαρμογή στο εφαρμοστέο Ανώτατο Όριο Χρεώσεων δεν θα ισχύει παρά μόνο εάν έχει συμφωνηθεί ανάμεσα στον Παραχωρησιούχο και την ΥΠΑ. Μόλις εγκριθεί από τον Παραχωρησιούχο και την ΥΠΑ ή αποφασισθεί σύμφωνα με τη Διαδικασία Επίλυσης Διαφορών, ο Παραχωρησιούχος δύναται να δημοσιεύσει τα σχετικά Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη σύμφωνα με το εφαρμοστέο Ανώτατο Όριο Χρεώσεων και εν συνεχεία, οποιοδήποτε σχετικό αναθεωρημένο εφαρμοστέο Ανώτατο Όριο Χρεώσεων για Ρυθμιζόμενο Αεροναυτικό Τέλος θα ισχύει για την περίοδο που λήγει την επόμενη 1η Νοεμβρίου.

1.7 Τέλη Ασφαλείας

Ο Παραχωρησιούχος θα υποχρεούται να παρέχει όλα τα μέτρα ασφαλείας όπως ορίζονται στο Παράρτημα 5 (*Υπηρεσίες Αεροδρομίου*).

Ο Παραχωρησιούχος θα δικαιούται να λαμβάνει το 100% των εσόδων που προκύπτουν από τα Τέλη Ασφαλείας που επιβάλλονται στα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

Ο Παραχωρησιούχος θα δικαιούται επίσης την πλήρη αποζημίωση για τις δαπάνες που απαιτήθηκαν για την προμήθεια, απόσβεση, συντήρηση και επισκευή του εξοπλισμού και υλικών ασφαλείας της αεροπορίας, εκπαίδευσης του προσωπικού στην αεροπορική ασφάλεια (προσωπικό ιδιωτικών παρόχων υπηρεσιών που εργάζονται στα Περιφερειακά Αεροδρόμια καθώς και το προσωπικό ασφαλείας του ίδιου του Παραχωρησιούχου) καθώς και τις δαπάνες μισθοδοσίας για την λήψη μέτρων ασφαλείας στα Περιφερειακά Αεροδρόμια (εξαιρουμένων των δαπανών μισθοδοσίας για αστυνομικά όργανα). Ο Παραχωρησιούχος δεν θα δικαιούται να δημιουργήσει οποιοδήποτε περιθώριο κέρδους μέσω της παροχής υπηρεσιών ασφαλείας.

Το αρχικό ύψος των Τελών Ασφάλειας από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης θα είναι ένα Ευρώ και πενήντα λεπτά (€1,50) ανά αναχωρούντα Επιβάτη. Αυτό το ποσό θα ισχύει για δεκαοκτώ μήνες και τουλάχιστον έως την Πρώτη Ημερομηνία Υπολογισμού. Τα Τέλη Ασφάλειας θα είναι τα ίδια για όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

Όλες οι δαπάνες στις οποίες θα προβεί ο Παραχωρησιούχος κατά τη διάρκεια της πρώτης 12-μηνης περιόδου από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης για την λήψη μέτρων ασφαλείας στα Περιφερειακά Αεροδρόμια θα αποδεικνύονται λεπτομερώς (συμπεριλαμβανομένων των γνήσιων τιμολογίων) και θα υποβάλλονται στην ΥΠΑ όχι αργότερα από ένα (1) μήνα μετά τη λήξη της εν λόγω 12-μηνης περιόδου.

Όχι αργότερα από ένα (1) μήνα μετά τη λήξη της εν λόγω 12-μηνης περιόδου θα υποβληθεί στην ΥΠΑ προϋπολογισμός για τις εκτιμώμενες δαπάνες για την λήψη μέτρων ασφαλείας στα Περιφερειακά Αεροδρόμια για την περίοδο από (και συμπεριλαμβανομένης αυτής) την πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα που έπεται 18 μηνών μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης («**Πρώτη Ημερομηνία Υπολογισμού**») έως (και συμπεριλαμβανομένης αυτής) την τελευταία ημέρα του μήνα που έπεται 6 μηνών από την Πρώτη Ημερομηνία Υπολογισμού. Ο προϋπολογισμός θα περιλαμβάνει πρόταση για το ύψος των Τελών Ασφάλειας ανά αναχωρούντα Επιβάτη που θα ισχύουν από την Πρώτη Ημερομηνία Υπολογισμού, προσαρμοσμένα σε σχέση με οποιαδήποτε ζημία ή κέρδος που ανέκυψε κατά την προηγούμενη περίοδο. Η ΥΠΑ θα επανεξετάσει τα δεδομένα που έλαβε για την χρονική αυτή περίοδο καθώς και τον προϋπολογισμό και το προτεινόμενο ύψος των Τελών Ασφάλειας από την Πρώτη Ημερομηνία Υπολογισμού.

Για το σκοπό αυτό, η ΥΠΑ θα ελέγξει εάν το προτεινόμενο ύψος για τα Τέλη Ασφάλειας από την Πρώτη Ημερομηνία Υπολογισμού δικαιολογείται από τις εκτιμώμενες δαπάνες, λαμβάνοντας υπόψη οποιαδήποτε ζημία ή κέρδος που προέκυψε για τον

Παραχωρησιούχο κατά τη διάρκεια της προηγουμένης περιόδου, η οποία θα ισχύει ως περίοδος υπολογισμού για τους επόμενους 18 μήνες.

Εάν η ΥΠΑ δεν εγκρίνει το αναθεωρημένο ύψος των Τελών Ασφάλειας, ο Παραχωρησιούχος θα επιβεβαιώσει ή θα τροποποιήσει την πρότασή αυτού και θα την επανυποβάλει στην ΥΠΑ το συντομότερο πρακτικώς δυνατόν. Η ΥΠΑ θα εγκρίνει την έκθεση του Παραχωρησιούχου εντός ενός (1) μήνα από την παραλαβή. Εάν η ΥΠΑ δεν εγκρίνει την έκθεση του Παραχωρησιούχου εντός των προδιαγραφέντων χρονικών ορίων, οποιοδήποτε Μέρος δύναται να παραπέμψει το ζήτημα για επίλυση σύμφωνα με τη Διαδικασία Επίλυσης Διαφορών.

Τα Τέλη Ασφάλειας θα αναπροσαρμόζονται κάθε δεκαοκτώ μήνες εφαρμόζοντας την ίδια μέθοδο με την αρχική περίοδο. Το αναθεωρημένο ύψος θα αρχίσει να ισχύειτην πρώτη ημέρα κάθε μήνα που έπεται μετά την παρέλευση της προηγούμενης περιόδου υπολογισμού . Η τεκμηρίωση των πραγματικών δαπανών, που προκύπτουν, για την ασφάλεια θα βασίζεται σε πλήρη 12-μηνη περίοδο.

2 *Μη Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη*

Για επιπρόσθετες Υπηρεσίες Αεροδρομίου, που δεν περιλαμβάνονται στις Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου, δύνανται να εισπραχθούν επιπρόσθετα τέλη από τον Παραχωρησιούχο. Τα εν λόγω Μη Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη περιλαμβάνουν αλλά δεν περιορίζονται στις ακόλουθες υπηρεσίες:

(α) Σταθερή ηλεκτρική ισχύς εδάφους (εφόσον παρέχεται από τον Παραχωρησιούχο),

(β) Γέφυρα επιβίβασης Επιβατών (εφόσον παρέχεται από τον Παραχωρησιούχο),

(γ) Παροχή εγκαταστάσεων αεροσταθμού γενικής αεροπορίας,

(δ) Υπηρεσίες πυροπροστασίας κατά τον ανεφοδιασμό αεροσκάφους με τους Επιβάτες εντός του αεροσκάφους,

(ε) Απόρριψη αποβλήτων αεροσκάφους (που συλλέγονται επί του εδάφους από εταιρεία διαχείρισης),

(στ) Παροχή εγκαταστάσεων και υπηρεσιών διαχείρισης εμπορευμάτων,

(ζ) Υπηρεσίες ανεφοδιασμού αεροσκάφους,

(η) Αποπαγοποίηση αεροσκάφους,

(θ) Παροχή Υποδομής Τεχνολογίας Πληροφοριών (IT) σε κοινόχρηστα σημεία ελέγχου εισιτηρίων (π.χ. CUTE) και

(ι) Παροχή εγκαταστάσεων και υπηρεσιών σε παρόχους υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους και αυτοεξυπηρετούμενες αεροπορικές εταιρείες.

3 Μη Αεροναυτικά Τέλη

Μη Αεροναυτικά Τέλη δεν υπόκεινται σε ρύθμιση.

4 Προσάρτημα 1 στο Παράρτημα 7

ΤΕΛΗ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ - Για αεροσκάφη των οποίων το MTOW δεν υπερβαίνει τους 5,7 τόνους.

Βάση: Μέγιστο βάρος απογείωσης (MTOW) καθορισμένο από τον κατασκευαστή του αεροσκάφους.

Για αεροσκάφη με πιστοποιητικό μητρώου Κράτους Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης:

MTOW (W) (τόνοι)	Τέλη (Ευρώ)
$W \leqslant 2$	586,94 Ετησίως
$2 < W \leqslant 3$	1.173,88 Ετησίως
$3 < W \leqslant 5{,}7$	1.760,82 Ετησίως

Για αεροσκάφη με πιστοποιητικό μητρώου μη-Κράτους Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης:

MTOW (W) (τόνοι)	Τέλη (Ευρώ)
$W \leqslant 2$	2.641,23 Ετησίως
$2 < W \leqslant 3$	2.934,70 Ετησίως
$3 < W \leqslant 5{,}7$	5.869,41 Ετησίως

Σε περίπτωση που τα αεροσκάφη παραμείνουν σταθμευμένα στο αεροδρόμιο για λιγότερο από ένα έτος, τα επιβληθέντα τέλη υπολογίζονται ως εξής: (Ετήσια Τέλη/360) * Αριθμός ημερών

ΤΕΛΗ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ - Για αεροσκάφη των οποίων το MTOW υπερβαίνει τους 5,7 τόνους.

Βάση: Μέγιστο βάρος απογείωσης (MTOW) καθορισμένο από τον κατασκευαστή του αεροσκάφους.

MTOW (τόνοι)		**Τέλη (Ευρώ)**
$5{,}7 < W \leqslant 10$	11,50	Συνεχής
$10 < W \leqslant 25$	11,50	Για τους 10 πρώτους τόνους και 1,1455 ανά επιπρόσθετο τόνο ή κλάσμα αυτού
$25 < W \leqslant 50$	28,67	Για τους 25 πρώτους τόνους και 1.438 ανά επιπρόσθετο τόνο ή κλάσμα αυτού
$50 < W \leqslant 65$	64,62	Για τους 50 πρώτους τόνους και 1,6141 ανά επιπρόσθετο τόνο ή κλάσμα αυτού
$65 < W \leqslant 80$	88,83	Για τους 65 πρώτους τόνους και 1,6434 ανά επιπρόσθετο τόνο ή κλάσμα αυτού
$80 < W \leqslant 150$	113,48	Για τους 80 πρώτους τόνους και 1,6141 ανά επιπρόσθετο

		τόνο ή κλάσμα αυτού
150 < W ≤ 300	226,47	Για τους 150 πρώτους τόνους και 1,6434 ανά επιπρόσθετο τόνο ή κλάσμα αυτού
W > 300	472,99	Για τους 300 πρώτους τόνους και 1,2913 ανά επιπρόσθετο τόνο ή κλάσμα αυτού

Προσαυξήσεις: α) Τα ανωτέρω επιβληθέντα Τέλη αυξάνονται κατά 40 τοις εκατό για προσγείωση και/ή απογείωση κατά τη νύχτα.

Σημείωση - Νύχτα λογίζεται η περίοδος μεταξύ 30 λεπτών μετά τη δύση του ηλίου και 30 λεπτών πριν την ανατολή του ηλίου.

β) Κατά τους μήνες του Ιουνίου, Ιουλίου, Αυγούστου και Σεπτεμβρίου εκάστου έτους, προσγειώσεις που πραγματοποιούνται ανάμεσα στις 11.00 και τις 17.00 τοπική ώρα (περίοδος αιχμής) χρεώνονται επιπλέον με 25% των κανονικών ημερησίων τελών προσγείωσης.

Σε περίπτωση που αεροσκάφη που επιβαρύνονται με τα ανωτέρω επιπλέον τέλη επιβαρύνονται επίσης και με τέλη νυκτός όπως καταδεικνύεται στο α), τότε τα τέλη νυκτός (40%) υπολογίζονται επί τη βάσει μόνο των κανονικών τελών προσγείωσης ημέρας.

γ) Κατά την περίοδο από Ιανουάριο έως Μάρτιο και από Οκτώβριο έως Δεκέμβριο τα τέλη προσγείωσης μειώνονται κατά πενήντα τοις εκατό (50%).

ΤΕΛΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ - Για αεροσκάφη των οποίων το MTOW υπερβαίνει τους 5,7 τόνους.
Βάση: Μέγιστο βάρος απογείωσης (MTOW) καθορισμένο από τον κατασκευαστή του αεροσκάφους σε σχέση με τον αριθμό ωρών (T) που το αεροσκάφος παραμένει στο αεροδρόμιο, πλην των πρώτων δύο (2) ωρών, για τις οποίες δεν καταβάλλονται τέλη στάθμευσης.

MTOW (τόνοι)	**Τέλη (Ευρώ)**
5,7 <W ≤ 10	0,2759 ευρώ ανά ώρα στάσης
10 < W ≤ 50	W x T x 0,0275 ευρώ ανά ώρα στάσης
50 < W ≤ 100	W x T x 0,0344 ευρώ ανά ώρα στάσης
100 < W ≤ 200	W x T x 0,0412 ευρώ ανά ώρα στάσης
W > 200	W x T x 0,0481 ευρώ ανά ώρα στάσης

Κατά την περίοδο από Ιανουάριο έως Μάρτιο και από Οκτώβριο έως Δεκέμβριο τα τέλη στάθμευσης είναι μειωμένα κατά πενήντα τοις εκατό (50%).

Παράρτημα 8
Εγκεκριμένοι Περιβαλλοντικοί Όροι / Υφιστάμενες Άδειες

Μέρος 1 Εγκεκριμένοι Περιβαλλοντικοί Όροι

Εγκεκριμένοι Περιβαλλοντικοί Όροι - Ομάδα Α

Περιγραφή στα Ελληνικά	Περιγραφή στα Αγγλικά
1. ΑΚΤΙΟ-ΕΠΟ (απ 107719_19-5-2000)	1. Aktion EnvTerms (decision 107719_19-5-2000)
2. ΖΑΚΥΝΘΟΣ-ΕΠΟ (απ 43392_96 17-02-1997)	2. Zakinthos- EnvTerms (decision 43392_96 17-02-1997)
3. ΖΑΚΥΝΘΟΣ-ΠΑΡΑΤΑΣΗ (απ 127597_02-07-2010)	3. Zakinthos- Extention (decision 127597_02-07-2010)
4. ΖΑΚΥΝΘΟΣ-ΑΝΑΝΕΩΣΗ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ (απ 175512_15-10-2014)	4. Zakinthos- Renewal and Modification (decision 175512_15-10-2014)
5. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΕΠΟ 1(απ 31522 17-08-1994	5. Thessaloniki EnvTerms 1 (decision 31522 17-08-1994)
6. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΕΠΟ 2 (απ 105214_17-11-2000)	6. Thessaloniki- EnvTerms2 (decision 105214_17-11-2000)
7. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ 1 (απ 125887_8-5-2007)	7. Thessaloniki –Modification 1 (decision 125887_8-5-2007)
8. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ 2 (απ 204012_5-10-2011)	8. Thessaloniki –Modification 2 (decision 204012_5-10-2011)
9. ΚΑΒΑΛΑ- ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ (απ 200818_23-7-2012)	9. Kavala- Modification (decision 200818_23-7-2012)
10. ΚΑΒΑΛΑ-ΕΠΟ (Α.Π.-84821/95/08-07-1996)	10. Kavala - EnvTerms (decision.-84821/95/08-07-1996)
11. ΚΑΒΑΛΑ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ _Α.Π-105624_14-11-2006)	11. Kavala- Modification (decision -105624_14-11-2006)
12. ΚΑΒΑΛΑ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ _Α.Π-172044_09-04-2014)	12. Kavala- Modification (decision -172044_09-04-2014)
13. ΚΕΡΚΥΡΑ ΕΠΟ _32651/94/-9-5-1995_	13. Kerkira _ EnvTerms (decision _32651/94-9-5-1995_)
14. ΚΕΡΚΥΡΑ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ (α.π 127596-02-07-2010)	14. Kerkira - Modification (decision 127596-02-07-2010)
15. ΚΕΡΚΥΡΑ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ (α.π 106587-08-08-2007)	15. Kerkira -Modification (decision 106587-08-08-2007)
16. ΚΕΡΚΥΡΑ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ (α.π 81735-31-12-1996)	16. Kerkira -Modification (decision 81735-31-12-1996)
17. ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ- ΕΠΟ (απ 32647_9-5-1995)	17. Kefallinia- EnvTerms (decision απ 32647_9-5-1995)
18. ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ (απ 106586_8-8-2006)	18. Kefallinia -Modification (decision 106586_8-8-2006)
19. ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ (απ 151698_04-09-2015)	19. Kefallinia -Modification (decision 151698_04-09-2015)
20. ΧΑΝΙΑ-ΕΠΟ (απ 17683_27-12-1995)	20. Chania- EnvTerms (decision 17683_27-12-1995)
21. ΧΑΝΙΑ-ΠΑΡΑΤΑΣΗ (απ 106217_14-7-2008)	21. Chania -Extension (decision 106217_14-7-2008)
22. ΧΑΝΙΑ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ (απ197516_23-3-2011)	22. Chania-Modification (decision 197516_23-3-2011)

Μέρος 2 Υφιστάμενες Άδειες

Υφιστάμενες Άδειες - Ομάδα Α

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ	ΑΔΕΙΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ
Θεσσαλονίκης	Υπουργική Απόφαση υπ' Αριθ. 10560/1955 (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως 151/Β/13.08.1955)
Κέρκυρας	Υπουργική Απόφαση υπ' Αριθ. 10560/1955 (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως 151/Β/13.08.1955)
Χανίων	Υπουργική Απόφαση υπ' Αριθ. 10560/1955 (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως 151/Β/13.08.1955)
Ζακύνθου	Υπουργική Απόφαση υπ' Αριθ. Δ1/Β/10365/665/27.03.1971
Κεφαλληνίας	Υπουργική Απόφαση υπ' Αριθ. Δ1/Β/10365/665/27.03.1971
Άκτιου	Βασιλικό Διάταγμα υπ' Αριθ. 865/190 όπως τροποποιήθηκε από Βασιλικό Διάταγμα 607/1963 (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως 174/Α/7.10.1963)
Καβάλας	Υπουργική Απόφαση υπ' Αριθ. 10560/1955 (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως 151/Β/13.08.1955)

Παράρτημα 9
Πρότυπα και Προδιαγραφές

Ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να συμμορφώνεται με τις πλέον πρόσφατες εκδόσεις των ακολούθων προτύπων:

1. Πρότυπα - Προδιαγραφές Αεροδρομίου

(a) Κανονισμός (ΕΚ) Αριθ. 216/2008, ιδιαιτέρως τα Παραρτήματα αυτού Vα και Vβ, και Κανονισμός της Επιτροπής (ΕΕ) Αριθ. 139/2014

(b) Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), Παραρτήματα στη Σύμβαση του Σικάγο, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων

(c) ICAO, Έγγραφο 8973, Εγχειρίδιο Ασφαλείας για την Προστασία της Πολιτικής Αεροπορίας έναντι Εκνόμων Ενεργειών (εμπιστευτικό)

(d) ICAO, Έγγραφο 9137, Εγχειρίδιο Αερολιμενικών Υπηρεσιών

Μέρος 1 – Διάσωση και Πυρόσβεση

Μέρος 2 – Κατάσταση Επιφανείας Οδοστρώματος

Μέρος 3 – Έλεγχος και Περιορισμός Πτηνών

Μέρος 5 – Απομάκρυνση Ακινητοποιημένου Αεροσκάφους

Μέρος 6 – Έλεγχος Εμποδίων

Μέρος 7 – Σχεδιασμός Εκτάκτου Ανάγκης Αεροδρομίου

Μέρος 8 – Επιχειρησιακές Υπηρεσίες Αεροδρομίου

Μέρος 9 – Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου

(e) ICAO, Έγγραφο 9157, Εγχειρίδιο Σχεδιασμού Αεροδρομίου

Μέρος 1 – Διάδρομοι

Μέρος 2 – Τροχόδρομοι, Περιοχές Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών και Χώροι Κράτησης Αεροσκάφους

Μέρος 3 – Οδοστρώματα

Μέρος 4 – Οπτικά Βοηθήματα

Μέρος 5 – Ηλεκτρολογικά Συστήματα

Μέρος 6 – Ευθραυστότητα

(f) AC 150/5320-6E “Σχεδιασμός και Αξιολόγηση Οδοστρώματος Αεροδρομίου” Υπουργείο (Department) Μεταφορών, Ομοσπονδιακή Διοίκηση Αεροπορίας ΗΠΑ"

(g) AC 150/5335-5B “Τυποποιημένη Μέθοδος Αναφοράς Αντοχής Οδοστρώματος Αεροδρομίου” Υπουργείο (Department) Μεταφορών, Ομοσπονδιακή Διοίκηση Αεροπορίας ΗΠΑ

(h) AC 150/5370 “Χρήση Μη Καταστροφικών Δοκιμών για την Αξιολόγηση Οδοστρωμάτων Αεροδρομίου” Υπουργείο (Department) Μεταφορών, Ομοσπονδιακή Διοίκηση Αεροπορίας ΗΠΑ

(i) IATA ADRM, Εγχειρίδιο Αναφοράς Ανάπτυξης Αεροδρομίου

2. *Πρότυπα - Προδιαγραφές Κτιριακών Έργων*

(a) Νέος Οικοδομικός Κανονισμός, Νόμος 4067/2012 (ΦΕΚ 79Α)

(b) Κτιριοδομικός Κανονισμός, Απόφαση 3046/1989 (ΦΕΚ 59Δ)

(c) Κανονισμός Ενεργειακής Απόδοσης Κτιρίων (ΚΕΝΑΚ), Απόφαση 5825/2010 (ΦΕΚ 407Β)

(d) Κώδικας για Εξυπηρέτηση Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες, Νόμος 2831/2000 άρθρο 28 (ΦΕΚ 140Α)

(e) Οδηγίες για το σχεδιασμό για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες από το Υπουργείο Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (ΥΠΕΚΑ). Απόφαση 52487/2002 (ΦΕΚ 18Β)

(f) Αμερικανική Δράση για Άτομα με Αναπηρία (Americans with Disabilities Act (ADA)), Πρότυπα για Προσβάσιμο Σχεδιασμό 15 Σεπτεμβρίου 2010, ισχύων από τις 15 Μαρτίου 2012

(g) Κώδικας Πρακτικής BGR 181 ‘Δάπεδα σε δωμάτια εργασίας και χώρους εργασίας με υψηλό κίνδυνο ολίσθησης

(h) Κανονισμοί Πυροπροστασίας Κτιρίων, Προεδρικό Διάταγμα 71/1988 (ΦΕΚ 21Α), Απόφαση 33940/1998 (ΦΕΚ 1316Β)

(i) Κώδικες και Προδιαγραφές του Εθνικού Συνδέσμου Πυροπροστασίας (ΗΠΑ) (NFPA), NFPA 1 Κώδικας Πυροπροστασίας

(j) Σύνδεσμος Πυροπροστασίας Ευρωπαϊκής Ένωσης (Fire Protection Association Europe), Πυροπροστασία σε Κτίρια CEN/TC127

3. *Ασφάλεια*

(a) ICAO Προσάρτημα 17 – Ασφάλεια (safety)

(b) Κανονισμός (ΕΚ) Αριθ. 300/2008

(c) Εφαρμογή εγκεκριμένων κανόνων σύμφωνα με το άρθρο 4 (3) του Κανονισμού (ΕΚ) Αριθ. 300/2008

(d) Εγκύκλιοι ΥΠΑ για την εφαρμογή διατάξεων της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης

(e) Εθνικό Πρόγραμμα Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΠΑΠΑ) (Υπουργική Απόφαση ΦΕΚ 1624/Β/2004),

(f) Εφαρμογή κανονισμών συμπεριλαμβανομένου του Εθνικού Κανονισμού Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΚΑΠΑ) (ΦΕΚ 1485/Β/2011) και Τεχνική Οδηγία Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας Αριθ. 1 (1η Τ.Ο.Α.) (ΦΕΚ 1085/Β/2011)

4. ***Κώδικες Δόμησης***

(a) Ελληνικός Αντισεισμικός Κανονισμός (ΕΑΚ 2000 όπως έχει ήδη, ή θα, τροποποιηθεί)

(b) Ελληνικός Κανονισμός Ωπλισμένου Σκυροδέματος (ΕΚΩΣ 2000 όπως έχει, ή θα, τροποποιηθεί)

(c) Ελληνικός Κανονισμός Επεμβάσεων (ΚΑΝΕΠΕ)

(d) Ευρωκώδικας 0 (ΕΛΟΤ ΕΝ 1990), Βάσεις Σχεδιασμού φερουσών κατασκευών

(e) Ευρωκώδικας 1 (ΕΛΟΤ ΕΝ 1991), Δράσεις στις Φέρουσες Κατασκευές

(f) Ευρωκώδικας 2 (ΕΛΟΤ ΕΝ 1992), Σχεδιασμός Φερουσών Κατασκευών από Σκυρόδεμα

(g) Ευρωκώδικας 3 (ΕΛΟΤ ΕΝ 1993), Σχεδιασμός Φερουσών Κατασκευών από Χάλυβα

(h) Ευρωκώδικας 4 (ΕΛΟΤ ΕΝ 1994), Σχεδιασμός Σύμμικτων Κατασκευών από Χάλυβα και Σκυρόδεμα

(i) Ευρωκώδικας 5 (ΕΛΟΤ ΕΝ 1995), Σχεδιασμός Ξύλινων Φερουσών Κατασκευών

(j) Ευρωκώδικας 6 (ΕΛΟΤ ΕΝ 1996), Σχεδιασμός Φερουσών Κατασκευών από Τοιχοποιία

(k) Ευρωκώδικας 7 (ΕΛΟΤ ΕΝ 1997), Γεωτεχνικός Σχεδιασμός

(l) Ευρωκώδικας 8 (ΕΛΟΤ ΕΝ 1998), Αντισεισμικός Σχεδιασμός Φερουσών Κατασκευών

(m) Ευρωκώδικας 9 (ΕΛΟΤ ΕΝ 1999), Σχεδιασμός Φερουσών Κατασκευών από Αλουμίνιο

5. ***Μηχανολογικά Πρότυπα - Προδιαγραφές***

(a) Θέρμανση, Εξαερισμός, Κλιματισμός (HVAC)

(i) ΤΟΤΕΕ 2425/86 Εγκαταστάσεις σε Κτίρια: Στοιχεία υπολογισμού φορτίων κλιματισμού κτιριακών χώρων

(ii) ΤΟΤΕΕ 2423/86 Εγκαταστάσεις σε Κτίρια: Κλιματισμός κτιριακών χώρων

(iii) ΤΟΤΕΕ 2421/86 Μέρος 1 Εγκαταστάσεις σε Κτίρια: Δίκτυα διανομής ζεστού νερού για θέρμανση κτιριακών χώρων

(iv) ASHRAE Πρότυπο 50 – 2010 Θερμικές Περιβαλλοντικές Συνθήκες για Ανθρώπινη Διαβίωση

(v) ASHRAE Πρότυπο 62.1 – 2007 Αερισμός για Αποδεκτή Κυκλοφορία Ποσότητας Αέρα εντός Κτιρίου

(vi) SMACNA HVAC Πρότυπα Κατασκευής Αεραγωγών

(b) Τροφοδοσία Νερού

(i) ΤΟΤΕΕ 2411/86 Εγκαταστάσεις σε κτίρια και οικόπεδα: Διανομή Κρύου - Ζεστού Νερού

(ii) BS EN 806-5:2012 – Προδιαγραφές για εγκαταστάσεις εντός κτιρίων για μεταφορά νερού για ανθρώπινη κατανάλωση. Λειτουργία και συντήρηση

(iii) ΦΕΚ 892/11.07.01 και ΦΕΚ 630/26.04.07 – Έλεγχος ποιότητας νερού για ανθρώπινη κατανάλωση

(c) Συστήματα Λυμάτων και Ομβρίων Υδάτων

(i) ΤΟΤΕΕ 2412/86 Εγκαταστάσεις σε Κτίρια και οικόπεδα: Αποχετεύσεις

(ii) EN 12056:2000 – Συστήματα αποχέτευσης δια της βαρύτητας εντός κτιρίων

(d) Πυρόσβεση και Πυρανίχνευση

(i) Κανονισμός Πυροπροστασίας των κτιρίων, Προεδρικό Διάταγμα 71/1988 (ΦΕΚ 21Α), Απόφαση 33940/1998 (ΦΕΚ 1316Β)

(ii) ΤΟΤΕΕ 2451/80 Εγκαταστάσεις σε κτίρια: Μόνιμα πυροσβεστικά συστήματα με νερό

(iii) ΕΛΟΤ ΕΝ 12845 – Μόνιμα συστήματα πυρόσβεσης - Αυτόματα συστήματα καταϊονισμού - Σχεδιασμός, Εγκατάσταση και Συντήρηση

(iv) ΕΛΟΤ ΕΝ 3 – Φορητοί πυροσβεστήρες

(v) ΕΛΟΤ ΕΝ 54 – Αυτόματα συστήματα πυρανίχνευσης

(vi) ΕΛΟΤ ΕΝ 12094 – Μόνιμα συστήματα πυρόσβεσης - Εξαρτήματα για συστήματα κατάσβεσης με αέριο

(vii) NFPA 90A - Έκδοση 2012: Πρότυπο για την Εγκατάσταση Συστημάτων Κλιματισμού και Αερισμού

6. Ηλεκτρολογικά Πρότυπα - Προδιαγραφές

(a) Συστήματα Ηλεκτρικής Ισχύος

(i) ΕΛΟΤ HD 384, δεύτερη έκδοση – Απαιτήσεις για Ηλεκτρικές Εγκαταστάσεις σε Κτίρια

(ii) ΕΛΟΤ HD 30852 – Κωδικοποίηση Χρωμάτων Μονώσεων

(iii) ΕΛΟΤ ΕΝ 1838 – Εφαρμογή φωτισμού - Φωτισμός ασφαλείας

(iv) IEC 60439-1 – Πίνακες Διανομής Χαμηλής Τάσης

(v) IEC 62271200 – Πίνακες Διανομής Μέσης Τάσης

(vi) VDE 0295, IEC 60228, HD 383 – Αυτεπαγωγή και αντίσταση καλωδίων χαλκού

(vii) DIN 4102 – Κανονισμοί για Καλωδιώσεις που διαπερνούν Πυροδιαμερίσματα

(viii) IEC 60332 Μέρος 3 – Συμπεριφορά καύσης δέσμης Καλωδίων

(ix) CENELEC EN 60695-2-1/0:1996– Δοκιμή κινδύνου πυρκαγιάς - Μέρος 2: Μέθοδοι δοκιμών - Τμήμα 1/φύλλο 1: Δοκιμή τελικού προϊόντος δια της μεθόδου glow-wire και οδηγίες

(x) IEC 61643-12: Συσκευές χαμηλής τάσης για προστασία από υπερτάσεις - Μέρος 12: Συσκευές προστασίας από υπερτάσεις συνδεδεμένες με συστήματα διανομής ισχύος χαμηλής τάσης - Αρχές επιλογής και εφαρμογής

(b) Συστήματα Φωτισμού

(i) BS EN 12665:2011– Φως και Φωτισμός – Βασικοί όροι και κριτήρια για τον προσδιορισμό απαιτήσεων φωτισμού

(ii) BS EN 12464-1:2002 – Φως και Φωτισμός – Φωτισμός χώρων εργασίας. Εσωτερικοί χώροι εργασίας

(iii) BS EN 12464-2:2007 – Φωτισμός χώρων εργασίας. Εξωτερικοί χώροι εργασίας

(iv) Βρετανικό Πρότυπο 5266: Μέρος 8, 2004 (BS EN 50172: 2004): Έλεγχος φωτιστικών σωμάτων ασφαλείας

(v) NFPA 101(00), Sec. 7.9.3: Συντήρηση φωτιστικών σωμάτων ασφαλείας που Λειτουργούν με συσσωρευτές

(c) Συστήματα Αντικεραυνικής Προστασίας και Συστήματα Γείωσης

(i) ΕΛΟΤ ΕΝ 62305.01 - Αντικεραυνική προστασία, γενικές αρχές

(ii) ΕΛΟΤ ΕΝ 62305.02 - Αντικεραυνική προστασία, διαχείριση κινδύνου

(iii) ΕΛΟΤ ΕΝ 62305.03 - Αντικεραυνική προστασία. Φυσική βλάβη σε δομές και κίνδυνος για τη ζωή

(iv) ΕΛΟΤ ΕΝ 62305.04 - Αντικεραυνική προστασία. Ηλεκτρικά και ηλεκτρονικά συστήματα εντός δομών

(v) CENELEC HD 60364-5-54:2007 – Ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις χαμηλής τάσης - Μέρος 5-54: Επιλογή και εγκατάσταση ηλεκτρολογικού υλικού - Διευθέτηση θεμάτων γείωσης, προστατευτικοί αγωγοί και προστατευτικοί συνδετικοί αγωγοί

(vi) NFPA 780 2004 Έκδοση: Πρότυπο για την Εγκατάσταση Συστημάτων Αντικεραυνικής Προστασίας (Παράρτημα Β - παράγραφος Β.2: Συντήρηση Συστημάτων Αντικεραυνικής Προστασίας)

*7. **Πρότυπα - Προδιαγραφές Τεχνολογίας Πληροφοριών***

(a) ΕΛΟΤ ΕΝ 50173-1/Α1: 2009 Τεχνολογία Πληροφοριών. Γένια συστήματα καλωδιώσεων

(b) ΕΛΟΤ EN 50173-2/A1:2009 – Τεχνολογία πληροφοριών. Γένια συστήματα καλωδιώσεων - Μέρος 2: Χώροι γραφείων

(c) ΕΛΟΤ CLC/TR 50173-99-1:2007 – Κατευθυντήριες γραμμές καλωδίωσης υποστήριξης 10 GBASE-T

(d) ΕΛΟΤ EN 50174-1/A1:2011 – Τεχνολογία πληροφοριών. Εγκατάσταση καλωδίωσης - Προδιαγραφές εγκατάστασης και διασφάλιση ποιότητας

(e) ΕΛΟΤ EN 50174-2/A1: 2011 Τεχνολογία Πληροφοριών. Εγκατάσταση καλωδίωσης - Σχεδιασμός και πρακτικές εγκατάστασης εντός κτιρίων

(f) ΕΛΟΤ EN 60728-1:2008 – Καλωδιακά δίκτυα για τηλεοπτικά σήματα, ηχητικά σήματα και διαδραστικές υπηρεσίες

(g) ΕΛΟΤ EN 50310:2006 – Εφαρμογή ισοδυναμικής σύνδεσης και γείωσης σε κτίρια με εξοπλισμό τεχνολογίας πληροφοριών

(h) ΕΛΟΤ EN 60332-1-2:2004 – Δοκιμές ηλεκτρικών και ινοοπτικών καλωδίων ηλεκτρισμού και οπτικών ινών σε συνθήκες πυρκαγιάς

(i) ΕΛΟΤ EN 60297-3-101:2004 – Μηχανολογικές δομές για ηλεκτρονικό εξοπλισμό

(j) ΕΛΟΤ EN 50085-1:2005/FprA1:2012– Συστήματα καναλιών καλωδίων και συστήματα σωληνώσεων καλωδίων για ηλεκτρικές εγκαταστάσεις - Μέρος 1: Γενικές απαιτήσεις

(k) ISO/IEC 11801

(l) IEEE 802.3 an

(m) IATA RP 1797: Πρότυπα CUPPS της IATA

Πρότυπα και προτάσεις ταξινομούνται ώστε να διευκολύνουν την αναφορά. Ένα πρότυπο δύναται να σχετίζεται με περισσότερες της μίας κατηγορίες.

Σημείωση:

(α) Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες δύο ή περισσότερα Πρότυπα ή Προδιαγραφές είναι σε παράλληλη χρήση σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, ο Παραχωρησιούχος δύναται να χρησιμοποιήσει οποιαδήποτε εξ αυτών.

(β) Σε περιπτώσεις όπου το υφιστάμενο ελληνικό Πρότυπο ή Προδιαγραφή δεν καλύπτει το πλήρες φάσμα των ζητημάτων, (π.χ. Κώδικας για τη Διευκόλυνση των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες), τότε το σχετικό αλλοδαπό Πρότυπο και Προδιαγραφή (π.χ. Αμερικανική Δράση για άτομα με Αναπηρία (Americans with Disabilities Act (ADA)), που αναφέρεται στο παρόν Παράρτημα θα χρησιμοποιηθεί για τα ζητήματα που δεν καλύπτονται από το ελληνικό Πρότυπο.

(γ) Σε περιπτώσεις όπου δύο ή περισσότερα Πρότυπα ή Προδιαγραφές αναφέρονται στο ίδιο θέμα (π.χ. Εθνικοί Κανονισμοί Πυρασφάλειας και NFPA), ο

Παραχωρησιούχος δύναται να χρησιμοποιήσει κατά την κρίση του τα πλέον κατάλληλα Πρότυπα και Προδιαγραφές για κάθε έργο.

(δ) Όταν θεσμοθετηθούν ευρωπαϊκά Πρότυπα ή Προδιαγραφές (όχι εθνικά πρότυπα ευρωπαϊκής χώρας) ισοδύναμα των Προτύπων και Προδιαγραφών των ΗΠΑ ή της Βρετανίας, που αναφέρονται στο παρόν Παράρτημα, η χρήση των Ευρωπαϊκών Προτύπων και Προδιαγραφών θα υπερισχύει.

Παράρτημα 10
Απαιτήσεις Έργων

Οι τεχνικές απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος αντιπροσωπεύουν τις ελάχιστες τεχνικές προδιαγραφές (**MTR**) για τους διαφορετικούς τύπους Έργων, δηλαδή:

(a) Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης και

(b) Έργα Ανακαίνισης.

Περιγράφουν τις ελάχιστες τεχνικές απαιτήσεις που υφίστανται επιπροσθέτως των Προτύπων και Προδιαγραφών.

Οι ακόλουθες απαιτήσεις:

(a) οι απαιτήσεις χώρων (που περιγράφονται στην παράγραφο 1.1 του παρόντος Παραρτήματος),

(b) η αισθητική διαμόρφωση (που περιγράφεται στην παράγραφο 1.2 του παρόντος Παραρτήματος),

(c) οι κύριες λειτουργικές απαιτήσεις (που περιγράφονται στην παράγραφο 1.3 του παρόντος Παραρτήματος) και

(d) τα δομικά συστήματα κτιρίων (που περιγράφονται στην παράγραφο 3 του παρόντος Παραρτήματος),

είναι εφαρμοστέες μόνο για τα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης και δεν είναι εφαρμοστέες για τα Έργα Ανακαίνισης.

Προς αποφυγή αμφιβολιών, η πιθανή μη-συμμόρφωση των υφισταμένων εγκαταστάσεων με τις Απαιτήσεις Έργων δεν εκκινεί αυτομάτως Έργα Ανακαίνισης. Εάν όμως πραγματοποιηθεί ένα Έργο Ανακαίνισης (όχι τακτική συντήρηση ώστε να διασφαλισθεί ότι η υπάρχουσα εγκατάσταση θα λειτουργήσει χωρίς ή με δευτερεύοντα ελαττώματα), τότε οι Απαιτήσεις Έργων του παρόντος Παραρτήματος θα εφαρμοστούν.

1 Αεροσταθμοί

1.1 Απαιτήσεις Χώρου για Νέους Αεροσταθμούς ή Επεκτάσεις Αεροσταθμών

(a) Η περιοχή νέου αεροσταθμού ή επέκτασης αεροσταθμού οφείλει να ακολουθεί τις απαιτήσεις της IATA ADRM Κεφάλαιο F τμήμα F9 και να ικανοποιεί (κατά προσέγγιση) τις ακόλουθες κατευθυντήριες-γραμμές:

(i) Η μεικτή επιφάνεια δόμησης θα είναι επαρκών διαστάσεων ώστε να προσφέρει τουλάχιστον 18m² για έκαστο Επιβάτη κατά τη διάρκεια της ώρας αιχμής σχεδιασμού (παράδειγμα: η 30^{η} ώρα με τη μεγαλύτερη κίνηση ή το 90^{ό} εκατοστημόριο της ώρας με τη μεγαλύτερη κίνηση κ.λπ.).

(ii) Η μεικτή επιφάνεια δόμησης θα είναι τουλάχιστον 10.000m² ανά 1 εκατομμύριο Επιβάτες ανά έτος.

(iii) Θα εφαρμοσθεί το μέγιστο των 2 παραπάνω υπολογισμών.

(b) Η μεικτή επιφάνεια δόμησης θα χωρισθεί στις ακόλουθες διαφορετικές λειτουργικές περιοχές.

(i) Αεροπορική λειτουργία (εκδοτήρια εισιτηρίων αεροδρομίου, αεροπορικές εταιρείες, υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους, λειτουργίες αεροδρομίου, αποσκευές): 35%.

(ii) Λοιπά (παραχωρήσεις, εστίαση, διοίκηση αεροδρομίου, διάφορα): 20%

(iii) Δημόσιοι χώροι (κυκλοφορία, χώροι αναμονής, τουαλέτες, έξοδοι): 30%.

(iv) Υπηρεσίες (μηχανολογικά, φρεάτια εγκαταστάσεων, σήραγγες, κλίμακες, αποθήκες, ηλεκτρολογικά, επικοινωνίες): 15%.

(c) Επιτρέπεται παρέκκλιση έως (συν ή πλην) 20% από τις υπολογισθείσες επιφάνειες σύμφωνα με τις ως άνω παραγράφους (α) και (β).

(d) Τουαλέτες: Σε ό,τι αφορά τον υπολογισμό του απαιτούμενου αριθμού, του μεγέθους, της διαρρύθμισης και της κατανομής των τουαλετών εντός του αεροσταθμού (σημεία συνάθροισης, αίθουσα ελέγχου εισιτηρίων (check-in), περιοχές παραλαβής αποσκευών, παραχωρήσεις κ.λπ.), ο Παραχωρησιούχος οφείλει να ακολουθεί ευρέως αποδεκτές κατευθυντήριες οδηγίες όπως η "Σχεδίαση και Μελέτη Αεροσταθμού Επιβατών Αεροδρομίου" Τόμος 1 , Οδηγός, Κοινό Ερευνητικό Πρόγραμμα Αεροδρομίων (Airport Passenger Terminal Planning and Design, Volume 1, Guideline, TRB's Airport Cooperative Research Program (ACRP) Report 25), ACRP Έκθεση 25, 2010.

1.2 Αισθητική Διαμόρφωση

Η πλειοψηφία των Περιφερειακών Αεροδρομίων εξυπηρετούν σημαντική τουριστική κίνηση, και πολλά βρίσκονται σε περιοχές ενδιαφέρουσας και καλώς διατηρημένης παραδοσιακής αρχιτεκτονικής. Ως εκ τούτου, η αρχιτεκτονική μελέτη οφείλει να εναρμονίζεται με την τοπική αρχιτεκτονική και το περιβάλλον. Η αισθητική διαμόρφωση, η ποιότητα υλικών, η κατασκευή και το επίπεδο υπηρεσιών οφείλει να είναι υψηλών προδιαγραφών, συμβατών με τη νέα εθνική προσπάθεια για τουριστικές υπηρεσίες υψηλής ποιότητας.

Όταν ένα κτίριο αεροσταθμού είναι παρακείμενο σε υπάρχοντα αεροσταθμό, η

αρχιτεκτονική και η αισθητική διαμόρφωση αυτού οφείλει να εναρμονίζεται με τον υπάρχοντα αεροσταθμό.

1.3 Κύριες λειτουργικές απαιτήσεις για νέους Αεροσταθμούς ή επεκτάσεις Αεροσταθμών

Για οποιονδήποτε νέο αεροσταθμό Επιβατών ή επέκταση υπάρχοντος αεροσταθμού, ο Παραχωρησιούχος οφείλει να ακολουθεί τις ισχύουσες προδιαγραφές του EASA και τα πρότυπα του ICAO καθώς και την ορθότερη πρακτική του κλάδου (industry's best practice) όπως καθορίζεται στα πρότυπα/κανονισμούς IATA και ACI (Παράρτημα 9 (*Πρότυπα και Προδιαγραφές*). Ο Παραχωρησιούχος επίσης οφείλει να λάβει υπόψη του τα ακόλουθα ζητήματα που αφορούν τη λειτουργικότητα.

(a) Η απόσταση εξυπηρέτησης Επιβατών (δηλ. η απόσταση από το αεροσκάφος έως οποιοδήποτε είδος επίγειας πρόσβασης, π.χ. την πλατφόρμα επιβίβασης τουριστικών λεωφορείων) να μην υπερβαίνει τα 300 μέτρα. Για αποστάσεις άνω των 300 μέτρων, θα παρέχονται κυλιόμενοι διάδρομοι εντός του αεροσταθμού και λεωφορεία εκτός του αεροσταθμού.

(b) Οποιοσδήποτε Επιβάτης, αφικνούμενος ή αναχωρών, δεν θα πρέπει να απαιτείται να αλλάξει περισσότερα από ένα επίπεδο. Εάν υπάρχει αλλαγή επιπέδου, η απόσταση εξυπηρέτησης του Επιβάτη θα πολλαπλασιάζεται κατά 1,5 προκειμένου να εξακριβωθεί εάν υπάρχει υπέρβαση του ορίου των 300 μέτρων. Συνεπώς, στην περίπτωση της αλλαγής ενός επιπέδου, η απόσταση εξυπηρέτησης του Επιβάτη δεν θα είναι μεγαλύτερη από 200 μέτρα.

(c) Ο προσδιορισμός των χαρακτηριστικών του επιβατικού κοινού είναι πολύ σημαντικός για τη διαστασιολόγηση των εγκαταστάσεων. Οι περισσότεροι εκ των Επιβατών στα Περιφερειακά Αεροδρόμια κατά τη διάρκεια της περιόδου αιχμής είναι τουρίστες που έρχονται για διακοπές δύο περίπου εβδομάδων και που φέρουν μαζί τους πάνω από μία αποσκευή. Για υπολογισμούς μεγεθών, δύο τεμάχια αποσκευών σε καροτσάκι θα λογίζονται σύμφωνα με την IATA ADRM F9.2.

(d) Το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης θα διασφαλίζεται σε κάθε περίσταση.

(e) Σύμφωνα με το Κεφάλαιο F της IATA ADRM Πίνακας F9.2, στη σειρά αναμονής για check-in θα παρέχεται λωρίδα πλάτους 1,4 μέτρων και εμβαδού 1,6 τετραγωνικών μέτρων ανά Επιβάτη.

(f) Η προσβασιμότητα των εγκαταστάσεων για άτομα περιορισμένης κινητικότητας θα συμμορφώνεται με τα Εθνικά Πρότυπα και την Ενότητα K6 της IATA ADRM

MG

και στο βαθμό που δεν καλύπτεται από τα ανωτέρω, θα συμμορφώνεται με την Αμερικανική Δράση για τα Άτομα με Αναπηρία (ADA) που θα ισχύει αντ' αυτών

(g) Η ακουστική άνεση και προστασία από το θόρυβο σε κτίρια αεροσταθμών θα συμμορφώνεται με ακουστική άνεση Κατηγορίας Α των Κανονισμών Δόμησης, Απόφαση 3046/1989 (ΦΕΚ 59Δ) άρθρο 12.

(h) Επιπροσθέτως τιμές ηχομείωσης R'w θα είναι υψηλότερες από το σχετικό επίπεδο που παρατίθεται παρακάτω:

(i) Στέγη και εξωτερικοί τοίχοι: 50 dB.

(ii) Διαχωριστικοί τοίχοι γραφείων: 42dB.

(iii) Πόρτες στους διαδρόμους γραφείων: 32dB.

(iv) Χώροι και γραφεία συγκεκριμένης χρήσης και σπουδαιότητας, π.χ. χώροι υπολογιστών, κέντρο διαχείρισης κρίσεων, χώροι επικοινωνίας, χώρος παρακολούθησης και ελέγχου παραδιδομένων αποσκευών (HBS): 54dB.

(v) Πόρτες: 37dB.

1.4 Υλικά κατασκευής (τελειώματα) για Έργα

Γενικά

(a) Τα υλικά κατασκευής (τελειώματα) που αναφέρονται στο παρόν κεφάλαιο, θα ισχύουν σε κτίρια νέου αεροσταθμού ή επέκταση κτιρίων αεροσταθμού και σε μεγάλης κλίμακας Έργα Ανακαίνισης.

(b) Στην περίπτωση επεκτάσεων αεροσταθμού, θα δοθεί φροντίδα στην επίτευξη ομαλής συνέχειας των υλικών στο ίδιο δωμάτιο ή διάδρομο.

(c) Τελειώματα δαπέδων σε υγρούς και δημόσιους χώρους οφείλουν να πληρούν κανονισμούς ασφαλείας και μέτρα αποτροπής ατυχημάτων σύμφωνα με τον "Κώδικα Πρακτικής BGR 181 'Δάπεδα σε δωμάτια εργασίας και χώρους εργασίας με υψηλό κίνδυνο ολίσθησης"

(d) Όλα τα δάπεδα θα έχουν κατάταξη "βαρέως τύπου".

Χώροι Άφιξης και Αναχώρησης

(e) Τοίχοι:

(i) Υαλοϋφασμα επένδυσης και/ή ακρυλική βαφή πάνω σε γυψοσανίδα ή επίχρισμα

(ii) Επιμελημένη Επιφάνεια Εμφανούς Σκυροδέματος

(iii) Πάνελ επικάλυψης από ανοξείδωτο χάλυβα με επεξεργασία ψήκτρας

(iv) Αδιαφανές ή διάφανο γυαλί

(v) Κεραμικά πλακίδια

(vi) Οποιοδήποτε κατάλληλο υλικό με παρόμοιες ιδιότητες

Ηχομόνωση και διάτρητα πάνελ θα εγκατασταθούν όπου απαιτείται από την ακουστική μελέτη.

Η βάση στύλων και τοίχων θα προστατεύεται από τα καροτσάκια με την εγκατάσταση ραγών προφύλαξης κατασκευασμένων από στιλβωμένο ανοξείδωτο χάλυβα CHS 42.4mm.

(f) Οροφή:

Ψευδοροφή με πάνελ αλουμινίου με ηλεκτροστατική βαφή πολυεστερικής κόνεως με διατρήσεις και επενδεδυμένα με ορυκτοβάμβακα εσωτερικά όπου απαιτείται ηχομόνωση.

(g) Ελεύθεροι χώροι αφίξεων και χώροι αναχωρήσεων

Δάπεδα:

(i) Γρανίτης 600X600X30mm

(ii) Μάρμαρο 600X600X30mm

(iii) Σύνθετες πλάκες χαλαζιακών αδρανών και ρητίνης 1200X1200X12mm

(iv) Διελεσμένα κεραμικά πλακίδια Ομάδα 5/ AIa 600X600X12mm

(v) Οποιοδήποτε κατάλληλο υλικό με παρόμοιες ιδιότητες

(h) Ελεγχόμενοι χώροι αναχώρησης

Δάπεδα:

Χώροι καθισμάτων:

(i) Μοκέτα

(ii) Ελαστικό Δάπεδο ή

(iii) Υλικά της παρακείμενης ζώνης κυκλοφορίας

Ζώνες κυκλοφορίας:

(i) Γρανίτης 600Χ600Χ30mm

(ii) Μάρμαρο 600Χ600Χ30mm

(iii) Σύνθετες πλάκες χαλαζιακών αδρανών και ρητίνης 1200Χ1200Χ12mm

(iv) Διελεσμένα κεραμικά πλακίδια Ομάδα 5/ AIa 12mm

(v) Οποιοδήποτε κατάλληλο υλικό με παρόμοιες ιδιότητες

(i) Τουαλέτες και Αποδυτήρια

Δάπεδα:

Κεραμικά πλακίδια ξηράς συμπίεσης Ομάδα 4/BIa 200Χ200mm με εφαρμοστέες αντιολισθητικές ιδιότητες αναλόγως της χρήσης του χώρου. Πρέπει να χρησιμοποιηθούν ειδικά καμπύλα τεμάχια περιθωρίων.

Τοίχοι:

Κεραμικά πλακίδια ξηράς συμπίεσης Ομάδα 3/BIII 200Χ200mm Εφυαλωμένα.

Οροφή:

Ταινίες ή πάνελ επικάλυψης κόνεως αλουμινίου ή τελικής όψεως καθρέπτη διάτρητα ώστε να συμμορφώνονται με την ακουστική απόδοση.

Εξαρτήματα:

Ανοξείδωτος χάλυβας επεξεργασμένος με ψήκτρα.

(j) Κλίμακες Κοινού

Δάπεδα:

Το υλικό για τις κλίμακες πρέπει να είναι το ίδιο με των δαπέδων, με ειδικές ταινίες για να αποτρέπεται η ολίσθηση.

Χειρολισθήρες και κιγκλιδώματα:

(i) Στιλβωμένος ή επεξεργασμένος με ψήκτρα ανοξείδωτος χάλυβας και πάνελ πολυστρωματικού γυαλιού ασφαλείας (triplex) περίπου 13mm

(ii) Διάτρητα φύλλα ανοξείδωτου χάλυβα

(k) Κυλιόμενες σκάλες:

Χειρολισθήρες και κιγκλιδώματα:

(i) Στιλβωμένος ή επεξεργασμένος με ψήκτρα ανοξείδωτος χάλυβας και πάνελ πολυστρωματικού γυαλιού ασφαλείας (triplex) περίπου 13mm

(ii) Διάτρητα φύλλα ανοξείδωτου χάλυβα

(l) Γραφεία

Δάπεδα:

(i) Μοκέτες

(ii) Ελαστικό δάπεδο από PVC των 3.2 mm πάνω σε ηχομονωτική βάση

Τοίχοι:

Χωρίσματα επιχρισμένα ή γυψοσανίδας και ακρυλική βαφή

Οροφή:

Ψευδοροφή ορυκτών ινών με εμφανή σκελετό 600X600mm και κατάλληλο τελείωμα για απορρόφηση ήχου

(m) Δευτερεύοντες χώροι, χώροι διαχείρισης αποσκευών, αποθήκης και μηχανοστασίων

Δάπεδα:

Βιομηχανικό δάπεδο, δηλ. τσιμεντοκονία με εποξικό εμποτισμό ή επίστρωση

Τοίχοι:

(i) Τοίχος με επίχρισμα

(ii) Εμφανές σκυρόδεμα βαμμένο με ακρυλικό ή πλαστικό χρώμα 150 mm σοβατεπί με εποξική επίστρωση

Οροφή:

Εμφανής στατικός φορέας καταλλήλως προστατευμένος σε περίπτωση πυρκαγιάς και βαμμένος με χρώματα διασποράς βασισμένα σε υδρύαλο

(n) Καταστήματα Λιανικής

(i) Οι χώροι λιανικής οφείλουν να είναι σύμφωνοι με την IATA ADRM Κεφάλαιο J άρθρο 37 "*Σχεδίαση Παραχώρησης*". Ο Παραχωρησιούχος θα καθορίσει τα κριτήρια μελέτης για την εμφάνιση της πρόσοψης εκάστου καταστήματος προκειμένου να εξασφαλίσει τη συμβατότητα της εμφάνισης του εσωτερικού κάθε αεροσταθμού.

(ii) Μόνο υλικά υψηλής ποιότητας δύναται να χρησιμοποιηθούν στην κατασκευή των καταστημάτων λιανικής και στις προσόψεις των καταστημάτων.

(iii) Ο Παραχωρησιούχος δύναται να επιλέξει να παρέχει μόνο εγκαταστάσεις-κέλυφος σε χώρους λιανικής πώλησης/παραχώρησης με υποχρέωση από τον μισθωτή να διαμορφώσει το σχετικό χώρο σύμφωνα με τα ανωτέρω πρότυπα.

(o) Γκισέ ελέγχου των εισιτηρίων (Check-in), ενοικίαση αυτοκινήτων, εκδοτήρια εισιτηρίων, γκισέ ελέγχου επιβίβασης

(i) Τα γκισέ check-in οφείλουν να είναι σύμφωνα με την IATA ADRM Κεφάλαιο J Ενότητα J9.4.

(ii) Σύνθετα υλικά υψηλής τεχνολογίας θα χρησιμοποιηθούν για την κατασκευή όλων των εξαρτημάτων στην παρούσα ενότητα.

(iii) Ο συνδυασμός GRP με ενσωματωμένο επιβραδυντικό πυρκαγιάς (πολυεστέρας ενισχυμένος με ίνες υάλου) με ανοξείδωτο χάλυβα και πολυστρωματικό γυαλί ασφαλείας (triplex) αποτελεί ένα παράδειγμα αναφοράς για τα υλικά κατασκευής και την αισθητική των γκισέ.

(p) Σήμανση

Η Σήμανση θα συμμορφώνεται με την IATA ADRM Κεφάλαιο J Ενότητα 312 και θα είναι σύμφωνη με την κλίμακα και το μέγεθος του Περιφερειακού Αεροδρομίου.

(q) Καθίσματα

(i) Τα καθίσματα θα συμμορφώνονται με το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης. Για τον υπολογισμό του απαιτούμενου αριθμού καθισμάτων, τα μόνιμα καθίσματα στους τομείς εστίασης στην ίδια πλευρά (πίστας ή πόλης) θα λαμβάνονται υπ' όψιν.

(ii) Τα καθίσματα θα είναι άνετα και καθαρά, θα καταλαμβάνουν ελάχιστο χώρο δαπέδου, θα είναι κατάλληλα για άτομα όλων των σωματότυπων και μεγεθών και εύχρηστα για τους ηλικιωμένους και τους λιγότερο ευκίνητους Επιβάτες.

(iii) Τα καθίσματα θα είναι ανθεκτικά και θα επιτρέπουν καθαρή οπτική από κάτω για τη διευκόλυνση της ασφάλειας.

(iv) Τα καθίσματα θα πληρούν όλα τα υποχρεωτικά πρότυπα ασφαλείας.

Τα ανωτέρω αναφερθέντα υλικά είναι κατάλληλα για τα Επικείμενα Έργα. Για τα Μελλοντικά Έργα, πέραν των προαναφερθέντων υλικών, ο Παραχωρησιούχος δύναται να χρησιμοποιήσει οποιοδήποτε κατάλληλο υλικό με παρόμοιες ιδιότητες, αρκεί να εγκρίνεται προκαταβολικώς από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό.

2 Σύστημα Διαχείρισης Αποσκευών

2.1 Ο Παραχωρησιούχος θα σχεδιάσει και θα εγκαταστήσει σύστημα διαχείρισης αποσκευών (**BHS**) μαζί με τον έλεγχο παραδιδομένων αποσκευών (**HBS**) με λειτουργίες σύμφωνες με τη Νομοθεσία, και ανταποκρινόμενες στις απαιτήσεις ασφαλείας της αεροπορίας.

2.2 Η μελέτη θα ακολουθήσει τις απαιτήσεις του κεφαλαίου U της IATA ADRM για το BHS. Τα ακόλουθα θα πρέπει να ληφθούν υπόψη:

(a) Στα πρώτα μεγάλα Έργα Ανακαίνισης ή Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης του υπάρχοντος αεροσταθμού, ο Παραχωρησιούχος θα ενσωματώσει το BHS σε μία κεντρική εγκατάσταση με πολλαπλά επίπεδα ελέγχου ασφαλείας σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(b) Η εφαρμογή ενός πλήρως αυτομάτου συστήματος διαλογής δεν είναι υποχρεωτική όπου η αιχμή σχεδιασμού της ροής αποσκευών προβλέπεται σε $\leqslant$1000 αποσκευές/ώρα στις περιπτώσεις ανακαίνισης ή επέκτασης υπάρχοντος αεροσταθμού και $\leqslant$500 αποσκευές/ώρα για νέους αεροσταθμούς. Σε οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο με Επιβάτες άνω του ενός εκατομμυρίου ετησίως θα εγκαθίσταται και θα λειτουργεί αυτόματο σύστημα διαλογής αποσκευών.

(c) Ο καθορισμός της ανωτέρω ροής αποσκευών για τη μελέτη του συστήματος αποσκευών θα βασίζεται σε 1,3 αποσκευές ανά Επιβάτη καθώς και σε ένα σημαντικό ποσοστό υπερμεγέθων αποσκευών.

(d) Ο HBS για αεροδρόμια με λιγότερους από ένα εκατομμύριο Επιβάτες ανά έτος (1mppa) θα βασίζεται στο σχέδιο U11-1 της ADRM Κεφάλαιο U. Για αεροδρόμια με κίνηση Επιβατών άνω του ενός εκατομμυρίου ανά έτος (1mppa) θα βασίζεται στο σχέδιο U11-2 της ADRM Κεφάλαιο U. Κατά τη μελέτη Νέου Αεροσταθμού, οποιασδήποτε επέκτασης ή μεγάλης ανακαίνισης, θα εφαρμόζονται οι εκάστοτε ισχύουσες απαιτήσεις ασφαλείας πτήσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2.3 Ο έλεγχος Επιβατών, χειραποσκευών, πληρώματος και προσωπικού θα εκτελείται σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως παρατίθεται στο Παράρτημα 9 (*Πρότυπα και Προδιαγραφές*). Σε κάθε νέο αεροσταθμό ή σε οποιαδήποτε επέκταση αεροσταθμού ή μεγάλη ανακαίνιση, ο έλεγχος Επιβατών και χειραποσκευών θα εγκαθίσταται κεντρικά παρέχοντας ικανό χώρο για δημιουργία σειράς αναμονής και παρακολούθηση κλειστού κυκλώματος (CCTV).

3 Δομικά Συστήματα Κτιρίων

Οι πύργοι ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, τα κτίρια αεροσταθμών και άλλες μεγάλες εγκαταστάσεις είναι σημαντικές κατασκευές και η τρωτότητα αυτών σε σεισμό πρέπει να μειωθεί στο ελάχιστο. Για την επίτευξη αυτού, για τον υπολογισμό της σεισμικής διέγερσης σύμφωνα με τον Ελληνικό Αντισεισμικό Κανονισμό (ΕΑΚ 2000) των σημαντικοτέρων κατασκευών του αεροδρομίου, θα ισχύουν τα ακόλουθα:

(a) Ο συντελεστής σπουδαιότητας για τα κτίρια της υπηρεσίας αεροναυτιλίας / πύργου ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας θα είναι Σ4=1,30

(b) Ο συντελεστής σπουδαιότητας για αεροσταθμούς και άλλες σημαντικές κατασκευές του αεροδρομίου θα είναι Σ3=1,15

(c) Το δομικό σύστημα της κατασκευής πρέπει να είναι ικανό να διαρρέει και να διαμορφώνει αξιόπιστο μηχανισμό διαρροής, με επαρκή αριθμό πλαστικών αρθρώσεων. Μόνο σε αυτή την περίπτωση ο συντελεστής συμπεριφοράς q δύναται να είναι ο μέγιστος επιτρεπτός από τον Πίνακα 2.6 του ΕΑΚ 2000. Εάν υπάρχει αμφιβολία σχετικά με την ικανότητα του δομικού συστήματος να διαμορφώσει έναν αξιόπιστο μηχανισμό διαρροής, τότε οι τιμές του συντελεστή *q* θα είναι σημαντικά χαμηλότερες από αυτές που παρατίθενται στον Πίνακα 2.6.

4 Μηχανολογικές Εγκαταστάσεις

4.1 Θέρμανση, Εξαερισμός, Κλιματισμός (HVAC)

Γενικά

Τα κτίρια αεροσταθμών θα είναι πλήρως κλιματιζόμενα. Η μελέτη θα βασίζεται στον αριθμό ανθρώπων κατά τις ώρες αιχμής. Το σύστημα ψύξης θα προσφέρει αφύγρανση. Θα συμπεριλαμβάνονται μέτρα μείωσης θορύβου και σύγχρονοι έλεγχοι και εξοπλισμός.

4.2 Συνθήκες Μελετών

Εξωτερικές Συνθήκες:

Καλοκαίρι και Χειμώνας ακολουθούν τις Τεχνικές Προδιαγραφές του Κανονισμού Ενεργειακής Απόδοσης Κτιρίων (ΚΕΝΑΚ).

5 Εσωτερικές Συνθήκες

Καλοκαίρι και Χειμώνας ακολουθούν την ΤΟΤΕΕ 2423/86.

5.1 Τεχνολογίες Εξοικονόμησης Ενέργειας

(a) Όλος ο εξοπλισμός θέρμανσης, εξαερισμού, κλιματισμού θα είναι ενεργειακής κλάσης Α

(b) Όλες οι αντλίες και οι ανεμιστήρες θα είναι οδηγούμενες με σύστημα ελεγχόμενης ταχύτητας (inverter) (μονάδες ρυθμιστών στροφών)

5.2 Κριτήρια θορύβου

(a) Δημόσιοι χώροι - καταστήματα λιανικής πώλησης: NR 40

(b) Μηχανοστάσια: NR 50

(c) Γραφεία: NR 35

5.3 Τροφοδοσία Νερού

Το σύστημα διανομής θα παρέχει επαρκή τροφοδοσία νερού σε κάθε καταληκτικό σημείο χρήσης ώστε να ικανοποιεί ανά πάσα στιγμή τη ζήτηση.

Όλες οι αντλίες κυκλοφορίας νερού (boosters) θα είναι οδηγούμενες με σύστημα ελεγχόμενης ταχύτητας (inverter) (μονάδες ρυθμιστών στροφών)

(a) Δεξαμενές νερού

(i) Ο όγκος των δεξαμενών νερού θα είναι ικανός ώστε, σε περίπτωση διακοπής της παροχής νερού από τον τοπικό φορέα παροχής νερού, να καλύπτει τη ζήτηση μίας ημέρας αιχμής.

(ii) Οι παροχές νερού προερχόμενες από δεξαμενές αποθήκευσης θα φέρουν εμφανώς την ένδειξη "μη πόσιμο νερό"

(b) Ηλεκτρικοί Θερμοσίφωνες για ζεστό νερό (τοπική παρασκευή ζεστού νερού χρήσης)

Η θερμοκρασία παροχής ζεστού νερού στις βρύσες δεν θα υπερβαίνει τους 43°C

5.4 Συστήματα διαχείρισης λυμάτων

(a) Οι εγκαταστάσεις θα είναι επαρκείς και θα πληρούν τις απαιτήσεις των προτύπων και κανονισμών που προσδιορίζονται στο Παράρτημα 9 (Πρότυπα και Προδιαγραφές).

(b) Όλοι οι σταθμοί ανύψωσης θα είναι εξοπλισμένοι με δίδυμες αντλίες ανύψωσης ελεγχόμενες από αυτόματο πίνακα μεταγωγής

5.5 Συστήματα διαχείρισης ομβρίων υδάτων

(a) Οι εγκαταστάσεις θα είναι επαρκείς και θα πληρούν τις απαιτήσεις των προτύπων και κανονισμών που προσδιορίζονται στο Παράρτημα 9 (Πρότυπα και Προδιαγραφές).

(b) Όλοι οι σταθμοί ανύψωσης θα είναι εξοπλισμένοι με δίδυμες αντλίες ανύψωσης ελεγχόμενες από αυτόματο πίνακα μεταγωγής

5.6 Εγκαταστάσεις πυρόσβεσης (Μόνιμες εγκαταστάσεις πυρόσβεσης)

Τοπικά συστήματα κατάσβεσης με αέρια

(a) Σε όλες τις περιοχές υψηλού κινδύνου όπου το νερό είναι ακατάλληλο μέσο κατάσβεσης,θα χρησιμοποιούνται αποκλειστικής χρήσης ανεξάρτητα τοπικά συστήματα που κάνουν χρήση εναλλακτικών μέσων κατάσβεσης, εγκεκριμένων από το Πυροσβεστικό Σώμα Ελλάδος (παράδειγμα FM 200, ARGONITE, INERGEN, NOVEC) σε κάθε αίθουσα ηλεκτρονικού εξοπλισμού, χώρους ηλεκτροπαραγωγών ζευγών, χώρους μετασχηματιστών, χώρους πεδίων μέσης

τάσης (τα ακροφύσια θα εγκατασταθούν εντός του χώρου), χώρους γενικών πεδίων χαμηλής τάσης (τα ακροφύσια θα εγκατασταθούν εντός του χώρου και μικρά ανεξάρτητα συστήματα κατάσβεσης της ίδιας σύστασης θα εγκατασταθούν εντός των πινάκων) ,

(b) Το ως άνω αναφερθέν σύστημα κατάσβεσης θα ελέγχεται από τοπικό σύστημα πυρανίχνευσης και πυρόσβεσης, συνδεδεμένο με τον κεντρικό πίνακα πυρανίχνευσης του αεροσταθμού.

6 Παροχή Ηλεκτρικής Ισχύος

Όλες οι ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις θα είναι οι πλέον σύγχρονες(state of the art). Όταν οποιοσδήποτε εξοπλισμός ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων αντικαθίσταται, η αντικατάσταση θα πρέπει να είναι η πλέον σύγχρονη της εκάστοτε χρονικής στιγμής.

6.1 Ηλεκτρολογικές Εγκαταστάσεις Χαμηλής Τάσης για Αεροσταθμό, στον Ελεγχόμενο και μη Χώρο

(a) Τα ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη θα πρέπει να διαθέτουν επαρκή ισχύ για την κάλυψη των ακόλουθων φορτίων:

(i) Εγκαταστάσεις Θέρμανσης, Εξαερισμού, Κλιματισμού (HVAC) ως εξής:

(A) 100% του Αερισμού του Αεροσταθμού συμπεριλαμβανομένων όλων των Κεντρικών Κλιματιστικών Μονάδων (ΚΚΜ), των μονάδων απόρριψης αέρα, των φυγοκεντρικών ανεμιστήρων κ.λπ.

(B) 100% της Θέρμανσης, Εξαερισμού, Κλιματισμού (HVAC) του Πύργου Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας

(C) Όλες οι μονάδες ακριβούς ελέγχου θερμοκρασίας - υγρασίας για Αίθουσες Δεδομένων και Εργαστήρια

(D) Μονάδες διαιρούμενου τύπου για χώρους συστημάτων αδιάλειπτης παροχής ισχύος (UPS)

(ii) 100% των συστημάτων πυρόσβεσης

(iii) 100% όλων των αντλιών κυκλοφορίας νερού για συστήματα πόσιμου νερού

(iv) 100% όλων των αντλιών ανύψωσης για συστήματα διαχείρισης λυμάτων

(v) 100% όλης της ηλεκτρομηχανολογικής (Η/Μ) εγκατάστασης μονάδων επεξεργασίας λυμάτων

(vi) 100% όλων των αντλιών κυκλοφορίας νερού και αντλιών ανύψωσης για συστήματα ομβρίων υδάτων

(vii) 50% των ανελκυστήρων και κυλιομένων κλιμάκων

(viii) 100% του συστήματος διαχείρισης αποσκευών

(ix) 100% της αίθουσας υπολογιστών

(x) 100% των γραφείων διοίκησης και του Πύργου Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας

(xi) 100% των φορτίων αδιάλειπτης παροχής ισχύος (U.P.S)

(xii) 50% των φωτιστικών σωμάτων στους κύριους χώρους για το κοινό και 100% των φωτιστικών σωμάτων σε γραφεία, τουαλέτες, μηχανολογικούς χώρους κ.λπ.

(xiii) 100% της φωτοσήμανσης που αφορά εμπόδια σε γωνίες κτιρίων και υψηλοτέρων τμημάτων των στεγών

(xiv) 50% των φωτιστικών σωμάτων στον περιβάλλοντα χώρο

(xv) 100% των αυτομάτων θυρών

(b) Ένα αποκλειστικό Η/Ζ θα πρέπει να διαθέτει επαρκή ισχύ για την κάλυψη των παρακάτω φορτίων :

(i) Όλα τα οπτικά βοηθήματα αεροναυτιλίας

(ii) Όλες τις εγκαταστάσεις του αεροδρομίου όπως περιγράφονται στο ICAO Παράρτημα 14, Κεφάλαιο 8, παράγραφος 8.1.10

(c) Τα Η/Ζ θα διαθέτουν επαρκείς, αποκλειστικές δεξαμενές αποθήκευσης πετρελαίου Diesel για τουλάχιστον 16 ώρες συνεχούς λειτουργίας (όλα τα Η/Ζ θα διαθέτουν ενσωματωμένη δεξαμενή για τουλάχιστον 9 ώρες συνεχούς λειτουργίας). Ως εκ τούτου, οι συνολικές ώρες λειτουργίας θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 25.

(d) Παράλληλη λειτουργία των Η/Ζ δεν είναι επιθυμητή εξαιτίας πολλών τεχνικών δυσκολιών και δυσλειτουργιών.

(e) Οπτικά βοηθήματα αεροναυτιλίας, συστήματα τεχνολογίας πληροφοριών και εγκαταστάσεις ισχύος σε γραφεία (για υπολογιστές) θα τροφοδοτούνται από σύστημα αδιάλειπτης παροχής ισχύος (U.P.S). Κεντρικές μονάδες U.P.S θα χρησιμοποιηθούν στα Περιφερειακά Αεροδρόμια με άνω του ενός εκατομμυρίου Επιβατών ανά έτος και τουλάχιστον τοπικά U.P.S σε όλα τα άλλα Περιφερειακά Αεροδρόμια. Όλοι οι υποσταθμοί διανομής ηλεκτρικής ισχύος θα εξοπλιστούν με ανεξάρτητα τοπικά U.P.S, καθώς και οι χώροι υπολογιστών και τα συστήματα διαχείρισης αποσκευών, εξαιρουμένων των ταινιοδρόμων. Η ισχύς κάθε U.P.S θα υπολογισθεί σύμφωνα με τα συνολικά υπολογιζόμενα φορτία που θα τροφοδοτηθούν.

(f) Έκαστη θέση στάθμευσης αεροσκάφους θα εφοδιαστεί με σύστημα παροχής επίγειας ισχύος 400 Hz στις περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών που θα κατασκευαστούν μελλοντικά(μη εφαρμοστέα στις υπάρχουσες περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών)

(g) Οι υποσταθμοί διανομής ηλεκτρικής ισχύος θα παρακολουθούνται από σύστημα SCADA

(h) Όλες οι ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις του αεροσταθμού θα παρακολουθούνται από σύστημα διαχείρισης κτιρίου (BMS)

(i) Η αποδεκτή πτώση τάσης θα είναι 1,5% από τους γενικούς πίνακες χαμηλής τάσης στους τοπικούς πίνακες για φωτισμό και ρευματοδότες και 2% στους τοπικούς πίνακες για κίνηση. Η συνολική πτώση τάσης στο φορτίο, θα είναι 4%, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Ελληνικού Προτύπου ΕΛΟΤ HD 384 για ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις (τελευταία έκδοση)

(j) Κάθε ηλεκτρολογικός πίνακας (όπου είναι αναγκαίο) θα διαχωρίζεται σε τρεις υποπίνακες. Ο πρώτος υποπίνακας θα τροφοδοτείται από την βασική πηγή και θα τροφοδοτεί κανονικά φορτία, ο δεύτερος υποπίνακας θα τροφοδοτείται από τα ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη και θα τροφοδοτεί φορτία ανάγκης και ο τρίτος υποπίνακας θα τροφοδοτείται από την κεντρική μονάδα αδιάλειπτης παροχής ισχύος (U.P.S) η οποία θα τροφοδοτεί φορτία αδιάλειπτης λειτουργίας.

(k) Κάθε αντικεραυνική προστασία αεροσταθμού θα γίνεται με κλωβό του Φαραντέι. Το σύστημα θεμελίωσης γείωσης (κοινό στην αντικεραυνική προστασία) θα διαθέτει αντίσταση γείωσης μικρότερη του ενός Ohm.

(l) Συσκευές προστασίας από υπέρταση θα εγκατασταθούν: στην είσοδο των καλωδίων του παρόχου ηλεκτρικής ενέργειας, στον πίνακα υποδοχής μέσης τάσης, στους κύριους πίνακες χαμηλής τάσης (συσκευή προστασίας από

υπέρταση τύπου T1) και σε όλους του πίνακες του αεροσταθμού (συσκευή προστασίας από υπέρταση τύπου T2). Οι συσκευές προστασίας από υπέρταση θα προστατεύονται στα ανάντη από διακόπτη ισχύος. Η εγκατάσταση συσκευών προστασίας από υπέρταση στους πίνακες χαμηλής τάσης θα γίνεται σύμφωνα με το IEC 61643-12

(m) Έλεγχος των συστημάτων φωτισμού και φωτοσήμανσης της περιοχής κίνησης αεροσκαφών (airfield) θα γίνεται σύμφωνα με το ICAO Παράρτημα 14, Κεφάλαιο 8, Παράγραφο 8.3

(n) Φωτισμός εντός του αεροσταθμού

(i) Το φυσικό φως θα χρησιμοποιείται όσο το δυνατόν περισσότερο για την εξοικονόμηση ενέργειας

(ii) Φωτισμός έκτακτης ανάγκης θα εγκατασταθεί σύμφωνα με τους κανονισμούς του Πυροσβεστικού Σώματος Ελλάδος. Το σύστημα φωτισμού έκτακτης ανάγκης θα είναι διευθυνσιοδοτούμενο και θα περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

(A) Φώτα έκτακτης ανάγκης με ενσωματωμένους συσσωρευτές

(B) Κεντρικός πίνακας που θα παρακολουθεί την κατάσταση των λαμπτήρων και των συσσωρευτών εκάστου φωτιστικού σώματος ασφαλείας

(iii) Σε γραφεία και άλλους αυτόνομους χώρους ο έλεγχος των φωτιστικών θα γίνεται επιτόπου. Στους μεγάλους κοινόχρηστους χώρους ο έλεγχος θα γίνεται μέσω του BMS

(iv) Επίπεδα φωτισμού

Χώρος	**Επίπεδο (LUX)**
Άφιξη, αναχώρηση, κεντρική αίθουσα	300 (0,85 μ. από δάπεδο)
Χώροι μηχανολογικών εγκαταστάσεων	200 (1,00 μ. από δάπεδο)
Γραφεία, check-in	500 (0,85 μ. από δάπεδο)
Διάδρομοι, αποθήκες, τουαλέτες	200

(o) Σύστημα εξωτερικού φωτισμού

Το σύστημα θα παρέχει φωτισμό για:

(i) Χώρους στάθμευσης και περιβάλλοντα χώρο

(ii) Δρόμους και άλλες περιοχές

(iii) Εμπόδια σε γωνίες κτιρίων και υψηλότερα σημεία στεγών

(p) Οι ρευματοδότες θα τοποθετηθούν σε επαρκείς αριθμούς σε όλους τους χώρους

(q) Ρευματοδότες σε γραφεία, γραφεία διοίκησης, ATC κ.λπ. θα τροφοδοτούνται από τρεις διαφορετικές πηγές - κανονική, έκτακτης ανάγκης και αδιάλειπτης παροχής ισχύος (UPS) όταν χρειάζεται

(r) Οι ρευματοδότες σε χώρους μηχανολογικών εγκαταστάσεων και υγρούς χώρους θα είναι στεγανοί

(s) Κάθε χώρος μηχανολογικών εγκαταστάσεων θα έχει έναν τουλάχιστον τριφασικό στεγανό ρευματοδότη.

6.2 Απαιτήσεις Ποιότητας

Συστήματα, υλικά και ποιότητα κατασκευής όλων των ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων των Περιφερειακών Αεροδρομίων θα εξασφαλίσουν:

(a) Αδιάλειπτη λειτουργία

(b) Ανθεκτικότητα

(c) Εύκολη και οικονομική συντήρηση

(d) Προστασία από το θόρυβο και ελαχιστοποίηση των ζημιών.

7 Συστήματα Τεχνολογίας Πληροφοριών και Επικοινωνίας

Τα συστήματα Τεχνολογίας Πληροφοριών και Επικοινωνίας θα πρέπει να είναι τα πλέον σύγχρονα (state of the art). Όταν ένα σύστημα Τεχνολογίας Πληροφοριών και Επικοινωνίας αντικαθίσταται στο σύνολό του (και όχι μερικώς ή ένα τμήμα αυτού), το νέο σύστημα θα πρέπει να έχει τις κατάλληλες προδιαγραφές για την ικανοποίηση των γενικών Προτύπων Επιδόσεων που ισχύουν για τις αντίστοιχες Καθορισμένες Απαιτήσεις της εκάστοτε Αεροπορικής Υπηρεσίας.

7.1 Συστήματα Επικοινωνίας

(a) Σύστημα Δεδομένων - Εγκατάσταση Καλωδίωσης (Παθητική Υποδομή) / Τοπικό Δίκτυο (Ενεργητική Υποδομή)

(i) Θα εγκατασταθεί ένα σύστημα δομημένης καλωδίωσης με ονομαστική ταχύτητα μετάδοσης δεδομένων 10 Gbit/s

(ii) Το τοπικό δίκτυο(LAN) θα περιλαμβάνει ένα ενιαίο, ενοποιημένο δίκτυο που θα υποστηρίζει όλα τα συστήματα και τις εφαρμογές στο χώρο του αεροδρομίου με δυνατότητα επέκτασης σύμφωνα με τις ανάγκες

(iii) Τα οριζόντια καλώδια δεν θα συνδέονται απευθείας με τον εξοπλισμό τηλεπικοινωνιών. Θα χρησιμοποιηθεί κατάλληλος τεχνικός εξοπλισμός σύνδεσης (δηλ. κατανεμητές και ρεγκλέτες διανομής) και κορδόνια διασύνδεσης (patch cord) εργοστασιακής κατασκευής.

(iv) Το δίκτυο θα πρέπει να είναι πλήρως ανεκτικό στα σφάλματα και επαρκές για την ελαχιστοποίηση του χρόνου διακοπής λειτουργίας, καθώς το δίκτυο θα χρησιμοποιείται για κρίσιμες εφαρμογές .

(v) Όλα τα στοιχεία του εξοπλισμού του δικτύου θα πρέπει να συμβατά με τις φυσικές και λειτουργικές παραμέτρους. Ο εξοπλισμός θα έχει δυνατότητα ανταπόκρισης σε κλήσεις του προγράμματος διαχείρισης δικτύου SNMP, SNMP2, και/ή RMON από το σύστημα διαχείρισης δικτύου

(vi) Όλα τα στοιχεία εξοπλισμού του δικτύου θα είναι συμβατά με εικονικό τοπικό δίκτυο (VLAN) βασισμένο και στις δύο διευθύνσεις, θύρας και MAC. Η σύνδεση των εκχωρήσεων VLAN θα πραγματοποιείται από μια κεντρική κονσόλα διαχείρισης

(vii) Ο εξοπλισμός του δικτύου δεν θα απαιτεί επανεγκατάσταση των καρτών δικτυακών επαφων ή των οδηγών καρτών των δικτυακών επαφών για την διευκόλυνση της κίνησης εντός και μεταξύ VLAN.

(viii) Όλα τα στοιχεία εξοπλισμού του δικτύου θα υποστηρίζουν δυνατότητες αυτοματοποιημένης δημιουργίας και διαχείρισης VLAN.

(ix) Το δίκτυο δεδομένων θα περιλαμβάνει τεχνικές ασφάλειας. Αυτό σημαίνει τόσο φυσική ασφάλεια όσο και ασφάλεια (ψηφιακού) δικτύου. Η φυσική ασφάλεια θα περιλαμβάνει κλειδωμένες αίθουσες επικοινωνιών και/ή καμπίνες εξοπλισμού όπου θα βρίσκεται ο εξοπλισμός δικτύου. Η ασφάλεια δικτύου θα περιλαμβάνει τη δυνατότητα ασφαλούς καταμερισμού κίνησης για διάφορα συστήματα μέσω VLAN ή άλλης τεχνολογίας ασφάλειας. Πρέπει να χρησιμοποιούνται, επίσης, τεχνολογίες κρυπτογράφησης για υποστήριξη ιδιαίτερα ευαίσθητων πληροφοριών στο LAN. Αυτός είναι ένας σημαντικός παράγοντας που εξετάζεται κατά τη

δρομολόγηση των πληροφοριών ασφαλείας στο δίκτυο, όπως επίσης και η συμμόρφωση με το πρότυπο PCI (Payment Card Industry - Πληρωμές με κάρτες) για την ασφάλεια του δικτύου.

(x) Κάθε πρίζα RG 45 θα είναι κατάλληλη για συνδέσεις φωνής και δεδομένων

(xi) Όλα τα στοιχεία του καινούργιου εξοπλισμού δικτύου σε ένα μεμονωμένο αεροδρόμιο θα ανήκουν σε μία οικογένεια προϊόντων

(xii) Όλα τα στοιχεία του εξοπλισμού δικτύου θα υποστηρίζουν κατοπτρική λειτουργία θυρών

(b) Σύστημα Φωνητικής Επικοινωνίας

(i) Θα υποστηρίζονται συσκευές τηλεφώνου IP

(ii) Το σύστημα φωνητικών μηνυμάτων θα είναι μια κλιμακωτή λύση, η οποία θα υποστηρίζει όλα τα βιομηχανικά πρότυπα του κλάδου (LDAP, TTY, IMAP κ.λπ.)

(iii) Το σύστημα θα υποστηρίζει μοτίβα κλήσεων συντετμημένης επιλογής (με προτίμηση κλήσης 4 ψηφίων) με συντονισμένο πρόγραμμα κλήσεων για όλους τους σταθμούς που λειτουργούν στο αεροδρόμιο.

(c) Ασύρματα Συστήματα

(i) Σε καθένα από τα Περιφερειακά Αεροδρόμια θα πρέπει να εγκατασταθεί μια σύνδεση ασύρματων συστημάτων.

(ii) Στους Επιβάτες θα παρέχεται δυνατότητα ασύρματης σύνδεσης σε ειδικές περιοχές του αεροσταθμού. Ο Παραχωρησιούχος θα πρέπει να συνάψει συμφωνίες με τους προμηθευτές για παροχή δωρεάν πρόσβασης των Επιβατών στο διαδίκτυο για περιορισμένο χρονικό διάστημα (30 λεπτών για παράδειγμα), σύμφωνα με τον Πίνακα Α, Παράρτημα 5 (*Υπηρεσίες του Αεροδρομίου*).

(iii) Το τοπικό δίκτυο (LAN) θα περιλαμβάνει ένα μοναδικό, ενοποιημένο δίκτυο το οποίο θα λειτουργεί σαν επέκταση του ενσύρματου δικτύου με δυνατότητα επέκτασης σύμφωνα με τις ανάγκες.

(iv) Το ασύρματο LAN πρέπει να περιλαμβάνει τεχνικές ασφάλειας, τόσο φυσικής ασφάλειας όσο και ασφάλειας (ψηφιακού) δικτύου.

(v) Το ασύρματο LAN πρέπει να είναι ανεκτικό στα σφάλματα και ελαστικό για ελαχιστοποίηση του χρόνου διακοπής λειτουργίας.

7.2 Κτιριακά Συστήματα

(a) Σύστημα Ηχητικής Ειδοποίησης (APS)

(i) Το APS θα παρέχει ειδοποιήσεις και ηχητικές ανακοινώσεις - αναχωρήσεις, αφίξεις, ειδικές ανακοινώσεις κ.λπ. - σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους του αεροδρομίου μέσω μεγαφώνων που θα συνδέονται σε ένα κέντρο ενισχυτών

(ii) Τα μηνύματα ειδοποίησης θα εκπέμπονται από μικροφωνικούς σταθμούς, μονάδες τηλεφωνικής πρόσβασης, υπολογιστές FIDS ή ένα σύστημα επαναλαμβανόμενων μηνυμάτων

(iii) Το APS θα λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κώδικα πυρασφάλειας σε σχέση με το επίπεδο θορύβου στις αίθουσες και με τις κοινά αποδεκτές απαιτήσεις κλίμακας του ήχου όταν εκπέμπεται ένα επείγον μήνυμα ειδοποίησης

(b) Σύστημα Προβολής Οπτικής Ειδοποίησης (VPS)

(i) Το VPS θα βασίζεται στο Κεφάλαιο J - Αεροσταθμός επιβατών (Passenger Terminal), Ενότητα J12 - παράγραφος J12.5.10 και στο Κεφάλαιο K - Διευκόλυνση επιβατών (Passenger Facilitation), Ενότητα K6 - παράγραφος K6.1.2 του εγχειριδίου αναφοράς για την ανάπτυξη αεροδρομίων (ADRM) της Διεθνούς Ένωσης Αερομεταφορών (IATA).

(ii) Το VPS θα παρέχει μια μέθοδο προβολής μηνύματος οπτικής ειδοποίησης, μηνυμάτων έκτακτης ανάγκης και άλλων οπτικών πληροφοριών σε ταξιδιώτες με προβλήματα ακοής, ολοκληρωμένα και με ακρίβεια μέσω των συστημάτων οπτικών αναγγελιών πτήσεων (FIDS). Το VPS θα χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την ενημέρωση των Επιβατών με αναπηρία μέσω ειδοποίησης και για μηνύματα έκτακτης ανάγκης

(iii) Ο χρήστης θα έχει την επιλογή να προβάλει τα μηνύματα αμέσως ή να προγραμματίζει μηνύματα με χρονικά καθορισμένη προβολή. Κατά τον προγραμματισμό, ο χρήστης θα έχει τη δυνατότητα να καθορίσει την ημερομηνία και ώρα έναρξης καθώς και της λήξης

(iv) Το σύστημα οπτικής ειδοποίησης θα επιτρέπει τον καθορισμό της προτεραιότητας των μηνυμάτων. Ο καθορισμός της προτεραιότητας θα ελέγχει ποια μηνύματα θα προβάλλονται πρώτα όταν δεν υπάρχει χώρος για να προβληθούν όλα τα μηνύματα.

7.3 Συστήματα Επιβατών

(a) Συστήματα Οπτικών Αναγγελιών Πτήσεων (FIDS)

(i) Τα συστήματα Οπτικών Αναγγελιών Πτήσεων (FIDS) θα βασίζονται στο Κεφάλαιο J - Αεροσταθμός επιβατών (Passenger Terminal), Ενότητα J12 - παράγραφος J12.5.6 και στις Ενότητες J12.6 και J12.IR1 του εγχειριδίου ADRM **της** IATA.

(ii) Η αρχιτεκτονική του FIDS θα πρέπει να είναι κλιμακωτή και επεκτάσιμη για διευκόλυνση των αναβαθμίσεων σε επίπεδο τεχνικού εξοπλισμού όσο και εφαρμογών

(b) Σύστημα Κοινής Χρήσης Επεξεργασίας Δεδομένων Επιβατών (CUPPS)/ Σύστημα Κοινής Χρήσης Εξοπλισμού Αεροσταθμού (CUTE)

(i) Το CUPPS πρέπει να συμμορφώνεται με την έκδοση V1.02 ή με μεταγενέστερη έκδοση των Προδιαγραφών του συστήματος Κοινής Χρήσης Επεξεργασίας Δεδομένων Επιβατών (Common Use Passenger Processing Systems Specifications της Συνιστώμενης Πρακτικής (RP) 1797 της IATA.

(ii) Το CUPPS πρέπει να πληροί όλες τις απαιτήσεις του PCI-DSS.

(iii) Το Σύστημα Κοινής Χρήσης Εξοπλισμού Αεροσταθμού (CUTE) πρέπει να βασίζεται στο Κεφάλαιο J - Passenger Terminal (Αεροσταθμός επιβατών), Ενότητες J4 και J5.4, του εγχειριδίου ADRM της IATA.

(c) Συστήματα Διαχείρισης Πόρων και Παρακολούθησης Επιδόσεων Αεροδρομίου (RMS)

Θα εγκατασταθούν Συστήματα Διαχείρισης Πόρων και Παρακολούθησης Επιδόσεων Αεροδρομίου (RMS) σε όλα τα Αεροδρόμια με ετήσιο αριθμό Επιβατών άνω του ενός εκατομμυρίου

(i) Τα RMS πρέπει να εγκατασταθούν είτε σε λειτουργικό είτε σε συστημικό περιβάλλον: αυτόματα, ημιαυτόματα

(ii) Οι υπό διαχείριση πόροι πρέπει οπωσδήποτε να περιλαμβάνουν γκισέ check-in, πύλες, θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών, ταινιόδρομους παραλαβής αποσκευών

(iii) Το σύστημα θα πρέπει να διαθέτει ένα ολοκληρωμένο σύνολο κανονισμών που θα ρυθμίζονται από τον τελικό χρήστη, όπως επικαλύψεις, άδειες, προτιμήσεις και προτεραιότητες, μεταξύ άλλων

(iv) Το RMS θα πρέπει να είναι εύχρηστο για να διευκολύνονται οι χρήστες χωρίς ειδικές γνώσεις

(v) Η μνήμη αποθήκευσης δεδομένων του RMS θα πρέπει να έχει δυνατότητα απευθείας επέκτασης από τους χρήστες χωρίς να απαιτείται τακτική παρέμβαση του προμηθευτή.

7.4 Συστήματα Ασφαλείας(Security)

(a) Σύστημα Ελέγχου Πρόσβασης (ACS)

(i) Το ACS στα Περιφερειακά Αεροδρόμια θα σχεδιαστεί και θα αναπτυχθεί σύμφωνα με την ισχύουσα ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία σχετικά με τις απαιτήσεις ασφάλεια της αεροπλοΐας.

(ii) Επιπλέον:

(A) Το ACS θα καλύπτει, επίσης, όλα τα ευάλωτα σημεία όλων των Περιφερειακών Αεροδρομίων και των περιοχών στάθμευσης σε αυτά

(B) Όλες οι θύρες που θα ελέγχονται από το ACS θα διαθέτουν μονάδες ενδοεπικοινωνίας συνδεδεμένες με την αίθουσα ελέγχου και θα παρακολουθούνται από κάμερες CCTV.

(b) Σύστημα κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης (CCTV)

(i) Το CCTV θα σχεδιαστεί και θα ενσωματωθεί σύμφωνα με το Κεφάλαιο W - Αντιτρομοκρατία και Αστυνομικές Εγκαταστάσεις (Anti-Terrorism and Police Facilities), παράγραφος W1.6 και Κεφάλαιο H - Ασφάλεια Αεροδρομίου (Airport Security), Ενότητα H2 - παράγραφοι H2.12 και H2.15 του Κανονισμού 300/2008IATA της Ε.Ε.

(ii) Επιπλέον:

(A) Θα χρησιμοποιηθούν κάμερες παρακολούθησης με τεχνολογία IP(PoE)

(B) Οι κάμερες θα διαθέτουν, επίσης, τα ακόλουθα χαρακτηριστικά: έγχρωμες κάμερες PTZ, με υπέρυθρα LED για νυκτερινή λήψη και υαλοκαθαριστήρες (για εξωτερική χρήση, όπου χρειάζεται)

(C) Δυνατότητα παρακολούθησης, εγγραφής και προβολής πολλών καμερών IP ταυτόχρονα από οποιαδήποτε τυπική οθόνη υπολογιστή ή πολλαπλές οθόνες από μία κονσόλα εντολών στον κεντρικό σταθμό ασφάλειας

(D) Εγγραφή MPEG4 / H.264

(E) Λειτουργίες διαχείρισης συναγερμού (ηχητικός συναγερμός, αναδυόμενα παράθυρα ή ηλεκτρονικά μηνύματα)

(F) Σύνδεση με ACS για προβολή της συγκεκριμένης κάμερας που ευρίσκεται στο σημείο που έδωσε συναγερμό το ACS

(G) Οι κάμερες θα συνδέονται μέσω καλωδίων ethernet στο γραφείο ελέγχου του αεροσταθμού. Για λόγους ασφαλείας, θα τοποθετηθούν διπλά καλώδια με διαφορετικές διαδρομές

8 Άλλα Κτίρια

Άλλες εγκαταστάσεις όπως:

(a) Κτίριο(α) υπηρεσιών αεροναυτιλίας και πύργος ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας

(b) Κτίρια σταθμών διάσωσης και πυρόσβεσης

(c) Αμαξοστάσια και χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων

(d) Εμπορευματικοί σταθμοί (προς το παρόν μόνο στη Θεσσαλονίκη)

πρέπει και αυτά να συμμορφώνονται με τα σχετικά άρθρα του παρόντος Παραρτήματος 10.

Παράρτημα 11
Συμβάσεις Έργων Δημοσίου

Πληροφορίες σχετικά με τις Συμβάσεις Έργων Δημοσίου

Αεροδρόμιο	Τίτλος Σύμβασης	Ημερομηνία Υπογραφής Σύμβασης	Ημερομηνία Λήξης Σύμβασης και Σχετικές Πληροφορίες[15]	Έσχατη ημερομηνία παράδοσης (Άρθρα 4.3.2(δ) και 19.1.3 της ΣΠ)	Αξία Αρχικής σύμβασης (€) (χωρίς ΦΠΑ)
Χανίων	Επέκταση Αεροσταθμού, λοιπές βοηθητικές εγκαταστάσεις και διαμόρφωση περιβάλλοντα χώρου στον Κρατικό Αερολιμένα Χανίων «Ι. Δασκαλογιάννης»	17/6/2013		25/09/2017	49.913.671,40
Θεσσαλονίκης	Επέκταση διαδρόμου προσαπογειώσεων αεροσκαφών 10-28 (μετά παράλληλου τροχόδρομου) Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης «Μακεδονία»	31/10/2005		15/10/2017	114.984.738,76 (137.017.259,09 συμπεριλαμβανομένης της 1ης Πρόσθετης Σύμβασης)
Θεσσαλονίκης	Αναβάθμιση αντοχής χερσαίου τμήματος	24/12/2012		31/05/2017	20.478.372,69

[15] Οι ημερομηνίες θα επικαιροποιηθούν κατά την ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης

	διαδρόμου 10-28 Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης «Μακεδονία»				

Παράρτημα 12
Έργα

1.1

Με βάση το χρόνο, τα έργα διακρίνονται σε δύο (2) κατηγορίες:

(α) **Επικείμενα Έργα**, δηλ. Έργα που πρέπει να ολοκληρωθούν εντός της πρώτης περιόδου της παραχώρησης και η ολοκλήρωση των οποίων θα επιτρέψει στον Παραχωρησιούχο να αυξήσει τα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη.

(β) **Μελλοντικά Έργα**, δηλ. Έργα που πιθανό να απαιτηθούν μετά τα τέσσερα (4) πρώτα έτη, ο τύπος και το μέγεθος των οποίων δεν είναι γνωστά σήμερα και θα εξαρτηθούν από τη μελλοντική εναέρια κυκλοφορία (κινήσεις αεροσκαφών, ετήσιος αριθμός Επιβατών, αριθμός Επιβατών την περίοδο αιχμής κ.λπ.), το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης και την Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων.

Ανάλογα με τον είδος τους, τα Έργα ταξινομούνται σε δύο (2) επιπλέον κατηγορίες:

(i) **Έργα Ανακαίνισης**, τα οποία περιλαμβάνουν τα μείζονα έργα ανακαίνισης, αποκατάστασης και/ή ανάπλασης των υφιστάμενων εγκαταστάσεων. Τα Έργα Ανακαίνισης είναι είτε τα Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης, δηλαδή αυτά που πρόκειται να εκτελεστούν εντός των πρώτων είκοσι (20) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις λειτουργούν χωρίς ελαττώματα ή με δευτερεύοντα ελαττώματα (Κατηγορία Καλή σύμφωνα με την παράγραφο 3(γ)(iii)(Β) του παρόντος Παραρτήματος) ή τα Μελλοντικά Έργα Ανακαίνισης, τα οποία δεν είναι γνωστά σήμερα, και ο τύπος, το μέγεθος και η περίοδος εκτέλεσης των οποίων θα προσδιοριστούν με βάση την Εκτίμηση της Κατάστασης Εγκαταστάσεων. Μπορεί να εκτιμηθεί ότι απαιτούνται Έργα Ανακαίνισης κάθε 12-15 έτη για τους αεροσταθμούς και κάθε 7-12 έτη για την περιοχή κίνησης αεροσκαφών (airfield) (ανάλογα με την εναέρια κυκλοφορία και τις περιβαλλοντικές συνθήκες).

(ii) **Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης**, τα οποία είναι είτε Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης, δηλαδή έργα που πρόκειται να εκτελεστούν εντός των σαράντα οκτώ (48) πρώτων μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης για αντιμετώπιση καταστάσεων μειωμένης χωρητικότητας και προβληματικού επιπέδου εξυπηρέτησης, είτε Μελλοντικά Νέα Έργα ή Μελλοντικά Έργα Επέκτασης που δεν είναι γνωστά σήμερα και των οποίων ο τύπος, το μέγεθος και η περίοδος εκτέλεσης θα εξαρτηθούν από τη μελλοντική εναέρια κυκλοφορία και τα απαιτούμενα Πρότυπα Επιδόσεων για τις Καθορισμένες Υπηρεσίες του Αεροδρομίου (όπως το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης στην περιοχή ελέγχου εισιτηρίων (check-in)).

Με βάση τις παραπάνω κατηγορίες, τα Έργα διαχωρίζονται ως εξής:

(α) Επικείμενα Έργα

(i) Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης

(ii) Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης

(β) Μελλοντικά Έργα

(i) Μελλοντικά Έργα Ανακαίνισης

(ii) Μελλοντικά Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης

2.1 Επικείμενα Έργα

Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης

(a) Σχέδιο Υλοποίησης Επικείμενης Ανακαίνισης (ΣΥΕΑ)

(i) Ο Παραχωρησιούχος θα πρέπει να καταρτίσει και να υποβάλει το Σχέδιο Υλοποίησης Επικείμενης Ανακαίνισης (ΣΥΕΑ) (Imminent Refurbishment Development Plan - IRDP) σύμφωνα με το Άρθρο 20.4.2(α).

(ii) Το ΣΥΕΑ θα περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

(A) Συνοπτική έκθεση

(B) Παρουσίαση και περιγραφή προηγούμενων εργασιών

(C) Μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την ιεράρχηση των βελτιώσεων ανακαίνισης και περιγραφή των μελετών και των ενεργειών που πραγματοποιήθηκαν για τον εντοπισμό των απαιτούμενων βελτιώσεων ανακαίνισης

(iii) Με βάση το εγκεκριμένο ΣΥΕΑ, ο Παραχωρησιούχος θα μελετήσει, χρηματοδοτήσει, αποκτήσει όλες τις απαραίτητες άδειες από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) ή οποιαδήποτε άλλη αρμόδια Υπηρεσία και θα εκτελέσει τα Έργα Ανακαίνισης.

(b) Πρώτη Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων (ΠΕΚΕ)

Η Πρώτη Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων (ΠΕΚΕ - First Facilities Condition Assessment (FFCA)) είναι παρόμοια με την Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων (ΕΚΕ) που περιγράφεται στην παράγραφο 3(c) του παρόντος Παραρτήματος με την

εξαίρεση αξιολόγησης των μη υπαρχόντων δεδομένων, δηλ. την επισκόπηση των πορισμάτων της ΕΚΕ του προηγούμενου έτους και την επισκόπηση της διαθεσιμότητας των συστημάτων κατά το προηγούμενο έτος (μητρώο βλαβών και επισκευών).

(c) Πρόσθετες Απαιτήσεις για την Πρώτη Εκτίμηση των υφιστάμενων οδοστρωμάτων της περιοχής κίνησης αεροσκαφών.

(i) Εκτός από τις υποχρεώσεις που περιγράφονται ανωτέρω, στη διάρκεια της ΠΕΚΕ, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα εκτιμήσει την κατάσταση των υφιστάμενων οδοστρωμάτων και τα τρέχοντα χαρακτηριστικά τους όσον αφορά στην αντοχή, την ποιότητα κύλισης την επιφανειακή τριβή, τουλάχιστον στα παρακάτω αεροδρόμια:

(A) Κεφαλληνίας

(B) Κέρκυρας

(C) Ζακύνθου

(ii) Η αξιολόγηση θα πραγματοποιηθεί έτσι ώστε να πληροί τις ισχύουσες Προδιαγραφές Πιστοποίησης (CS-ADR-DSN) του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροναυτιλίας (EASA) λαμβάνοντας υπ' όψιν το Υλικό Καθοδήγησης (Guidance Material) του EASA για σχεδιασμό αεροδρομίων, καθώς και τις συστάσεις και πρακτικές (SAPRs) του ICAO, Παράρτημα 14, Αεροδρόμια, Συνημμένο Α, και Έγγρ. 9157 του ICAO, Aerodrome Design Manual (Εγχειρίδιο Σχεδίασης Αεροδρομίων), Μέρος 3, Οδοστρώματα.

(iii) Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός δύναται να χρησιμοποιήσει μη καταστροφικές δοκιμές (NDT) για να αξιολογήσει τα οδοστρώματα του αεροδρομίου, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες που περιγράφονται στο AC 150/5370: «Χρήση Μη Καταστροφικών Δοκιμών για την Αξιολόγηση Οδοστρωμάτων Αεροδρομίου», Υπουργείο Μεταφορών ΗΠΑ, Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Αεροπορίας.

(iv) Με βάση την αξιολόγηση των υφιστάμενων οδοστρωμάτων, ο Παραχωρησιούχος θα χρηματοδοτήσει τη μελέτη και την κατασκευή των κατάλληλων εργασιών επισκευής και πιθανών επιστρώσεων προκειμένου να αποκατασταθούν οι υφιστάμενες ζημιές ή φθορές και/ή να ενισχυθεί το υφιστάμενο οδόστρωμα ώστε να εξυπηρετεί βαρύτερα αεροσκάφη, σύμφωνα με το προβλεπόμενο μείγμα εναέριας κυκλοφορίας όπως εκτιμάται για τα επόμενα 20 χρόνια για το συγκεκριμένο αεροδρόμιο

(δομική ζωή 20 έτη για τις εκτιμώμενες ετήσιες κινήσεις αεροσκαφών). Σε περίπτωση που κατασκευαστούν επιστρώσεις, η κλίση (οριζόντια και εγκάρσια) της τελικής επιφάνειας θα συμμορφώνεται με τις προδιαγραφές CS-ADR-DSN του EASA.

3.1 Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης

(a) Έχοντας ως βάση:

(i) την υφιστάμενη και εκτιμώμενη εναέρια κυκλοφορία,

(ii) το μέγεθος και τη διάταξη των υφιστάμενων εγκαταστάσεων (αεροσταθμοί, περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών, χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων κ.λπ.),

(iii) την κατάσταση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων,

(iv) το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης,

(v) τα Πρότυπα και Προδιαγραφές και

(vi) τις Απαιτήσεις Έργων.

(b) Ο Παραχωρησιούχος θα καταρτίσει ένα 20ετές Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) για κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, στο οποίο θα καθορίζονται όλα τα Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης και οι αντίστοιχες απαλλοτριώσεις που απαιτούνται. Το Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) ενδέχεται να περιλαμβάνει και τυχόν επεκτάσεις των διαδρόμων. Τα Ρυθμιστικά Σχέδια θα καταρτιστούν και θα υποβληθούν σύμφωνα με το Άρθρο 20.1 (*Ρυθμιστικά Σχέδια*).

(c) Σύμφωνα με τα εγκεκριμένα Ρυθμιστικά Σχέδια, ο Παραχωρησιούχος θα μελετήσει, θα χρηματοδοτήσει, θα εξασφαλίσει όλες τις απαραίτητες Άδειες και θα κατασκευάσει τα Επικείμενα Νέα Έργα ή τα Έργα Επέκτασης εντός σαράντα οκτώ (48) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

4.1 Μελλοντικά Έργα - Μελλοντικά Έργα Ανακαίνισης

(a) Μητρώο Βλαβών και Επισκευών

(i) Ο Παραχωρησιούχος θα καταρτίσει ένα πρόγραμμα γενικής συντήρησης και διατήρησης των Περιφερειακών Αεροδρομίων, σύμφωνα με τα πρότυπα και τις κατευθυντήριες οδηγίες του ICAO και τις σχετικές ευρωπαϊκές απαιτήσεις συντήρησης αεροδρομίων. Ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να τηρεί αναλυτικό αρχείο όλων των βλαβών, των τεχνικών

προβλημάτων και των επισκευών για καθεμία από τις εγκαταστάσεις και υποεγκαταστάσεις (συμπεριλαμβανομένων στοιχείων όπως η ημέρα του συμβάντος, ο αριθμός των ωρών ή ημερών που η εγκατάσταση έμεινε εκτός λειτουργίας, ο τύπος της επισκευής, η πλήρης περιγραφή του επισκευασμένου τμήματος κ.λπ.).

(ii) Επιπλέον, η ΥΠΑ και ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα έχουν πλήρη πρόσβαση σε αυτό το μητρώο.

(b) Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης (ΣΥΑ)

Το Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης (ΣΥΑ) (Refurbishment Development Plan – RDP) θα βασίζεται σε μια Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων (ΕΚΕ) (Facilities Condition Assessment – FCA) η οποία θα καταρτίζεται σε ετήσια βάση από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό που διαθέτει τα τεχνικά προσόντα για να καλύψει το πλήρες εύρος της ΕΚΕ.

(c) Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων (ΕΚΕ)

(i) Στην ΕΚΕ αξιολογούνται όλες οι βασικές εγκαταστάσεις και συστήματα και περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα στοιχεία:

(A) Επισκόπηση των βασικών πορισμάτων της ΕΚΕ του προηγούμενου έτους,

(B) Επισκόπηση της διαθεσιμότητας των συστημάτων του προηγούμενου έτους (μητρώο βλαβών και επισκευών),

(C) Εκτίμηση όλων των υποστηρικτικών υποδομών και παροχών που βρίσκονται στην Περιοχή Παραχώρησης, που απαιτούνται προκειμένου ο Παραχωρησιούχος να ικανοποιεί τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, συμπεριλαμβανομένων των κτιρίων που έχουν εκμισθωθεί σε τρίτα μέρη. Όλα τα ζητήματα υγείας και ασφάλειας πρέπει να εντοπίζονται, για την επίλυσή τους από τον Παραχωρησιούχο το συντομότερο δυνατό,

(D) Εκτίμηση όλων των βασικών εγκαταστάσεων και εξαρτημάτων (όπως εργαλεία, οχήματα, κτίρια, ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις, δίκτυα και εγκαταστάσεις νερού και συστήματα επικοινωνιών.)

(E) Επιτόπια επιθεώρηση των κρίσιμων εγκαταστάσεων εντός της Περιοχής Παραχώρησης των Περιφερειακών Αεροδρομίων, όπως,

μεταξύ άλλων, η αποχέτευση ομβρίων υδάτων, τα δίκτυα ακαθάρτων, οι μονάδες επεξεργασίας λυμάτων (μόνο εφόσον βρίσκονται υπό την ευθύνη του Περιφερειακού Αεροδρομίου) και τα δίκτυα ηλεκτροδότησης, ύδρευσης και επικοινωνιών,

(F) Επιτόπια επιθεώρηση υπέργειων και υπόγειων δεξαμενών και συστάσεις συντήρησης,

(G) Επιτόπια επιθεώρηση των οδοστρωμάτων του αεροδρομίου, συμπεριλαμβανομένων διαδρόμων, τροχοδρόμων, περιοχών στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών και των δρόμων εξυπηρέτησης οχημάτων, της σήμανσης (διαγραμμίσεων), της σηματοδότησης (πινακίδων) και της περίφραξης,

(H) Συστάσεις στον Παραχωρησιούχο σχετικά με τις επενδύσεις που πρέπει να πραγματοποιηθούν άμεσα λόγω ανησυχιών για την ασφάλεια των πτήσεων, συμπεριλαμβανομένης, όταν απαιτείται, μιας αναφοράς στην ισχύουσα νομοθεσία που διέπει τις εν λόγω επενδύσεις, και

(I) Συστάσεις στον Παραχωρησιούχο σχετικά με βραχυπρόθεσμες, μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες βελτιώσεις εγκαταστάσεων.

(ii) Η ΕΚΕ θα διεξάγεται σύμφωνα με τις διατάξεις που περιλαμβάνονται στο Εγχειρίδιο της ΕΚΕ που θα αναπτυχθεί από τον Παραχωρησιούχο. Το Εγχειρίδιο ΕΚΕ θα προσδιορίζει: το πεδίο της εκτίμησης, τις απαιτήσεις ασφάλειας για τη διεξαγωγή της εκτίμησης και τα πρότυπα αναφοράς για το παραδοτέο. Τα πορίσματα της ΕΚΕ θα κοινοποιούνται στην ΥΠΑ

(iii) Η ΕΚΕ θα ταξινομεί κάθε εγκατάσταση που εκτιμήθηκε στις εξής κατηγορίες:

(A) **Εξαιρετική**: χωρίς λειτουργικά ελαττώματα, υπερκαλύπτονται οι ελάχιστες προδιαγραφές,

(B) **Καλή**: επουσιώδη λειτουργικά ελαττώματα, υπερκαλύπτονται ή ικανοποιούνται οι ελάχιστες προδιαγραφές,

(C) **Επαρκής**: επουσιώδη λειτουργικά ελαττώματα, ικανοποιούνται οι περισσότερες από τις ελάχιστες προδιαγραφές, πρέπει όμως να εξεταστεί η διενέργεια ορισμένων επενδύσεων βελτιώσεων ή

διορθωτικών ενεργειών, πρέπει να προσδιοριστούν μεσοπρόθεσμες βελτιώσεις,

(D) **Ανεπαρκής**: σημαντικά λειτουργικά ελαττώματα, η εγκατάσταση δεν πληροί τις ελάχιστες προδιαγραφές, πρέπει να πραγματοποιηθούν βραχυπρόθεσμες επενδύσεις βελτιώσεων ή διορθωτικές ενέργειες, και

(E) **Κρίσιμη**: έχουν εντοπιστεί πολύ σημαντικά λειτουργικά ελαττώματα, και/ή ζητήματα ασφάλειας και πρέπει να ληφθούν έκτακτες διορθωτικές ενέργειες. Αυτή η κατηγορία ενδέχεται να περιλαμβάνει, επίσης, βελτιώσεις που επιβάλλουν νέοι νόμοι και κανονισμοί.

(iv) Ο Παραχωρησιούχος, με όλες τις εύλογα εμπορικά προσπάθειες, θα διατηρεί καθεμία από τις εγκαταστάσεις τουλάχιστον στην κατηγορία «Καλή». Το τμήμα της ΕΚΕ που αφορά στην επιθεώρηση θα περιλαμβάνει, τουλάχιστον, τις εγκαταστάσεις και τα αντίστοιχα κύρια συστήματα και στοιχεία αυτών, όπως παρατίθενται στον Πίνακα 1, στους ακόλουθους τομείς:

(A) Περιοχή κίνησης αεροσκαφών (Airfield)

(B) Αεροσταθμός και χώροι συνάθροισης

(C) Αστικός χώρος Αεροδρομίου (Landside) και λοιπές Εγκαταστάσεις εντός της Περιοχής Παραχώρησης

Πίνακας 1: ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΓΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Λειτουργική Περιοχή	Βασικά Συστήματα και Στοιχεία
Περιοχή κίνησης αεροσκαφών (Airfield)	Οδόστρωμα
	Περίφραξη
	Μηχανολογικές εγκαταστάσεις:
	Συστήματα άρδευσης
	Συστήματα λυμάτων
	Συστήματα όμβριων υδάτων

Λειτουργική Περιοχή	Βασικά Συστήματα και Στοιχεία
	Βυθιζόμενες αντλίες γεώτρησης
	Ηλεκτρικές εγκαταστάσεις
	Ηλεκτρικά συστήματα – φωτισμός, φωτοσήμανση
	Συστήματα επικοινωνιών
	Περιβάλλων Χώρος
	Συστήματα τροφοδοσίας καυσίμων αεροσκαφών και οχημάτων και αντίστοιχες εγκαταστάσεις αποθήκευσης
Αεροσταθμός και χώροι αναμονής Επιβατών	**Κτιριακά Στοιχεία**
	Κέλυφος κτιρίου
	Υπόγεια συστήματα
	Στέγες
	Τοίχοι
	Εξωτερικές θύρες, παράθυρα
	Δομικό σύστημα κτιρίου
	Τοιχοποιίες
	Δάπεδα
	Κτιριακός εξοπλισμός
	Οροφές
	Σκληρά υλικά επίστρωσης δαπέδων
	Μαλακά υλικά επίστρωσης δαπέδων
	Διαμερισμάτωση
	Επενδύσεις και τελειώματα τοίχων

Λειτουργική Περιοχή	Βασικά Συστήματα και Στοιχεία
	Εσωτερικές θύρες
	Κλίμακες και κιγκλιδώματα
	Είδη υγιεινής και εξαρτήματα
	Εγκαταστάσεις και εξαρτήματα
	Καθίσματα
	Σήμανση
	Σύστημα διαχείρισης αποσκευών
	Ταινιόδρομοι μεταφοράς αποσκευών
	Μονάδες παραλαβής αποσκευών
	Εξοπλισμός ελέγχου παραδιδόμενων αποσκευών
	Εξοπλισμός ελέγχου χειραποσκευών και Επιβατών
	Μηχανολογικές Εγκαταστάσεις
	Κλιματισμός
	Δίκτυα εσωτερικών και εξωτερικών σωληνώσεων ψυχρού ύδατος
	Δίκτυα εσωτερικών και εξωτερικών αεραγωγών
	Προστασία των μονώσεων αεραγωγών και σωλήνων με χιτώνια αλουμινίου
	Κεντρικές Κλιματιστικές Μονάδες
	Κεντρικό σύστημα παραγωγής ψυχρού ύδατος
	Πύργοι ψύξης
	Δεξαμενή αποθήκευσης πάγου

Λειτουργική Περιοχή	Βασικά Συστήματα και Στοιχεία
	Επίπεδος εναλλάκτης θερμότητας
	Μονάδες κλειστού ελέγχου - ακριβής έλεγχος θερμοκρασίας και υγρασίας
	Εγκαταστάσεις θέρμανσης
	Δίκτυα σωληνώσεων θέρμανσης
	Λέβητες
	Καυστήρες
	Κυκλοφορητές
	Δοχεία διαστολής
	Δεξαμενές αποθήκευσης πετρελαίου
	Φυσικό αέριο
	Παροχή νερού
	Δίκτυα σωληνώσεων
	Πιεστικά συγκροτήματα/ δεξαμενές νερού / αποσκληρυντές νερού
	Ηλεκτρικοί Θερμοσίφωνες, ΖΝΧ
	Συστήματα λυμάτων
	Δίκτυα σωληνώσεων / φρεάτια
	Σταθμοί ανύψωσης
	Συστήματα όμβριων υδάτων
	Εγκαταστάσεις πυρόσβεσης
	Δίκτυα σωληνώσεων
	Δίκτυα αυτόματων καταιονηστήρων, εξέλικτρα αυλού

Λειτουργική Περιοχή	Βασικά Συστήματα και Στοιχεία
	και κρουνών, δίκτυα υδροληψίας και πυροσβεστικών φωλεών
	Φορητοί πυροσβεστήρες
	Πυροσβεστικό συγκρότημα
	Τοπικά συστήματα πυρόσβεσης με αέριο (FM 200, argonite, inergen, ξηρή σκόνη, CO2)
	Ανελκυστήρες ατόμων / ογκωδών αντικειμένων (ασανσέρ)
	Κυλιόμενοι διάδρομοι και κυλιόμενες κλίμακες μεταφοράς ατόμων
	Ηλεκτρικές εγκαταστάσεις
	Μέση τάση 20KV
	Μετασχηματιστές ισχύος 20KV/400V
	Διακόπτες μέσης τάσης
	Καλώδια ισχύος μέσης τάσης μέσα στον υποσταθμό
	Χαμηλή Τάση
	Πεδίο αντιστάθμισης αέργου ισχύος (P.F)
	Ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη
	Κεντρικό τροφοδοτικό αδιάλειπτης παροχής (U.P.S)
	Σταθεροί ρυθμιστές έντασης (CCR)
	Διακόπτες χαμηλής τάσης
	Πίνακες ρελέ και διακοπτών
	Καλώδια ισχύος (χαμηλή τάση και 6,6 KV)

Λειτουργική Περιοχή	Βασικά Συστήματα και Στοιχεία
	Φωτισμός και ηλεκτρολογικός εξοπλισμός
	Συστήματα φωτισμού έκτακτης ανάγκης
	Αυτόματες πόρτες
	Πετάσματα αέρα (Αεροκουρτίνες)
	Ρολόγια και σύστημα χρονισμού
	Σύστημα διαχείρισης κτιρίου (BMS)
	Σύστημα εποπτικού ελέγχου και συλλογής δεδομένων (SCADA)
	Σύστημα αντικεραυνικής προστασίας
	Σύστημα πυρανίχνευσης
	Συστήματα τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνίας
	Τοπικό δίκτυο
	Συστήματα φωνής
	Ασύρματα συστήματα Επιβατών
	Κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης (CCTV)
	Σύστημα ελέγχου πρόσβασης (ACS)
	Σύστημα ηχητικής ειδοποίησης
	Σύστημα Κοινής Χρήσης Επεξεργασίας Δεδομένων Επιβατών(CUPPS)
	Σύστημα Οπτικών Αναγγελιών Πτήσεων (FIDS)
Κτίριο υπηρεσιών αεροναυτιλίας και πύργος ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας	Κτιριακά Στοιχεία
	Η/Μ εγκαταστάσεις

Λειτουργική Περιοχή	Βασικά Συστήματα και Στοιχεία
	Συστήματα τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνίας (εκτός από τα τμήματα των συστημάτων επικοινωνιών, πλοήγησης και εποπτείας)
Κτίρια Διάσωσης και Πυρόσβεσης	Κτιριακά Στοιχεία
	Η/Μ εγκαταστάσεις
	Συστήματα τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνίας
Εμπορευματικός Σταθμός (προς το παρόν μόνο στο Αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης)	Χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων και φορτηγών
	Περιοχή στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών
	Κτιριακά Στοιχεία
	Η/Μ εγκαταστάσεις
	Συστήματα τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνίας
Άλλα Κτίρια	Κτιριακά Στοιχεία
	Η/Μ εγκαταστάσεις
	Συστήματα τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνίας
Αστικός χώρος Αεροδρομίου (landside) και χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων	Οδοστρώματα
	Μηχανολογικές Εγκαταστάσεις
	Σύστημα άρδευσης
	Σύστημα λυμάτων
	Σύστημα όμβριων υδάτων
	Περιβάλλων Χώρος
	Χώρος αναμονής εμπορικών οχημάτων
	Σήμανση
	Γέφυρες και δομικές κατασκευές (μόνο στη

Λειτουργική Περιοχή	Βασικά Συστήματα και Στοιχεία
	Θεσσαλονίκη)
	Χώροι στάθμευσης οχημάτων
	Ηλεκτρικές εγκαταστάσεις
	Φωτισμός οδικού δικτύου και χώρων στάθμευσης
	Συστήματα τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνίας
	Σύστημα ελέγχου πρόσβασης (ACS)
	Σύστημα κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης (CCTV)
	Συστήματα ηχητικής -ειδοποίησης (APS)

(d) Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης (ΣΥΑ)

(i) Η ΕΚΕ (Facilities Condition Assessment FCA) θα αποτελεί τη βάση για το Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης (ΣΥΑ) (Refurbishment Development Plan-RDP). Στο ΣΥΑ θα πρέπει να επισημαίνονται τα βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα Έργα Ανακαίνισης που έχουν προγραμματιστεί ως αποτέλεσμα των πορισμάτων της ΕΚΕ, καθώς και οποιωνδήποτε άλλων μελετών σχεδιασμού (π.χ. ρυθμιστικού σχεδίου) που έχει εκπονήσει ο Παραχωρησιούχος.

(ii) Στο ΣΥΑ θα ιεραρχούνται τα έργα και θα προσδιορίζονται οι περιβαλλοντικές απαιτήσεις που πρέπει να ικανοποιηθούν για την εφαρμογή αυτών. Το ΣΥΑ θα υποβάλλεται στον Ανεξάρτητο Μηχανικό σε ετήσια βάση για έγκριση.

(iii) Για τις Εγκαταστάσεις που κρίνονται από την ΕΚΕ ως επαρκείς, ανεπαρκείς ή κρίσιμες, θα πρέπει να καταρτίζεται ένα χρονοδιάγραμμα ενεργειών βελτιώσεων στο πλαίσιο του ΣΥΑ. Οι συνιστώμενες βελτιώσεις θα πρέπει να κατανέμονται σε τρεις κατηγορίες, ανάλογα με την προτεραιότητα των ενεργειών, ως εξής:

(A) **Κρίσιμες**: Οι εργασίες ανακαίνισης πρέπει να εκτελεστούν άμεσα ή το συντομότερο δυνατό,

(B) **Υψηλής προτεραιότητας**: Οι εργασίες ανακαίνισης πρέπει να εκτελεστούν σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα και

(C) **Χαμηλής προτεραιότητας**: εργασίες ανακαίνισης που ενδέχεται να κριθούν σκόπιμο να εκτελεστούν σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα, προκειμένου να βελτιωθούν οι επιδόσεις της αντίστοιχης Εγκατάστασης. Αυτές μπορεί να εκτελεστούν επιλεκτικά ως ένα βαθμό.

(iv) Το ΣΥΑ πρέπει να παρέχει μια συνοπτική περιγραφή και αιτιολόγηση όλων των προγραμματισμένων εργασιών ανακαίνισης. Θα περιλαμβάνει, επίσης, μια εκτίμηση για το πιθανό κόστος καθεμιάς από τις προγραμματισμένες εργασίες ανακαίνισης για όλα τα έργα σε βραχυπρόθεσμο και μεσοπρόθεσμο ορίζοντα (0-10 έτη).

(v) Το ΣΥΑ θα περιλαμβάνει οπωσδήποτε τα εξής:

(A) Συνοπτική έκθεση,

(B) Παρουσίαση και περιγραφή προηγούμενων εργασιών,

(C) Μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την ιεράρχηση των βελτιώσεων ανακαίνισης και περιγραφή των μελετών ή των έργων που πραγματοποιήθηκαν για τον εντοπισμό των βελτιώσεων ανακαίνισης που απαιτούνται, και

(D) Συστάσεις για εργασίες ανακαίνισης των επόμενων πέντε ετών, με τα έργα που έχουν προγραμματιστεί να ολοκληρωθούν εντός του πρώτου έτους να παρουσιάζονται με μεγαλύτερη λεπτομέρεια.

5.1 Μελλοντικά Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης

(a) Ο Παραχωρησιούχος θα εξασφαλίσει ότι πληρούνται τα Πρότυπα Επιδόσεων και οι απαιτήσεις χωρητικότητας, όπως αυτές προσδιορίζονται στο Παράρτημα 6 (Μέτρηση Επιδόσεων). Κατά συνέπεια, θα απαιτηθούν μελλοντικά έργα επέκτασης, σύμφωνα με την μελλοντική αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας.

(b) Ο Παραχωρησιούχος θα πρέπει να εκτιμήσει τη χωρητικότητα του αεροσταθμού Επιβατών και της περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών, σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιγράφονται στο άρθρο 3 (3.1 και 3.2) του Παραρτήματος 6, (Μέτρηση Επιδόσεων) και να καταρτίσει νέα και επικαιροποιημένα Ρυθμιστικά Σχέδια (Master Plans) για Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης, όπου απαιτούνται. Ο

Παραχωρησιούχος έχει επίσης το δικαίωμα, να εξετάσει το ενδεχόμενο επέκτασης των διαδρόμων, όπου αυτό είναι εφικτό.

(c) Κάθε Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) θα προβλέπει όλες τις αναγκαίες επεκτάσεις και βελτιώσεις του αεροδρομίου και θα διασφαλίζει ότι δεν θα υπάρξει ανάγκη για περαιτέρω βελτιώσεις εντός των ακόλουθων χρονικών περιόδων, ακόμη και σε περίπτωση που οι περίοδοι αυτές επεκτείνονται πέραν της Περιόδου Παραχώρησης.

(A) Νέα κτίρια και σημαντικές επεκτάσεις κτιρίων 10 έτη

(B) Έργα στη περιοχή κίνησης αεροσκαφών (airfield) 10 έτη

(C) Εσωτερικές βελτιώσεις κτιρίων 5 έτη

(D) Χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων 7 έτη

(b) Ο Παραχωρησιούχος θα μελετήσει, θα χρηματοδοτήσει, θα εξασφαλίσει όλες τις απαραίτητες άδειες από την ΥΠΑ ή οποιαδήποτε άλλη αρμόδια Αρχή και θα εκτελέσει έργα επέκτασης διαδρόμων, τροχοδρόμων, περιοχών στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών, αεροσταθμών Επιβατών, χώρων στάθμευσης οχημάτων, μετεγκατάστασης δεξαμενών καυσίμων, πύργου ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας κλπ, προκειμένου να συμμορφώνεται με τα εγκεκριμένα ρυθμιστικά σχέδια (master plans) έως τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης.

6.1 Απαιτήσεις

Όλα τα στοιχεία, τα υλικά και τα τελειώματα που θα χρησιμοποιηθούν στα Έργα πρέπει να είναι δομικά ασφαλή, ανθεκτικά, σταθερά και κατάλληλα για τη χρήση και την απόδοση για την οποία προορίζονται, εύκολα στη συντήρηση και την επισκευή, ανθεκτικά σε τυχαία και εσκεμμένη φθορά, συμβατά με τις Απαιτήσεις Έργων και να έχουν την ελάχιστη διάρκεια ζωής σύμφωνα με τις Απαιτήσεις Παράδοσης.

Παράρτημα 13

Απαιτήσεις Συντήρησης

Προγραμματισμένη Συντήρηση

Καθ' όλη την Περίοδο Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα πραγματοποιεί τακτική συντήρηση όλων των εγκαταστάσεων και θα διασφαλίζει ότι:

(a) Οι εγκαταστάσεις στα Περιφερειακά Αεροδρόμια θα συμμορφώνονται με την ισχύουσα Ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία, όπως τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης για πιστοποίηση αεροδρομίων του EASA, καθώς και τον Κτιριοδομικό Κανονισμό.

(b) Οι υποδομές, οι εγκαταστάσεις και τα εξαρτήματα, συμπεριλαμβανομένων αυτών που κατασκευάστηκαν πριν την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, βρίσκονται σε καλή κατάσταση και πληρούν τουλάχιστον τις απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.

1. Περιοχή κίνησης αεροσκαφών (airfield)

1.1. Γενικά

(a) Οι εγκαταστάσεις της περιοχής κίνησης αεροσκαφών (airfield) θα επιθεωρούνται και η κατάστασή τους θα παρακολουθείται σε τακτική βάση στο πλαίσιο της συντήρησης αεροδρομίου. Θα εκπονηθεί ένα κατάλληλο πρόγραμμα συντήρησης υποδομής αεροδρομίου και η εφαρμογή του θα παρακολουθείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του EASA.

(b) Οι εγκαταστάσεις της περιοχής κίνησης αεροσκαφών (airfield) που θα επιθεωρούνται και θα συντηρούνται σε τακτική βάση είναι:

(i) Οδοστρώματα (διάδρομοι, τροχόδρομοι, περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών)

(ii) Συστήματα αποχέτευσης

(iii) Οπτικά βοηθήματα (συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, των σημάνσεων (διαγραμμίσεις), της φωτοσήμανσης και των σημάτων (πινακίδες)).

(iv) Περίφραξη

(c) Ο Παραχωρησιούχος θα είναι υπεύθυνος να διενεργεί σε τακτική βάση:

(i) Μετρήσεις τριβής στους διαδρόμους

(ii) Συλλογή και διάδοση πληροφοριών σχετικά με την κατάσταση της επιφάνειας οδοστρώματος

(iii) Καθαρισμό ελαστικών (από τον διάδρομο)

(iv) Σκούπισμα και απομάκρυνση μικροαντικειμένων

(v) Επισκευή της επιφάνειας του οδοστρώματος (ρωγμές, αρμοί κ.λπ)

(vi) Συντήρηση των συστημάτων αποχέτευσης όμβριων υδάτων

(vii) Συντήρηση των μονάδων επεξεργασίας λυμάτων (όταν ανήκουν στο αεροδρόμιο)

(viii) Συντήρηση του συστήματος άρδευσης

(ix) Συντήρηση των ηλεκτρικών συστημάτων - φωτισμού

(x) Συντήρηση των μη ασφαλτοστρωμένων περιοχών (strips κ.λπ)

(xi) Αποχιονισμός και έλεγχος πάγου (τουλάχιστον στα Περιφερειακά Αεροδρόμια της Καβάλας και της Θεσσαλονίκης)

(d) Η διαχείριση της συντήρησης στα Περιφερειακά Αεροδρόμια θα πρέπει να συμμορφώνεται με τα ακόλουθα πρότυπα:

(i) EASA AMC & GM για συντήρηση αεροδρομίου (AMC.ADR.OPS.C)

(ii) Έγγρ. 9137 του ICAO, Airport Services Manual (Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου), Μέρος 2, Pavement Surface Conditions (Συνθήκες Επιφάνειας Οδοστρώματος).

(iii) Έγγρ. 9137 του ICAO, Airport Services Manual (Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου), Μέρος 9, Airport Maintenance Practices (Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίων) .

(e) Επιπλέον, για τις μηχανολογικές εγκαταστάσεις, οι απαιτήσεις συντήρησης είναι οι εξής:

1.2. Μηχανολογικές Εγκαταστάσεις περιοχής κίνησης αεροσκαφών (airfield)

(a) Σύστημα Άρδευσης

Δίκτυα Σωληνώσεων / Φρεάτια / Καλώδια Ελέγχου

(i) Επιθεώρηση, με ειδική κάμερα όλων των υπόγειων σωληνώσεων για φθορές και αντίστοιχες επισκευές

(ii) Επιθεώρηση όλων των επιφανειακών δευτερευόντων δικτύων σωληνώσεων για διαρροές. Αντικατάσταση όπου χρειάζεται

(iii) Επιθεώρηση όλων των καλωδίων ελέγχου, σωληνώσεων και βανών ελέγχου του δευτερεύοντος συστήματος άρδευσης

(b) Συστήματα Λυμάτων

Δίκτυα σωληνώσεων / Φρεάτια

(i) Επιθεώρηση, με ειδική κάμερα όλων των υπόγειων σωληνώσεων για φθορές και αντίστοιχες επισκευές.

(ii) Επιθεώρηση και καθαρισμός όλων των φρεατίων επίσκεψης. Πραγματοποίηση αντίστοιχων στεγανοποιήσεων

(iii) Επιθεώρηση και καθαρισμός όλων των επιφανειακών καναλιών αποχέτευσης και των εσχάρων

Σταθμοί Ανύψωσης / Σηπτικές Δεξαμενές

(i) Επιθεώρηση όλων των αντλιών ανύψωσης και κατάλληλη συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή

(ii) Επιθεώρηση των σταθμών ανύψωσης για διαρροές και φθορές και αντίστοιχες επισκευές.

(iii) Καθαρισμός και επιθεώρηση των σηπτικών δεξαμενών για τυχόν διαρροές ή φθορές και αντίστοιχες επισκευές

Μονάδα Επεξεργασίας Λυμάτων

(i) Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή και του προμηθευτή

(c) Συστήματα Όμβριων Υδάτων

(i) Επιθεώρηση, με ειδική κάμερα επιθεώρησης σωληνώσεων για φθορές και αντίστοιχες επισκευές.

(ii) Επιθεώρηση και καθαρισμός όλων των επιφανειακών καναλιών αποχέτευσης

(iii) Επιθεώρηση και καθαρισμός όλων των φρεατίων επίσκεψης

(iv) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας των πιεστικών συγκροτημάτων σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή. Επισκευή όπου απαιτείται.

(d) Βυθιζόμενες Αντλίες Γεώτρησης

(i) Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή

2. Αεροσταθμοί

Να διεξάγεται προγραμματισμένη συντήρηση για κάθε ειδική κατηγορία κατασκευής και για κάθε στοιχείο ως εξής:

2.1 Κέλυφος Κτιρίου

Το κέλυφος κτιρίου είναι το φυσικό διαχωριστικό ανάμεσα στο εσωτερικό και εξωτερικό περιβάλλον ενός κτιρίου. Λειτουργεί ως το εξωτερικό περίβλημα το οποίο διατηρεί το εσωτερικό περιβάλλον και διευκολύνει τον έλεγχο των κλιματικών συνθηκών (μαζί με τα μηχανολογικά συστήματα κλιματισμού).

Τα φυσικά στοιχεία του κελύφους κτιρίου περιλαμβάνουν υπόγεια συστήματα, οροφές, τοίχους, εξωτερικά ανοίγματα (θύρες παράθυρα), συστήματα αίθριων κ.λπ. Όλες οι παράμετροι του κελύφους κτιρίου πρέπει να παρέχουν:

(a) Υποστήριξη (αντοχή και μεταφορά των φορτίων περιβάλλοντος και των εγκαταστάσεων)

(b) Έλεγχο (της ροής αέρα, του θορύβου, του νερού, των αποβλήτων, όλων των τύπων ενέργειας κ.λπ.)

(c) Τελειώματα (για ικανοποίηση των ανθρώπινων απαιτήσεων στους εσωτερικούς και εξωτερικούς χώρους)

(d) Υπόγεια Συστήματα (θεμέλια, πλάκες δαπέδου και σήραγγες)

(i) Εντοπισμός των δομικών προβλημάτων, ρωγμών και αστοχιών στήριξης και επισκευή των τοιχίων και των πλακών επί εδάφους.

(ii) Εντοπισμός τυχόν ελαττωμάτων στην στεγάνωση και επισκευή.

(iii) Επιθεώρηση όλων των οπών διείσδυσης στα δάπεδα και τα τοιχία (π.χ. για σωλήνες, γραμμή ύδρευσης, ηλεκτροδότηση, επικοινωνίες), εστίαση σε πιθανές αστοχίες (μηχανικές, υγρασίας, στεγανότητας) και επισκευή.

(iv) Επιθεώρηση και καθαρισμός όλων των εξόδων αποχέτευσης στο περιμετρικό τοιχίο και έλεγχος της σωστής λειτουργίας των αντλιών και των σωλήνων αποχέτευσης.

(v) Έλεγχος όλων των εσωτερικών τελειωμάτων στο περιμετρικό τοιχίο και την πλάκα δαπέδου για τυχόν ελαττώματα στο τελείωμα, μούχλα, ρωγμές, ξεφλούδισμα της βαφής και επισκευή.

(e) Στέγες

(i) Εντοπισμός προβλημάτων στα φέροντα στοιχεία εξαιτίας φορτίου (όπως στατικό φορτίο, σεισμικό φορτίο, άνεμος, έκρηξη και πυρκαγιά) και επισκευή

(ii) Εντοπισμός προβλημάτων στα φέροντα στοιχεία για προβλήματα εξαιτίας γήρανσης ή περιβαλλοντικών συνθηκών (όπως σκουριά σε ράβδους οπλισμού, σε μεταλλικά στοιχεία, διάβρωση, ενανθράκωση σκυροδέματος) και επισκευή.

(iii) Επιθεώρηση του συστήματος σταγάνωσης για αστοχίες ή διαρροές και επισκευή

(iv) Εντοπισμός τυχόν φθορών στη θερμική μόνωση (π.χ. έκπλυση, απώλεια στοιχείου κ.λπ.) και επισκευή.

(v) Εντοπισμός τυχόν ελαττωμάτων στην ηχομόνωση και επισκευή.

(vi) Επιθεώρηση όλων των οπών διείσδυσης της οροφής (σωλήνες υδρορροών, ηλεκτροδότηση, σωλήνες κλιματισμού και αεραγωγοί), έλεγχος για τυχόν φθορές στα στοιχεία ή στα εξαρτήματα οροφής (στεγάνωση) και επισκευή

(vii) Επιθεώρηση όλων των εξόδων υδρορροών (φρεάτια), απομάκρυνση των υλικών που εμποδίζουν τη σωστή τους λειτουργία και καθαρισμός. Επισκευή πιθανών φθορών και έλεγχος της σωστής τους λειτουργίας.

(viii) Επιθεώρηση του συστήματος και των στοιχείων αντικεραυνικής προστασίας, έλεγχος για πιθανές φθορές και επισκευή.

(ix) Επιθεώρηση όλων των ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων στην οροφή, έλεγχος για πιθανές φθορές στη στερέωση, στεγάνωση, συστήματα ηχοαπορρόφησης κ.λπ. και επισκευή.

(x) Επιθεώρηση ειδικών τεμαχίων, στηθαίων, φρεατίων, υδρορροών, υπερχειλιστών για τυχόν πρόβλημα ή δυσλειτουργία και επισκευή.

(xi) Επιθεώρηση των σκύρων σε στέγη με έρμα και επισκευή φθορών από μετατόπιση ή συσσώρευση υλικού. Διάστρωση και επιπέδωση.

(xii) Επιθεώρηση διαδρόμων στέγης και επισκευή φθορών, επιθεώρηση αρμών μεταξύ πλακών δώματος και στεγανοποίηση.

(xiii) Επιθεώρηση αρμών διαστολής στη στέγη και επισκευή τυχόν φθορών.

(xiv) Επιθεώρηση των «πράσινων στεγών», εάν υπάρχουν, έλεγχος της αποστράγγισης των συστημάτων άρδευσης και των φυτών και επισκευή τυχόν φθορών.

(xv) Επιθεώρηση του εσωτερικού μέρους της στέγης για τυχόν φθορές, διαρροές, υγροποίηση, μούχλα, προσδιορισμός των αντίστοιχων αιτιών και επισκευή.

(xvi) Επιθεώρηση όλων των ανοιγμάτων οροφής με μηχανισμό, των αεραγωγών καπνού, των φεγγιτών, των αεραγωγών, διασφάλιση της λειτουργικότητας και της αντοχής στις καιρικές συνθήκες και επισκευή

(xvii) Επιθεώρηση όλων των στοιχείων πρόσβασης στη στέγη και συντήρηση των διαδρόμων, έλεγχος για τυχόν μπλοκαρίσματα ή φθορές και επισκευή.

(f) Τοίχοι

(i) Εντοπισμός τυχόν ρωγμών, θραύσεων, αλλαγών στη γεωμετρία ή προβλημάτων στα δομικά στοιχεία στήριξης που οφείλονται σε οποιαδήποτε μηχανική αστοχία εξαιτίας μόνιμων φορτίων, σεισμικής δραστηριότητας, ανέμου, έκρηξης, πυρκαγιάς ή άλλων συμβάντων και επισκευή.

(ii) Εντοπισμός τυχόν προβλημάτων στα φέροντα στοιχεία για προβλήματα εξαιτίας γήρανσης ή περιβαλλοντικών ή κλιματικών συνθηκών, (όπως σκουριά σε ράβδους οπλισμού ή σε μεταλλικά στοιχεία, διάβρωση, ενανθράκωση σκυροδέματος) και επισκευή.

(iii) Εντοπισμός τυχόν υγρασίας, διαρροών ή μούχλας που υποδεικνύει ότι τα πετάσματα υδρατμών ή τα σιφώνια κατά μήκος των πεδίων αποστράγγισης δεν λειτουργούν σωστά. Εντοπισμός της αιτίας του προβλήματος και επισκευή.

(iv) Εντοπισμός τυχόν φθορών στη θερμική μόνωση, αντικατάσταση και επισκευή. Επιβεβαίωση ότι η θερμική μόνωση πληροί τα κριτήρια για τιμή U σύμφωνα με τη μελέτη ενεργειακής απόδοσης.

(v) Επιθεώρηση όλων των οπών διείσδυσης των τοιχωμάτων (για σωλήνες,ηλεκτροδότηση, αεραγωγούς και εξαεριστήρες), έλεγχος για τυχόν φθορές στα στοιχεία ή στα τοιχώματα και επισκευή.

(vi) Επιθεώρηση όλων των σωλήνων υδρορροών και των εξόδων ή των σιφονιών στη βάση του τοιχώματος και διατήρησή τους καθαρών και αποφραγμένων.

(vii) Επιθεώρηση των ειδικών τεμαχίων και της στεγάνωσης στη βάση του τοίχου και επισκευή πιθανών προβλημάτων. Καθαρισμός των κηλίδων και της υγρασίας από αυτό το σημείο κατά μήκος του τοίχου.

(viii) Επιθεώρηση της εξωτερικής επιφάνειας της επένδυσης και επισκευή τυχόν φθορών στην επίστρωση (στις στερεώσεις των πάνελ και/ή στα πάνελ ή στα πλακίδια της επένδυσης) εξαιτίας φθοράς ή δομικής αστοχίας. Αντικατάσταση του αλλοιωμένου ή μουχλιασμένου υλικού και τοποθέτηση νέου, εφάμιλλης ποιότητας και εμφάνισης.

(ix) Επιθεώρηση του εξωτερικού τελειώματος για ρωγμές και αλλοιώσεις εξαιτίας των καιρικών συνθηκών, επισκευή και βάψιμο με χρώμα κατάλληλης ποιότητας προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η διαπερατότητα των υδρατμών και η αντίσταση του τοίχου στο νερό πληρούν τις προδιαγραφές.

(x) Επιθεώρηση των αρμών διαστολής και ελέγχου και των κατασκευαστικών αρμών και διασφάλιση της λειτουργικότητας των τμημάτων των αρμών, των υλικών και των υλικών στεγανοποίησης. Επισκευή εάν υπάρχουν ελαττώματα ή φθορές.

(xi) Επιθεώρηση των εσωτερικών τμημάτων ή του τελειώματος των εξωτερικών τοίχων, καθάρισμα επιφανειών, επισκευή τυχόν φθορών στην επιφάνεια ή στο τελείωμα και νέα βαφή.

(xii) Επιθεώρηση της εσωτερικής επένδυσης των εξωτερικών τοίχων και της ηχομόνωσης, καθάρισμα και επισκευή των πάνελ και επιθεώρηση της ηχομόνωσης. Επισκευή ή επιδιόρθωση σε περίπτωση σοβαρών φθορών.

(xiii) Επιθεώρηση των διεπαφών με άλλα συστήματα ή μέρη, π.χ. οδοστρώματα, θύρες και παράθυρα, περιβάλλων χώρος και στέγες, επισκόπηση όλων των ενώσεων και επισκευή τυχόν φθορών σε αυτά τα στοιχεία.

(g) Εξωτερικά Ανοίγματα

Αυτή η ενότητα αναφέρεται στα στοιχεία του κελύφους με χαρακτηριστικά διαφάνειας, ημιδιαφάνειας ή αδιαφάνειας ή στοιχεία που παρέχουν πρόσβαση στο εσωτερικό του κτιρίου, δηλ. υαλοπίνακες, κουφώματα, υαλοπετάσματα, κεκλιμένοι υαλοπίνακες και εξωτερικές πόρτες.

(i) Υαλοπίνακες

(A) Επιθεώρηση των υαλοπινάκων με ενδιάμεσο κενό για θάμπωμα που προκαλείται από τη συγκέντρωση υγρού αέρα που διεισδύει στο χώρο μεταξύ των διπλών υαλοπινάκων διαμέσου ή περιμετρικά της στεγανής σφράγισης της του διπλού υαλοπίνακα. Απομάκρυνση των πάνελ και επανάληψη της στεγανοποίησης σε ελεγχόμενο περιβάλλον. Επανατοποθέτηση των επισκευασμένων υαλοπινάκων.

(B) Επιθεώρηση των πολυστρωματικών υαλοπινάκων (triplex) για πιθανή αποκόλληση (όταν η άκρη του γυαλιού βρίσκεται σε επαφή με το νερό για παρατεταμένο χρονικό διάστημα μπορεί να προκληθεί αποκόλληση των διεπιφανειών (μεμβρανών) από την επιφάνεια του γυαλιού). Αντικατάσταση των πάνελ και αντιμετώπιση της αιτίας παρουσίας νερού.

(ii) Παράθυρα

(A) Επιθεώρηση των πλαισίων των παραθύρων όσον αφορά στην αντοχή στην υδρατμοπερατότητα, την αεροστεγανότητα και τη διαπερατότητα νερού. Έλεγχος των περιμετρικών παρεμβυσμάτων (τσιμούχες) και των μονωτικών ταινιών για γήρανση και ελαττώματα. Αντικατάσταση των παλιών ή φθαρμένων υλικών και διασφάλιση της στεγανότητας στο νερό και της αεροστεγανότητας.

(B) Επιθεώρηση των ειδικών περιμετρικών τεμαχίων των παραθύρων (περβάζι, κουφώματα και τραβέρσα) και των συνδέσεων με τους τοίχους για να διασφαλιστεί ότι οι λειτουργικές επιφάνειες της πρόσοψης (στεγάνωση, θερμομόνωση) διατηρούν τη συνέχειά τους.

(C) Επιθεώρηση των μηχανισμών των παραθύρων για να διαπιστωθεί η λειτουργία τους και να διασφαλισθεί η λειτουργικότητά τους.

(D) Επιθεώρηση των πλαισίων των παραθύρων για τυχόν μεταβολή της γεωμετρίας ή παραμόρφωση λόγω δομικής αστοχίας από στατικά ή δυναμικά φορτία (π.χ. μόνιμα ή κινητά φορτία, σεισμική δραστηριότητα, έκρηξη, πυρκαγιά, άνεμος, παράνομη ή βίαια είσοδος κ.λπ.) Επισκευή της φθοράς ή αντικατάσταση.

(E) Διασφάλιση ότι σε περίπτωση αντικατάστασης παραθύρου, η ενεργειακή απόδοση του συνόλου της μονάδας (δηλ. υαλοπίνακας, πλαίσιο και διεπαφές περιμέτρου), ο συντελεστής μεταφοράς θερμότητας, η διαπερατότητα φωτός, η αντανάκλαση φωτός και η τιμή U συμβαδίζουν με τη μελέτη ενεργειακής απόδοσης.

(F) Διασφάλιση ότι σε οποιαδήποτε αντικατάσταση παραθύρου, η ηχομόνωση συμμορφώνεται με την τιμή Rw που προσδιορίζεται στη μελέτη ηχομόνωσης.

(iii) Υαλοπετάσματα

(A) Επιθεώρηση του πλαισίου και των στερεώσεων των υαλοπετασμάτων ώστε να διασφαλίζεται η σταθερότητα, η καλή κατάσταση και η ηχομόνωση για όλα τα στοιχεία και τα εξαρτήματα. Έλεγχος όλων των συνδέσεων των πλαισίων για να διασφαλιστεί η καλή απόδοση των ανοιχτών αρμών, των στεγανοποιήσεων, των παρεμβυσμάτων και των μονωτικών ταινιών. Έλεγχος του υαλοπετάσματος προκειμένου να εντοπιστούν τυχόν μεταβολές στη γεωμετρία ή παραμορφώσεις εξαιτίας μηχανικής αστοχίας. Επισκευή φθορών ή αντικατάσταση κολονών και/ή τραβερσών και διασφάλιση ότι τα καπάκια και τα καλύμματα βρίσκονται σε καλή κατάσταση και λειτουργία.

(B) Επιθεώρηση των πάνελ πλήρωσης (γυάλινων ή αδιαφανών πάνελ) και έλεγχος και από τις δύο πλευρές (εσωτερική και εξωτερική) για

τυχόν μεταβολές στη γεωμετρία ή φθορές εξαιτίας μηχανικής αστοχίας. Επισκευή της φθοράς ή αντικατάσταση των πάνελ.

(C) Επιθεώρηση του υαλοπετάσματος και από τις δύο πλευρές για να διασφαλιστεί η λειτουργικότητα όσον αφορά στην προστασία από την υγρασία (στεγανότητα στο νερό και τον αέρα, καλή ροή στην αποστράγγιση των συμπυκνωμάτων προς τα έξω), θερμική απόδοση (θερμική αγωγιμότητα, θερμικές γέφυρες, άνεση), οπτική (φως ημέρας, αισθητική), ήχος (ακουστική), κλεισίματα εσωτερικής πλευράς, συστήματα σκίασης, ασφάλεια (πυρασφάλεια και σφράγιση καπνού και μηχανοκίνητες εξαγωγές). Σε περίπτωση δυσλειτουργίας, διερεύνηση της αιτίας και επισκευή.

(D) Επιθεώρηση υαλοπετάσματος για εντοπισμό τυχόν διαρροών, τόσο αέρα όσο και νερού. Οι διαρροές μπορούν πολλές φορές να παραμείνουν κρυμμένες εντός των στοιχείων του τοίχου προκαλώντας επιδείνωση και εξάπλωση της υγρασίας. Αναζήτηση πιθανής ύπαρξης μούχλας, καθαρισμός και επισκευή.

(E) Έλεγχος των υαλοπετασμάτων για προβλήματα στους υαλοπίνακες που αφορούν στην κατασκευή του υαλοπετάσματος, όπως παρεμπόδιση της ορατότητας εξαιτίας υγροποίησης ή ακαθαρσιών, φθοράς των επιστρώσεων αδιαφάνειας λόγω της υποβάθμισης του υλικού, προβλήματα υγροποίησης και/ή συσσώρευσης θερμότητας στα μονωμένα γυαλιά ή προβλήματα πολυστρωματικών υαλοπινάκων. Αντίστοιχη επισκευή.

(F) Επιθεώρηση των υαλοπινάκων για βλάβες στα εσωτερικά παρεμβύσματα και τις στεγανοποιήσεις εξαιτίας μετατοπίσεων των υαλοπινάκων (θερμικών, δομικών), παρατεταμένης έκθεσης σε νερό/θερμότητα/ηλιακή ακτινοβολία και υποβάθμισης εξαιτίας UV (υπεριώδους ακτινοβολίας). Αντίστοιχη επισκευή.

(G) Επιθεώρηση των υαλοπινάκων για βλάβες στα εκτεθειμένα παρεμβύσματα (τσιμούχες) και τις στεγανοποιήσεις εξαιτίας μετατοπίσεων των υαλοπινάκων (θερμικών, δομικών) και υποβάθμισης λόγω περιβαλλοντικών συνθηκών. Αντίστοιχη επισκευή.

(H) Συντήρηση των περιμετρικών στεγανοποιήσεων των υαλοπετασμάτων. Απομάκρυνση και αντικατάσταση των

περιμετρικών στεγανοποιήσεων μετά από σχολαστική επεξεργασία των επιφανειών και κατάλληλη επιμέλεια στις λεπτομέρειες.

(I) Τα πλαίσια αλουμινίου των υαλοπετασμάτων συνήθως βάφονται εργοστασιακά, με την εφαρμογή θερμοσκληρυνόμενων βαφών φθοριούχου πολυμερούς, οι οποίες έχουν καλή αντοχή στην περιβαλλοντική φθορά και χρειάζονται μόνο καθάρισμα. Σε περίπτωση που η φθορά φτάσει σε σημείο που να είναι οπτικά μη ανεκτή, απαιτείται νέα επίστρωση φθοριούχου πολυμερούς που στεγνώνει στον αέρα πριν από την οποία απαιτείται ειδική επεξεργασία της επιφάνειας.

(J) Τα ανοδιωμένα πλαίσια αλουμινίου δεν υποβάλλονται σε νέα ανοδίωση επί τόπου. Πρέπει να καθαριστούν και να επικαλυφθούν από ειδικές προστατευτικές επιστρώσεις για βελτιωμένη εμφάνιση και αυξημένη αντοχή (στη φθορά).

(K) Επιθεώρηση των εκτεθειμένων στεγανωτικών μαστιχών και παρεμβυσμάτων (τσιμουχών) υαλοπινάκων και συντήρηση αυτών προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί η υδροπερατότητα, να περιοριστεί η έκθεση των σφραγίσεων των πλαισίων και να προστατευτούν οι στεγανές σφραγίσεις των υαλοπινάκων από το νερό.

(L) Σε περίπτωση σημαντικής αντικατάστασης και συντήρησης υαλοπετάσματος, πρέπει να διασφαλιστεί ότι μετά την αντικατάσταση των στοιχείων (πλαίσια, γυάλινα ή αδιαφανή διαχωριστικά πάνελ) διατηρείται η γενική ενεργειακή απόδοση του υαλοπετάσματος, όπως προσδιορίζεται στη μελέτη ενεργειακής απόδοσης.

(M) Διασφάλιση ότι μετά από οποιαδήποτε σημαντική αντικατάσταση όπως περιγράφεται ανωτέρω, η ηχομόνωση και η ακουστική απόδοση εξακολουθούν να πληρούν τις απαιτήσεις της αντίστοιχης μελέτης.

(iv) Κεκλιμένοι υαλοπίνακες

(A) Επιθεώρηση των κεκλιμένων υαλοπινάκων και των φεγγιτών και εξέταση των φερόντων στοιχείων (δοκοί, τραβέρσες και ράβδοι πίεσης που στηρίζουν τις άκρες του γυαλιού στους δοκούς) για τυχόν μεταβολές στη γεωμετρία ή παραμόρφωση εξαιτίας

μηχανικής αστοχίας. Επισκευή ή αντικατάσταση στοιχείου ή στοιχείων.

(B) Επιθεώρηση των διαχωριστικών πάνελ (γυάλινα, αδιαφανή ή φωτοβολταϊκά πάνελ) στους κεκλιμένους υαλοπίνακες για τυχόν μεταβολές της γεωμετρίας ή βλάβες εξαιτίας δομικών ή θερμικών μετατοπίσεων. Επισκευή.

(C) Ενδελεχής επιθεώρηση των κεκλιμένων υαλοπινάκων για προστασία από την υγρασία εξαιτίας βροχόπτωσης και υγροποίησης, καθώς οι κεκλιμένοι υαλοπίνακες, εκτίθενται σε μεγάλη ποσότητα βροχής και χιονιού και είναι πολύ πιο ευάλωτοι σε διαρροές νερού. Ελέγχεται εάν η διαρροή ή τα συμπυκνώματα συλλέγονται και αποστραγγίζονται σωστά στο εξωτερικό, καθαρίζονται τα συστήματα αποστράγγισης και ελέγχονται τα ειδικά τεμάχια στο περβάζι. Επισκευή τυχόν προβλημάτων.

(D) Επιθεώρηση των επικλινών υαλοπινάκων για προβλήματα γήρανσης εξαιτίας πρόσθετης έκθεσης στην ακτινοβολία UV, η οποία προκαλεί ταχύτερη γήρανση των στεγανοποιήσεων των γυάλινων πάνελ. Σε περίπτωση βλάβης, να αντικατασταθούν τα πάνελ και, φυσικά, οι στεγανωτικές μαστίχες και τα παρεμβύσματα (τσιμούχες).

(v) Εξωτερικές θύρες

(A) Επιθεώρηση κάθε είδους εξωτερικών θυρών ατόμων, με προθαλάμους ή όχι, όπως ανακλινόμενες θύρες, περιστρεφόμενες θύρες, αυτόματες συρόμενες θύρες, που λειτουργούν ως δημόσιες είσοδοι ή έξοδοι, ώστε να διασφαλιστεί ότι λειτουργούν σωστά όσον αφορά την έξοδο, την προσβασιμότητα, τη θερμική απόδοση (αγωγιμότητα, ηλιακή ακτινοβολία, θερμομόνωση, άνεση), την προστασία από την υγρασία (υδροπερατότητα, αντοχή στην υγροποίηση), την οπτική (φως ημέρας, αισθητική), τον ήχο (ακουστική), την ασφάλεια, τους μηχανισμούς, τον έλεγχο πρόσβασης. Να ελέγχονται οι θύρες για να εντοπιστεί τυχόν παραβίαση των πλαισίων ή των μηχανισμών εξαιτίας μηχανικής αστοχίας (π.χ. λόγω αέρα, βίαιας εισόδου ή μη εξουσιοδοτημένης, παράνομης πρόσβασης), γήρανσης ή υπερβολικής χρήσης. Επισκευή τυχόν βλαβών, αντικατάσταση μηχανισμών, πλαισίων ή πάνελ και διασφάλιση της ορθής χρήσης των θυρών.

(B) Επιθεώρηση κάθε είδους εξωτερικών θυρών βιομηχανικής χρήσης, οι οποίες χρησιμοποιούνται για τη διακίνηση των υλικών, και των θυρίδων πρόσβασης (π.χ. στο χώρο παραλαβής αποσκευών και στο χώρο διακίνησης αποσκευών, τις εξωτερικές θύρες υπηρεσίας ή συντήρησης) και διασφάλιση της σωστής λειτουργίας. Οι θύρες ρολά, οι πτυσσόμενες θύρες, οι συρόμενες θύρες ή οι ανασυρόμενες θύρες και οι ανακλινόμενες θύρες με μηχανισμό ή με χειροκίνητη λειτουργία ώθησης ή με αλυσίδα, διασφαλίζουν την ασφάλεια και τη λειτουργικότητα και πρέπει να ελέγχονται ανάλογα. Οι εξωτερικές θύρες πρέπει, επίσης, να ελέγχονται για τη θερμική απόδοση, την οπτική, τον ήχο (όπου απαιτείται), την ασφάλεια, τους λειτουργικούς μηχανισμούς και τους μηχανισμούς ασφαλείας και τον έλεγχο πρόσβασης. Οι θύρες να ελέγχονται για τυχόν μηχανική βλάβη (το φορτίο αέρα είναι καθοριστικό για αυτού του είδους τις πόρτες εξαιτίας του μεγέθους τους). Επισκευή τυχόν βλαβών, αντικατάσταση μηχανισμών, πλαισίων ή υλικού πάνελ και διασφάλιση της ορθής χρήσης τους.

(C) Διασφάλιση της τακτικής συντήρησης των εξωτερικών θυρών. Λόγω της εντατικής χρήσης , οι εξωτερικές πόρτες έχουν πιο σύντομη διάρκεια ζωής και υψηλότερες απαιτήσεις συντήρησης από άλλα στοιχεία του κελύφους του κτιρίου. Τακτικός έλεγχος και συντήρηση των περιμετρικών στεγανοποιήσεων και των παρεμβυσμάτων (τσιμουχών), επιθεώρηση των αγαλβάνιστων μεταλλικών θυρών ή των γαλβανισμένων και βαμμένων θυρών και επαναβαφή όπως απαιτείται. Επιθεώρηση και έλεγχος των θυρών αλουμινίου, βαμμένων ή ανοδιωμένων, και νέα βαφή αυτών με επίστρωση φθοριούχου πολυμερούς που στεγνώνει στον αέρα ή με διαφανή επίστρωση για τα ανοδιωμένα, όσο συχνά απαιτείται. Επιθεώρηση των μηχανισμών των θυρών πραγματοποίηση τυχόν προσαρμογών (ρεγουλάρισμα) ή λίπανσης, όταν απαιτείται.

2.2 Δομικό Σύστημα Κτιρίου

a) Το δομικό σύστημα, ή το δομικό πλαίσιο, αφορά στο φέρον υποσύστημα του κτιρίου. Το δομικό σύστημα ενός κτιρίου μεταφέρει τα φορτία μέσω των διασυνδεδεμένων δομικών συστημάτων ή στοιχείων, π.χ. υποστυλώματα, τοιχία, δοκοί, πλάκες, ζευκτά, πρόβολοι, αντιρίδες. Όπως και στο κέλυφος του κτιρίου, όλα τα μέρη του Δομικού Συστήματος του κτιρίου πρέπει να παρέχουν:

(i) Φέρουσα Ικανότητα-αντοχή (για μεταφορά όλων των στατικών και δυναμικών φορτίων)

(ii) Τελείωμα (για ικανοποίηση των ανθρώπινων απαιτήσεων στους εσωτερικούς χώρους)

b) Η προγραμματισμένη συντήρηση του δομικού συστήματος, θα πρέπει να εντοπίζει εγκαίρως την εμφάνιση ενός δομικού προβλήματος που οφείλεται σε σεισμό, έκρηξη, πυρκαγιά ή αποσάθρωση. Πολλές φορές, τα προβλήματα αφορούν το ορατό μέρος (αισθητική) του δομικού συστήματος.

c) Οι απαιτήσεις για την προγραμματισμένη συντήρηση του δομικού συστήματος έχουν ως εξής;

(i) Επιθεώρηση των δομικών συστημάτων (υποστυλώματα, τοιχία, δοκοί, πλάκες, ζευκτά, πρόβολοι, αντιρίδες) για τον εντοπισμό τυχόν προβλήματος, παραμόρφωσης, ρωγμής, διαρροής, διάβρωσης, ενανθράκωσης σκυροδέματος κ.λπ. και επισκευή σύμφωνα με τις σχετικές δομικές απαιτήσεις και απαιτήσεις ασφαλείας.

(ii) Έλεγχος του δομικού συστήματος για εντοπισμό τυχόν βλάβης στην επιφάνεια του δομικού στοιχείου που επηρεάζει την προστασία και την φέρουσα ικανότητα, την ανθεκτικότητα και την αισθητική. Επισκευή και βάψιμο της επιφάνειας, όταν απαιτείται.

(iii) Επιθεώρηση των αρμών διαστολής και επισκευή τυχόν φθορών στις διατομές (προφίλ) των αρμών και τα υλικά.

2.3 Τοιχοποιίες (εσωτερικοί βαρείς τοίχοι)

a) Οι τοιχοποιίες περιλαμβάνουν όλους τους βαρείς εσωτερικούς τοίχους (δηλ. αυτούς που δεν ανήκουν στον κέλυφος κτιρίου), όπως είναι οι μη φέροντες τοίχοι από σκυρόδεμα, οι τοίχοι από τούβλα, τοίχοι από τσιμεντόλιθους, λιθόκτιστοι τοίχοι. Οι τοιχοποιίες μπορούν να σοβατιστούν ή να μείνουν γυμνές για λόγους αισθητικής.

b) Οι τοιχοποιίες χρησιμοποιούνται στο εσωτερικό του κτιρίου λόγω της ικανότητάς τους να στηρίζουν βαριά υλικά και εγκαταστάσεις, της ηχομόνωσης και της παθητικής πυρασφάλειας στα πυροδιαμερίσματα του κτιρίου. Παρέχουν, επίσης, αυξημένη αντοχή σε στατικά φορτία.

(i) Επιθεώρηση των τοιχοποιιών για εντοπισμό τυχόν προβλήματος που οφείλεται σε δομική βλάβη (όπως στατικό φορτίο που έχει μεταφερθεί από

τους αρμούς με τα δομικά στοιχεία, σεισμικό φορτίο, έκρηξη και πυρκαγιά). Αντίστοιχες επισκευές.

(ii) Επιθεώρηση των τοιχοποιιών σε όλους τους αρμούς και τις διασυνδέσεις με άλλα στοιχεία του κτιρίου (δομικά στοιχεία, κέλυφος κτιρίου, χωρίσματα, πόρτες κ.λπ.), έλεγχος για φθορές ή βλάβες στο υλικό σύνδεσης ή την διατομή (προφίλ) των αρμών και επισκευή.

(iii) Επιθεώρηση όλων των οπών διείσδυσης στους τοίχους (σωλήνες, σχάρες καλωδίων, αγωγοί κλιματισμού). Επικέντρωση σε πιθανές βλάβες, έλεγχος της καλής λειτουργίας των πυροδιαμερισμάτων σε όλες τις οπές διείσδυσης στους τοίχους, έλεγχος της λειτουργίας των πυροφραγμάτων και επισκευή.

(iv) Αναζήτηση των αιτιών για πιθανή διαρροή, υγρασία, μούχλα ή μύκητες στην επιφάνεια του τοίχου και επισκευή.

(v) Επιθεώρηση των αρμών διαστολής και των αρμών μετακίνησης και επισκευή τυχόν βλάβης στη διατομή (προφίλ) των αρμών, τη στεγανοποίηση ή το υλικό πλήρωσης και επισκευή.

(vi) Επιθεώρηση των τοιχοποιιών για επιφανειακές φθορές ή υποβάθμιση του χρώματος, επισκευή και βάψιμο, αντίστοιχα.

2.4 Δάπεδα

Ο όρος δάπεδο περιλαμβάνει, εκτός από την επιφάνεια του δαπέδου, και όλα τα υποστρώματα αυτού, τα οποία διευκολύνουν και καθιστούν επίπεδη την επιφάνεια του δαπέδου ανάλογα με το υλικό τελειώματος. Τα υποστρώματα του δαπέδου έχουν την ικανότητα να αντέχουν και να μεταφέρουν τα φορτία στα δομικά στοιχεία, στηρίζουν το υλικό τελειώματος και ενισχύουν αυτό ώστε να είναι ανθεκτικό στις επιφανειακές ρωγμές. Πρέπει να συμβάλλουν στην στεγάνωση (στις περιοχές με υγρασία) και την ηχομόνωση (στα δωμάτια εγκαταστάσεων), να ενσωματώνουν σωλήνες αποχέτευσης, σωλήνες κλιματισμού κ.λπ., και να ακολουθούν τις μετακινήσεις του κτιρίου.

a) Επιθεώρηση του δαπέδου για εντοπισμό τυχόν προβλημάτων όπως δομικές βλάβες ή/και βλάβες αστοχίας μηχανολογικών εγκαταστάσεων (σωληνώσεων) στα υποστρώματα. Να αφαιρεθεί το τελείωμα και να γίνουν οι κατάλληλες επιδιορθώσεις (εάν χρειαστεί, να δημιουργηθούν αρμοί κατασκευής, να αφαιρεθεί το ακατάλληλο υλικό, εάν υπάρχει, να επαναληφθεί η κατασκευή, να πληρωθούν οι αρμοί με στεγανοποιητικό κ.λπ.).

b) Επιθεώρηση της πλάκας του σκυροδέματος από την κάτω πλευρά για να εντοπιστούν τυχόν προβλήματα στο δάπεδο εξαιτίας βλάβης στην αποχέτευση ή τους σωλήνες ύδρευσης που έχουν ενσωματωθεί στο δάπεδο. Αφαίρεση του υλικού, επισκευή της βλάβης και επανάληψη της επίστρωσης δαπέδου.

2.5 Κτιριακός Εξοπλισμός

a) Ο κτιριακός εξοπλισμός περιλαμβάνει τα εξής στοιχεία που αφορούν έργα εσωτερικού χώρου.

(i) Οροφές

(ii) Επίστρωση Δαπέδων

(iii) Διαχωριστικά

(iv) Επένδυση και τελείωμα τοίχων

(v) Εσωτερικές θύρες

(vi) Κλίμακες και κιγκλιδώματα

(vii) Είδη υγιεινής και εξαρτήματα

(viii) Εξοπλισμός και εξαρτήματα

(ix) Καθίσματα

(x) Σήμανση

b) Οροφές

Αυτή η κατηγορία περιλαμβάνει οποιονδήποτε τύπο τελειώματος οροφής ορατού από το κοινό από το εσωτερικό του κτιρίου. Σε αυτή την κατηγορία περιλαμβάνονται, επίσης, οι τελικές επιφάνειες των φερουσών πλακών οροφής, οι ψευδοροφές και τα ακουστικά στοιχεία που αναρτώνται από την οροφή για βελτίωση της ακουστικής απόδοσης. Στην οροφή ενσωματώνονται μια σειρά από εγκαταστάσεις, όπως φωτισμός, ηχητικά συστήματα, εξοπλισμός, εγκαταστάσεις και στόμια κλιματισμού, καταιονηστήρες πυρόσβεσης και σήμανση. Οι εργασίες συντήρησης στην οροφή προϋποθέτουν το συντονισμό όλων των ειδικοτήτων προκειμένου να αποφευχθούν τυχόν βλάβες κατά τη συντήρηση.

(i) Επιθεώρηση και επισκευή των ψευδοροφών προκειμένου να διασφαλιστεί ότι δεν παρουσιάζουν κάποια αδικαιολόγητη παραμόρφωση, δεν λείπουν πλάκες ή σανίδες, δεν υπάρχουν ρωγμές ή οπές που να επηρεάζουν τη λειτουργία της οροφής και/ή την αισθητική.

(ii) Οι οροφές πρέπει να παραμένουν επίπεδες, ευθυγραμμισμένες στους αρμούς και επαρκώς ασφαλισμένες. Επίσης, πρέπει να ικανοποιούν τις απαιτήσεις της κλάσης αντοχής σε φωτιά και της ακουστικής απόδοσης, όπως αυτές προσδιορίζονται στους σχετικούς κώδικες και τις μελέτες.

(iii) Να διασφαλιστεί ότι οι οροφές δεν εμφανίζουν υγρασία ή διαρροές. Σε περίπτωση φθοράς, θα πρέπει να γίνει επισκευή και αντικατάσταση των πλακών ή να βαφτεί εκ νέου η οροφή με το κατάλληλο χρώμα και βαφή.

(iv) Επιθεώρηση αρμών διαστολής στην οροφή και επισκευή των φθορών ή της μειωμένης στεγανότητας στον αέρα και το νερό.

c) Επίστρωση Δαπέδων

Αυτή η κατηγορία περικλείει όλους τους τύπους τελειώματος δαπέδου και περιθωρίων (σοβατεπί) (φυσικές πέτρινες πλάκες, τεχνητές πλάκες, μωσαϊκό, κεραμικά πλακίδια, ελαστικό δάπεδο, μοκέτα, εποξειδική επίστρωση ή εμποτισμός και ανυψωμένο δάπεδο). Τα υλικά επίστρωσης δαπέδων περιλαμβάνουν, επίσης, μια σειρά από εγκαταστάσεις, όπως φρεάτια και σιφώνια του συστήματος αποχέτευσης, θυρίδες επίσκεψης δαπέδου που ενσωματώνονται στο τελείωμα του δαπέδου και, κάποιες φορές, κατευθυντικός φωτισμός και επίστρωση με ειδικά πλακίδια για τυφλούς, στύλοι σήμανσης, προστατευτικά κιγκλιδώματα για την προστασία των τοίχων από τα καρότσια μεταφοράς αποσκευών και μηχανήματα καθαρισμού δαπέδων.

(i) Επιθεώρηση δαπέδων ώστε να διασφαλιστεί ότι είναι άρτια, σε καλή κατάσταση, ασφαλή και χωρίς αδικαιολόγητες παρεκκλίσεις και επικινδυνότητα γλιστρήματος . Επισκευή όταν απαιτείται.

(ii) Όλα τα τελειώματα πρέπει να είναι καθαρά και να συμμορφώνονται με την αντίστοιχη νομοθεσία περί υγιεινής και ασφάλειας. Επισκευή ή επανατοποθέτηση επίστρωσης που δεν πληροί τα σχετικά πρότυπα.

(iii) Διατήρηση της αντίστασης ολίσθησης και των ακουστικών χαρακτηριστικών που απαιτούνται σύμφωνα με τη μελέτη.

(iv) Η σήμανση δαπέδου πρέπει να είναι καθαρή και συνεχής.

(v) Επισκευή αρμών εάν το υλικό πλήρωσης έχει ρηγματωθεί ή έχει εξέλθει του αρμού. Αναπλήρωση και καθαρισμός. Οι αρμοί του δαπέδου πρέπει να είναι στο ίδιο επίπεδο με το τελείωμα, ευθυγραμμισμένοι, και να έχουν πληρωθεί με υλικό αρμών του ίδιου χρώματος.

(vi) Έλεγχος των αρμών μετακίνησης και επισκευή του υλικού στεγανοποίησης.

(vii) Επιθεώρηση των αρμών διαστολής και επισκευή τυχόν φθοράς που επηρεάζει την αισθητική, τη στεγανότητα και τη λειτουργία της διατομής (προφίλ) των αρμών διαστολής. Ο βαρύς εξοπλισμός συχνά προκαλεί φθορές στην διατομή. Αντικατάσταση όπως απαιτείται.

(viii) Επιθεώρηση των στύλων και των κιγκλιδωμάτων για στερέωση και σωστή στήριξη στο δάπεδο. Επισκευή τυχόν ασταθούς ή κατεστραμμένης στερέωσης και επανατοποθέτηση.

d) Διαχωριστικά

Αυτή η κατηγορία περιλαμβάνει τις μη φέρουσες, ελαφριές κατασκευές τοίχων για διαμερισμάτωση ή διαχωρισμό των δωματίων. Πρόκειται για διαχωριστικά με μεταλλικό πλαίσιο και διπλή στρώση σανίδων (όπως τα χωρίσματα γυψοσανίδας) και τμηματικά διαχωριστικά τοίχων με διαφανή ή αδιαφανή πάνελ. Σε αυτήν την κατηγορία περιλαμβάνονται, επίσης, τα μετακινούμενα διαχωριστικά που χρησιμοποιούνται για τον επιμέρους χωρισμό ενός χώρου ή μιας αίθουσας.

(i) Επιθεώρηση των διαχωριστικών για τυχόν βλάβη, μεταβολή της γεωμετρίας ή φθορά εξαιτίας κάποιου στατικού ή δυναμικού φορτίου, σεισμού, έκρηξης, πυρκαγιάς και φορτίου κρούσης μαλακού σώματος. Επισκευή των βλαβών ώστε να διασφαλιστεί ότι τα διαχωριστικά είναι άρτια και διατηρούν την αρχική τους εμφάνιση.

(ii) Διασφάλιση ότι τα διαχωριστικά πληρούν όλες τις απαιτήσεις απόδοσης που αφορούν στην κλάση αντοχής σε φωτιά, την αντίσταση στο νερό, την ηχομόνωση, την ακουστική, την ασφάλεια σύμφωνα με τις αντίστοιχες ειδικές μελέτες που έχουν εκπονηθεί στο στάδιο της μελέτης.

(iii) Διασφάλιση ότι όλα τα τελειώματα είναι καθαρά, χωρίς σημαντικά μόνιμα σημάδια, κηλίδες ή οξειδώσεις.

(iv) Διασφάλιση ότι οι καλύψεις τοίχων ή οι διακοσμήσεις πληρούν τις απαιτήσεις επιφανειών για προστασία από την εξάπλωση φλόγας. Αφαίρεση τυχόν υλικού που θεωρείται ότι μπορεί να διευκολύνει ενδεχόμενη εξάπλωση φλόγας από όλους τους δημόσιους χώρους.

(v) Διασφάλιση της καλής κατάστασης των αρμών διαστολής, έλεγχος και επισκευή των πιθανών φθορών.

e) Επένδυση και Τελειώματα Τοίχων

Αυτή η κατηγορία περιλαμβάνει τα τελειώματα εσωτερικών τοίχων κτιρίων, όπως η επένδυση τοίχων για αισθητικούς και λειτουργικούς λόγους (στεγάνωσης, αντοχής στους ρύπους, υγιεινής, αντίστασης στην εξάπλωση φλόγας, αντοχής στη φωτιά και ακουστικής), η ζωγραφική, η διακοσμητική επίστρωση και τα μαλακά υλικά επίστρωσης (ταπετσαρίες, υφάσματα υαλοβάμβακα, καλύψεις τοίχων από βινύλιο κ.λπ.).

(i) Διασφάλιση ότι τα τελειώματα τοίχου είναι άρτια, σε καλή κατάσταση, ασφαλή και χωρίς αδικαιολόγητες παρεκκλίσεις και υποβάθμιση του υλικού ή του χρώματος. Αντίστοιχες επισκευές.

(ii) Διασφάλιση ότι τα τελειώματα τοίχου είναι καθαρά και συμμορφώνονται με την αντίστοιχη νομοθεσία περί υγιεινής και ασφάλειας.

(iii) Διασφάλιση ότι όλα τα πλακίδια είναι καθαρά, απαλλαγμένα από κηλίδες και μούχλα.

f) Εσωτερικές Θύρες

(i) Επιθεώρηση των εσωτερικών θυρών ατόμων όλων των ειδών, όπως ανακλινόμενες θύρες, περιστρεφόμενες θύρες, αυτόματες συρόμενες θύρες, που χρησιμοποιούνται από το κοινό ή το προσωπικό (του Δημοσίου, του αεροδρομίου, των αεροπορικών εταιρειών, της ασφάλειας ή της συντήρησης), ώστε να διασφαλιστεί ότι λειτουργούν σωστά όσον αφορά την έξοδο, την προσβασιμότητα, την οπτική (διαφανείς ή αδιαφανείς, αισθητική), τον ήχο (ακουστική), την ασφάλεια, τους μηχανισμούς, τον έλεγχο πρόσβασης.

(ii) Έλεγχος των θυρών για να εντοπιστεί τυχόν παραβίαση των πλαισίων ή των μηχανισμών εξαιτίας βλάβης (π.χ. λόγω βίαιας εισόδου ή μη εξουσιοδοτημένης, παράνομης πρόσβασης), γήρανσης ή υπερβολικής

χρήσης. Επισκευή τυχόν βλάβης, αντικατάσταση υλικού, πλαισίων ή πάνελ και διασφάλιση της ορθής χρήσης των θυρών..

(iii) Επιθεώρηση κάθε είδους εσωτερικών θυρών βιομηχανικής χρήσης και διασφάλιση της ορθής τους λειτουργίας, ανάλογα με την ειδική τους χρήση: θύρες ρολά, συρόμενες θύρες ή ανασυρόμενες θύρες και διαφράγματα, πυράντοχα διαφράγματα κάθε είδους, ανακλινόμενες θύρες βιομηχανικής χρήσης, θύρες πυρασφάλειας, συμβατικά παραπετάσματα με μηχανισμό ή με χειροκίνητη λειτουργία, πάνελ πρόσβασης που χρησιμοποιούνται για τη διακίνηση υλικών, και ανοίγματα πρόσβασης (π.χ. για τους ταινιόδρομους αποσκευών), θύρες υπηρεσίας ή συντήρησης, ώστε να διασφαλιστεί η ασφάλεια και λειτουργικότητά τους. Επισκευή τυχόν βλάβης, αντικατάσταση των ελαττωματικών υλικών και διασφάλιση της ορθής και ασφαλούς χρήσης κάθε θύρας.

(iv) Διασφάλιση ότι η συντήρηση των εσωτερικών θυρών πραγματοποιείται εξίσου συχνά με τη συντήρηση των εξωτερικών θυρών, λόγω της εντατικής τους χρήσης.

g) Κλίμακες και Κιγκλιδώματα

(i) Τα τελειώματα πρέπει να είναι άρτια, καθαρά και να συμμορφώνονται με την αντίστοιχη νομοθεσία περί υγιεινής και ασφάλειας.

(ii) Τα σκαλοπάτια πρέπει να είναι επίπεδα, ασφαλή, χωρίς θραύσεις και ρωγμές στα τελειώματα, σύμφωνα με τους αντίστοιχους κώδικες.

(iii) Οι ράμπες πρέπει να έχουν την κατάλληλη κλίση, σύμφωνα με τους αντίστοιχους κώδικες.

(iv) Όλοι οι χειρολισθήρες και τα κιγκλιδώματα πρέπει να είναι σταθερά και να συμμορφώνονται με τους σχετικούς κώδικες.

h) Είδη Υγιεινής και Εγκαταστάσεις

(i) Όλα τα είδη υγιεινής, οι βρύσες και όλων των ειδών τα εξαρτήματα υγιεινής πρέπει να είναι καθαρά και να λειτουργούν χωρίς προβλήματα, όπως σπασίματα και βουλώματα.

(ii) Επιθεώρηση των μαστιχών σφράγισης και των άλλων στεγανοποιημένων αρμών ώστε να διασφαλιστεί ότι είναι απαλλαγμένοι (κατά το δυνατό) από κηλίδες και μούχλα.

(iii) Διασφάλιση ότι όλα τα είδη υγιεινής και οι εγκαταστάσεις είναι απαλλαγμένα από σπασίματα και ρωγμές που θα μπορούσαν να επηρεάσουν τη λειτουργικότητα του εξοπλισμού και να προκαλέσουν συσσώρευση βακτηριδίων.

(iv) Όλοι οι διανεμητές σαπουνιού και οι μονάδες στεγνώματος των χεριών πρέπει να είναι επαρκείς σε ποσότητα, να είναι πλήρως λειτουργικοί, χωρίς ελαττώματα, καθαροί και σύμφωνα με τους κανόνες υγιεινής.

i) Εγκαταστάσεις και εξαρτήματα

Σε αυτή την κατηγορία περιλαμβάνεται όλος ο λειτουργικός εξοπλισμός του αεροσταθμού, όπως τα γκισέ ελέγχου εισιτηρίων (check-in), τα εκδοτήρια εισιτηρίων, ο έλεγχος μετανάστευσης/διαβατηρίων, ο τελωνειακός έλεγχος, τα γκισέ καταστημάτων λιανικής, τα γκισέ στις πύλες Επιβατών, τα γραφεία και τα γκισέ πληροφοριών, τα γραφεία απολεσθέντων αντικειμένων, τα γραφεία ενημέρωσης τουριστών, τα γραφεία ενοικιάσεων αυτοκινήτων κ.λπ.

(i) Διασφάλιση ότι όλα τα εξαρτήματα λειτουργούν σωστά, χωρίς σπασίματα και αποκλεισμούς.

(ii) Διασφάλιση ότι οι επιφάνειες είναι καθαρές, απαλλαγμένες από κηλίδες και ρύπους.

(iii) Διασφάλιση ότι οι εγκαταστάσεις και τα εξαρτήματα είναι σταθερά, ασφαλή και απαλλαγμένα από εκδορές και ρωγμές.

(iv) Επιβεβαίωση ότι ο ειδικός εξοπλισμός που είναι ενσωματωμένος στις εγκαταστάσεις, όπως οι οθόνες LCD, LED ή οι οθόνες αφής , λειτουργούν σωστά και παρέχουν στους Επιβάτες τις απαιτούμενες πληροφορίες.

(v) Επιβεβαίωση ότι οι μηχανισμοί σε γραφεία, συρτάρια και ντουλάπια βρίσκονται σε καλή κατάσταση και λειτουργούν σωστά.

j) Καθίσματα

(i) Διασφάλιση ότι τα καθίσματα επαρκούν, σύμφωνα με το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης. Να παρασχεθούν πρόσθετες θέσεις, εάν χρειαστεί, για όλους τους Επιβάτες/επισκέπτες στους χώρους υποδοχής και τις πύλες.

(ii) Διασφάλιση ότι τα καθίσματα είναι καθαρά και άνετα για σύντομη και μακρά χρήση.

(iii) Διασφάλιση ότι τα καθίσματα είναι κατάλληλα για ανθρώπους όλων των σωματότυπων, μεγεθών και ηλικιών και εύχρηστα για τους ηλικιωμένους και λιγότερο ευκίνητους Επιβάτες, των οποίων ο αριθμός αυξάνεται.

(iv) Διασφάλιση ότι τα καθίσματα βρίσκονται σε καλή κατάσταση και είναι σταθερά.

(v) Διασφάλιση ότι τα καθίσματα είναι δομικά ασφαλή και παρέχεται ικανοποιητική ορατότητα κάτω από αυτά, διευκολύνοντας τους ελέγχους ασφαλείας και την καθαριότητα.

(vi) Διασφάλιση ότι τα καθίσματα πληρούν τα υποχρεωτικά πρότυπα ασφάλειας.

k) Σήμανση

(i) Επιβεβαίωση ότι η σήμανση κατεύθυνσης, πληροφοριών, καθοδήγησης, και τριτογενής κ.λπ. συμμορφώνεται με το Κεφάλαιο J12 του Εγχειριδίου Αναφοράς Ανάπτυξης Αεροδρομίων (Airport Development Reference Manual) της IATA.

(ii) Διασφάλιση ότι τα ηλεκτρονικά συστήματα οπτικής απεικόνισης πληροφοριών (EVIDS) είναι επαρκή. Να παρασχεθεί πρόσθετος εξοπλισμός, εάν απαιτείται.

(iii) Διασφάλιση ότι η σήμανση έκτακτης ανάγκης και εξόδου και ο φωτισμός έκτακτης ανάγκης που απαιτούνται για την εκκένωση του κτιρίου, λειτουργούν σωστά.

2.6 Σύστημα Διαχείρισης Αποσκευών

a) Να γίνεται τακτική συντήρηση των ταινιόδρομων και των ιμάντων μεταφοράς αποσκευών, σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή και το Έγγραφο 9137, Κεφάλαιο 9.7, του ICAO.

b) Να γίνεται τακτική συντήρηση των μονάδων παραλαβής αποσκευών, σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή και το Κεφάλαιο 9.8 του Εγγράφου 9137 του ICAO.

c) Να γίνεται τακτική συντήρηση όλου του εξοπλισμού που χρησιμοποιείται για το σύστημα διαχείρισης αποσκευών, σύμφωνα με το εγχειρίδιο του κατασκευαστή και τα Κεφάλαια 4.5, 4.6, 4.7 του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ 17 του ICAO και το Κεφάλαιο U11 του εγχειριδίου ADRM της IATA.

d) Να διασφαλιστεί ότι η διαδικασία στην αίθουσα παραλαβής αποσκευών συμμορφώνεται με το Κεφάλαιο U10 του εγχειριδίου ADRM της IATA.

2.7 Μηχανολογικές Εγκαταστάσεις

Κλιματισμός

Όλες οι εγκαταστάσεις του κλιματισμού πρέπει να συντηρούνται σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή και, επιπλέον, σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου, Τελευταία Ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Συντήρηση Συστημάτων Κλιματισμού Αεροδρομίου (Maintenance of Airport Air Conditioning Systems), παράγραφος 9.4. Η συντήρηση θα περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

a) Δίκτυα Σωληνώσεων Ψυχρού Ύδατος

(i) Επιθεώρηση όλων των δικτύων σωληνώσεων ψυχρού ύδατος για διαρροές, επισκευή και αναπλήρωση αναλόγως.

(ii) Επιθεώρηση όλων των δικτύων σωληνώσεων ψυχρού ύδατος για σκουριά και συντήρηση με αντιδιαβρωτική βαφή δύο στρώσεων, όπου χρειάζεται.

(iii) Επιθεώρηση όλων των μονώσεων των δικτύων σωληνώσεων ψυχρού ύδατος για την προστασία από φθορές και πραγματοποίηση των ανάλογων επισκευών/αντικαταστάσεων.

(iv) Επιθεώρηση της σωστής λειτουργίας των αντλιών κυκλοφορίας (κυκλοφορητών) και συντήρηση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή.

(v) Έλεγχος όλων των βανών απομόνωσης, των βανών ελέγχου, των ρυθμιστικών βανών και των βανών με μοτέρ για να διασφαλιστεί η σωστή και αυτόματη λειτουργία τους. Να γίνουν οι ανάλογες αντικαταστάσεις ή επισκευές.

b) Δίκτυα Αγωγών Αεραγωγών

(i) Επιθεώρηση της μόνωσης σε όλα τα δίκτυα αγωγών, αεραγωγών κλιματισμού και να γίνουν οι ανάλογες επιδιορθώσεις.

(ii) Να διενεργηθεί έλεγχος διαρροών στα δίκτυα αεραγωγών και να γίνει στεγανοποίηση όπου χρειάζεται.

(iii) Επιθεώρηση της προστασίας εξωτερικής θερμικής μόνωσης και να γίνουν οι ανάλογες επιδιορθώσεις.

(iv) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας των διαφραγμάτων ρύθμισης και των πυροδιαφραγμάτων.

(v) Καθαρισμός των αεραγωγών εσωτερικά, όπου είναι δυνατό.

(vi) Έλεγχος των εύκαμπτων συνδέσεων με ανεμιστήρες και των κεντρικών κλιματιστικών μονάδων για φθορές/διαρροές και αντικατάσταση/επισκευή αυτών.

(vii) Καθαρισμός των στομίων προσαγωγής/επιστροφής.

c) Κεντρικές Κλιματιστικές Μονάδες (ΚΚΜ)

(i) Καθαρισμός/επισκευή των φίλτρων αέρα στις κεντρικές κλιματιστικές μονάδες.

(ii) Καθαρισμός των φυγοκεντρικών ανεμιστήρων.

(iii) Έλεγχος των ιμάντων ανεμιστήρα για κατάλληλη τάνυση και αντικατάσταση με βάση τις ώρες λειτουργίας.

(iv) Καθαρισμός των ψυκτικών και θερμαντικών στοιχείων.

(v) Έλεγχος της σωστής και ομαλής λειτουργίας των μηχανισμών και των κινητήρων των διαφραγμάτων αέρα. Να γίνει συντήρηση όπου χρειάζεται.

(vi) Έλεγχος των ωρών λειτουργίας των ρουλεμάν των ανεμιστήρων και να γίνει λίπανση ή αντικατάσταση.

(vii) Επιθεώρηση των ηλεκτρικών κινητήρων για υπερβολικές φθορές και να γίνει αντικατάσταση εάν χρειάζεται.

(viii) Έλεγχος της λεκάνης συλλογής συμπυκνωμάτων για διαρροές, διάβρωση ή φραξίματα και να γίνει η ανάλογη συντήρηση.

d) Κεντρικοί Ψύκτες Ψυχρού Ύδατος

(i) Έλεγχος της πίεσης του ψυκτικού υγρού και συντήρηση σύμφωνα με τα πρότυπα του κατασκευαστή.

(ii) Έλεγχος για σωστό εύρος θερμοκρασίας και αυτόματη λειτουργία.

(iii) Έλεγχος των ωρών λειτουργίας του συμπιεστή και συντήρηση ή αντικατάσταση των ρουλεμάν σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή.

(iv) Επιθεώρηση όλων των ηλεκτρικών κινητήρων και συντήρηση ή αντικατάσταση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή.

(v) Επιθεώρηση όλων των υδραυλικών συνδέσεων για διαρροές και διάβρωση και να γίνει η ανάλογη συντήρηση.

(vi) Έλεγχος ωρών λειτουργίας των ανεμιστήρων και επιθεώρηση για ομαλή λειτουργία, να γίνει αντικατάσταση των ρουλεμάν όπου χρειάζεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κατασκευαστών.

(vii) Χημικός καθαρισμός όλων των σωλήνων σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κατασκευαστών.

e) Πύργοι ψύξης

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή.

f) Δεξαμενή Αποθήκευσης Πάγου

Επιθεώρηση για τυχόν διαρροές και φθορές στις δεξαμενές και το δίκτυο σωληνώσεων και να γίνουν οι ανάλογες επισκευές.

g) Επίπεδος Εναλλάκτης Θερμότητας

Επιθεώρηση και συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή.

h) Μονάδες Κλειστού Ελέγχου - Ακριβής έλεγχος θερμοκρασίας - υγρασίας

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή.

Εγκαταστάσεις Θέρμανσης

Οι εγκαταστάσεις θέρμανσης πρέπει να συντηρούνται σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή και, επιπλέον, σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου, Τελευταία Ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Κεφάλαιο 9, Συντήρηση Κλιματιστικών Συστημάτων Αεροδρομίου (Maintenance of Airport Air Conditioning Systems), παράγραφος 9.5. Η συντήρηση μπορεί να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

i) Δίκτυα Σωληνώσεων Θέρμανσης

(i) Επιθεώρηση όλων των δικτύων σωληνώσεων θερμού ύδατος για διαρροές, επισκευή και αναπλήρωση αναλόγως.

(ii) Επιθεώρηση όλων των δικτύων σωληνώσεων θερμού ύδατος για σκουριά και συντήρηση με αντιδιαβρωτική βαφή δύο στρώσεων, όπου χρειάζεται.

(iii) Επιθεώρηση του δικτύου σωληνώσεων θερμού ύδατος για μόνωση και προστασία από φθορές και να γίνουν οι ανάλογες επισκευές/αντικαταστάσεις.

(iv) Επιθεώρηση της σωστής λειτουργίας των αντλιών κυκλοφορίας (κυκλοφορητών) και συντήρηση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή

(v) Έλεγχος όλων των βανών διακοπής, των βανών ελέγχου, των ρυθμιστικών βανών και των βανών με μοτέρ για να διασφαλιστεί η σωστή και αυτόματη λειτουργία τους. Να γίνουν οι ανάλογες αντικαταστάσεις ή επισκευές.

(vi) Επιθεώρηση της σωστής λειτουργίας των λεβήτων και συντήρηση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή.

(vii) Καθαρισμός των σωλήνων θερμού ύδατος και επιθεώρηση για τυχόν αδικαιολόγητη φθορά/διάβρωση.

(viii) Έλεγχος της μόνωσης της θύρας του λέβητα και επισκευή όπου χρειάζεται.

(ix) Καθαρισμός και έλεγχος του καυστήρα καυσίμου σύμφωνα με τα πρότυπα/απαιτήσεις του κατασκευαστή.

(x) Καθαρισμός και έλεγχος της καμινάδας και του καπναγωγού καυσαερίων και να γίνουν οι ανάλογες επισκευές.

(xi) Καθαρισμός και έλεγχος των δεξαμενών καυσίμων, επισκευή τυχόν διαρροών.

(xii) Έλεγχος της αυτόματης λειτουργίας του λέβητα/καυστήρα, έλεγχος του εύρους θερμοκρασιών και της μέγιστης θερμοκρασίας διακοπής, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή. Έλεγχος της σωστής λειτουργίας της ηλεκτρομαγνητικής βαλβίδας παροχής πετρελαίου ντίζελ.

(xiii) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας όλων των χειροκίνητων και αυτόματων βανών και για διαρροές.

(xiv) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας της βαλβίδας ασφάλειας υπερπιέσεως.

(xv) Έλεγχος των αντλιών κυκλοφορίας για τυχόν διαρροές και συντήρηση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή.

(xvi) Έλεγχος των δοχείων διαστολής για διαρροές και σωστή πίεση. Αντικατάσταση των μεμβρανών σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή τους.

j) Φυσικό αέριο

(i) Έλεγχος του δικτύου παροχής αερίου για διάβρωση και διαρροές και να γίνουν οι ανάλογες επισκευές.

(ii) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας των εξαρτημάτων αερίου πριν τον καυστήρα (Gas train) σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή.

(iii) Επιθεώρηση της καλής λειτουργίας όλων των συσκευών ασφαλείας, όπως οι βάνες ασφαλείας, οι βαλβίδες σεισμού και οι σύνδεσμοι.

Παροχή Νερού

k) Δίκτυα σωληνώσεων

(i) Διενέργεια επιθεώρησης σε όλα τα δίκτυα σωληνώσεων για διαρροές και διάβρωση. Συντήρηση με επάλειψη αντιδιαβρωτικής βαφής δύο στρώσεων και αντικατάσταση όπου χρειάζεται.

(ii) Επιθεώρηση της σωστής λειτουργίας όλων των αυτόματων εξαεριστικών και να γίνουν οι ανάλογες επιδιορθώσεις.

(iii) Επιθεώρηση της μόνωσης του δικτύου σωληνώσεων θερμού ύδατος για τυχόν φθορές και να γίνουν οι ανάλογες επισκευές ή αντικαταστάσεις.

l) Πιεστικά συγκροτήματα / δεξαμενές νερού / αποσκληρυντές νερού

(i) Επιθεώρηση των δεξαμενών αποθήκευσης νερού για διαρροές, να γίνει στεγανοποίηση όπου χρειάζεται.

(ii) Καθαρισμός των δεξαμενών αποθήκευσης νερού.

(iii) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας των πιεστικών συγκροτημάτων σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή τους. Να γίνει επισκευή όταν χρειάζεται.

(iv) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας των δοσομετρικών αντλιών παροχής χημικών σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή.

(v) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας των αποσκληρυντικών νερού σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή.

m) Κεντρικά δοχεία παραγωγής και αποθήκευσης ζεστού νερού χρήσης (ZNX)

(i) Επιθεώρηση των δοχείων ZNX για τυχόν διαρροές και διάβρωση. Να γίνουν οι ανάλογες αντικαταστάσεις ή επισκευές.

(ii) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας και του μέγιστου εύρους θερμοκρασιών, να γίνουν οι ανάλογες ρυθμίσεις.

(iii) Επιθεώρηση της σωστής λειτουργίας των αντλιών κυκλοφορίας θερμού ύδατος και συντήρηση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή.

(iv) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας των βαλβίδων ασφαλείας.

Συστήματα Λυμάτων

n) Δίκτυα σωληνώσεων / φρεάτια

(i) Επιθεώρηση των διαδρομών των σωληνώσεων εντός των κτιρίων για διαρροές και φθορές και να γίνουν οι ανάλογες επισκευές.

(ii) Επιθεώρηση και καθαρισμός όλων των φρεατίων επίσκεψης που βρίσκονται στο υπόγειο και να γίνουν οι ανάλογες στεγανοποιήσεις.

(iii) Επιθεώρηση και καθαρισμός όλων των σιφονιών δαπέδων.

(iv) Επιθεώρηση της σωστής λειτουργίας όλων των δικτύων εξαερισμών.

o) Σταθμοί ανύψωσης

(i) Επιθεώρηση όλων των ανυψωτικών αντλιών στο υπόγειο και να γίνει συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή τους.

(ii) Επιθεώρηση των σταθμών ανύψωσης για διαρροές και φθορές και να γίνουν οι ανάλογες επισκευές.

p) Συστήματα όμβριων υδάτων

(i) Επιθεώρηση των διαδρομών των σωληνώσεων εντός των κτιρίων για διαρροές και φθορές και να γίνουν οι ανάλογες επισκευές.

(ii) Επιθεώρηση των δεξαμενών αποθήκευσης νερού για διαρροές, να γίνει στεγανοποίηση όπου χρειάζεται.

(iii) Καθαρισμός των δεξαμενών αποθήκευσης νερού.

(iv) Επιθεώρηση και καθαρισμός όλων των φρεατίων επιθεώρησης στο υπόγειο.

(v) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας των πιεστικών συγκροτημάτων και αντλιών ανύψωσης σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή τους. Επισκευή όπου χρειάζεται.

(vi) Συντήρηση των φίλτρων άμμου σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή τους.

Εγκαταστάσεις πυρόσβεσης (Μόνιμες εγκαταστάσεις πυροπροστασίας)

Όλες οι εγκαταστάσεις πυρόσβεσης πρέπει να συντηρούνται σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή και, επιπλέον, σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου, Τελευταία Ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Κεφάλαιο 9, Συντήρηση Συστημάτων Πυρόσβεσης (Maintenance of Airport Fixed Fire Protection Installations), παράγραφος 9.12. Η συντήρηση πρέπει να περιλαμβάνει επίσης τα ακόλουθα:

q) Δίκτυα σωληνώσεων

Διενέργεια επιθεώρησης σε όλα τα δίκτυα σωληνώσεων για διαρροές και διάβρωση. Συντήρηση με επάλειψη αντιδιαβρωτικής βαφής δύο στρώσεων ή να γίνει αντικατάσταση όπου χρειάζεται.

r) Δίκτυα αυτόματων καταιονητήρων, εξέλικτρα αυλών, δίκτυα υδροληψίας και πυροσβεστικών φωλεών

(i) Διεξαγωγή ελέγχου πίεσης στα δίκτυα καταιονισμού σύμφωνα με τις Τεχνικές Οδηγίες 2461-86 του ΤΕΕ (ΤΟΤΕΕ), παράγραφοι Β6 και Β7 και EN 12845.

(ii) Διεξαγωγή ελέγχων πίεσης στα δίκτυα εξέλικτρων αυλών σύμφωνα με τις Τεχνικές Οδηγίες 2461-86 του ΤΕΕ (ΤΟΤΕΕ), παράγραφος Α6 και ΕΝ 12845.

(iii) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας των βανών αποστράγγισης και διακοπής.

s) Φορητοί Πυροσβεστήρες

Συντήρηση σύμφωνα με τις οδηγίες των κατασκευαστών και των προμηθευτών.

t) Πυροσβεστικό συγκρότημα

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή.

u) Τοπικά συστήματα πυρόσβεσης με αέριο (FM 200, argonite, inergen, ξηρή σκόνη, CO2)

(i) Επιθεώρηση όλων των δικτύων σωληνώσεων για διαρροές και διάβρωση.

(ii) Διενέργεια υδραυλικών ελέγχων στους κυλίνδρους εκτόνωσης ανά δέκα χρόνια.

(iii) Συντήρηση των βαλβίδων εκτόνωσης σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κατασκευαστών και των προμηθευτών.

(iv) Συντήρηση των τοπικών συστημάτων πυρανίχνευσης (πίνακας πυρανίχνευσης, πυρανιχνευτές, κώδωνες, σειρήνες και φάροι) σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κατασκευαστών και των προμηθευτών.

v) Ανελκυστήρες Ατόμων / Ογκωδών Αντικειμένων (Ασανσέρ)

Συντήρηση σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου, Τελευταία Ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Κεφάλαιο 9 - Συντήρηση Συστημάτων Ανύψωσης Ατόμων (Maintenance of People Lifts-Elevators), παράγραφος 9.10.

w) Συστήματα κυλιόμενων διαδρόμων, κυλιόμενων κλιμάκων

Συντήρηση σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης

Αεροδρομίου, Τελευταία Ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Κεφάλαιο 9 - Συντήρηση Συστημάτων Μεταφοράς κυλιόμενων διαδρόμων - κλιμάκων (Maintenance of People Movers-Escalators etc.), παράγραφος 9.11.

x) Σταθερές Υδραυλικές Ράμπες Φόρτωσης

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή.

2.8 Ηλεκτρικές εγκαταστάσεις

a) Μέση τάση 20KV

(i) Μετασχηματιστές Ισχύος 20KV/400V (Ξηρού τύπου - τύπου πλήρωσης ελαίου με δοχείο διαστολής, ελαίου κλειστού τύπου)

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή και, επιπλέον, σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου, Τελευταία Ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Κεφάλαιο 3 - Συντήρηση Ηλεκτρικών Συστημάτων Αεροδρομίου (Maintenance of Airport Electrical Systems), παράγραφος 3.3.

(ii) Διακόπτες μέσης τάσης

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή.

(iii) Καλώδια ισχύος μέσης τάσης μέσα στον υποσταθμό (Ονομαστική τάση 20 KV)

(A) Αποσύνδεση καλωδίων από τον εξοπλισμό και στα δύο άκρα, πριν τους ελέγχους ηλεκτρικής μόνωσης των καλωδίων.

(B) Διηλεκτρική Αντοχή, Έλεγχος ηλεκτρικής μόνωσης των καλωδίων με συνεχές ρεύμα (DC)

(1) Έλεγχος της ηλεκτρικής ισχύος των καλωδίων με τη μέθοδο «βηματικής τάσης».

(2) Παροχή προσωπικού ασφαλείας, εκτός από τους τεχνικούς ελέγχου.

(3) Οι έλεγχοι θα πρέπει να διεξάγονται μεταξύ αγωγών και γείωσης.

(4) Αρχικό επίπεδο ελέγχου: 2kV DC για χρόνο δύο λεπτών (επίπεδο σταθεροποίησης Megger).

(5) Δεύτερο επίπεδο: 5kV DC για χρόνο πέντε λεπτών (Επίπεδο Πόλωσης).

(6) Επόμενα επίπεδα ελέγχου: Αυξήσεις κατά 5kV DC που διατηρούνται για ένα λεπτό σε κάθε επίπεδο.

(7) Καταγραφή των τιμών διαρροής ρεύματος σε κάθε βήμα.

(8) Τελικό επίπεδο ελέγχου: διατήρηση του επιπέδου ελέγχου σε σταθερή τάση για 15 λεπτά. Καταγραφή της μείωσης του ρεύματος σε πεντάλεπτα διαλείμματα σε αυτό το διάστημα.

(9) Σχεδίαση καμπύλης μείωσης - ρεύματος έναντι χρόνου.

(C) Το φύλλο δεδομένων ελέγχου πρέπει να περιλαμβάνει τα εξής:

(1) Πίνακας με το ρεύμα διαρροής σε κάθε επίπεδο ελέγχου.

(2) Γράφημα για την εφαρμοζόμενη τάση ελέγχου έναντι του ρεύματος διαρροής.

(3) Στοιχεία καλωδίων.

(4) Σχεδιάγραμμα με το τμήμα του συστήματος στο οποίο είναι συνδεδεμένο το καλώδιο.

(5) Συνθήκες περιβάλλοντος, όπως υγρασία και θερμοκρασία.

(6) Ημερομηνία ελέγχου και υπογραφή του τεχνικού ελέγχου.

(7) Σύγκριση τιμών ελέγχου με όλα τα προηγούμενα αποτελέσματα ελέγχων ή συντήρησης και σχόλιο για τις διαφορές που παρατηρήθηκαν.

b) Χαμηλή Τάση

(i) Πεδία αντιστάθμισης Αέργου Ισχύος (P.F)

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή

(ii) Ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή και, επιπλέον, σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου, Τελευταία Ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Κεφάλαιο 3 - Συντήρηση Ηλεκτρικών Συστημάτων Αεροδρομίου (Maintenance of Airport Electrical Systems), παράγραφος 3.3.

(iii) Κεντρικό Τροφοδοτικό Αδιάλειπτης Παροχής (U.P.S)

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή

(iv) Σταθερός Ρυθμιστής Έντασης (CCR)

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή

(v) Διακόπτες χαμηλής τάσης

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή

(vi) Πίνακες ρελέ και διακόπτες (συμπεριλαμβανομένων των πινάκων στους υποσταθμούς)

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή και, επιπλέον, σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου, Τελευταία Ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Κεφάλαιο 3 - Συντήρηση Ηλεκτρικών Συστημάτων Αεροδρομίου (Maintenance of Airport Electrical Systems), παράγραφος 3.3.

(vii) Καλώδια ισχύος (χαμηλή τάση και 6,6 KV) και διανομείς στο πεδίο

Συντήρηση σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου, Τελευταία Ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Κεφάλαιο 3 - Συντήρηση Ηλεκτρολογικών Συστημάτων Αεροδρομίου (Maintenance of Airport Electrical Systems), παράγραφος 3.3.

(viii) Φωτισμός και ηλεκτρολογικός εξοπλισμός (εσωτερικός, εξωτερικός, χώρων στάθμευσης, φωτισμός οδικού δικτύου)

Συντήρηση σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου, Τελευταία Ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Κεφάλαιο 9 - Κτίρια (Buildings), παράγραφος 9.2.

(ix) Συστήματα Φωτισμού Έκτακτης Ανάγκης

Συντήρηση σύμφωνα με το Βρετανικό Πρότυπο 5266: Μέρος 8, 2004 (BS EN 50172: 2004) - Συστήματα Φωτισμού Έκτακτης Ανάγκης και συσσωρευτών σύμφωνα με το πρότυπο 101(00) της NFPA, Ενότ. 7.9.3.

(x) Αυτόματες πόρτες

Συντήρηση σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου, Τελευταία ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Κεφάλαιο 9 - Κτίρια (Buildings), παράγραφος 9.6.

(xi) Πετάσματα αέρα (Αεροκουρτίνες)

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή.

(xii) Ρολόγια και Σύστημα Χρονισμού

Συντήρηση σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου, Τελευταία ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Κεφάλαιο 9 - Κτίρια (Buildings), παράγραφος 9.3 Εγκαταστάσεις επικοινωνίας.

(xiii) Σύστημα Διαχείρισης Κτιρίου (BMS)

Συντήρηση σύμφωνα με τις οδηγίες συντήρησης των κατασκευαστών λογισμικού και τεχνικού εξοπλισμού.

(xiv) Σύστημα εποπτικού ελέγχου και συλλογής δεδομένων (SCADA)

Συντήρηση του Συστήματος SCADA, των PLC και PC και των αισθητήρων σύμφωνα με τις οδηγίες συντήρησης του κατασκευαστή λογισμικού και τεχνικού εξοπλισμού.

(xv) Σύστημα αντικεραυνικής προστασίας

Οι επιθεωρήσεις, οι έλεγχοι και η συντήρηση θα πρέπει να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή και το πρότυπο 780 (τελευταία έκδοση) της Εθνικής Ένωσης Πυροπροστασίας των ΗΠΑ (NFPA - National Fire Protection Association)

(xvi) Σύστημα πυρανίχνευσης

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή

2.9 Συστήματα Τεχνολογίας Πληροφοριών και Επικοινωνίας

(a) Τοπικό δίκτυο (LAN)

(i) Συντήρηση του LAN (δρομολογητές, διακόπτες, hubs, διακομιστές, (servers), σταθμοί εργασίας κ.λπ.) σύμφωνα με τις οδηγίες συντήρησης του κατασκευαστή λογισμικού και τεχνικού εξοπλισμού. Συντήρηση και της αποκλειστικής μονάδας UPS σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή.

(ii) Οπτική επιθεώρηση της καλωδίωσης (οπτικών ινών και χαλκού) και των τερματισμών όπου υπάρχει πρόσβαση, σε περίπτωση ενδείξεων για σημάδια φθοράς ή ζημιάς.

(iii) Συντήρηση των ικριωμάτων και των κατανεμητών (οπτικών ινών και χαλκού) που βρίσκονται στις αίθουσες επικοινωνιών ή οπουδήποτε αλλού.

(iv) Συντήρηση των πριζών RG-45.

(b) Συστήματα φωνής

(i) Οπτική επιθεώρηση της καλωδίωσης και των τερματισμών όπου υπάρχει πρόσβαση, για σημάδια φθοράς ή ζημίας.

(ii) Συντήρηση του Τηλεφωνικού Κέντρου σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή.

(iii) Συντήρηση των ικριωμάτων και των κατανεμητών.

(iv) Συντήρηση των πριζών RG-45.

(c) Ασύρματα Συστήματα Επιβατών

Συντήρηση σύμφωνα με τις οδηγίες συντήρησης των κατασκευαστών λογισμικού και υλικού.

(d) Σύστημα παρακολούθησης κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης (CCTV)

(i) Οπτική επιθεώρηση όλων των βασικών στοιχείων CCTV συμπεριλαμβανομένης της καλωδίωσης και των συνδέσεων όπου υπάρχει πρόσβαση, για σημάδια φθοράς ή ζημίας

(ii) Έλεγχος ολόκληρου του εξοπλισμού ελέγχου του CCTV (οθόνες, VCR, DVR, Πολυπλέκτης κ.λπ.).

(iii) Έλεγχος και καθαρισμός των καμερών, των φακών και των θηκών όπως απαιτείται.

(iv) Έλεγχος των φακών για σωστό και καθαρό οπτικό πεδίο και ρυθμίσεις όπου απαιτείται.

(v) Έλεγχος των εικόνων για σωστό οπτικό πεδίο και ρυθμίσεις όπου απαιτείται.

(vi) Έλεγχος και δοκιμή εξοπλισμού απομακρυσμένης σηματοδότησης.

(vii) Έλεγχος της ποιότητας εγγραφής και αναπαραγωγής.

(viii) Έλεγχος της ικανοποιητικής μετάδοσης εικόνων στο απομακρυσμένο κέντρο (όπου ισχύει).

(e) Σύστημα Ελέγχου Πρόσβασης (ACS)

Συντήρηση σύμφωνα με τις οδηγίες συντήρησης του κατασκευαστή λογισμικού και υλικού.

(f) Σύστημα Ηχητικής Ειδοποίησης

(i) Οπτική επιθεώρηση όλων των βασικών στοιχείων συμπεριλαμβανομένης της καλωδίωσης και των συνδέσεων όπου υπάρχει πρόσβαση, για σημάδια φθοράς ή ζημιάς.

(ii) Έλεγχος ολόκληρου του εξοπλισμού στο βασικό ικρίωμα (μικροεπεξεργαστές, ενισχυτές, συσκευές αναπαραγωγής CD/DVD, ραδιόφωνα, συστήματα ανακοινώσεων, μικρόφωνα κ.λπ.).

(iii) Έλεγχος σταθμών ανακοινώσεων (μικρόφωνα, πλήκτρα, LED, προενισχυτής μικροφώνου, ενισχυτής γραμμής συμμετρικής εξόδου κ.λπ.)

(iv) Έλεγχος των ηχείων.

(v) Έλεγχος του συστήματος ανάλυσης του θορύβου (ANAS) εντός των αιθουσών και των αισθητήρων θορύβου.

(g) Σύστημα Κοινής Χρήσης Επεξεργασίας Δεδομένων Επιβατών (CUPPS)

Συντήρηση σύμφωνα με τις οδηγίες συντήρησης των κατασκευαστών λογισμικού και υλικού.

(h) Σύστημα οπτικών αναγγελιών πτήσεων (FIDS)

(i) Οπτική επιθεώρηση όλων των βασικών στοιχείων FIDS συμπεριλαμβανομένης της καλωδίωσης και των συνδέσεων όπου υπάρχει πρόσβαση, για σημάδια φθοράς ή ζημιάς.

(ii) Έλεγχος ολόκληρου του εξοπλισμού FIDS (Κύρια συστήματα υπολογιστών, διακόπτες, hubs, μητρικές κάρτες πίσω από τις οθόνες, σταθμοί εργασίας κ.λπ.).

(iii) Έλεγχος και καθαρισμός των οθονών και των πλακετών LCD, όπως απαιτείται.

3. Αστικός Χώρος Αεροδρομίου (χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων, δρόμοι πρόσβασης, επίπεδο αναχωρήσεων αεροσταθμού)

Ο Παραχωρησιούχος θα εκτελεί τακτικές εργασίες συντήρησης των οδών και των τμημάτων αυτού, τα οποία βρίσκονται εντός των Περιοχών Παραχώρησης των Περιφερειακών Αεροδρομίων, των χώρων επιβίβασης / αποβίβασης του αεροσταθμού (curb sides) και των διαφόρων περιοχών στάθμευσης αυτοκινήτων (Επιβατών, προσωπικού, ταξί, λεωφορείων, ενοικιαζόμενων αυτοκινήτων κ.λπ.), στις οποίες θα περιλαμβάνονται οι εξής:

(a) Σκούπισμα και καθάρισμα των οδικών δικτύων, των γεφυρών (όπου υπάρχουν) και των χώρων στάθμευσης

(b) Συντήρηση και επισκευή όλων των πεζόδρομων

(c) Συντήρηση των συστημάτων άρδευσης και λυμάτων (βλ. παράγραφο 1.2 του παρόντος Παραρτήματος)

(d) Εκτέλεση εργασιών αρχιτεκτονικής τοπίου και συντήρηση

(e) Συντήρηση όλων των εγκαταστάσεων φωτισμού

(f) Εργασίες αφαίρεσης χιονιού και ελέγχου για πάγο τουλάχιστον στα Περιφερειακά Αεροδρόμια της Καβάλας και της Θεσσαλονίκης

(g) Συντήρηση όλων των σημείων ελέγχου πρόσβασης

(h) Συντήρηση όλων των καμερών του συστήματος CCTV

(i) Συντήρηση όλων των ηχείων του συστήματος ηχητικής τηλεειδοποίησης

4. Άλλα Κτίρια

Άλλες εγκαταστάσεις όπως:

(a) Κτίριο (α) υπηρεσιών αεροναυτιλίας και πύργος ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας

(b) Κτίρια σταθμών διάσωσης και πυρόσβεσης

(c) Αμαξοστάσια και χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων

(d) Εμπορευματικοί Σταθμοί (προς το παρόν μόνο στη Θεσσαλονίκη)

θα πρέπει να συμμορφώνονται με τα σχετικά άρθρα του παρόντος Παραρτήματος.

Παράρτημα 14
Συμφωνία Πολυμερούς Διαιτησίας

ΣΥΜΦΩΝΊΑ ΠΟΛΥΜΕΡΟΥΣ ΔΙΑΙΤΗΣΊΑΣ

[ΗΜΕΡΟΜΗΝΊΑ]

Ανάμεσα

ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΣΤΟ ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.

[●] ως Πληρεξούσιος Πιστωτών

και

[●] ως Παραχωρησιούχος

ΑΥΤΗ Η ΣΥΜΦΩΝΙΑ με ημερομηνία [ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ] υπογράφεται

Ανάμεσα:

(1) **ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ**, που εκπροσωπείται από τον [●], Υπουργό Οικονομικών, τον [●], Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και τον [●], Υπουργό Εθνικής Άμυνας (το **Δημόσιο**),

(2) **ΣΤΟ ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.**, που εκπροσωπείται από τον [●], (ο **Παραχωρητής**),

(3) στον [●] (ο **Πληρεξούσιος Πιστωτών**) για λογαριασμό των Μερών της Χρηματοδότησης, και

(4) [...], μια εταιρεία που έχει συσταθεί σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, με καταστατική έδρα στην [...], Ελλάδα, και εγγεγραμμένη στο Μητρώο Ανώνυμων Εταιρειών της νομαρχίας [...] με αριθμό [...], η οποία εκπροσωπείται νόμιμα από τον [...] (ο **Παραχωρησιούχος**).

ΠΡΟΟΙΜΙΟ

(Α) Το Δημόσιο, ο Παραχωρητής, ο Παραχωρησιούχος και οι Αρχικοί Μέτοχοι έχουν συνάψει την με ημερομηνία [ ] σύμβαση (η **Σύμβαση Παραχώρησης**) που αφορά στο έργο.

(Β) Ο Παραχωρησιούχος και τα Μέρη της Χρηματοδότησης έχουν υπογράψει τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις, σύμφωνα με τις οποίες τα Μέρη της Χρηματοδότησης έχουν συμφωνήσει να διαθέσουν στον Παραχωρησιούχο συγκεκριμένες χρηματοδοτικές διευκολύνσεις για τους σκοπούς χρηματοδότησης του έργου.

(Γ) Η παρούσα Συμφωνία συνάπτεται σύμφωνα με το Άρθρο 39 (*Επίλυση Διαφορών*) της Σύμβασης Παραχώρησης.

ΣΥΜΦΩΝΗΘΗΚΑΝ τα εξής:

1 Ερμηνεία

1.1 Ορισμοί

Στην παρούσα Συμφωνία:

Ο όρος **Αίτηση για Διαιτησία** έχει το νόημα που αποδίδεται σε αυτόν σύμφωνα με τους Κανόνες ΔΕΕ.

Ο όρος **Απάντηση ΕΤΔ** αναφέρεται στην απάντηση σε Ειδοποίηση ΕΤΔ σύμφωνα με τον Όρο 4 της παρούσας Συμφωνίας.

Ο όρος **Απάντηση στην Αίτηση για Διαιτησία** έχει το νόημα που αποδίδεται σε αυτόν σύμφωνα με τους Κανόνες ΔΕΕ.

Ο όρος **ΔΕΕ** αναφέρεται στο Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο.

Ο όρος **Διαιτητικό Δικαστήριο** αναφέρεται στο δικαστήριο που έχει οριστεί αρμόδιο σύμφωνα με τον Όρο 6 της παρούσας Συμφωνίας.

Ο όρος **Διαφορά** αναφέρεται σε οποιαδήποτε διαφορά, διαφωνία ή αμφισβήτηση ανάμεσα σε οποιοδήποτε από τα Μέρη, η οποία ανακύπτει σύμφωνα, από ή σε σχέση με την παρούσα Συμφωνία, τη Σύμβαση Παραχώρησης ή τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις, συμπεριλαμβανομένης, μεταξύ άλλων, οποιασδήποτε διαφοράς ως προς (α) την εφαρμογή, ερμηνεία ή εγκυρότητα αυτών και (β) οποιαδήποτε πράξη ή παράλειψη του Ανεξάρτητου Μηχανικού σύμφωνα με τους όρους της Σύμβασης Παραχώρησης.

Ο όρος **Δικαστήριο του ΔΕΕ** αναφέρεται στο Διαιτητικό Δικαστήριο του ΔΕΕ στο Παρίσι.

Ο όρος **ΕΕΤΔ** αναφέρεται στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών που ορίζεται σύμφωνα με τον Όρο 4 της παρούσας Συμφωνίας.

Ο όρος **Ειδοποίηση Απόκλισης** έχει το νόημα που αποδίδεται σε αυτόν σύμφωνα με τον Όρο 8(α) της παρούσας Συμφωνίας.

Ο όρος **Ειδοποίηση Ένστασης** έχει το νόημα που αποδίδεται σε αυτόν σύμφωνα με τον Όρο 8(δ) της παρούσας Συμφωνίας.

Ο όρος **Ειδοποίηση ΕΤΔ** αναφέρεται στην ειδοποίηση με την οποία μια Τεχνική Διαφορά παραπέμπεται σε ΕΤΔ σύμφωνα με τον Όρο 4 της παρούσας Συμφωνίας.

Ο όρος **ΕΤΔ** αναφέρεται στη Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών που παρατίθεται στον Όρο 4 της παρούσας Συμφωνίας.

Ο όρος **Εφετείο** έχει το νόημα που αποδίδεται σε αυτόν σύμφωνα με τον Όρο 8(δ) της παρούσας Συμφωνίας.

Ο όρος **Κανόνες ΔΕΕ** αναφέρεται στους Κανόνες Διαιτησίας του ΔΕΕ, οι οποίοι βρίσκονται σε ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2012 όπως τροποποιούνται ή αναθεωρούνται κάθε φορά.

Ο όρος **Μέρη** αναφέρεται στα μέρη της παρούσας Συμφωνίας και ο όρος **Μέρος** αναφέρεται σε καθένα εξ' αυτών.

Ο όρος **Μέρη της Διαιτησίας** αναφέρεται στο(α) Μέρος(η) που υποβάλλει(ουν) την Αίτηση για Διαιτησία, το(α) Μέρος(η) που έχει(ουν) κατονομαστεί καθ’ ου (ων) η Αίτηση για Διαιτησία και κάθε άλλο(α) Μέρος(η) που αποτελεί με οποιονδήποτε άλλο τρόπο μέρος της Διαιτησίας με βάση την παρούσα Συμφωνία, και ο όρος **Μέρος της Διαιτησίας** αναφέρεται σε καθένα εξ' αυτών.

Ο όρος **Μέρη της ΕΤΔ** αναφέρεται στο(α) Μέρος(η) που υποβάλλει(ουν) γραπτώς την Ειδοποίηση ΕΤΔ, το(α) Μέρος(η) στο(α) οποίο(α) έχει επιδοθεί η Ειδοποίηση ΕΤΔ και κάθε άλλο(α) Μέρος(η) που αποτελεί με οποιονδήποτε άλλο τρόπο μέρος σε μια ΕΤΔ και ο όρος **Μέρος της ΕΤΔ** αναφέρεται σε καθένα εξ' αυτών.

Ο όρος **Μέρη της Χρηματοδότησης** έχει τη σημασία που του αποδίδεται στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (εφόσον υπάρχουν).

Ο όρος **Πορίσματα** αναφέρεται στις αιτιολογημένες αποφάσεις της ΕΕΤΔ.

Ο όρος **Πρόσθετη Διαφορά** έχει το νόημα που αποδίδεται σε αυτόν σύμφωνα με τον Όρο 7(α) της παρούσας Συμφωνίας.

Ο όρος **Τεχνική Διαφορά** έχει το νόημα που αποδίδεται σε αυτόν σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης.

Ο όρος **Υφιστάμενη Διαφορά** έχει το νόημα που αποδίδεται σε αυτόν σύμφωνα με τον Όρο 7(α) της παρούσας Συμφωνίας.

1.2 Ερμηνεία

(α) Οι όροι που προσδιορίζονται στη Σύμβαση Παραχώρησης θα έχουν την ίδια σημασία και σε αυτή τη Συμφωνία, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στο παρόν ή εάν τα συμφραζόμενα επιβάλλουν διαφορετικά.

(β) Στην παρούσα Συμφωνία, εκτός εάν προκύψει αντίθετη πρόθεση, οποιαδήποτε αναφορά σε:

(i) διάταξη νόμου, κανονισμό ή συνθήκη αναφέρεται σε αυτή τη διάταξη, όπως αντικαθίσταται, τροποποιείται ή ενεργοποιείται εκ νέου,

(ii) Όρο ή Παράρτημα, αναφέρεται σε όρο ή παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας,

(iii) ώρα της ημέρας, αναφέρεται σε ώρα Αθήνας,

(iv) ημέρα, αναφέρεται σε ημερολογιακή ημέρα και οποιαδήποτε αναφορά σε μήνα αναφέρεται σε ημερολογιακό μήνα,

(v) ενικό εμπεριέχει τον πληθυντικό (και αντίστροφα),

(vi) οι επικεφαλίδες της παρούσας Συμφωνίας χρησιμοποιούνται μόνο για λόγους ευκολίας και δεν επηρεάζουν την ερμηνεία της παρούσας, και

(vii) οποιαδήποτε αναφορά σε Καθορισμένη Δανειακή Σύμβαση ή οποιοδήποτε άλλο έγγραφο αναφέρεται στο εν λόγω έγγραφο όπως κατά καιρούς τροποποιείται, συμπληρώνεται, επεκτείνεται, μεταβάλλεται, μεταβιβάζεται, ανανεώνεται ή αντικαθίσταται.

2 *Επίλυση Διαφορών*

(α) Οι κανόνες και οι διαδικασίες που τίθενται στην παρούσα Συμφωνία συμπληρώνουν αλλά δεν αποσκοπούν στην τροποποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης. Σε περίπτωση τυχόν αμφισημίας, απόκλισης ή ασυνέπειας μεταξύ των όρων της παρούσας Συμφωνίας και των όρων της Σύμβασης Παραχώρησης, υπερισχύουν οι όροι της Σύμβασης Παραχώρησης.

(β) Σκοπός των κανόνων και των διαδικασιών που τίθενται στην παρούσα Συμφωνία είναι η παροχή δίκαιης και αμερόληπτης επίλυσης οποιασδήποτε Διαφοράς ή Τεχνικής Διαφοράς με οικονομικά αποδοτικό τρόπο και χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση. Τα Μέρη θα κάνουν όλα όσα χρειάζονται προκειμένου να συμμορφώνονται με αυτό το σκοπό.

(γ) Τα Μέρη έχουν δικαίωμα να εκπροσωπηθούν νόμιμα στο βαθμό που είναι ή δύνανται να γίνουν Μέρη της Διαιτησίας ή Μέρη της ΕΤΔ.

(δ) Κανένας διαιτητής ή Εμπειρογνώμονας που έχει οριστεί σύμφωνα με την παρούσα Συμφωνία ή σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης δεν θα είναι υπόλογος έναντι οποιουδήποτε Μέρους με οποιονδήποτε τρόπο για οποιαδήποτε πράξη ή παράλειψη που σχετίζεται με οποιαδήποτε διαιτησία ή ΕΤΔ, εκτός εάν η συμπεριφορά του, για την οποία έχουν διατυπωθεί παράπονα, αποδειχθεί ότι συνιστά δόλια συμπεριφορά ή βαρεία αμέλεια.

(ε) Οι υποχρεώσεις των Μερών σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης και την παρούσα Συμφωνία δεν θα τροποποιηθούν και/ή δεν θα ανασταλούν εξαιτίας τυχόν Διαφοράς ή Τεχνικής Διαφοράς, που έχει παραπεμφθεί σε επίλυση μέσω ΕΤΔ ή σε διαιτησία, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά στη Σύμβαση Παραχώρησης. Σε περίπτωση τέτοιας παραπομπής, τα Μέρη θα εξακολουθούν

να τηρούν τις υποχρεώσεις τους σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης, εκτός εάν είναι αναγκαίο να συμμορφωθούν με οποιαδήποτε ασφαλιστικά μέτρα ή συντηρητικά μέτρα που έχουν επιβληθεί από το Διαιτητικό Δικαστήριο.

3 *Διορισμός Γραμματέα και Επίδοση Επικοινωνιών*

(α) Όλες οι επικοινωνίες, οι γνωστοποιήσεις ή οι αντιρρήσεις που απαιτούνται ή επιτρέπονται σύμφωνα με τους Κανόνες ΔΕΕ ή με την παρούσα Συμφωνία, θα γίνονται εγγράφως σύμφωνα με τα όσα ορίζονται και στις διευθύνσεις που υποδεικνύονται στο Άρθρο 40.1 (*Επικοινωνίες- Ειδοποιήσεις*) της Σύμβασης Παραχώρησης. Οι διατάξεις του Άρθρου 40.4 της Σύμβασης Παραχώρησης που αφορούν σε αλλαγή διεύθυνσης οποιουδήποτε Μέρους θα έχουν ισχύ και στην παρούσα Συμφωνία. (β) Οποιαδήποτε Ειδοποίηση ΕΤΔ, Απάντηση ΕΤΔ, Αίτηση για Διαιτησία, Απάντηση σε Αίτηση για Διαιτησία και οποιαδήποτε άλλη απάντηση σε ανταίτηση σύμφωνα με το άρθρο 5.6 των Κανόνων ΔΕΕ θα επιδίδεται με δικαστικό επιμελητή ή με άλλη μέθοδο επίδοσης δικογράφων που αναγνωρίζεται ως έγκυρη κατά τη δικαιοδοσία στην οποία υπάγεται το Μέρος προς το οποίο γίνεται η επίδοση.

(γ) Η ΕΕΤΔ ή το Διαιτητικό Δικαστήριο θα διορίσουν ένα γραμματέα (ο **Γραμματέας**) εντός επτά (7) ημερών από το διορισμό του τελευταίου Εμπειρογνώμονα ή του τελευταίου διαιτητή και θα ενημερώσουν αμέσως τα Μέρη για το διορισμό και τα στοιχεία επικοινωνίας του Γραμματέα, του οποίου ο ρόλος θα είναι υποστηρικτικός της ΕΕΤΔ ή του Διαιτητικού Δικαστηρίου στην αποτελεσματική διαχείριση των διαδικαστικών θεμάτων.

4 *Επίλυση Τεχνικών Διαφορών*

(α) Όλες οι Τεχνικές Διαφορές, ανεξαρτήτως εάν επισύρουν οικονομικές συνέπειες, και (εάν δεν προσδιορίζονται άλλα μέσα επίλυσης) τυχόν αποτυχία των Μερών να καταλήξουν σε συμφωνία όταν κάτι τέτοιο απαιτείται βάσει της Σύμβασης Παραχώρησης, πρέπει να υποβληθούν και να αποφασισθούν μέσω της διαδικασίας που παρατίθεται στον παρόντα Όρο 4 (η **ΕΤΔ**). Η ΕΤΔ θα διενεργείται από τρεις Εμπειρογνώμονες που απαρτίζουν τριμελή επιτροπή (η **ΕΕΤΔ**). Όλοι οι Εμπειρογνώμονες που διορίζονται στην ΕΕΤΔ πρέπει να διαθέτουν την εκπαίδευση και εμπειρία που απαιτούνται για την επίλυση της Τεχνικής Διαφοράς την οποία καλούνται να επιλύσουν.

(β) Τη διαδικασία προσφυγής σε ΕΤΔ εκκινεί ένα εκ των Μερών, το οποίο επιδίδει στο άλλο, με δικαστικό επιμελητή, γραπτή ειδοποίηση σχετικά με την πρόθεσή του αυτή (η **Ειδοποίηση ΕΤΔ**). Στην Ειδοποίηση ΕΤΔ θα παρατίθενται λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τη φύση της Τεχνικής Διαφοράς, τα αιτήματα του

αντίστοιχου Μέρους και θα συνοδεύεται από τυχόν αποδεικτικά στοιχεία στα οποία στηρίζεται το εν λόγω Μέρος.

(γ) Εντός είκοσι (20) ημερών από την παραλαβή της Ειδοποίησης ΕΤΔ, το λαμβάνον Μέρος θα επιδώσει γραπτώς τα επιχειρήματά του στο πλαίσιο της απάντησής του για την Τεχνική Διαφορά, μαζί με τυχόν αποδεικτικά στοιχεία στα οποία βασίζεται (η **Απάντηση ΕΤΔ**).

(δ) Προς αποφυγή αμφιβολιών, οι Εμπειρογνώμονες που έχουν οριστεί ή διοριστεί για τυχόν Τεχνική Διαφορά σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, δεν απαιτείται να γνωρίζουν άπταιστα την ελληνική γλώσσα (γραπτή ή προφορική). Σε περίπτωση που κάποιο από τα Μέρη διορίσει έναν Εμπειρογνώμονα που δεν γνωρίζει άπταιστα την ελληνική γλώσσα (γραπτή ή προφορική), το εν λόγω Μέρος θα μεριμνήσει, με δικά του έξοδα και επιμέλεια, για τη μετάφραση (για τα έγγραφα) ή τη διερμηνεία (για τις προφορικές επικοινωνίες) στα Ελληνικά, αναλόγως την περίπτωση, τα οποία παρέχονται για τους σκοπούς της ΕΤΔ. Εάν μετά τον διορισμό κάποιου Εμπειρογνώμονα αποδειχθεί ότι αυτός δεν δύναται ή είναι απρόθυμος να ενεργήσει ή απομακρύνεται εξαιτίας εξαίρεσης, θα οριστεί αντικαταστάτης με την ίδια διαδικασία με την οποία ορίστηκε ο Εμπειρογνώμονας ο οποίος αντικαθίσταται. Σε περίπτωση που ένα Μέρος θέλει να ζητήσει εξαίρεση λόγω έλλειψης ουδετερότητας, αμεροληψίας, προσόντων, ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο, για οποιονδήποτε από τους Εμπειρογνώμονες, το εν λόγω αίτημα εξαίρεσης θα πρέπει να υποβληθεί με γραπτή δήλωση στο ΔΕΕ, στην οποία θα παρατίθενται τα γεγονότα και οι καταστάσεις στα οποία βασίζεται το αίτημα εξαίρεσης και για την εξαίρεση θα αποφανθεί το ΔΕΕ.

(ε) Όταν προκύπτει Τεχνική Διαφορά ανάμεσα σε δύο Μέρη, τόσο στην Ειδοποίηση ΕΤΔ όσο και στην Απάντηση ΕΤΔ θα πρέπει να περιλαμβάνεται η υπόδειξη Εμπειρογνώμονα ο οποίος θα διοριστεί στην ΕΕΤΔ. Εάν το δεύτερο Μέρος αδυνατεί να υποδείξει Εμπειρογνώμονα, το αιτών μέρος δύναται να αιτηθεί στο ΔΕΕ τον ορισμό δεύτερου Εμπειρογνώμονα. Η αίτηση προς το ΔΕΕ πρέπει να υποβληθεί εντός δέκα (10) ημερολογιακών ημερών από τη γραπτή άρνηση του έτερου Μέρους να ορίσει Εμπειρογνώμονα ή από την πάροδο της προαναφερθείσας προθεσμίας των είκοσι (20) ημερών, όποιο από τα δύο συμβεί νωρίτερα, και πρέπει υποχρεωτικά να συνοδεύεται από ένα αντίγραφο της σχετικής αξίωσης. Το ΔΕΕ θα ορίσει το δεύτερο Εμπειρογνώμονα από τα άτομα που παρατίθενται στον κατάλογο εμπειρογνωμόνων, εντός δέκα (10) ημερών. Εντός προθεσμίας είκοσι (20) ημερών από το ορισμό του δεύτερου Εμπειρογνώμονα, οι δύο διορισμένοι Εμπειρογνώμονες θα ορίσουν τον τρίτο Εμπειρογνώμονα. Εάν δεν επιτευχθεί συμφωνία, ή εάν παρέλθει η προθεσμία

των είκοσι (20) ημερών, καθένα εκ των Μερών μπορεί να ζητήσει από το ΔΕΕ να διορίσει τον τρίτο Εμπειρογνώμονα.

(στ) Σε περίπτωση που ανακύψει Τεχνική Διαφορά ανάμεσα σε περισσότερα από δύο Μέρη, όλα τα εμπλεκόμενα Μέρη θα πρέπει να συμφωνήσουν στην ταυτότητα των τριών Εμπειρογνωμόνων που θα διοριστούν στην ΕΕΤΔ εντός τριάντα (30) ημερών από την Ειδοποίηση ΕΤΔ. Εάν δεν επιτευχθεί συμφωνία εντός της προθεσμίας, το ΔΕΕ θα προβεί στο(στους) διορισμό(ούς), κατόπιν αιτήματος οποιουδήποτε Μέρους που εμπλέκεται στην εν λόγω Τεχνική Διαφορά.

(ζ) Όλες οι ΕΤΔ θα διέπονται από την ελληνική νομοθεσία, θα διεξάγονται στην ελληνική γλώσσα και τυχόν ακροάσεις θα πραγματοποιούνται στην Αθήνα, Ελλάδα. Προς αποφυγή αμφιβολιών, κάθε συμμετέχων στις εν λόγω ΕΤΔ δύναται να επικοινωνεί στα Αγγλικά (ή σε οποιαδήποτε άλλη γλώσσα της επιλογής του) και σε αυτή την περίπτωση θα παρέχονται μεταφράσεις (για τα έγγραφα) ή διερμηνεία (για τις προφορικές επικοινωνίες) στα Ελληνικά με επιβάρυνση και επιμέλεια του ενδιαφερόμενου Μέρους. Κάθε Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών θα ολοκληρώνεται με την έκδοση των Πορισμάτων.

(η) Η ΕΕΤΔ θα αποφασίσει, εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από το διορισμό του τρίτου Εμπειρογνώμονα, κατά πόσο και σε ποιο βαθμό η Διαφορά που παραπέμπεται σε αυτήν συνιστά Τεχνική Διαφορά. Εάν η ΕΕΤΔ αποφανθεί ότι η Διαφορά δεν συνιστά Τεχνική Διαφορά, θα γνωστοποιήσει αμέσως την απόφασή της αυτή στα Μέρη και έπειτα τα Μέρη δύνανται να παραπέμψουν τη Διαφορά σε Διαιτησία σύμφωνα με τις ακόλουθες διατάξεις. Εάν η ΕΕΤΔ διαπιστώσει ότι υφίσταται Τεχνική Διαφορά, θα γνωστοποιήσει αμέσως την απόφασή της στα Μέρη και στη συνέχεια θα προχωρήσει στον προσδιορισμό της Διαφοράς σύμφωνα με τον παρόντα Όρο 4. Τα Μέρη συμφωνούν ότι επιτρέπεται να παραπέμψουν ένα ζήτημα σε Διαιτησία μόνον όταν η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών έχει αποφανθεί ότι πρόκειται για Τεχνική Διαφορά, μετά την έκδοση των Πορισμάτων και μόνο εφόσον η παραπομπή αφορά στις εξής παραμέτρους των Πορισμάτων:

(i) καταμερισμός ζητημάτων υπαιτιότητας

(ii) καταμερισμός κινδύνων,

(iii) ερμηνεία των νόμων και των συμβατικών όρων της Σύμβασης Παραχώρησης,

(iv) οικονομικά ζητήματα,

(v) καταμερισμός των διαδικαστικών εξόδων, και

(vi) καταγγελία της Σύμβασης Παραχώρησης.

(θ) Αφότου αποφανθεί ότι το ζήτημα που παραπέμφθηκε σε αυτή συνιστά Τεχνική Διαφορά, η ΕΕΤΔ θα εφαρμόσει τους όρους της Σύμβασης Παραχώρησης και τις ουσιαστικές διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας προκειμένου να επιλυθεί η Τεχνική Διαφορά. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρούσας Συμφωνίας και της Σύμβασης Παραχώρησης, η ΕΕΤΔ θα έχει τη μεγαλύτερη δυνατή ευχέρεια, βάσει της ελληνικής νομοθεσίας, να καθορίσει τους κανόνες για τη διεξαγωγή της ΕΤΔ. Έχει (αλλά όχι περιοριστικά) την ευχέρεια: (i) να δέχεται προφορικά και γραπτά αποδεικτικά στοιχεία, (ii) να εξετάζει μάρτυρες και να επιθεωρεί τυχόν σχετικά περιουσιακά στοιχεία ή άλλα στοιχεία (iii) να επιτρέπει σε κάθε Μέρος να προβαίνει σε υποβολή και/ή σε τροποποίηση των υποβληθέντων (iv) να συνεχίζει με την παραπομπή παρά την αδυναμία οποιουδήποτε Μέρους να παρουσιαστεί ή να συμμορφωθεί με τις διαδικασίες ή τις οδηγίες, (v) να δίνει εντολή δημοσιοποίησης των εγγράφων ή άλλων αποδεικτικών στοιχείων με την επιφύλαξη τυχόν περιορισμών εμπιστευτικότητας, (vi) να δίνει εντολές για δειγματοληψία, παρατήρηση ή πειραματισμό που κρίνονται, κατά τη γνώμη της ΕΕΤΔ, απαραίτητες η επιθυμητές, (vii) να ζητεί από τα Μέρη να παρέχουν γραπτώς τις δηλώσεις των αντίστοιχων υποθέσεών τους και τις απαντήσεις και τους λόγους τυχόν διαφωνίας, (viii) να καθορίζει την ημερομηνία, την ώρα και τον τόπο των συναντήσεων, των ακροάσεων ή των επιθεωρήσεων (εάν υπάρχουν), (ix) να παρέχει στα Μέρη έναν κατάλογο με υποχρεωτικές ερωτήσεις προς απάντηση, (x) να προσκαλεί τους Δανειστές ή τον τεχνικό σύμβουλο των Δανειστών, και (xi) να συμβουλεύεται τον Ανεξάρτητο Μηχανικό. Τυχόν συναντήσεις, ακροάσεις ή επιθεωρήσεις θα είναι ιδιωτικές, εκτός εάν συμφωνηθεί διαφορετικά από τα Μέρη.

(ι) Η ΕΕΤΔ θα γνωστοποιεί στα Μέρη την απόφασή της ως προς την Τεχνική Διαφορά με την έκδοση των Πορισμάτων εντός τριών (3) μηνών από την ημερομηνία διορισμού του τρίτου Εμπειρογνώμονα. Τα Πορίσματα θα διατυπώνονται γραπτώς και θα περιλαμβάνουν την αιτιολόγηση της ΕΕΤΔ για το πώς κατάληξε στα εν λόγω Πορίσματα. Τα Πορίσματα δεν θα κατατίθενται στη Γραμματεία του Μονομελούς Πρωτοδικείου. Εκτός εάν καθορίζεται άλλως στο παρόν Άρθρο, οι διατάξεις των άρθρων 867 έως 903 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας ισχύουν τηρουμένων των αναλογιών για την Επίλυση Τεχνικών Διαφορών.

(ια) Τα Πορίσματα θα είναι τελεσίδικα και δεσμευτικά για τα Μέρη. Εάν τα Πορίσματα για οποιοδήποτε τεχνικό ζήτημα που αφορά σε οποιοδήποτε από τα θέματα που συμφωνήθηκαν στον Όρο 4(η)(i)-(vi) αμφισβητηθούν από οποιοδήποτε από τα

Μέρη, το Μέρος που επηρεάζεται έχει δικαίωμα εντός τριάντα (30) ημερών από την ημερομηνία έκδοσης των Πορισμάτων να παραπέμψει τα εν λόγω θέματα μόνο σε Διαιτησία σύμφωνα με την παρούσα Συμφωνία.

(ιβ) Τα έξοδα της ΕΤΔ θα καθοριστούν από την ΕΕΤΔ εντός των ορίων που τίθενται από τους Κανόνες ΔΕΕ. Τα έξοδα της ΕΤΔ θα καταβληθούν προκαταβολικά από το Μέρος που προβαίνει στην παραπομπή και θα καταλογισθούν σύμφωνα με τα Πορίσματα.

(ιγ) Κάθε Εμπειρογνώμονας που διορίζεται στην ΕΕΤΔ αναφορικά με μια Τεχνική Διαφορά, δεν θα δύναται να διοριστεί ως Διαιτητής, εφόσον η Τεχνική Διαφορά παραπεμφθεί ακολούθως σε Διαιτησία σύμφωνα με τις ανωτέρω διατάξεις.

(ιδ) Όλα τα υποβληθέντα στοιχεία και έγγραφα των Μερών, η απόφαση της ΕΕΤΔ και οποιαδήποτε άλλα πρακτικά της ΕΕΤΔ θα είναι αποδεκτά σε κάθε επακόλουθη διαιτησία.

5 Διαιτησία

(α) Όταν πρόκειται για Διαφορά, η οποία:

(i) δεν συνιστά Τεχνική Διαφορά, ή

(ii) σχετίζεται μόνο με μία ή περισσότερες παραμέτρους των Πορισμάτων που παρατίθενται στον Όρο 4(η)(i)-(vi),

τότε κάθε Μέρος που έχει έννομο συμφέρον στην εν λόγω Διαφορά δύναται, είτε μεμονωμένα είτε μαζί με οποιοδήποτε άλλο Μέρος, και υπό την προϋπόθεση ότι η Διαφορά δεν αποτελεί ήδη αντικείμενο ΕΤΔ ή διαιτησίας σύμφωνα με την παρούσα συμφωνία, να εκκινήσει διαδικασίες διαιτησίας σύμφωνα με τον παρόντα Όρο 5, αποστέλλοντας Αίτηση για Διαιτησία στα έτερα Μέρη και στη Γραμματεία του ΔΕΕ, σύμφωνα με το άρθρο 4 των Κανόνων ΔΕΕ.

(β) Εάν μια Διαφορά παραπεμφθεί απευθείας σε Διαιτησία χωρίς να έχει πρώτα παραπεμφθεί στην ΕΤΔ και εάν κάποιο από τα Μέρη εγείρει το θέμα σχετικά με το εάν η Διαφορά συνιστά Τεχνική Διαφορά, η Διαιτησία θα συνεχιστεί και το Διαιτητικό Δικαστήριο, μετά από αίτηση ενός Μέρους και επικαλούμενο την παρούσα Συμφωνία και την ελληνική νομοθεσία, θα καθορίσει τη φύση της παραπομπής και κατά πόσο συνιστά Τεχνική Διαφορά, εντός είκοσι μίας (21) ημερών από την υποβολή της αίτησης. Η απόφαση του Διαιτητικού Δικαστηρίου θα είναι τελεσίδικη και δεσμευτική για τα Μέρη. Εάν το Διαιτητικό Δικαστήριο αποφανθεί ότι το ζήτημα συνιστά Τεχνική Διαφορά, η διαδικασία ενώπιον του Διαιτητικού Δικαστηρίου θα διακοπεί και η Διαφορά δύναται να παραπεμφθεί για απόφαση σύμφωνα με τη Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών με βάση τις

διατάξεις του Όρου 4. Ενστάσεις όσον αφορά στη φύση μιας Διαφοράς που έχει παραπεμφθεί σε Διαιτησία επιτρέπονται μόνο πριν την υπογραφή των όρων παραπομπής στη Διαιτησία ή πριν την απόφαση του Δικαστηρίου του ΔΕΕ που ορίζει να προχωρήσουν οι διαδικασίες χωρίς συμφωνία επί των όρων της παραπομπής, σύμφωνα με το άρθρο 23 των Κανόνων ΔΕΕ.

(γ) Κάθε Διαφορά που παραπέμπεται σε διαιτησία σύμφωνα με την παρούσα Συμφωνία θα επιλύεται σύμφωνα με τους Κανόνες ΔΕΕ, με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρούσας Συμφωνίας, οι οποίες διατάξεις υπερισχύουν έναντι των Κανόνων ΔΕΕ.

(δ) Κάθε Μέρος που έχει έννομο συμφέρον σε μια Διαφορά που παραπέμπεται σε διαιτησία σύμφωνα με την παρούσα Συμφωνία δύναται, με βάση το άρθρο 8 των Κανόνων ΔΕΕ, να παρέμβει σε οποιαδήποτε διαδικασία διαιτησίας, η οποία ξεκίνησε δυνάμει της παρούσας Συμφωνίας, υποβάλλοντας γραπτή ειδοποίηση απαίτησης, ανταπαίτησης ή αναγωγικής απαίτησης έναντι οποιουδήποτε Μέρους και δύναται διαφορετικά να προχωρήσει στην υποβολή εγγράφων ως απάντηση σε οποιαδήποτε απαίτηση που έχει εγείρει οποιοδήποτε Μέρος, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω υποβληθέντα έγγραφα θα έχουν αποσταλεί σε όλα τα έτερα Μέρη της παρούσας Συμφωνίας και στη Γραμματεία του ΔΕΕ εντός τριάντα (30) ημερών από την παραλαβή της αντίστοιχης Αίτησης για Διαιτησία από το εν λόγω Μέρος που παρεμβαίνει.

(ε) Κάθε Μέρος της Διαιτησίας δύναται να ζητήσει συνεκδίκαση με οποιοδήποτε άλλο Μέρος με έννομο συμφέρον στη Διαφορά σε οποιαδήποτε Διαιτησία εκκινήσει σύμφωνα με την παρούσα συμφωνία, υποβάλλοντας μια αίτηση για συνεκδίκαση κατά του εν λόγω Μέρους, σύμφωνα με το άρθρο 7 των Κανόνων ΔΕΕ, υπό την προϋπόθεση ότι η εν λόγω αίτηση για συνεκδίκαση θα έχει αποσταλεί σε όλα τα έτερα Μέρη και στη Γραμματεία του ΔΕΕ εντός τριάντα (30) ημερών από την παραλαβή της αντίστοιχης Αίτησης για Διαιτησία από το εν λόγω Μέρος.

(στ) Έδρα και νόμιμος τόπος της Διαιτησίας θα είναι η Αθήνα, Ελλάδα. Η γλώσσα της Διαιτησίας θα είναι η Ελληνική. Οι ακροάσεις θα διενεργούνται στην Αθήνα και στην ελληνική γλώσσα. Προς αποφυγή αμφιβολιών, κάθε συμμετέχων σε αυτές τις διαδικασίες διαιτησίας δύναται να επικοινωνεί στα Αγγλικά (ή σε οποιαδήποτε άλλη γλώσσα της επιλογής του) και σε αυτή την περίπτωση θα παρέχονται μεταφράσεις (για τα έγγραφα) ή διερμηνεία (για τις προφορικές επικοινωνίες) στα Ελληνικά με έξοδα και επιμέλεια του ενδιαφερόμενου Μέρους.

(ζ) Κάθε απόφαση ως προς τη διαιτησία θα είναι τελεσίδικη, δεσμευτική και αμετάκλητη, μη υποκείμενη σε έφεση ή αγωγή ακύρωσης βάσει του άρθρου 897 επ. του Ελληνικού Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, όπως ισχύει, ή οποιουδήποτε άλλου ισοδύναμου μέτρου, και συνιστά εκτελεστό τίτλο χωρίς να απαιτείται επικύρωση από το Δικαστήριο, σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στο Άρθρο 39.3.9 της Σύμβασης Παραχώρησης που κυρώθηκε με το νόμο [•]. Τα Μέρη αναλαμβάνουν ρητά να συμμορφωθούν αμέσως με τους όρους της απόφασης. Κάθε ομόδικος ή παρεμβαίνων θα δεσμεύεται αντιστοίχως από οποιαδήποτε απόφαση έχει ληφθεί από το Διαιτητικό Δικαστήριο, ανεξαρτήτως εάν επέλεξε να συμμετέχει στις διαδικασίες διαιτησίας.

6 Ορισμός Διαιτητικού Δικαστηρίου

(α) Προς αποφυγή αμφιβολιών, οι διαιτητές που έχουν οριστεί ή διοριστεί σε οποιαδήποτε Διαιτησία εκκινεί σύμφωνα με την παρούσα Συμφωνία, δεν απαιτείται να γνωρίζουν άπταιστα την ελληνική γλώσσα (γραπτή ή προφορική). Σε περίπτωση που κάποιο από τα Μέρη διορίσει ένα διαιτητή που δεν γνωρίζει άπταιστα την ελληνική γλώσσα (γραπτή ή προφορική), το εν λόγω Μέρος θα μεριμνήσει, με δικά του έξοδα και επιμέλεια, για τη μετάφραση (για τα έγγραφα) ή τη διερμηνεία (για τις προφορικές επικοινωνίες) στα Ελληνικά, αναλόγως την περίπτωση, τα οποία παρέχονται για τους σκοπούς των διαδικασιών διαιτησίας. Τα Μέρη συμφωνούν ρητά ότι το άρθρο 13(5) των Κανόνων ΔΕΕ δεν θα έχει εφαρμογή σε καμία διαιτησία που εκκινεί βάσει της παρούσας Συμφωνίας, στο βαθμό που η λόγω διάταξη δύναται να εμποδίσει έναν Έλληνα υπήκοο να οριστεί επιδιαιτητής του Διαιτητικού Δικαστηρίου και τα Μέρη συμφωνούν ανέκκλητα ότι κάθε διαιτητής, συμπεριλαμβανομένου του επιδιαιτητή, δύναται να είναι Έλληνας υπήκοος.

(β) Το Διαιτητικό Δικαστήριο θα οριστεί ως εξής:

(i) Σε περίπτωση που η Αίτηση για Διαιτησία κατονομάζει μόνο έναν αιτούντα και έναν καθ’ ου και κανένα Μέρος δεν έχει ασκήσει το δικαίωμά του για συνεκδίκαση ή για παρέμβαση σύμφωνα με τις ανωτέρω διατάξεις, ο αιτών και ο καθ’ ου θα υποδείξουν ο καθένας, εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την πάροδο της περιόδου κατά την οποία τα Μέρη δύνανται να ασκήσουν το δικαίωμά τους για συνεκδίκαση ή παρέμβαση, έναν διαιτητή. Σε περίπτωση που είτε ο αιτών είτε ο καθ’ ου δεν υποδείξουν διαιτητή όπως προβλέπεται, τότε ο διαιτητής θα επιλεγεί και θα οριστεί από το Δικαστήριο του ΔΕΕ. Οι δύο διαιτητές που ορίστηκαν κατ' αυτόν τον τρόπο θα ορίσουν τον τρίτο διαιτητή, ο οποίος θα ενεργεί ως επιδιαιτητής του Διαιτητικού Δικαστηρίου. Εάν οι δύο διαιτητές δεν

κατορθώσουν να ορίσουν τον επιδιαιτητή εντός τριάντα (30) ημερών από τον ορισμό του δεύτερου διαιτητή, ο επιδιαιτητής θα επιλεγεί και οριστεί από το Δικαστήριο του ΔΕΕ, ή

(ii) Σε περίπτωση που στη Διαιτησία συμμετέχουν τρία ή περισσότερα Μέρη και είτε εάν δεν έχει επιδοθεί εγκαίρως Ειδοποίηση Απόκλισης, σύμφωνα με τα χρονικά όρια που προσδιορίζονται στον Όρο 8, είτε εάν έχει διαπιστωθεί ότι δεν υπάρχει απόκλιση συμφερόντων σύμφωνα με τον Όρο 8, τότε ο(οι) αιτών(ούντες) θα ορίσει(ουν) από κοινού έναν διαιτητή και ο(οι) καθ' ου(ων) θα ορίσει(ουν) από κοινού έναν διαιτητή, και οι δύο πλευρές εντός δεκαπέντε (15) ημερών μετά την πάροδο της προθεσμίας επίδοσης της Ειδοποίησης Απόκλισης ή, κατά περίπτωση, εντός δεκαπέντε (15) ημερών μετά τη διαπίστωση μη ύπαρξης απόκλισης συμφερόντων σύμφωνα με τον Όρο 8. Οι δύο διαιτητές που ορίστηκαν κατ' αυτόν τον τρόπο θα ορίσουν εντός τριάντα (30) ημερών από τον ορισμό του δεύτερου διαιτητή, τον τρίτο διαιτητή, ο οποίος θα ενεργεί ως επιδιαιτητής του Διαιτητικού Δικαστηρίου. Εάν ο(οι) αιτών(ούντες) ή ο(οι) καθ' ου(ων) ή και οι δύο δεν κατορθώσουν να ορίσουν διαιτητή σύμφωνα με τα όσα προβλέπονται ανωτέρω, ή εάν οι δύο διαιτητές δεν κατορθώσουν να ορίσουν τρίτο διαιτητή εντός τριάντα (30) ημερών από τον ορισμό του δεύτερου διαιτητή, το Δικαστήριο του ΔΕΕ θα ορίσει τους διαιτητές που απαιτούνται για τη συμπλήρωση του τριμελούς Διαιτητικού Δικαστηρίου και θα ορίσει έναν εξ' αυτών ως επιδιαιτητή, ή

(iii) Σε περίπτωση που στη Διαιτησία συμμετέχουν τρία ή περισσότερα Μέρη και έχει επιδοθεί Ειδοποίηση Απόκλισης και είτε δεν έχει επιδοθεί Ειδοποίηση Ένστασης εντός της προθεσμίας που προσδιορίζεται για την επίδοση της εν λόγω ειδοποίησης είτε έχει διαπιστωθεί ότι υπάρχει απόκλιση συμφερόντων σύμφωνα με τον Όρο 8, τότε καθένα από τα Μέρη της Διαιτησίας θα ορίσει έναν διαιτητή εντός δεκαπέντε (15) ημερών μετά την πάροδο της προθεσμίας επίδοσης της Ειδοποίησης Ένστασης ή, κατά περίπτωση, εντός δεκαπέντε (15) ημερών μετά τη διαπίστωση ύπαρξης απόκλισης συμφερόντων σύμφωνα με τον Όρο 8. Σε περίπτωση που οποιοδήποτε Μέρος δεν κατορθώσει να ορίσει διαιτητή εντός της προαναφερθείσας προθεσμίας, το Δικαστήριο του ΔΕΕ θα επιλέξει και θα ορίσει τον εν λόγω διαιτητή. Οι διορισμένοι διαιτητές θα ορίσουν εντός τριάντα (30) ημερών από τον ορισμό του τελευταίου εξ' αυτών, έναν επιπλέον διαιτητή, ο οποίος θα ενεργεί ως επιδιαιτητής του Διαιτητικού Δικαστηρίου και, εάν ο εν λόγω διορισμός επιδιαιτητή έχει ως αποτέλεσμα το διορισμό ζυγού αριθμού διαιτητών, οι διορισμένοι διαιτητές θα ορίσουν

έναν ακόμη διαιτητή προκειμένου να διασφαλιστεί ο μονός αριθμός των διαιτητών. Σε περίπτωση που οι διαιτητές δεν κατορθώσουν να ορίσουν εντός της προθεσμίας τον επιδιαιτητή και/ή να ορίσουν οποιονδήποτε επιπλέον διαιτητή απαιτείται για να διασφαλιστεί ο μονός αριθμός, το Δικαστήριο του ΔΕΕ θα ορίσει τους εν λόγω διαιτητές όπως απαιτείται για να διασφαλιστεί ο μονός αριθμός των διαιτητών και θα ορίσει έναν εξ' αυτών ως επιδιαιτητή.

(γ) Σε περίπτωση που κριθεί αναγκαία η αντικατάσταση ενός διαιτητή, ο αντικαταστάτης διαιτητής θα οριστεί από το Μέρος ή τα Μέρη της Διαιτησίας που είχε(αν) υποδείξει τον εν λόγω διαιτητή, εντός είκοσι (20) ημερών από την ημερομηνία που θα παύσει να εκτελεί τα καθήκοντά του ο διαιτητής ή, σε περίπτωση που η εν λόγω προθεσμία παρέλθει χωρίς συμφωνία επί της επιλογής υποψηφίου, το Δικαστήριο του ΔΕΕ θα ορίσει έναν αντικαταστάτη διαιτητή, σύμφωνα με το άρθρο 15 των Κανόνων ΔΕΕ. Εάν ο επιδιαιτητής ή οποιοσδήποτε διαιτητής που ορίστηκε από το Δικαστήριο του ΔΕΕ πρόκειται να αντικατασταθεί, οι εναπομείναντες διαιτητές θα ορίσουν εντός είκοσι (20) ημερών έναν αντικαταστάτη διαιτητή και σε περίπτωση αντικατάστασης του επιδιαιτητή ο αντικαταστάτης διαιτητής θα ενεργεί ως επιδιαιτητής. Σε περίπτωση που οι εναπομείναντες διαιτητές δεν κατορθώσουν να ορίσουν έναν αντικαταστάτη διαιτητή εντός της εν λόγω προθεσμίας, το Δικαστήριο του ΔΕΕ θα ορίσει έναν αντικαταστάτη διαιτητή, ο οποίος εάν αντικαθιστά τον απερχόμενο επιδιαιτητή θα ενεργεί ως επιδιαιτητής του Διαιτητικού Δικαστηρίου.

(δ) Μετά τη σύστασή του Διαιτητικού Δικαστηρίου, και κατόπιν υποβολής γραπτού αιτήματος από οποιοδήποτε Μέρος της Διαιτησίας, το Διαιτητικό Δικαστήριο θα έχει την ευχέρεια να διατάξει τα κατάλληλα ασφαλιστικά μέτρα.

7 Ενοποίηση Διαφορών

(α) Εάν μια Διαφορά έχει παραπεμφθεί σε διαιτησία σύμφωνα με την παρούσα Συμφωνία (η **Υφιστάμενη Διαφορά**) και προκύψει οποιαδήποτε πρόσθετη Διαφορά σε σχέση με αυτή για την οποία έχει υποβληθεί αίτηση για διαιτησία σύμφωνα με τον Όρο 2 του παρόντος (η **Πρόσθετη Διαφορά**) κάθε Μέρος της Διαιτησίας είτε της Υφιστάμενης Διαφοράς είτε της Πρόσθετης Διαφοράς δύναται, το αργότερο εντός επτά (7) ημερών από την επίδοση της Απάντησης στην Αίτηση για Διαιτησία της Πρόσθετης Διαφοράς, να ζητήσει από το Δικαστήριο του ΔΕΕ να ενοποιήσει τις διαιτησίες που αφορούν στην Υφιστάμενη Διαφορά και στην Πρόσθετη Διαφορά, σύμφωνα με το άρθρο 10 των Κανόνων ΔΕΕ.

(β) Το Δικαστήριο του ΔΕΕ, ενεργώντας κατά τη διακριτική του ευχέρεια με σκοπό την ενοποίηση διαιτησιών σύμφωνα με τον παρόντα Όρο 7 και τους Κανόνες

ΔΕΕ, θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη του, ως μία από τις περιπτώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 10 των Κανόνων ΔΕΕ, τη σχετική πρόοδο των εν λόγω διαιτησιών.

8 ***Αποκλίνοντα Συμφέροντα***

(α) Σε περίπτωση που περισσότερα από δύο Μέρη στη Διαιτησία κατονομάζονται στην Αίτηση για Διαιτησία, καθένας από τον Παραχωρησιούχο ή/και τον Πληρεξούσιο Πιστωτών που ενεργεί εκ μέρους των Μερών της Χρηματοδότησης δύναται, υπό την προϋπόθεση ότι αποτελούν Μέρη της Διαιτησίας, να ειδοποιήσουν γραπτώς εντός δέκα (10) ημερών από την επίδοση της Αίτησης για Διαιτησία τα υπόλοιπα Μέρη της Διαιτησίας ότι θεωρούν ότι τα συμφέροντα, είτε του Παραχωρησιούχου είτε οποιουδήποτε εκ των Μερών της Χρηματοδότησης στη Διαφορά που παραπέμφθηκε σε διαιτησία, αποκλίνουν (η **Ειδοποίηση Απόκλισης**).

(β) Σε περίπτωση που συμμετέχουν περισσότερα από δύο Μέρη στη Διαιτησία μετά (αλλά όχι πριν) την ομοδικία ή παρέμβαση ενός Μέρους ή Μερών στη Διαιτησία σύμφωνα με την παρούσα Συμφωνία, ο Παραχωρησιούχος και/ή ο Πληρεξούσιος Πιστωτών που ενεργεί για λογαριασμό των Μερών της Χρηματοδότησης, δύναται να επιδώσει Ειδοποίηση Απόκλισης εντός δέκα (10) ημερών από την κοινοποίηση της εν λόγω συνεκδίκασης ή παρέμβασης.

(γ) Η μη επίδοση της Ειδοποίησης Απόκλισης εντός της προαναφερθείσας προθεσμίας, θα θεωρείται αποδοχή ότι δεν υφίσταται απόκλιση συμφερόντων μεταξύ του Παραχωρησιούχου και των Μερών της Χρηματοδότησης στη Διαφορά που παραπέμφθηκε σε διαιτησία και ο Παραχωρησιούχος και ο Πληρεξούσιος Πιστωτών θα θεωρούνται ομόδικοι είτε ενεργητικώς είτε παθητικώς, αναλόγως την περίπτωση, και θα διορίζουν από κοινού έναν Διαιτητή, σύμφωνα με τα χρονικά όρια που καθορίζονται στον Όρο 6(β)(ii) της παρούσας Συμφωνίας.

(δ) Εντός δέκα (10) ημερών από την επίδοση της Ειδοποίησης Απόκλισης, το Δημόσιο δύναται να υποβάλει ένσταση στην Ειδοποίηση Απόκλισης με γραπτή ειδοποίηση προς τα Μέρη της Διαιτησίας (η **Ειδοποίηση Ένστασης**). Μετά την επίδοση της Ειδοποίησης Ένστασης, κάθε Μέρος της Διαιτησίας δύναται να ζητήσει με αίτησή του από το αρμόδιο εφετείο (το **Εφετείο**) να κριθεί εάν υφίσταται ή όχι απόκλιση συμφερόντων. Το Διαιτητικό Δικαστήριο θα οριστεί σύμφωνα με τον Όρο 6(β)(ii).

(ε) Σε περίπτωση που το Εφετείο αποφανθεί ότι δεν υφίσταται απόκλιση μεταξύ των συμφερόντων του Παραχωρησιούχου και των Μερών της Χρηματοδότησης, ο

Παραχωρησιούχος και ο Πληρεξούσιος Πιστωτών θα θεωρούνται ομόδικοι είτε ενεργητικώς είτε παθητικώς, αναλόγως την περίπτωση, και θα διορίζουν από κοινού έναν Διαιτητή εντός τριάντα (30) ημερών από την απόφαση του Εφετείου και σε περίπτωση που δεν γίνει αυτό, ο διαιτητής θα ορίζεται από το Δικαστήριο του ΔΕΕ κατόπιν αιτήματος οποιουδήποτε άλλου Μέρους της Διαιτησίας.

(στ) Εάν επιδοθεί Ειδοποίηση Απόκλισης και είτε το Δημόσιο δεν επιδώσει Ειδοποίηση Ένστασης είτε το Εφετείο αποφανθεί ότι υφίσταται απόκλιση μεταξύ των συμφερόντων του Παραχωρησιούχου και των Μερών της Χρηματοδότησης στη Διαφορά που παραπέμφθηκε σε διαιτησία, το Διαιτητικό Δικαστήριο θα οριστεί σύμφωνα με τον Όρο 6(β)(iii).

9 Αυτοτέλεια Διατάξεων

Εάν κάποια διάταξη της παρούσας Συμφωνίας είναι ή καταστεί παράνομη, άκυρη ή μη εκτελεστή σε οποιαδήποτε δικαιοδοσία, δεν θα επηρεαστεί:

(α) η εγκυρότητα ή εκτελεστότητα οποιασδήποτε άλλης διάταξης της παρούσας Συμφωνίας στην εν λόγω δικαιοδοσία,

(β) η εγκυρότητα ή εκτελεστότητα αυτής ή οποιασδήποτε άλλης διάταξης της παρούσας Συμφωνίας σε άλλες δικαιοδοσίες.

10 Εφαρμοστέο Δίκαιο

Η παρούσα Συμφωνία διέπεται και θα ερμηνεύεται σύμφωνα με το ελληνικό δίκαιο.

11 Αντίτυπα

Η παρούσα Συμφωνία δύναται να υπογραφεί σε οποιονδήποτε αριθμό πρωτοτύπων σύμφωνα με το άρθρο 160 του Ελληνικού Αστικού Κώδικα και θα έχουν την ίδια ισχύ σαν οι υπογραφές στα πρωτότυπα να ήταν υπογραφές σε ένα μοναδικό πρωτότυπο της παρούσας Συμφωνίας.

Η ΠΑΡΟΥΣΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑ έχει συναφθεί την ημερομηνία που αναγράφεται στην αρχή της εν λόγω Συμφωνίας.

ΟΙ ΥΠΟΓΡΑΦΟΝΤΕΣ

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Από:

ΤΟ ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.

Από:

[●]

[] ως Πληρεξούσιος Πιστωτών

Από:

[●]

ως Παραχωρησιούχος

Από:

Παράρτημα 15 Απαιτήσεις Παράδοσης

1 *Διάρκεια Ζωής των Στοιχείων Αεροδρομίου*

Όλα τα στοιχεία και τα τελειώματα των Περιφερειακών Αεροδρομίων πρέπει να είναι δομικά ασφαλή και σταθερά, πρέπει να λειτουργούν σωστά και να βρίσκονται σε κατάσταση πλήρους λειτουργίας. Επιπλέον, όλα τα στοιχεία πρέπει να παρέχονται ανάλογα με τις ανάγκες προκειμένου να μπορεί ο Παραχωρησιούχος να ικανοποιεί τα Πρότυπα Επιδόσεων, με την ελάχιστη δυνατή διατάραξη των συνήθων δραστηριοτήτων του και της καθημερινής λειτουργίας των Περιφερειακών Αεροδρομίων.

2 *Χρήση Υλικών*

2.1 Τα υλικά πρέπει να επιλέγονται με γνώμονα την καταλληλότητά τους ως προς το σκοπό και την απόδοση, την αντοχή, την ευκολία συντήρησης και επισκευής, την ανθεκτικότητα σε τυχαία ή εσκεμμένη φθορά και τις περιβαλλοντικές τους επιπτώσεις.

2.2 Ο Παραχωρησιούχος πρέπει να χρησιμοποιεί κατάλληλα και ανθεκτικά υλικά και τελειώματα που παρουσιάζουν καλή ανοχή στις επικρατούσες καιρικές συνθήκες, στην ύπαρξη των επιφανειακών και υπόγειων υδάτων και στη βαριά χρήση, διατηρώντας την εμφάνισή τους για μεγάλο διάστημα. Σε όλους τους τομείς των κτιρίων πρέπει να υπάρχει εύκολη και ασφαλής πρόσβαση για καθαρισμό και συντήρηση, εμποδίζοντας τη μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση. Είναι επιτακτική ανάγκη τα κτίρια να μην επηρεάζονται αισθητικά (έστω και μόνο επιφανειακά) από τις καιρικές συνθήκες και η μελέτη πρέπει να διασφαλίσει ότι δεν θα διαρρηχθεί το κέλυφος του κτιρίου.

2.3 Οι αεροσταθμοί πρέπει να σχεδιαστούν με τέτοιο τρόπο, ώστε τυχόν βλάβες υλικού και εξαρτημάτων ή τυχόν βλάβες που οφείλονται στη συντήρηση που έχει επιλεγεί, να έχουν τις ελάχιστες επιπτώσεις στη λειτουργία του αεροδρομίου.

3 *Διάρκεια Ζωής*

3.1 Τα κύρια στοιχεία της κτιριακής δομής, του εξωτερικού κελύφους και των έργων υποδομής πρέπει να έχουν μια ελάχιστη αναμενόμενη διάρκεια ζωής, δηλ. διάρκεια λειτουργίας κατά την έναρξη της παροχής υπηρεσιών, όπως παρατίθεται στην Πίνακα 1.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Διάρκεια Ζωής και Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής των Στοιχείων		
Στοιχεία	Ελάχιστη Διάρκεια Ζωής (έτη)	Ελάχιστη Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής (έτη)
Περιοχή κίνησης αεροσκαφών (airfield)		
Οδοστρώματα - Εύκαμπτα		
Διάδρομοι	20	7
Τροχόδρομοι	20	7
Περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών	20	7
Οδοστρώματα - Άκαμπτα		
Διάδρομοι	30	10
Τροχόδρομοι	30	10
Περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών	30	10
Μηχανολογικές εγκαταστάσεις:		
Συστήματα άρδευσης		
Πρωτεύοντα δίκτυα σωληνώσεων	20	7
Δευτερεύοντα δίκτυα σωληνώσεων	10	4
Συστήματα λυμάτων		
Δίκτυα σωληνώσεων και σταθμοί ανύψωσης	Όπως ορίζεται στις Εγκαταστάσεις Αεροσταθμού	
Η/Μ μονάδες επεξεργασίας λυμάτων	15	5
Συστήματα όμβριων υδάτων		
Δίκτυα σωληνώσεων και σταθμοί ανύψωσης	Όπως ορίζεται στις Εγκαταστάσεις Αεροσταθμού	
Βυθιζόμενες αντλίες γεώτρησης	15	5
Ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις		
Μετασχηματιστές ισχύος 6,6KV/400V - 400V/6,6KV	25	9
Σταθεροί ρυθμιστές έντασης (CCR)	20	7
Κτιριακά στοιχεία		
Κέλυφος κτιρίου		
Υπόγεια συστήματα	50	20
Στέγες	20	7
Τοίχοι	50	20
Εξωτερικές θύρες και παράθυρα	25	10
Δομικό σύστημα κτιρίου	50	20

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Διάρκεια Ζωής και Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής των Στοιχείων		
Στοιχεία	Ελάχιστη Διάρκεια Ζωής (έτη)	Ελάχιστη Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής (έτη)
Τοιχοποιίες	50	20
Δάπεδα	50	20
Κτιριακός εξοπλισμός		
Οροφές	20	7
Σκληρά υλικά επίστρωσης δαπέδων	30	10
Μαλακά υλικά επίστρωσης δαπέδων	10	4
Διαμερισμάτωση	20	7
Επενδύσεις και τελειώματα	15	6
Εσωτερικές θύρες	20	7
Σκάλες και κιγκλιδώματα	30	10
Είδη υγιεινής και εξαρτήματα	10	4
Εγκαταστάσεις και εξαρτήματα	15	6
Καθίσματα	10	4
Σήμανση	10	4
Σύστημα διαχείρισης αποσκευών		
Ταινιόδρομοι μεταφοράς αποσκευών	20	7
Μονάδες παραλαβής αποσκευών	20	7
Εξοπλισμός ελέγχου παραδιδόμενων αποσκευών	15	5
Εξοπλισμός ελέγχου χειραποσκευών και Επιβατών	15	5
Μηχανολογικές εγκαταστάσεις αεροσταθμού		
Κλιματισμός		
Δίκτυα σωληνώσεων και αεραγωγών		
Εσωτερικά	30	10
Εξωτερικά	20	7
Μόνωση σωλήνων και αεραγωγών		
Εσωτερικά	30	10
Εξωτερικά	20	7
Προστασία των μονώσεων αεραγωγών και σωλήνων με χιτώνια αλουμινίου	10	4
Κεντρικές Κλιματιστικές Μονάδες (ΚΚΜ)	15	5
Κεντρικοί ψύκτες παραγωγής ψυχρού ύδατος	15	5

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Διάρκεια Ζωής και Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής των Στοιχείων		
Στοιχεία	Ελάχιστη Διάρκεια Ζωής (έτη)	Ελάχιστη Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής (έτη)
Μονάδες VRV	15	5
Μονάδες στοιχείου - ανεμιστήρα (F.C.U)	20	8
Μονάδες κλιματισμού διαιρούμενου τύπου	10	4
Πύργοι ψύξης	15	5
Δεξαμενή αποθήκευσης πάγου	20	7
Επίπεδος εναλλάκτης θερμότητας	15	5
Μονάδες κλειστού ελέγχου - ακριβής έλεγχος θερμοκρασίας - υγρασίας	10	4
Εγκαταστάσεις θέρμανσης		
Λέβητες	25	8
Καυστήρες	15	5
Κυκλοφορητές	15	5
Κλειστά Δοχεία διαστολής	15	5
Δεξαμενές αποθήκευσης πετρελαίου	25	8
Πόσιμο νερό		
Δίκτυα σωληνώσεων	20	7
Πιεστικά συγκροτήματα	15	5
Αποσκληρυντές νερού	10	4
Ηλεκτρικοί Θερμοσίφωνες ζεστού νερού χρήσης		
Κεντρικά δοχεία παραγωγής και αποθήκευσης ζεστού νερού χρήσης	15	5
Τοπικοί ηλεκτρικοί θερμαντήρες	15	5
Συστήματα λυμάτων		
Δίκτυα σωληνώσεων	20	7
Σταθμοί ανύψωσης	15	5
Συστήματα όμβριων υδάτων		
Δίκτυα σωληνώσεων	20	7
Σταθμοί ανύψωσης	15	5
Εγκαταστάσεις πυρόσβεσης (σταθερές εγκαταστάσεις πυρόσβεσης)		
Πυροσβεστικό συγκρότημα	15	5
Δίκτυα σωληνώσεων	20	7

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Διάρκεια Ζωής και Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής των Στοιχείων		
Στοιχεία	Ελάχιστη Διάρκεια Ζωής (έτη)	Ελάχιστη Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής (έτη)
Δίκτυα αυτόματων καταιονητήρων, δίκρουνο, Πυροσβεστικές Φωλεές κλπ.	15	5
Εξέλικτρο αυλού	10	4
Φορητοί πυροσβεστήρες	20	7
Τοπικά συστήματα πυρόσβεσης με αέριο		
FM-200 με πιστοποίηση CE	20	7
FM-200 με πιστοποίηση από το DoP (Υπουργείο Μεταφορών - ΗΠΑ) (Μόνο οι κύλινδροι)	10	4
Ανελκυστήρες ατόμων / ογκωδών αντικειμένων (ασανσέρ)	25	9
Κυλιόμενοι διάδρομοι και κυλιόμενες κλίμακες	20	7
Σταθερές υδραυλικές ράμπες φόρτωσης	20	7
Ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις		
Ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις αεροσταθμού		
Μετασχηματιστές ισχύος 20KV/400V	25	9
Διακόπτες μέσης τάσης	20	7
Διακόπτες χαμηλής τάσης	20	7
Ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη	25	9
Τροφοδοτικό αδιάλειπτης παροχής (U.P.S)		
Μονάδα UPS	12	4
Συσσωρευτές UPS	7	3
Σύστημα πυρανίχνευσης	15	5
Αυτόματες πόρτες	20	7
Πετάσματα αέρα (Αεροκουρτίνες)	15	5
Ρολόγια και σύστημα χρονισμού	15	5
Σύστημα διαχείρισης κτιρίου (BMS)	15	5
Σύστημα εποπτικού ελέγχου και συλλογής δεδομένων (SCADA)	15	5
Συστήματα τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνίας		
Συστήματα επικοινωνίας		
Τοπικό δίκτυο - εγκατάσταση καλωδίωσης (παθητική υποδομή)	20	7

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Διάρκεια Ζωής και Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής των Στοιχείων		
Στοιχεία	Ελάχιστη Διάρκεια Ζωής (έτη)	Ελάχιστη Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής (έτη)
Τοπικό δίκτυο (ενεργή υποδομή)		
Διακόπτες δικτύου	7	4
Διακομιστές (servers) και σταθμοί εργασίας	5	3
Μονάδες αποθήκευσης	6	4
Συσκευές ασφαλείας	5	3
Συστήματα φωνής - VoIP		
Τηλέφωνα	6	3
Διακομιστές (servers) διαχείρισης κλήσεων	5	3
Σημεία ασύρματης πρόσβασης	4	3
Κτιριακά συστήματα		
Συστήματα ηχητικής/οπτικής ειδοποίησης		
Σύστημα ηχητικής ειδοποίησης (APS)	10	4
Διακομιστές (servers)	6	3
Συστήματα Επιβατών		
Συστήματα οπτικών αναγγελιών πτήσεων (FIDS)		
Διακομιστές (servers) και σταθμοί εργασίας	6	3
Οθόνες	8	4
Σύστημα κοινής χρήσης επεξεργασίας δεδομένων Επιβατών (CUPPS)		
Διακομιστές (servers) και σταθμοί εργασίας	6	3
Συστήματα διαχείρισης πυλών/πόρων		
Διακομιστές (servers) και σταθμοί εργασίας	6	3
Φυσικά συστήματα ασφαλείας		
Συστήματα ελέγχου πρόσβασης (ACS)		
Τεχνολογικός εξοπλισμός (πίνακες ελέγχου, καρταναγνώστες κ.λπ.)	10	4
Διακομιστές (servers)	6	3
Συστήματα κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης (IP)		
Κάμερες IP	7	4
Διακομιστές (servers) IPTV	5	4
Αστικός χώρος Αεροδρομίου (landside)		
Οδοστρώματα	20	7

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Διάρκεια Ζωής και Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής των Στοιχείων		
Στοιχεία	Ελάχιστη Διάρκεια Ζωής (έτη)	Ελάχιστη Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής (έτη)
Μηχανολογικές εγκαταστάσεις		
Σύστημα άρδευσης	Όπως ορίζεται στις εγκαταστάσεις της περιοχής κίνησης αεροσκαφών	
Σύστημα λυμάτων	Όπως ορίζεται στις εγκαταστάσεις Αεροσταθμού	
Σύστημα όμβριων υδάτων	Όπως ορίζεται στις Εγκαταστάσεις Αεροσταθμού	
Σήμανση	20	7
Γέφυρες και δομικές κατασκευές (προς το παρόν μόνο στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης)	50	20
Συστήματα τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνιών		
Σύστημα ελέγχου πρόσβασης (ACS)	Όπως ορίζεται στις Εγκαταστάσεις Αεροσταθμού	
Σύστημα κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης (CCTV)	Όπως ορίζεται στις Εγκαταστάσεις Αεροσταθμού	
Συστήματα ηχητικής ειδοποίησης (APS)	Όπως ορίζεται στις Εγκαταστάσεις Αεροσταθμού	

3.2 Η εκτιμώμενη διάρκειας ζωής οποιουδήποτε στοιχείου θα προσδιορίζεται ως εξής:

(a) σε περίπτωση βιομηχανικού στοιχείου, ισούται με το χρονικό διάστημα όπως αυτό καθορίζεται γραπτώς από τον κατασκευαστή του εν λόγω στοιχείου, υπό την προϋπόθεση ότι αυτό θα ενσωματωθεί στο Περιφερειακό Αεροδρόμιο, θα λειτουργεί σύμφωνα με τις αποδεκτές συνθήκες σχεδιασμού του κατασκευαστή και θα συντηρείται σύμφωνα με τις γραπτές οδηγίες του.

(b) σε περίπτωση οποιουδήποτε άλλου στοιχείου, ισούται με το χρονικό διάστημα για το οποίο το στοιχείο αναμένεται να συνεχίσει να λειτουργεί όπως προβλεπόταν μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής της αντίστοιχης εγκατάστασης Αεροδρομίου, σύμφωνα με το ISO 15686: Κτίρια και Κατασκευαστικά Έργα – Σχεδιασμός Διάρκειας Ζωής ή οποιοδήποτε άλλο αντίστοιχο διεθνώς αποδεκτό πρότυπο.

3.3 Καθ' όλη την Περίοδο Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίζει ότι:

(a) Όλα τα στοιχεία, συμπεριλαμβανομένων αυτών που έχουν χτιστεί ή κατασκευαστεί πριν την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, πληρούν τις προδιαγραφές απόδοσης (δηλ. πρέπει να είναι δομικά ασφαλή, ανθεκτικά και σταθερά, πρέπει να λειτουργούν σωστά και να βρίσκονται σε κατάσταση πλήρους λειτουργίας),

(b) Τα στοιχεία θα επιτύχουν την αναμενόμενη διάρκεια ζωής τους και όταν αντικαθίστανται κατά διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης, το νέο στοιχείο θα έχει διάρκεια ζωής τουλάχιστον ίση με αυτή του στοιχείου που αντικαθιστά, και

(c) Τα στοιχεία πληρούν όλες τις ισχύουσες Προδιαγραφές και τα Πρότυπα και τον Κτιριοδομικό Κανονισμό.

4 Απαιτήσεις Παράδοσης

Στη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος πρέπει να διασφαλίσει ότι εκτός από τη συμμόρφωση με τις προαναφερθείσες απαιτήσεις 3.3(a), (b) και (c), όλα τα στοιχεία πληρούν με τις απαιτήσεις ελάχιστης εναπομείνασας ζωής, όπως αυτές παρατίθενται στον Πίνακα 1 του παρόντος Παραρτήματος.

Όσον αφορά τα στοιχεία αεροδρομίου τα οποία έχουν χτιστεί ή κατασκευαστεί πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και εμπίπτουν στις ακόλουθες κατηγορίες:

(a) Τοίχοι (κατηγορία κτιριακά στοιχεία/κέλυφος κτιρίου/τοίχοι)

(b) Δομικό Σύστημα Κτιρίου (κατηγορία κτιριακά στοιχεία/σύστημα δομικό σύστημα κτιρίου)

(c) Τοιχοποιίες (κατηγορία κτιριακά στοιχεία/τοιχοποιίες)

δεν υφίσταται υποχρέωση για την εναπομείνασα διάρκεια ζωής.

Παράρτημα 16 Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης
Minimum Insurance Requirements

Part 1
Insurance Requirements

Insurance Requirements of the Concessionaire

1 The Concessionaire will at its own expense maintain in force, from the Concession Commencement Date (or such later date that may be agreed between the State and the Concessionaire) until the expiry of this Agreement, all of the following insurances:

(a) The requirements of Part 1A (*Construction Insurances to be Effected*) of this Appendix 16 for the Concession Period where there is to be Works at any Regional Airport and Concession Sites involving renovation, improvement or construction of new or existing buildings.

The requirements of Part 1B (*Operating Insurances to be Effected*) of this Appendix 16, for all other activities arising from this Agreement that the Concessionaire undertakes or is responsible for.

The above are to include the appropriate endorsement under Part 2 of this Appendix 16. Further, save with regard to statutory insurance and professional indemnity insurance that the Concessionaire is required to cause others to procure and save as otherwise provided in this Appendix 16, the Concessionaire must ensure that in each policy taken out pursuant to this Appendix 16, the Concessionaire is named as the principal insured.

Save for (i) insurance required pursuant to the Construction Delay in Start-up (**DSU**) policy required during the Concession Period where there is to be Works at any Regional Airport and Concession Sites (other than with regard to insurance of the Concession Fee and the Levy, (ii) Employers’ Liability and Project Specific Professional Liability Insurance during the Works specified in Part 1A of this Appendix 16 and (iii) Employer’s Liability specified in Part 1B of this Appendix 16) the Concessionaire must procure that the Grantor, the State and the HCAA is each named as an additional insured or co-insured party in such manner that the insurance shall operate as if separate policies had been issued subject to the insurers overall limit of liability not being increased.

(b) To the extent required by Greek law, but not otherwise, the insurance policies pursuant to the Minimum Insurance Requirements shall be issued by an insurer or insurers authorised from time to time under Greek law to underwrite such risks.

(c) Other insurance or insurances extensions or limits which is either:

(i) considered by the State (acting reasonably) appropriate and prudent to any activities undertaken in order for the Concessionaire and any party for which it is responsible to purchase to carry out its obligations under this Agreement; and/or

(ii) is necessary to comply with applicable Laws, including:

(A) motor vehicle liability insurance (both airside and non-airside but coverage air-side shall exclude road traffic act or similar legislation) for any vehicle which is owned, hired, leased or borrowed in connection with the obligation of the Concessionaire and those it is responsible for under this Agreement including damage to such vehicle at a deducible not more than ten thousand Euro (€10,000); and

(B) legal liability of employers for their liability for the bodily injury or disease sustained by their employees arising out of the course of their employment in their business.

Part 1A
Construction Insurances to be Effected

Works Period Insurances

This Agreement specifies terms specific to it and these will have priority over any policy terms.

Insurances during Works

1. Construction All Risks Insurance (**CAR**);
2. DSU Insurance;
3. Construction Third Party Liability Insurance (**TPL**);
4. Airport Contractors Legal Liability Insurance;
5. Political Violence and Terrorism;
6. Marine Cargo Insurance;
7. Marine Cargo DSU Insurance (**Marine DSU**);
8. Project Specific Professional Liability Insurance;
9. Employers’ Liability Insurance; and
10. Motor Vehicle Liability.

1. Construction All Risks Insurance (CAR)

Principal Insured:	The Concessionaire; and The Agent Bank (acting for and on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	The State; The Grantor; The HCAA; Contractors (including managing contractors and/or subcontractors of any tier for their site activities only); Lenders and/or Finance Parties; All parties involved in the performance of the Concession and including subsidiary and holding companies of each party; Others providing goods or services in connection with the Concession as contractors, manufacturers and suppliers and professional consultants to the above but for their manual on-site activities only; and Each of the above to include their respective directors, officers, employees, assigns (and agents) and their rights and interests.
Property Insured:	The Works and any other permanent and temporary works related to the Regional Airports executed and in the course of execution, the materials, parts, excavations, spare parts, consumables and all other parts or units of property or equipment of whatsoever nature the property of the insured or for which they are responsible (but excluding any contractors' or subcontractors' constructional plant and equipment) while on or adjacent to the Concession Site, including runways, roads, hard standings, access roads and related structures, lay down areas, the electrical, sewerage, telecommunications and water interconnection facilities and all associated and ancillary works against all-risks of direct physical loss or damage and all testing and commissioning risks.
Scope of Cover:	"All Risks" of physical loss or damage from any cause not excluded in relation to all property of every description used for and intended for incorporation in the Works arising from the Concessionaire's obligations under this Agreement including electrical and mechanical breakdown.

Geographical Scope:	To include all work sites and temporary lay down areas within and outside the Concession Site boundary and anywhere in Greece in respect of inland transit and temporary storage.
Period of Insurance:	From commencement of the Works until completion of the twenty four (24) months defects liability period. The Property Insured will remain insured under CAR until the end of the Concession Guarantee Period.
Sum insured:	The full reinstatement value of the Works, including allowance for the costs of demolition and debris removal and professional fees (including construction management and customs duties (but in respect of covers outlined in the Required Extensions below, inner limits as agreed)).
Deductibles:	In respect of each and every occurrence, arising during the duration of the Works up to their respective completion dates and involving temporary works, natural hazards, not more than three hundred thousand Euro (€300,000) save for testing/commission, defects in design, plan, specification claims where the deductible will be not more than one million, two hundred and fifty thousand Euro (€1,250,000). The Deductible for each loss in respect of earthquake and tsunami shall have a deductible (indexed) that does not exceed two per cent (2%) of the sum insured.
Required Extensions:	To include, subject to minimum sub-limits per occurrence as below or to be agreed:

a) escalation clause ten per cent (10%);

b) computer and electronic equipment, data carrying media; plans, specifications, drawings clause;

c) public authorities clause;

d) automatic reinstatement of sum insured at nil additional premium for losses below five million Euro (€5,000,000);

e) 50/50 clause;

f) expediting expenses cover twenty per cent (20%) of normal costs up to a minimum sum of seven hundred and fifty thousand Euro (€750,000); per occurrence to cover, *inter alia*, extra costs incurred by the insured in respect of overtime wages, hire of alternative plant, machinery and equipment;

g) extended maintenance cover for twenty four (24) months;

h) faulty design clause LEG3/96;

i) inland transits of locally procured goods and materials/offsite storage including loading and unloading;

j) removal of debris – ten per cent (10%) of the loss subject to a minimum of one million Euro (€1,000,000) and to also include an obsolete buildings provision whereby insurance will pay for economic repairs and in relation to major damage will either pay for demolition and site clearance or demolition and replacement on an agreed value basis as agreed between the State and the Concessionaire;

k) professional fees including to cover architects, surveyors, legal, consulting engineers and other fees incurred as a result of a loss payable under the policy;

l) 72 hour clause;

m) waiver of subrogation including multiple insured clause (LEG Form) with part (vii) deleted;

n) customs duties – loss to the property insured specifically extends to include all customs duties applicable if included in the original sum insured;

o) plans and specifications to cover loss or damage to plans, specifications, drawings, programmes, software and other documents for the execution of the Concession;

p) temporary repairs and minimising loss; preventive measures to cover the costs incurred in taking measures to reduce or avoid a potential loss;

q) Tenants Fit-Out Works to the extent, if any, of the responsibility of the Company to insure under contract;

r) camps/stores;

s) existing property or property belonging to or held in the care, custody or control;

t) fire-fighting facilities;

u) leak search cost;

v) temporary facilities; and

w) piling, foundation and retaining wall clause (MRe 121 or equivalent).

Main Exclusions:

a) war and civil war; rebellion, revolution, insurrection;

b) radioactive contamination;

c) cost of rectifying normal wear and tear and gradual deterioration;

d) loss of cash, bank notes and monetary instruments;

e) liquidated damages, criminal fines and penalties;

f) cyber and electronic data and date recognition exclusion;

g) terrorism;

h) cessation of work;

i) unexplained shortages or disappearance;

j) contractors plant and equipment;

k) consequential loss;

l) corrosion;

m) wilful acts;

n) nuclear risks to cover radioactive contamination and nuclear risks;

o) liquidated damages to cover liquidated damages for delay or detention or in connection with guarantees of performance;

p) design, plan, specification, materials and workmanship to cover defects in design exclusion using what is known as a LEG2/DE3 wording;

q) asbestos; and

r) mould.

2. DSU Insurance

Principal Insured:	The Concessionaire; With regard to the Concession Fee, the Grantor, and the Levy, the State; and Agent Bank (acting for an on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	Lenders and /or Finance Parties; and Each for their respective rights and interests.
Minimum Coverage:	(a) anticipated reduction in Revenue (without any deduction in respect of sums due to the Grantor) (less that part of any cost that varies proportionately with revenue), for a period of not less than either: (i) twenty four (24) months during the Original Senior Commitment Period (as defined in the Designated Loan Agreement (if any)); and (ii) twenty four (24) months following the end of the Original Senior Commitment Period (as defined in the Designated Loan Agreement (if any)) and (b) balance of limits cover to indemnify the Grantor in respect of the gross Concession Fee and the State in respect of the gross Levy for not less than the difference between (i) the estimated Concession Fee and the Levy (as applicable) over a twenty four (24) month indemnity period and (ii) that proportion of the anticipated reduction in Revenue or EBITDA (as applicable) that is due to the Grantor pursuant to this Agreement insured under item (a) of this paragraph 2 of Part 1 to this Appendix 16 if any of the property insured under paragraph 1 of this Part 1 of this Appendix 16 is lost or destroyed or damaged by any of the risks insured under paragraph 1 of this Part 1 of this Appendix 16, which causes interruption to or interference with the Airport Services. (b) to indemnify the Insured in respect of contractual obligations to meet fixed standing charges and regular debt service repayments consisting of interest charges and principal repayments resulting from an occurrence covered by the construction all risks policy which causes the that part of the Works affected to be delayed beyond its anticipated completion date.
Period of Insurance:	As per the Construction All Risks (CAR) policy.

Sum insured:	An amount calculated using figures in the Financial Model, where possible, equal to an amount to indemnify the Insureds for all insured losses required to be covered under the Minimum Coverage.
Indemnity Period:	Not less than twenty four (24) months.
Deductible:	Not more than sixty (60) days in the aggregate (save for ninety (90) days in respect of Suppliers Extension below).
Principle Extensions:	• **Suppliers:** Delay following loss or damage caused by fire, lightning, aircraft, explosion, at key plant and machinery supplier's premises; • **Utilities:** Delay following loss or damage at the premises of electricity, gas, water, telecommunications, and sewerage service suppliers; • **Denial of access:** Delay following loss or damage in the vicinity of the Site of the Project that results in a denial of access; The extensions above will be subject to the policy deductible waiting period of the not more than sixty (60) days of each and every loss. • increased cost of working at least five million Euro (€5,000,000); • additional increased cost of working.
Principal Exclusions:	The exclusions will be as for the CAR cover. The DSU Policy would also exclude any loss sustained due to any delay caused by or resulting from: a) loss or damage to construction plant and equipment; b) loss or damage to property held in the care, custody or control of the Insured; c) any restriction or condition imposed by a public authority; d) non-availability of funds; e) loss of or damage to items taken over or taken into use by the employer other than during the period of the process tests; and f) any penalties or damage of whatever nature for breach of contract or for late or non-compliance of orders.

3. Construction Third Party Liability Insurance ("**TPL**")

Insured Parties:	The Concessionaire; and The Agent Bank (acting for an on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	The HCAA; The Lenders and/or Finance Parties; Contractors (including the engineering, procurement and construction contractors) and all sub-contractors of any tier; and Others providing goods or services in connection with the Concession as contractors, manufacturers and suppliers and professional consultants to the above but for their manual on-site activities only, (excluding such manufacturers and suppliers products legal liability), each for their respective rights and interests.
Minimum Cover:	Insurance against such sums which the Insured Parties shall become legally liable to pay as damages consequent upon: a) bodily injury or illness of third parties (whether fatal or not); or b) damage to, and/or loss of use of as a result of damage to, property belonging to third parties, arising out of or in connection in respect of loss or damage arising out of the maintenance, operation and/or management of the Regional Airports and the Concession Sites and legal costs and expenses incurred in dealing with any insured claim, and in each case, on each occurrence.
Geographical Scope:	Territorial limits – worldwide (excluding USA/Canada and Australia) in respect of liability arising out of the Concession.
Jurisdiction	Greece
Period of Insurance:	As per CAR policy. Policy period extensions are per the CAR policy.
Limit of Indemnity:	At least thirty million Euro (€30,000,000)
Deductible:	Not more than one million, five hundred thousand Euro (€1,500,000) for each claim in respect of third party property damage only. There will be no deductible for bodily injury claims.

Extensions:

a) liabilities arising from sudden, unintended and unexpected seepage and pollution (NMA 1685);

b) a cross liability clause;

c) contractual liability – contractual liability assumed by the Insured by agreement no wider than applicable under tort;

d) mechanically propelled vehicles – liability for mechanically propelled vehicles whilst being used as a tool of trade within the Concession Site;

e) claims control clause; and

f) liabilities for detention, false arrest, obstruction;

g) Munich Re CAR/TPL section 2 wording (or equivalent).

Main Exclusions:

a) cost of making good loss or damage to the Concession;

b) employee liability and liability insured under the Concessionaire's motor insurances;

c) fines and penalties;

d) professional indemnity;

e) claims brought in the jurisdiction of USA/Canada/Australia;

f) terrorism;

g) liquidated damages;

h) deliberate acts – damage to property that results from deliberate acts or omission by the Insured and which were reasonably foreseen by the Insured having regard to the nature and circumstance of such act or omission;

i) pollution – the policy will exclude all pollution losses other than those that result from a sudden, identifiable, unintended, and unexpected event that happens during the period of insurance;

j) asbestos;

k) mould; and

l) all other exclusions as per policy wording agreed.

4. Airport Contractors Legal Liability Insurance

Insured Parties:	The Concessionaire; and The Agent Bank (acting for an on behalf of the Finance Parties).
Additional Insureds:	The HCAA; The Lenders; The Finance Parties; Others providing goods or services in connection with the Concession as contractors, manufacturers and suppliers and professional consultants to the above but for their manual on-site activities only, (excluding such manufacturers and suppliers products legal liability), each for their respective rights and interests.
Minimum Cover:	Insurance against such sums which the Insured Parties shall become legally liable to pay as damages consequent upon: a) bodily injury or illness of third parties (whether fatal or not); or b) damage to, and/or loss of use of as a result of damage to, property belonging to third parties, arising out of or in connection with the construction and maintenance at the Regional Airports and Concession Sites of the Concession, and legal costs and expenses incurred in dealing with any insured claim, and in each case, on each occurrence.
Geographical Scope:	Greece but worldwide in respect of products liability.
Jurisdiction	Greece.
Period of Insurance:	As per CAR policy. Policy period extensions are per the CAR policy.

Limit of Indemnity:	(a) Combined Single Limit (Bodily Injury and Property Damage) seventy five million Euro (€75,000,000) any one occurrence and in the annual aggregate in respect of products liability. (b) Personal Injury limited to twenty five million Euro (€25,000,000) (or currency equivalent) in the annual aggregate being within the Combined Single Limit and not in addition thereto.
Deductible:	For property damage not more than: five thousand Euro (€5,000) (or currency equivalent) each and every loss but twenty thousand Euro (€20,000) (or currency equivalent) each and every loss in respect of damage to aircraft.
Extensions:	c) AVN60A Personal Injury Extension; d) Contractual liability; e) AVN63. Cross liability clause; f) AVN52G sublimit seventy five million Euro (€75,000,000); g) Legal costs and expenses;
Main Exclusions:	h) cost of making good loss or damage to the Concession; i) employee liability and liability insured under the Concessionaire’s motor insurances; j) fines and penalties; k) professional indemnity; l) terrorism; m) liquidated damages; n) deliberate acts – damage to property that results from deliberate acts or omission by the Insured and which were reasonably foreseen by the Insured having regard to the nature and circumstance of such act or omission; o) pollution – the policy will exclude all pollution losses other than those that result from a sudden, identifiable, unintended, and unexpected event that happens during the period of insurance; p) asbestos; q) mould; and r) all other exclusions as per policy wording agreed.

5. Political Violence and Terrorism

Insured Parties:	The Concessionaire; and The Agent Bank (acting for an on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	The HCAA; The Lenders; The Finance Parties; Others providing goods or services in connection with the Concession as contractors, manufacturers and suppliers and professional consultants to the above but for their manual on-site activities only, (excluding such manufacturers and suppliers products legal liability), each for their respective rights and interests.
Minimum coverage:	Loss or damage under the CAR policy (and subsequent loss of anticipated revenue and associated losses as required under the DSU Insurance policy) sustained following a delay to the commencement of the Works as a direct result of physical loss of or damage to the Property Insured during construction, testing or commissioning caused by an act of terrorism and/or political violence.
Extensions:	As per DSU cover including:

a) an act of terrorism and/or sabotage;

b) malicious damage resulting directly from an act of terrorism;

c) riots, strikes, civil commotion;

d) invasion, acts of foreign enemies, hostilities (whether war is declared or not), civil war, rebellion, revolution, coup d'état, insurrection or mutiny;

e) war and civil war (to a suitable sub limit not less than twenty million Euro (€20,000,000));

f) AFB PV Wording Perils 1-7;

g) Claims control Clause;

h) LMA 3100- Sanctions Clause;

i) Increased cost of working (with a minimum sum insured of ten million Euro (€10,000,000) per event); and

j) Additional increased cost of working (with a minimum sum insured of ten million (€10,000,000) per event).

Exclusions:	a) Nuclear detonation, reaction, nuclear radiation or radioactive contamination cost of making good loss or damage to the Concession; b) Pollutants or contaminants, chemical or biological release or exposure of any kind; c) Electronic attacks; d) Cessation, fluctuation or variation in, or insufficiency of, water, gas or electricity supplies and telecommunications of any type or service; e) War between two or more of the following: China, France, The Russian Federation, United Kingdom and the United States of America; f) Threat or hoax; g) Seizure or illegal occupation; and h) Confiscation, requisition, detention, legal or illegal occupation, embargo, quarantine, any order of public or government authority.
Sum insured:	Calculated using figures from the Financial Model where possible, to an amount to indemnify the Insureds for insured losses as required under this Appendix. Sum Insured also to include increased cost of working for a period of not less than the Indemnity Period.
Insured:	Property Section; per the CAR policy Loss of Profits/DSU: Lenders; Financial Parties only.
Period of Insurance:	Per CAR policy.
Period of Indemnity:	Per DSU policy.
Sum Insured:	Not less than: Property Damage cover: the full reinstatement value of the items insured. Business Interruption/ Loss of Profits cover: an amount to cover the anticipated loss of gross revenue and debt service (including principal and interest) for the period of indemnity.
Deductibles:	Not more than: Property Section: seventy five thousand Euro (€75,000) each and every occurrence. Loss of Profits/DSU: twenty one (21) days.

6. Marine Cargo Insurance

Principal Insured:	The Concessionaire; and The Agent Bank (acting for an on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	The insured parties will be the same as for the CAR insurance; The HCAA; The Lenders; The Finance Parties The Contractor and all sub-contractors of any tier; and Others as required by contract providing goods and or maintenance in connection with the Concession, each for their respective rights and interests.
Scope of Cover:	"All Risks" of loss, destruction or damage as per the Institute Cargo Clauses to all materials, equipment, machinery, spares and other items for incorporation in the Concession facilities whilst in transit by sea, land or air from country of origin anywhere in the world to the Concession Site from the time that the insured item leaves the warehouse or factory for shipment to the Concession Site, or vice versa, including off-site storage other than where covered under the construction "All Risks" Insurance. The policy to cover shipments by any mode of transport other than ocean barges where insurer's prior agreement will be required. Covers includes imports (and returns if applicable) of plant, equipment, machinery and materials to the Concession Site for the construction of the Works and each Regional Airport facilities.
Commencement Date:	The date of commencement of the first transit.
Expiry Date:	The end of the period insured by the CAR policy.
Sum insured:	An amount based on the maximum value of any one conveyance and/or storage location, to be agreed with the State.
Deductible:	The lower of fifty thousand Euro (€50,000) and three per

cent (3%) of the value of each individual shipment in respect of any one loss.

Basis of Cover: To include: Strike, riot, sabotage, terrorism and civil commotion with minimum of one hundred and eighty (180) days of storage on the Concession Site.

a) Marine Transits
- Institute Cargo Clause (A)
- Institute War Clauses (Cargo)
- Institute Strikes Clauses (Cargo)
- Institute Classification Clauses

b) Air Transits
- Institute Air Cargo Clauses (Air)
- Institute War Clauses (Air Cargo)
- Institute Strikes Clauses (Air Cargo)

c) Land Transits
- By road or rail covered against those risks specified above where available

Other Clauses: Cargo ISM Endorsement, Cargo ISM Forwarding Charges Clause

Required Extensions:

s) Two hundred per cent (200%) Accumulation Clause;

t) any mode of transportation;

u) marine cargo 50/50 clause with CAR insurance;

v) concealed damage clause;

w) institute classification clause; and

x) debris removal clause.

Main Exclusions:

y) institute radioactive contamination exclusion clause;

z) termination of transit clause (terrorism);

aa) cyber clause;

bb) all other exclusions as per policy wording agreed;

cc) insolvency exclusion clause;

dd) institute radioactive contamination, chemical, biological, bio-chemical and electromagnetic weapons exclusion clause;

ee) rusting, oxidation, discoloration of unpacked or unprotected goods and items shipped on deck in enclosed steel containers unless caused by a defined peril; and

ff) electrical and mechanical derangement unless caused by an insured peril.

Policy Warranty: surveys to be undertaken prior to the shipment of major items (as defined in the marine cargo policy).

7. Marine Cargo DSU Insurance

Principal Insured:	The Concessionaire; and The Agent Bank (acting for an on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	The insured parties will be the same as for the CAR insurance; The HCAA; The Lenders; The Finance Parties The Contractor and all sub-contractors of any tier; and Others as required by contract providing goods and or maintenance in connection with the Concession, each for their respective rights and interests.
Minimum Coverage:	Loss of anticipated revenue and associated losses as required under the DSU Insurance policy sustained following a delay to the commencement of the Works as a direct result of physical loss of or damage to the Property Insured under the Marine Cargo/Transit policy. Cover is to also be provided for increased cost of working reasonably incurred to minimise any loss, subject to these costs being economic. This policy would also cover delays to the project due to: a) loss or damage or mechanical breakdown to the vessel on which the insured property is being carried or intended to be carried; b) the vessel on which the property is being carried being involved in a general salvage or life-saving operation; c) loss or damage or mechanical breakdown to any other conveyance on which the insured property is being or intended to be carried from any fortuitous cause.
Commencement Date:	The date of commencement of the first transit.
Expiry Date:	The end of the period insured by the Marine Cargo policy.
Sum insured:	An amount calculated using figures in the Financial Model, where possible, equal to an amount to indemnify the Insureds for all insured losses required to be covered under this Appendix.

Indemnity Period:	Twenty four (24) months from the end of the period insured by the Marine Cargo policy.
Deductible:	Not to exceed first sixty (60) days of any loss.
Principal Extensions/Exclusions:	The extensions and exclusions will be the same as for the Marine Cargo cover.
	The policy will exclude any claim or delay caused by the unreasonable withholding of guarantees as a result of repairs to the property insured not being acceptable to the manufacturer or his representative.

8. Project Specific Professional Liability Insurance

Insured Parties:	The Concessionaire; and The Agent Bank (acting for an on behalf of the Lenders and/or Finance Parties).
Additional Insureds:	The State; The Grantor; The HCAA; The Government Users; The Lenders and/or Finance Parties; The design-builder, all engineers, architects and other professional consultants and sub consultants that provide professional design services in connection with the design of all or any of the facilities and structures at the Regional Airports and Concession Sites.
Minimum Cover:	Project Specific Professional Liability Insurance in connection with the design and construction from the beginning of the first design, through the construction period, to service commencement plus coverage for an extended reporting period of not less than thirty six (36) months. This coverage shall be primary with respect to the Works under the Design-Construction Contract(s) without right of contribution of any Project Specific Professional.
Deductibles:	A maximum of one hundred thousand Euro (€100,000) per claim which is not in additional to any design professional's recovered underlying insurance but applies in the instance the design professional's insurance has been exhausted or has not been maintained in compliance with the minimum requirements of the policy. The deductible also applies in the instance that the policy is broader than the design professional's primary insurance.

Limit of Indemnity:	Ten million Euro (€10,000,000) minimum per claim and twenty million Euro (€20,000,000) in the aggregate per annual period of insurance (inclusive of defence and related costs and supplementary payments). This shall be primary with respect to the Works without right of contribution of any insurance carried by the State, the Grantor, the Agent Bank and the Lenders and/or the Finance Parties.
Geographical Scope:	Greece but worldwide in respect of products liability.
Jurisdiction:	Greece.
Extensions:	• Primary Insurance extension; • Automatic addition of firms (subject to insurer reporting requirements); • Present, former partner, executive officer, director or shareholder of Named Insured while acting within their scope of duties for the Named Insured; • Any individuals or personal corporations retained by the Named Insured under a personal services contract; • Claim defined as a written or oral demand for money or a written or oral allegation in breach in the rendering or failure to render professional services received by the Insured or Named Insured and resulting from a single error, omission or negligent act; • Lawyer fees and associated expenses incurred in the investigation, defence, settlement, arbitration or litigation of claims; • Duty to defend, even if the allegations are groundless, false or fraudulent; and • Worldwide territory (suits brought in Greece).

Exclusions:

- Express Warranties or guarantees;
- Estimates on profit, return;
- Faulty workmanship, construction or work which is alleged or in fact not constructed in accordance with the Design-Construction Contract(s);
- Design or manufacture of any good or products sold or supplied by a named insured;
- Terrorism;
- Nuclear liability;
- Judgements and awards deemed uninsurable by law;
- Liability assumed under the Design-Construction Contract(s) unless such liability would not have been attached to the named insured by law in the absence of such an agreement;
- Punitive or exemplary damages, fines, penalties or interest or liquidated punitive or exemplary damages or fees;
- Refusal to employ, termination of employment, humiliation or discrimination on any basis or other employment related practices or policies.

9. Employers' Liability Insurance

Principal Insured:	The Concessionaire; and Any company or contractor for which it is responsible.
Additional Insured:	The State; and The Grantor.
Period of Insurance:	Per CAR policy.
Minimum Cover:	In accordance with the applicable laws, including articles 657,658 and 932 of the Greek Civil Code, that covers the employer for its legal liability towards the employees for injuries arising out of and in the course of their employment over and above the benefits of the social security organizations (IKA or other).
Territory:	Greece.
Jurisdiction:	Greece.
Conditions:	Subject to premium readjustment (onwards only) at the end of the policy period. The insured should take all the necessary precautions, protections, measures, in compliance with the provisions of the Greek law for the prevention of accidents and injuries.

Part 1B
Operating Insurances to be Effected

Concession Period Insurances

The minimum insurance coverage required to be obtained and maintained by the Concessionaire shall include the following types of insurance, each to be provided under policies containing provisions, which are reasonably standard in the insurance market for such insurance and available at commercially reasonable terms.

This Agreement specifies terms specific to it and these will have priority over any policy terms.

Concession Period Insurances

1. All Risks Insurance – Property Damage;
2. Business Interruption;
3. Political Violence;
4. Airport Owners and Operators Liability; and
5. Employers' Liability Insurance.

1. All Risks Insurance – Property Damage

Principal Insured:	The Concessionaire; and The Agent Bank (for and on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	The State; The Grantor; The HCAA; The Lenders and/or Finance Parties, each for their respective rights and interests.
Scope of Coverage:	"All Risks" of loss or damage from any cause not excluded to the property and interests of every description, including property of others in the care, custody or control of the Insured for which they are responsible, used for or in connection with the ownership and operation of the Concession.
Property Insured:	All assets comprising from the ownership and operation of the Concession but not limited to the Regional Airports and all or any structures at each Regional Airport, its immoveable property (including each Regional Airport facilities and all runways, taxis and aprons), vehicles, fixtures and fittings and any Regional Airport development. This shall include electronic and computer equipment, buildings and their contents, stock, fixtures, fittings, mobile or in transit, of every kind and description not otherwise excluded, either owned, leased, hired or borrowed by the Concessionaire or held in the care, custody or trust of the Concessionaire or for which the Concessionaire is responsible or have assumed responsibility all forming part of or in connection with the Concessionaire's obligations under this Agreement.
Period of Insurance:	Annual period from the Concession Commencement Date until the end of the Concession Period.
Sum Insured:	Calculated using figures from the Financial Model where possible, the sum insured will be based on the reinstatement value basis of the Property Insured.
Geographical Scope:	Anywhere on the Concession Site and temporary removal elsewhere.

Deductible (Indexed): Not to exceed one hundred thousand Euro (€100,000) each and every occurrence for property damage save for earthquake and tsunami which shall have a deductible that does not exceed two per cent (2%) of the sums insured.

Required Extensions: To include, subject to policy sub-limits to be agreed:

a) machinery breakdown and boiler explosion (limit seven million, five hundred thousand Euro (€7,500,000));

b) additional costs of complying with public/local authority requirements;

c) automatic acquisition clause;

d) property in transit one million, five hundred thousand Euro (€1,500,000);

e) automatic reinstatement of sum insured;

f) expediting expenses cover;

g) fire-fighting expenses;

h) cash and stamps;

i) professional fees/ architects and surveyors fees;

j) debris removal, demolition and increased cost of construction including an obsolete buildings provision whereby insurance will pay for economic repairs and in relation to major damage will either pay for demolition and site clearance or demolition and replacement on an agreed value basis as agreed between the State and the Concessionaire;

k) sue and labour;

l) tenants' and neighbours' liability;

m) rental payable/rental value loss clause;

n) 72 hour clause;

o) minor works;

p) plans documents and data/ valuable papers and records;

q) temporary removal;

r) inflation protection escalator in sum insured not less than one hundred and ten per cent (110%);

s) eighty fiver per cent (85%) condition of underinsurance; and

t) overtime and express freight charges.

Main Exclusions:

a) war and civil war;

b) radioactive contamination;

c) the cost of making good wear and tear, gradual deterioration, flaws, deformation, distortion, cracks or partial fractures, defects in design materials or workmanship but this shall not exclude subsequent damage resulting from an ensuing cause which is not otherwise excluded;

d) terrorism;

e) consequential loss;

f) cyber clause;

g) unexplained shortages or mysterious disappearance; and

all other exclusions as per policy wording agreed.

2. Business Interruption

Principal Insured:	The Concessionaire; and The Agent Bank (for and on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	The Lenders and/or Finance Parties, each for their respective rights and interests.
Minimum Cover:	To indemnify the Insured in respect of contractual obligations to meet Concession Fees, Levy, fixed standing charges and regular debt service repayments consisting of capital repayments and interest charges resulting from an occurrence covered the All Risks policy described in 1 above which causes interruption in the normal commercial operations of the Regional Airports and Concession Sites. “Cover” to include indemnity for the Investor in respect of Revenues in accordance with the latest Financial Model (without any deduction in respect of sums due to the HCAA), increased cost of working and additional increased cost of working.
Period of Insurance:	Per All Risks Insurance – Property Damage.
Sum Insured:	Loss of Revenue to include in addition increased cost of working and additional increased cost of working.
Indemnity Period:	Twenty four (24) months.
Deductible:	Not to exceed the first thirty (30) days of any interruption.
Required Extension:	To include, subject to policy sub-limits to be agreed: a) interruption caused by a physical loss not excluded under the All Risks policy which occurs in the vicinity of the Concession Site at a Regional Airport and which hinders or prevents access to the Concession Site at a Regional Airport; and b) suppliers’/utilities’ extension in respect of named suppliers/utilities only for fire, lightning, explosion and aircraft perils.
Main Exclusions:	To follow the Property All Risks Insurance. In addition the following exclusions would apply: • the non-availability of funds; • fines and penalties; and • loss of licence.

3. Political Violence and Terrorism

Insured Parties:	The Concessionaire; and The Agent Bank (for and on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	The State; The Grantor; The HCAA; The Lenders and/or Finance Parties, each for their respective rights and interests.
Minimum coverage:	Loss or damage and subsequent loss of anticipated revenue and increased cost of working sustained following a delay to the commencement of the business at the Concession as a direct result of physical loss of or damage to the contract works during construction, testing or commissioning caused by an act of terrorism and/or political violence.
Extensions:	As per the Business Interruption Cover plus: (i) an act of terrorism and/or sabotage; (ii) malicious damage resulting directly from an act of terrorism; (iii) riots, strikes, civil commotion; (iv) invasion, acts of foreign enemies, hostilities (whether war is declared or not), civil war, rebellion, revolution, coup d'état, insurrection or mutiny; (v) war and civil war (sub limited to thirty million Euro (€30,000,000); (vi) AFB PV Wording Perils 1-7; (vii) Claims control Clause; (viii) LMA 3100- Sanctions Clause; (ix) Increased cost of working (with a minimum sum insured of Euro ten million (EUR10,000,000) per event); and (x) Additional increased cost of working (with a minimum sum insured of ten million Euro (€10,000,000) per event).
Exclusions:	a) Nuclear detonation, reaction, nuclear radiation or radioactive contamination cost of making good loss or damage to the Concession; b) Pollutants or contaminants, chemical or biological release or exposure of any kind; c) Electronic attacks; d) Cessation, fluctuation or variation in, or insufficiency of, water, gas or electricity supplies and telecommunications of any type or service; e) threat or hoax; f) seizure or illegal occupation; and

g) confiscation, requisition, detention, legal or illegal occupation, embargo, quarantine, any order of public or government authority.

Sum insured:	Not less than the full reinstatement value of the estimated maximum loss or damage to the Concession and not less than subsequent loss of anticipated revenue in respect of debt service (including principal and interest and fixed operating costs). Sum Insured also to include increased cost of working for a period of not less than the Indemnity Period.
Insured:	Property Section; per the CAR policy. Loss of Profits Section: per the Business Interruption policy.
Period of Insurance:	Per All Risks Insurance – Property Damage.
Period of Indemnity:	Not less than twenty four (24) months.
Sum Insured:	In accordance with the latest Financial Model, not less than: Property Damage cover: the full reinstatement value of the items insured. Business Interruption/ Loss of Profits cover: an amount to cover the anticipated loss of gross revenue and debt service (including principal and interest) for the indemnity period.
Limit:	Amount in accordance with the latest available Financial Model covering at least 90% of the Sum insured as per the beginning of the Period of Indemnity.
Deductibles:	Not more than: Property Section**:** fifty thousand Euro (€50,000) each and every occurrence**.** Business Interruption/ Loss of Profits Section: twenty one (21) days.

MG

4. Airport owners and operators liability insurance

Principal Insured: The Concessionaire; and

The Agent Bank (for and on behalf of the Finance Parties).

Additional Insured: The State;

The Grantor;

The HCAA;

The Lenders and/or Finance Parties,

each for their respective rights and interests.

Period of Insurance: Per All Risks Insurance – Property Damage.

Minimum Cover: All sums which any Insured shall become legally liable to pay in respect of damages consequent upon:

a) bodily injury or illness of third parties (whether fatal or not), and/or

b) damage to, and/or loss of use of property as a result of damage to property belonging to third parties arising out of or in connection with the operation of the Project including products manufactured and supplied including products liability,

arising out of the operation and maintenance of each Regional Airport, including the provision of security and fire services (including maintenance of the air traffic control towers) or otherwise in connection with the Concession and/or in connection with the performance and/or provision of the services at each Regional Airport; and legal costs and expenses incurred in dealing with any claim, and in each case, on an occurrence form wording.

Deductible: In respect of Property Damage:

seven thousand five hundred Euro (€7,500) (or currency equivalent) each and every loss but not more than twenty thousand Euro (€20,000) (or currency equivalent) each and every loss in respect of damage to aircraft.

Limit of Indemnity: Combined Single Limit (Bodily Injury and Property Damage):

seven hundred and fifty million Euro (€750,000,000) (or currency equivalent) any one occurrence and in the annual aggregate in respect of products liability.

Personal Injury limited to twenty million Euro (€20,000,000) (or

	currency equivalent) in the annual aggregate being within the Combined Single Limit and not in addition thereto.
Geographical Scope:	Greece but worldwide in respect of products liability.
Jurisdiction:	Greece.
Required Extensions:	a) AVN52G sublimit three hundred million Euro (€300,000,000); b) AVN60A Personal Injury Extension (including false arrest, imprisonment, detention, obstruction and detainment); c) AVN63 Cross Liability Clause; d) Products liability; e) Legal Liability of concessionaire(s) arising out of their activities but only in excess of any underlying insurance carried by the concessionaire(s); f) Airside Property Damage Liability arising from the use of Motor Vehicles; and g) Liability arising from any Regional Airport vehicles within the Concession Site at any Regional Airport in excess of the sums recoverable under any separate motor vehicles insurance.
Exclusion:	AVN46B; Noise and Pollution Cover.

MG

5. Employers' Liability Insurance

Principal Insured:	The Concessionaire; and Any company or contractor for which it is responsible.
Additional Insured:	The State; and The Grantor.
Period of Insurance:	Per CAR policy.
Minimum Cover:	In accordance with the applicable laws, including articles 657,658 and 932 of the Greek Civil Code, that covers the employer for its legal liability towards the employees for injuries arising out of and in the course of their employment over and above the benefits of the social security organizations (IKA or other).
Territory:	Greece.
Jurisdiction:	Greece.
Conditions:	Subject to premium readjustment (onwards only) at the end of the policy period. The insured should take all the necessary precautions, protections, measures, in compliance with the provisions of the Greek law for the prevention of accidents and injuries.

Part 2 Endorsements

Part 2A

Insurance Endorsements (but not for any Aviation TPL policy)

This Part 2A of Appendix 16 shall apply to Construction All Risks insurance, Construction All Risks Delay in Start Up insurance, Construction Third Party Liability Insurance, Airport Contractor's Legal Liability insurance, Political Violence and Terrorism, Marine Cargo Insurance, Marine Cargo Delay in Start Up insurance, Project Specific Professional Liability insurance, Employers' Liability insurance, All Risks Insurance (Property Damage), Business Interruption insurance, Political Violence, Airport Owners and Operator's Liability and Employer's Liability insurance (the "**Insurances**").

Interpretation

"**Insurance Policy**" means the insurance agreement to which this endorsement is attached and into which this endorsement is incorporated in its entirety.

"**Insureds**" means the insured parties named in the Insurance Policy, collectively, and "**Insured**" means each and any of the insured parties named in the Insurance Policy.

"**Insurer**" means the insurer or insurers from time to time participating in the Insurance Policy.

Terms used but not defined in these endorsements have the meaning given to them in this Agreement.

1. The Insurers agree to waive all rights of subrogation howsoever arising which they may have or acquire against the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or Finance Parties and the Concessionaire or any of the other parties named as Insureds in the Insurance Policy, and their respective parents, affiliates, officers, directors, employees, subcontractors or representatives arising out of any occurrence in respect of which a claim is admitted under the Insurance Policy.
2. All the provisions of this Insurance Policy (except those relating to limits of liability and deductible amounts) shall operate as if there were a separate policy covering each Insured.
3. The State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or Finance Parties shall have no duty of disclosure under the Insurance Policy. Each Insurer waives any rights it may have to disclosure of any documents, facts or information and any right it may have to avoid this Insurance Policy or recover damages or decline to indemnify any Insured on the grounds of non-disclosure (whether negligent or otherwise) by the Lenders or the Finance Parties (including any agent they may have acting on their behalf that is recognised by the State in this Agreement or amendment thereto) or any of them and/or any of their agents.
4. The Insurers agree with each Insured that each Insurance Policy shall be treated as a separate and distinct contract between the Insurers and each Insured with the intention that no Insured shall be deprived of any benefit

under the Insurance Policy or suffer any disadvantage whatsoever under the Insurance Policy as a result of any act (or failure to act), neglect, error, misrepresentation, fraud or omission on the part of any other Insured.

5. The Insurers undertake to each Insured that the Insurance Policy shall not be invalidated as regards the respective rights and interests of each Insured and that the Insurers will not seek directly or indirectly to avoid any liability under this Insurance Policy because of any act (or failure to act), neglect, error, misrepresentation, fraud or omission made by any other Insured (whether occurring before or after the inception of this Insurance Policy), including any failure by any other Insured to disclose any material fact, circumstance or occurrence, any misrepresentation by any other Insured, any breach or non-fulfilment by any other Insured of any condition, warranty or provision contained in the Insurance Policy, whether or not any such act (or failure to act), neglect, error, misrepresentation, fraud or omission could, if known at any time, have affected any decision of the Insurers to grant the Insurance Policy, to agree to any particular term or terms of the Insurance Policy (including this endorsement and the amount of any premium) or to act or refrain from acting in any way whatsoever in relation to this Insurance Policy or to any liability which may arise thereunder.

6. Subject always to paragraph 2 above, upon payment of any sum to any Insured pursuant to this paragraph 5, the Insurers shall, to the extent of such payment, be thereupon legally subrogated to all the rights of such Insured, provided always that the Insurers shall not exercise any such rights howsoever arising in competition with the rights of any Lender and/or Finance Party in respect of the project assets or any monies secured thereon.

7. The Insurers agree that the Insurance Policy will be primary to and not excess to or contributing with any other insurance maintained by any Insured. The Insurers waive all rights of contribution against any other insurance affected by the Lenders and/or Finance Parties (including any agent they may have acting on their behalf that is recognised by the State in this Agreement or amendment thereto) or the Concessionaire.

8. The State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or the Finance Parties and their respective officers, directors, employees servants, agents and assigns will (whether or not they are an Insured under the Insurance Policy) in no circumstances be liable for the payment of any premium or to perform any other obligation owed to the Insurers under the Insurance Policy (although they will have the right, but not the obligation, to pay that premium or to perform that obligation), but this will not relieve the Concessionaire from its obligation to pay any premium due under the Insurance Policy. If any Insured owes any amounts to the Insurers (other than unpaid premiums), whether in connection with the Insurance Policy or any other policy underwritten by the Insurers, the Insurers waive any right they may have to set off or counterclaim against and agree not to deduct any such amount from any Insurance Proceeds payable under the Insurance Policy to the Security Agent (as defined in a Designated Loan Agreement (if any)) (on behalf of itself and the Secured Parties (as defined in a Designated Loan Agreement (if any))) as co-Insured.

9. The State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or the Finance Parties and their respective officers, directors, employees, servants, agents and assigns are named Insureds under the Insurance Policy.

10. Without prejudice to any applicable aggregate liability limits approved by the Agent Bank, the sums insured and risks covered under the Insurance Policy may not be reduced in any way without the prior written consent of the Agent Bank.

11. Insurers to consult with the Grantor and/or the State (as applicable) in relation to any claim in circumstances where the Grantor and/or the State (as applicable) requests.

12. Unless and until the Agent Bank shall have notified the Insurers to the contrary, in which case all Insurance Proceeds payable under or in relation to this Insurance Policy payable by any Insurers to the Insureds shall be paid directly to the Agent Bank or as it may direct, all Insurance Proceeds shall be paid without any deduction or deductions from the agreed claim figure whatsoever (except the appropriate Insurance Policy excess or deductible if applicable) to the Insurance Proceeds Account (as defined in a Designated Loan Agreement (if any)).

13. The Insurers agree that they will advise the Agent Bank in writing:

    i. at least 45 days (or such lesser period (if any) as may be specified from time to time by the Insurers in the case of war, terrorism, strikes and kindred perils) before any cancellation is to take effect if any Insurer cancels or gives notice of such cancellation of any Insurance Policy for any reason, including the non-payment of premiums;

    ii. at least 45 days (or such lesser period (if any) as may be specified from time to time by Insurers in the case of war, strikes and kindred perils) before any reduction in limits or coverage, any increase in deductibles or any termination before the original expiry date of this Insurance Policy is to take effect;

    iii. promptly if any Insurer has not agreed to renew (or failed to invite the Insureds to review) this Insurance Policy at its next expiry date;

    iv. of any act or omission or of any event of which any Insurer has knowledge and which might invalidate, terminate, suspend or render unenforceable in whole or in part this Insurance Policy or any claim thereunder, as soon as reasonably practicable after any Insurer becomes aware of any such act, omission or event; and

    v. any such cancellation, reduction, increase or other change shall not be effective until 60 days (or such lesser period as referred to above) after the issue of a notice to such effect to the Agent Bank.

14. Each Insurer acknowledges receipt of consideration for the insurance of the State, the Grantor, the HCAA and the Lenders and/or Finance Parties under the Insurance Policy.

15. Each Insurer confirms that:

    i. it has received from the Concessionaire all information required by it that is material to the risks insured against by this Insurance Policy; and

    ii. there is no information that has been relied on or is required by that Insurer in respect of its decision to co-insure the State, the Grantor, the HCAA and the Lenders and/or Finance Parties.

16. Each Insurer confirms that it has not been notified of any other pledge or assignment of or security interest in this Insurance Policy and the proceeds thereof.

17. All notices or other communications under or in connection with this Insurance Policy will be given in writing or by fax. Any such notices will be deemed to be given as follows:

    i. if in writing, when delivered; and

    ii. if by fax, when transmitted, but only if, immediately after the transmission, the sender's fax machine records the correct answerback.

18. The address and fax number of a party to be served are those notified from time to time in writing to the Concessionaire's insurance broker by the Concessionaire.

19. The initial address and fax number of the Agent Bank are as follows:

    - Name & Address:
    - Fax No:
    - Attention:

20. The Agent Bank is not the agent of any party other than the Participants for receipt of any notice or any other purpose in relation to this Insurance Policy.

21. During the term of this Insurance Policy, the provisions of these endorsements may only be amended by written agreement between the Concessionaire, the Insurers, the State, the Grantor and the Agent Bank, such amendment to be endorsed on the Insurance Policy.

22. Each Insurer agrees that each provision of this Insurance Policy is severable from every other provision and is intended by it to be valid, binding and enforceable in accordance with its terms, notwithstanding any purported repudiation, avoidance or termination.

23. The provisions of these specifically negotiated endorsements override any conflicting provision in the rest of this Insurance Policy (excluding these endorsements).

24. The Insurance Policy shall be governed by and interpreted in accordance with the laws of Greece.

Part 2B

Insurance Endorsements for Aviation TPL (Including Construction Aviation TPL) Only

This Part of Appendix 16 shall apply to the aviation third party liability insurance cover provided under the following required insurances:

Construction Aviation Third Party Liability Insurance under [x]

Airport Aviation Owners And Operators Liability under [x]

Notwithstanding any other provision of this Insurance Policy, the following endorsement shall take effect immediately:

1. Interpretation:

In this endorsement, the following terms shall have the below meaning:

“**Insurance Policy**” means the insurance agreement to which this endorsement is attached and into which this endorsement is incorporated in its entirety.

“**Insureds**” means the insured parties named in the Insurance Policy, collectively, and “**Insured**” means each and any of the insured parties named in the Insurance Policy.

“**Insurer**” means the insurer or insurers from time to time participating in the Insurance Policy.

“**Vitiating Act**” means any circumstances of fraud, misrepresentation, non-disclosure or any breach of warranty or condition of an insurance policy provided that the party so protected by the breach of warranty or condition has no actual constructive knowledge of, has not condoned, caused or contributed to the said act or omission.

Terms used but not defined in these endorsements have the meaning given to them in this Agreement.

2. Separate Policy

All the provisions of this Insurance Policy (except for those relating to limits of liability) shall operate as if there were a separate policy covering each Insured. Accordingly, the liability of the Insurers under this Insurance Policy to any one of the Insured shall not be conditional upon the due observance and fulfilment of any other Insured of the terms of this Insurance Policy and shall not be affected by any failure in the observance or fulfilment by any other Insured of any duties relating to this Insurance Policy, provided that the party so protected by the breach of

warranty or condition has no actual constructive knowledge of, has not condoned, caused or contributed to the said act or omission.

3. Interest of the Participants

The Insurers acknowledge that the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or the Finance Parties and its respective officers, directors, employees, secondees and assigns are each additional co-Insureds under this Insurance Policy and that the premium specified in this Insurance Policy provides consideration for their being co-Insureds.

4. Liability for Premium

The Insurers acknowledge that the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or Finance Parties are not liable for the payment of any premium or any other obligation owed to the Insurers under this Insurance Policy, although any such body may choose to pay the premium. This shall not relieve the Concessionaire from its obligations to pay any premium under this Insurance Policy.

5. Disclosure

Neither the State, the Grantor, the Agent Bank and the Lenders and/or the Finance Parties, nor their agents shall have any duty of disclosure to the Insurers in relation to this Insurance Policy. Each Insurer waives any rights it may have to disclosure of any documents, facts or information and any right it may have to avoid this Insurance Policy or recover damages or decline to indemnify any Insured on the grounds of non-disclosure (whether negligent or otherwise) by the Secured Parties (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)) or any of them and/or any of their agents.

6. Non-Vitiation and Waiver of Subrogation

(a) Each of the Insurers notes and agrees that if the Insured described in the Schedule comprises more than one insured party each operating as a separate and distinct entity then cover hereunder shall apply in the same manner and to the same extent as if individual policies had been issued to each such insured party provided that the total liability of the Insurers to all of the Insureds collectively shall not exceed the sums insured and limits of indemnity including any inner limits set by memorandum or endorsement stated in the Insurance Policy and that the amount of deductibles shall not be increased as a result thereof.

(b) Subject to paragraphs (c) and (d) below and paragraph 5 above, it is further understood and agreed that the Insurers shall be entitled to avoid liability to or (as may be appropriate) claim damages from an Insured in circumstances of that Insured party's fraud, material misrepresentation, material non-disclosure or breach of any warranty or condition of this

Insurance Policy, each referred to in this clause as a **Vitiating Act**, provided that the party so protected by the breach of warranty or condition has no actual constructive knowledge of, has not condoned, caused or contributed to the said act or omission.

(c) It is however agreed that a Vitiating Act committed by one Insured shall not prejudice the right to indemnity of any other Insured who has an insurable interest and who has not committed a Vitiating Act.

(d) Insurers hereby agree to waive all rights of subrogation which they may have or acquire against any Insured except where the rights of subrogation or recourse are required in consequence of or otherwise following a Vitiating Act, in which circumstances, except as provided in paragraph (e) below, Insurers may enforce such rights notwithstanding the continuing or former status of the vitiating party as an Insured.

(e) Notwithstanding paragraph (d) above, the Insurers waive all rights they may acquire against the Concessionaire through subrogation to the rights of the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or the Finance Parties.

7. Cancellation

Except in respect of any provision for Cancellation or Automatic Termination specified in the Policy or any endorsement thereof, cover provided may only be cancelled or materially altered in a manner adverse to the additional Insureds by the giving of not less than thirty (30) days’ notice, but seven (7) days or such lesser period as may be customarily available in respect of War and Allied Risks coverage in writing to the Appointed Broker. Notice shall be deemed to commence from the date such notice is given by the Insurers. Such notice will NOT, however, be given at normal expiry date of the Policy or any endorsement.

8. Changes in Cover

The Insurers shall give the Agent Bank 45 days' notice in writing (or such lesser period (if any) as may be specified from time to time by Insurers in the case of AVN46 and AVN52G perils) before any reduction in limits or coverage, any increase in deductibles or any termination before the original expiry date of this Insurance Policy is to take effect.

9. Amendments to Endorsement

During the term of this Insurance Policy, the provisions of this endorsement may only be amended by written agreement between the Concessionaire, the State, the

Grantor, the Insurers and the Agent Bank, such amendment to be endorsed on the Insurance Policy.

10. Notice of Claims

Notice of claim by the Concessionaire, the State, the Grantor or the Agent Bank or any other party entitled to indemnity under the Insurance Policy shall, in the absence of manifest error, be accepted by Insurers as a valid notification of claim on behalf of all other Insureds subject to the full terms of the Insurance Policy.

11. Claim Payments

The insurers will consult with the Grantor and/or the State (as applicable) in relation to any claim in circumstances where the Grantor and/or the State (as applicable) requests such consultation.

Payments made in accordance with this Clause 11 shall, to the extent of the payment, discharge the Insurers' liability to pay the Concessionaire or other claimant Insured.

All claim payments in respect of a third party liability shall be paid to person(s) whose claim(s) constitute the risk or liability insured against provided that such person has executed a discharge of all claims made against the Insureds in respect of the risk or liability in relation to which the claim was made, save in cases where (notwithstanding the policy terms to the contrary) an Insurer accepts liability to indemnify the Insured in respect of the claims or liabilities which the Insured has settled directly with the claimant, and where cash has been paid to such claimant, in which case payment under the policy of such sums shall be made in accordance with the instructions of the relevant Insured.

Any return premiums shall be paid to the Insurance Proceeds Account (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)) or such other account as the Security Agent (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)) directs in writing.

12. Primary Insurance

It is expressly understood and agreed that the Insurance Policy provides cover for the Insureds and that in the event of liability covered by this Insurance Policy which is also covered either in whole or in part under any other policy or policies of insurance effected by or on behalf of any of the parties comprising the Insureds, the Insurers will indemnify the Insured as if such other policy or policies of insurance were not in force and the Insurers waive their rights of recourse (if any) against the Insurers of other such policy or policies of insurance.

13. Reductions in Cover

No reductions in limits or coverages or increases in deductibles, exclusions or exceptions shall be made under the Insurance Policy, whether at the request of any Insured or otherwise, without the prior written consent of the Agent Bank. For the avoidance of doubt, this shall not affect or alter the rights of the Insurer(s) to suspend cover in accordance with the terms and conditions of the Insurance Policy, provided always that the Agent Bank is advised in accordance with paragraph 7 or 8 (as applicable) above.

14. Notice

All notices or other communications under or in connection with the Insurance Policy will be given by fax and post. Any such notice given by Insurers will be deemed to be given on the earlier of:

(a) if by electronic mail, when transmitted but only if the sender's computer confirms successful transmission; and

(b) if by post, within two Business Days of release from the relevant Insurer's office.

The address and email address of the Secured Parties (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)) for all notices under or in connection with the Insurance Policy are those notified from time to time by the Secured Parties (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)) for this purpose to the insurance broker at the relevant time. The initial address and email address of the Agent Bank is as follows:

Name & Address:

Fax No:

Attention:

15. Role of the Agent Bank

The Agent Bank is not the agent of any party other than the Participants for receipt of any notice or any other purpose in relation to this Insurance Policy.

16. Disclosure

Each Insurer confirms that it has received from the Concessionaire all information required by it material to the risks insured against by this Insurance Policy and that there is no information that has been relied on or is required by that Insurer in respect of its decision to co-insure the Secured Parties (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)).

17. Endorsements Override

The terms of these specifically negotiated endorsements override any conflicting provision in the Insurance Policy.

This Insurance Policy shall not cover any direct or indirect loss or damage of an Insured where the loss or damage arises out of a failure to act, neglect, error, misrepresentation, omission, or breach by that Insured, but only if such failure to act, neglect, error, misrepresentation, omission or breach was deliberate or intentional on the part of that Insured. It is however agreed that deliberate or intentional failure to act, neglect, error, misrepresentation, omission or breach committed by one Insured shall not prejudice the right to indemnity of any other Insured who has an insurable interest and who has not committed a deliberate or intentional failure to act, neglect, error, misrepresentation, omission or breach.

18. Governing Law & Jurisdiction

The Insurance Policy shall be governed by and interpreted in accordance with the laws of Greece.

Part 3 Form of Broker's Letter of Undertaking

[*On Insurance Broker's Headed Notepaper*]

Date: [•]

To: [Bank] acting as the Agent Bank for [•] the State, the Grantor and the HCAA.

Dear Sirs,

The Upgrade, Maintenance, Management and Operation of Cretan, continental Greece and Ionian Sea regional airports concession agreement (the Concession Agreement).

We, ***[Name of Insurance Broker]***, act as insurance broker ("**Insurance Broker**") ("**we**" or "**us**") to ***[Name of Company]*** (the "**Company**"), and pursuant to instructions from them provide you with certain confirmations relating to the insurances arranged by us in relation to the above project. Accordingly we provide you with the confirmations set out below. For the avoidance of doubt, all the confirmations set out in this letter are given by reference to our state of knowledge at the date hereof and in our capacity as insurance and reinsurance broker to the Concessionaire in respect of the Insurances (as defined below).

Terms used but not defined in this letter have the meaning given to them in the Concession Agreement.

In our capacity as Insurance Broker we have arranged insurance protection in respect of the Concession evidenced by the cover notes (certified copies of which are attached to this letter) in relation to Construction All Risks insurance, Construction All Risks Delay in Start Up insurance, Construction Third Party Liability Insurance, Airport Contractor's Legal Liability insurance, Political Violence and Terrorism, Marine Cargo Insurance, Marine Cargo Delay in Start Up insurance, Project Specific Professional Liability insurance, Employers' Liability insurance, All Risks Insurance (Property Damage), Business Interruption insurance, Political Violence, Airport Owners and Operator's Liability and Employer's Liability insurance (the "**Insurances**"). We confirm that such Insurances are in full force and effect as at the date hereof. We also confirm that the relevant endorsements (the "**Endorsements**") attached as Part X (*Endorsements*) have been endorsed to the Insurances to the extent any of the clauses listed in Part X (*Endorsements*) are not already contained in the policy.

At the date of this letter, with respect to each of the Insurances we further confirm that all premiums due to date in respect of the Insurances, as applicable, have been paid.

We have arranged the Insurances on the basis of information and instructions given by the Concessionaire. We have not made any particular or special enquiries regarding the Insurance and Reinsurance beyond those we usually make in the ordinary course of arranging insurances on behalf of our clients.

1 We confirm that:

(a) we shall arrange for the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or Finance Parties to be named as an additional insured party of the Insurances for its insurable interests.

(b) the Insurances are, to the best of our knowledge and belief, in full force and effect as evidenced by the attached policies or, failing these, the attached cover notes placed with insurers, as applicable, which as at the time of placement were reputable and financially sound. We do not, however, make any representations regarding the reputation or financial position of any captive insurer with whom the Insurances are placed, nor regarding any insurers' current or future solvency or ability to pay claims;

(c) no information disclosed by us to the insurers in relation to the Insurances was actually known by us to be inaccurate, incomplete or misleading;

(d) to the best of our knowledge and belief, (after making reasonable enquiries) there is no reason why any insurer may be unwilling or unable to honour its obligations in relation to the Insurances, or to avoid the Insurances or any claim, in whole or in part;

2 Pursuant to instructions received from the Concessionaire in connection with the interests of the Secured Parties (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)) in the Insurances, we hereby agree:

(a) to notify you in writing:

i. as soon as reasonably practicable when we are informed of any proposed changes in the terms of the Insurances which we reasonably believe would, if effected, result in any material reduction in limits or alteration in coverage (including those resulting from extensions) or increase in deductibles, exclusions or exceptions;

ii. at least 30 business days prior to the expiry of any of the Insurances or Reinsurances if we have not received instructions from the Concessionaire to negotiate an extension or renewal, and, in the event of our receiving instructions to renew, to advise you promptly of the details thereof;

iii. as soon as reasonably practicable on becoming aware if any premium due, in accordance with the instalment regime applicable, has not been paid when due;

iv. as soon as reasonably practicable of any act or omission or of any event of which we have actual knowledge and which invalidates or renders unenforceable the Insurances in whole or in part;

v. as soon as reasonably practicable on becoming aware if any insurer cancels or gives notice of cancellation of an Insurances;

vi. as soon as reasonably practicable on becoming aware of any downgrading of the credit rating of any insurer below A- by Standard & Poor's or equivalent rating by AM Best, Moody's or Fitch or another rating as approved by the Grantor at any time if we become aware of any such downgrading;

vii. in the event of us being notified or otherwise becoming aware of an assignment or purported assignment of the Insurances;

(b) to pay to insurers all premiums received from the Concessionaire or you or for which we are liable in order to ensure that the Insurances are valid and enforceable in accordance with their respective terms;

(c) to advise the Concessionaire of the type of information which needs to be disclosed to the relevant insurer or reinsurer;

(d) pursuant to instructions to be received from the Concessionaire we shall inform you in writing as soon as reasonably practicable if we receive or give notice that we are to cease to act as insurance or reinsurance brokers to the Concessionaire for the purpose of arranging, maintaining and/or monitoring any Insurances or Reinsurances previously arranged by us;

(e) to request the insurers to have endorsed on each and every policy in respect of the Insurances as applicable, as and when the same is issued, endorsements substantially in the forms attached in Part X (*Endorsements*) to the extent any clauses listed in Part X (*Endorsements*) are not already contained in the policy;

(f) to pay to the relevant revenue account, after deduction of any fees or brokerage which are due to us in relation to the relevant Insurances but otherwise without any set-off or deduction of any kind for any reason any and all proceeds from any Insurances (except for third party liability and miscellaneous insurances) received by us from the insurers as applicable, except (i) as might be otherwise permitted in the relevant loss payable clauses set out in the endorsements set out in Part X (*Endorsements*), or (ii) as otherwise directed by the relevant Lender and/or Finance Party or the Agent Bank;

(g) to the extent to which we are required to make such documents available to the Concessionaire, to make available to you on reasonable request copies of any documents from our placing and claims files in respect of the Insurances but excluding any information that is commercially sensitive and does not relate to any claims made under the Insurances thereof, or any information which is confidential to third parties;

(h) to use our reasonable endeavours to procure their acknowledgement of receipt of any notices of assignment in relation to the Insurances and to use reasonable endeavours to have the notices endorsed on the policies of Insurances thereof, and to provide you with true copies of such notices and endorsements;

(i) to hold all Insurance received by us to your order, free from any lien, if any, in respect of monies owing to us in respect of any insurance save for liens that secures any premium that we have paid on behalf of the Concessionaire or any claim that we have paid on behalf of the insurers;

(j) to promptly forward to you copies of any notice given by any insurer of the Concessionaire under or in respect of the Insurances; and

(k) to treat as confidential information all information supplied to us by any person for the purposes of disclosure to the insurers or reinsurers under the Insurances and not to disclose, without the written consent of that person, such information to any third party other than the insured parties under the relevant Insurances or the insurers under the Insurances in satisfaction of our undertaking in paragraph 2(a)i.

3 The confirmations given above are subject to our continuing appointment as Insurance Brokers to the Concessionaire in relation to the Insurances concerned and the handling of claims in relation to it and subject to the relevant insurers' or reinsurers' right of cancellation or rescission of the Insurances.

4 We hereby acknowledge that you, the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or the Finance Parties have a direct or indirect interest in all of the policies relating to the Insurances arising from their security interest in them.

5 We hereby acknowledge that the Agent Bank is not the agent of any other party other than the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or the Finance Parties for the receipt of any notices of any other purpose in relation to this letter.

6 For the avoidance of doubt, all the confirmations given in this letter relate solely to the Insurances. They do not apply to any other insurances, and nothing in this letter should be taken as providing undertakings or confirmations in relation to any insurance that ought to have been placed by, has been placed by or may at some future date be placed by, other parties.

7 Our liability to you shall be limited as follows:

(a) we shall not be liable in any circumstances for (whether direct or indirect) loss of revenue, loss of opportunity, loss of profits, loss of interest, loss of anticipated savings or any indirect or consequential losses; and

(b) our aggregate liability in respect of any claim for negligence, breach of duty or other claim shall be limited to five million Euro (€5,000,000)

provided always that in respect of any claim for personal injury or death caused by our negligence, or any claim which results from our wilful default or fraudulent acts (including theft or conversion) by us, no limit shall apply.

8 You shall not disclose this letter to any third party with the exception of your professional advisers (including legal and financial advisers). Notwithstanding that you may disclose this letter to your professional advisers, all liability to any third party to whom this letter is disclosed is hereby expressly excluded to the extent permitted by law.

9 Except as provided in this letter, it is to be understood by you that you may not rely on any advice which we have given to the Concessionaire, and we do not represent that the Insurances or Reinsurances are suitable or sufficient to meet the needs of the Concessionaire. You are advised to take your own independent advice relating to such matters.

10 We express no view as to the solvency or ability to pay of any of the insurers or reinsurers of the Insurances, as applicable.

11 This letter is given by us on the instructions of the Concessionaire and with their full knowledge and consent as to its terms.

12 This letter shall be governed by and shall be construed in accordance with the laws of Greece and any dispute as to its terms shall be submitted to the exclusive jurisdiction of the their courts.

Yours faithfully,

....

Duly authorised, for and on behalf of

[Name of Insurance Broker]

[On duplicate]

We acknowledge receipt of the original of this letter and confirm our acceptance to its terms.

....

For and on behalf of
[Name of Concessionaire]

We acknowledge receipt of the original of this letter and confirm our acceptance to its terms.

....
Agent Bank

For and on behalf of the Participants

Part 4

Insurance Premium Risk Sharing Mechanism

1. **Required Definitions**

Actual Premium has the meaning given to it in paragraph 2(a) of this Part 4 of Appendix 16.

Base Costs means the premium (exclusive of Insurance Premium Tax and all broker's fees and commissions) of each respective insurance that the Concessionaire is obliged to effect in accordance with this Agreement for a Concession Year which shall be Euro (€)[16] (Indexed) as adjusted to take into account when the Works are actually performed.

Decrease means a decrease to the cost of the insurance premia solely attributable to changes in the airport insurance market generally and not attributable to any increase voluntary taken by the insured to any deductible.

Insurance Review Date means the first anniversary of the Concession Commencement Date and each subsequent anniversary thereof.

Increase means an increase to the cost of the insurance premia solely attributable to changes in the airport insurance market generally and not attributable to any increase arising from the claims history of the insured or the insured permitting a state of affairs at an insured location that leads overall to a rate increase.

Insurance Premium Tax means any tax payable on a premium payable for an insurance.

Insurance Report has the meaning given to it in paragraph 2(a) of this Part 4 of Appendix 16.

Premium Increase means on each Insurance Review Date when the Renewal Premia at the Insurance Review Date exceed fifty per cent (50%) of the Base Costs, that part of the Increase which is greater than fifty per cent (50%) of the Base Costs.

Premium Decrease means on each Insurance Review Date when the Renewal Premia at the Insurance Review Date is reduced by eighty per cent (80%) of the Base Costs, that part of the Decrease which is less than eighty per cent (80%) of the Base Costs.

[16] To be filled in in accordance with the Financial Model appended in Appendix 25 of this Agreement.

Renewal Premia means the aggregate of the proposed Actual Premium for the benchmarked insurances in respect of a Concession Year.

2. Setting the premia

(a) In case of a Premium Increase, the Concessionaire shall, not less than thirty (30) Business Days prior to each Insurance Review Date, deliver to the Grantor a report (the **Insurance Report**). The cost of producing the Insurance Report shall be met by the Concessionaire. The Insurance Report shall set out the premium inclusive of any Insurance Premium Tax payable for the respective insurance in respect of the next Concession Year (the **Actual Premium**) and set out in respect of the respective insurance the reasons for any difference between the aggregate Actual Premium and the Base Costs and specify any element of such difference arising from:

- changes in the European insurance market generally;
- changes in the scope and limits of indemnity of the Insurance;
- claims history;
- indexation adjustment; and
- any other cause.

(b) The State shall, within fifteen (15) Business Days after receipt of the Insurance Report, notify the Concessionaire of any matters in the Insurance Report with which it does not agree. If the Parties fail to agree on any of the matters contained in the Insurance Report within fifteen (15) Business Days after the State's notification pursuant to this paragraph 2(b), the Parties shall consult an independent internationally recognised insurance broker and/or law firm with experience in the insurance of major concession projects, to be jointly selected by the Parties to opine on the matters contained in the Insurance Report. The opinion of the independent internationally recognised insurance broker and/or law firm shall not be binding on the Parties. If, following the receipt of the opinion of the independent internationally recognised insurance broker and/or law firm, the Parties still fail to agree on any of the matters contained in the Insurance Report within fifteen (15) Business Days after the receipt by the Parties of the opinion of the independent internationally recognised insurance broker and/or law firm pursuant to this paragraph 2(b), such Dispute shall be resolved in accordance with Article 39 (*Dispute Resolution*).

3. Benchmarking Adjustment

Following either agreement between the Parties or determination pursuant to Article 39 (*Dispute Resolution*), then where there has been a Premium Increase, the State shall either:

(a) pay to the Concessionaire the Premium Increase, such payment to be effected by a decrease in the Levy on the next payment date for payment of the Levy before the date that such increased premium is payable or, if this is after the due date for payment of the increased (or decreased) premium, the State shall make payment to the

Concessionaire on the date notified by the Concessionaire to the State as being three (3) Business Days before such due date; or

(b) where relevant, state that the relevant risk to which the Premium Increase relates is uninsurable in accordance with this Agreement.

Following either agreement between the Parties or determination pursuant to Article 39 (*Dispute Resolution*), then where there has been a Premium Decrease, the Concessionaire shall either:

(a) pay to the State the Premium Decrease, such payment to be effected by an increase in the Levy on the next payment date for payment of the Levy before the date that such Decreased Premium is payable or, if this is after the due date for payment of the Decreased Premium, the Concessionaire shall make payment to the Concessionaire on the date notified by the Concessionaire to the State as being three (3) Business Days before such due date; or

(b) where relevant, state that the relevant risk to which the Premium Decrease relates is uninsurable in accordance with this Agreement.

The Concessionaire shall inform the State and the Grantor, at the end of each insurance term, of any Premium Increase or Premium Decrease, if any.

Παράρτημα 17
Πίνακας Κατανομής Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας

Καταμερισμός των αρμοδιοτήτων ανάμεσα στον Παραχωρησιούχο και τον Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας (**Πάροχος ΥΑ**) που στα πολιτικά αεροδρόμια θα είναι η ΥΠΑ και για τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης Μεγάλης Δραστηριότητας (Κατηγορίας 1) θα είναι η ΠΑ.

Όλες οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται στη στήλη 3 υπόκεινται στο Παράρτημα 20 (*Πλαίσιο Συνεργασίας ανάμεσα στην Πολεμική Αεροπορία (ΠΑ), την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) και τον Παραχωρησιούχο στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης*).

1	2	3
Αρμόδιο μέρος	Αρμοδιότητα επί όλων των Περιφερειακών Αεροδρομίων που δεν αναφέρονται στη στήλη 3	Αρμοδιότητα επί των Περιφερειακών Αεροδρομίων Ακτίου και Χανίων
Πάροχος ΥΑ	Σχεδιασμός, χρηματοδότηση, εκμετάλλευση και συντήρηση του συνολικού εξοπλισμού αεροναυτιλίας, όπως ραντάρ, VOR, DME, ILS κ.λπ. Λειτουργία του συστήματος φωτισμού και φωτοσήμανσης της περιοχής κίνησης αεροσκαφών (airfield)	Σχεδιασμός, χρηματοδότηση, εκμετάλλευση και συντήρηση του συνολικού εξοπλισμού αεροναυτιλίας, όπως ραντάρ, VOR, DME, ILS κ.λπ. Σχεδιασμός, χρηματοδότηση, λειτουργία και συντήρηση του συστήματος φωτισμού και φωτοσήμανσης της περιοχής κίνησης αεροσκαφών (airfield) (των διαδρόμων, των κοινόχρηστων τροχόδρομων, καθώς και του συστήματος φωτισμού προσέγγισης ακόμη και εκτός της

		Περιοχής Παραχώρησης) Λειτουργία του φωτισμού των τροχόδρομων πολιτικών αεροσκαφών και του φωτισμού άκρων στις περιοχές στάθμευσης και ελιγμών των πολιτικών αεροσκαφών Σήμανση (διαγραμμίσεις) και σηματοδότηση (πινακίδες) του διαδρόμου και των κοινόχρηστων τροχόδρομων
Παραχωρησιούχος	Σχεδιασμός, χρηματοδότηση και συντήρηση του συστήματος φωτισμού και φωτοσήμανσης της περιοχής κίνησης αεροσκαφών (airfield) (των διαδρόμων, των περιοχών στάθμευσης και ελιγμών και των τροχόδρομων πολιτικών αεροσκαφών, καθώς και του συστήματος φωτισμού προσέγγισης που είναι παρακείμενος στην περίμετρο της περιοχής παραχώρησης) Σήμανση (διαγραμίσεις) και σηματοδότηση (πινακίδες) αεροδρομίου	Σχεδιασμός, χρηματοδότηση και συντήρηση του συστήματος φωτισμού στους τροχόδρομους πολιτικών αεροσκαφών και τον φωτισμό άκρων των περιοχών στάθμευσης και ελιγμών των πολιτικών αεροσκαφών Σχεδιασμός, χρηματοδότηση, συντήρηση και λειτουργία του συστήματος προβολέων φωτισμού στις περιοχές στάθμευσης και ελιγμών των πολιτικών αεροσκαφών (flood light) Σήμανση (διαγραμμίσεις)

		και σηματοδότηση (πινακίδες) των περιοχών στάθμευσης και ελιγμών και των τροχόδρομων πολιτικών αεροσκαφών

Παράρτημα 18 Αεροπορικές Δραστηριότητες

Μέρος 1

Εγκαταστάσεις και υπηρεσίες Αεροπορικών Δραστηριοτήτων

Παροχή, λειτουργία, συντήρηση, επισκευή, ανανέωση, φύλαξη και επίβλεψη των ακόλουθων υπηρεσιών, εγκαταστάσεων και εξοπλισμού:

Υπηρεσίες ελέγχου αεροδρομίου (στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης σύμφωνα με το Παράρτημα 20)

Περιοχή κίνησης αεροσκαφών (airfield) (στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης σύμφωνα με το Παράρτημα 20)

Φωτοσήμανση περιοχής κίνησης αεροσκαφών (airfield) (στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης σύμφωνα με το Παράρτημα 20)

Οδοί πρόσβασης στους ελεγχόμενους χώρους (airside) και στον αστικό χώρο του Αεροδρομίου (landside), καθώς και τους προαύλιους χώρους, συμπεριλαμβανομένων των πινακίδων, της σήμανσης κυκλοφορίας και της σηματοδότησης, καθώς και της παρακολούθησης εφόσον ευρίσκονται εντός της Περιοχής Παραχώρησης

Παρεκκλήσια εντός των ελεγχόμενων χώρων Αεροδρομίου (airside)

Περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών (στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης σύμφωνα με το Παράρτημα 20)

Έλεγχος περιοχών στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών και κατανομή των θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών

Χώροι αναμονής αφίξεων και χώροι συνάντησης (εξαιρείται ένα τμήμα για αμιγώς εμπορικές δραστηριότητες)

Συστήματα διαχείρισης αποσκευών συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων παράδοσης και παραλαβής αποσκευών, καθώς και των υπηρεσιών μεταφοράς αποσκευών με καροτσάκια

Γκισέ ελέγχου εισιτηρίων (check-in) και χώροι αναμονής Επιβατών

Καθαρισμός, θέρμανση, φωτισμός και κλιματισμών κοινόχρηστων χώρων (εξαιρείται ένα τμήμα για αμιγώς εμπορικές δραστηριότητες)

Αίθουσες και θάλαμοι τελωνείου και ελέγχου διαβατηρίων

Απομάκρυνση των αεροσκαφών εκτός λειτουργίας εντός των Περιοχών Παραχώρησης

Υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης

Κλιμακοστάσια και ανελκυστήρες

Εγκαταστάσεις για άτομα με αναπηρία, μειωμένη κινητικότητα και ειδικές ανάγκες

Υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης

Συστήματα πληροφοριών πτήσεων και αναγγελιών

Αποχέτευση λυμάτων και ομβρίων υδάτων (εξαιρείται ένα τμήμα για αμιγώς εμπορικές δραστηριότητες)

Αεροσταθμοί γενικής αεροπορίας

Σταθερές μονάδες ισχύος εδάφους για αεροσκάφη (όπου υπάρχουν)

Συστήματα κατεύθυνσης και καθοδήγησης αεροσκάφους στη θέση στάθμευσης

Σημεία παροχής πληροφοριών αεροδρομίου και στελέχωση προσωπικού

Συστήματα διαμετακόμισης μεταξύ των αεροσταθμών

Περιβάλλοντας χώρος

Ανελκυστήρες, κυλιόμενες σκάλες και διάδρομοι

Γέφυρες επιβίβασης Επιβατών (όταν υπάρχουν)

Απολεσθέντα αντικείμενα

Μετριασμός θορύβου αεροσκαφών

Έλεγχος Επιβατών και χειραποσκευών

Αίθουσες αναμονής εξόδου

Προκλιματισμένος αέρας για αεροσκάφη (όπου υπάρχει)

Διάδρομοι (στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης σύμφωνα με το Παράρτημα 20)

Ασφάλεια αεροσκαφών και οχημάτων

Σήμανση

Αντιμετώπιση και απομάκρυνση χιονιού και έλεγχος πάγου (στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης σύμφωνα με το Παράρτημα 20)

Έλεγχος προσωπικού

Τροχόδρομοι (στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης σύμφωνα με το Παράρτημα 20)

Τουαλέτες και χώροι θηλασμού (εξαιρείται ένα τμήμα για αμιγώς εμπορικές δραστηριότητες)

Υπηρεσία χειραμαξιδίων

Παροχές κοινής ωφέλειας (συμπεριλαμβάνεται ηλεκτροδότηση, αέριο, τηλεπικοινωνίες και νερό) πλην ενός δίκαιου τμήματος για αμιγώς μη αεροναυτικές δραστηριότητες

Επεξεργασία και διάθεση λυμάτων (εξαιρείται ένα τμήμα για αμιγώς εμπορικές δραστηριότητες)

Διαχείριση επικινδυνότητας άγριας πανίδας εντός των Περιοχών Παραχώρησης

Μέρος 2

Εγκαταστάσεις και υπηρεσίες Μη Αεροπορικών Δραστηριοτήτων

Οποιεσδήποτε μη αεροναυτικές δραστηριότητες που δεν συνιστούν τμήμα των Αεροπορικών Δραστηριοτήτων και οι οποίες περιλαμβάνουν την παροχή υπηρεσιών, εγκαταστάσεων ή εξοπλισμού σε καθένα από τα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

Παροχή, λειτουργία, συντήρηση, επισκευή, ανανέωση, φύλαξη και επίβλεψη του ακόλουθου μη εξαντλητικού καταλόγου υπηρεσιών, εγκαταστάσεων και εξοπλισμού:

Σαλόνια Επιβατών διακεκριμένης θέσης εντός των ελεγχόμενων χώρων του Αεροδρομίου (airside)

Υπηρεσίες μεταφοράς ξενοδοχείων από/προς το αεροδρόμιο

Ασφάλεια του ελεγχόμενου χώρου Αεροδρομίου και της περιμέτρου, συμπεριλαμβανομένων ελέγχου πρόσβασης και περιπολιών (σύμφωνα με το Μνημόνιο Συμφωνίας της ΠΑ)

Κέντρα Ψυχαγωγίας

Τράπεζες

Ανταλλακτήρια συναλλάγματος

Υπηρεσίες Γραφείου και γραμματειακής υποστήριξης (Bussiness Centre)

Χώρος στάθμευσης οχημάτων

Καταστήματα αφορολόγητων ειδών

Καταστήματα φορολογήσιμων ειδών

Μεσιτικό γραφείο

Χώροι Εκθέσεων

Ζώνες Ελεύθερου Εμπορίου

Υπηρεσίες διεκπεραίωσης/μεταφορών ή πρακτόρευσης εμπορευμάτων

Γενικά καταστήματα λιανικής

Υπόστεγα αεροσκαφών

Ξενοδοχεία

Υπηρεσίες κράτησης ξενοδοχείων

Ενοικίαση ερμαρίων

Πρακτορεία τυχερών παιχνιδιών

Υπηρεσίες αγγελιοφόρων

Αίθουσες παρατήρησης αεροσκαφών

Γραφεία

Αστυνόμευση και γενική ασφάλεια

Υπηρεσία αχθοφόρων

Ταχυδρομείο

Τηλέφωνα για το κοινό

Εστιατόρια, μπαρ και άλλες εγκαταστάσεις εστίασης

Κέντρο άθλησης/υγείας

Υπηρεσίες ενημέρωσης τουριστών

Ταξιδιωτικό γραφείο

Ενοικίαση αυτοκινήτων

Μηχανήματα αυτόματης πώλησης

Σαλόνια VIP/ Ειδικά σαλόνια

Αποθήκες

Υπηρεσίες υποδοχής

Παράρτημα 19 Μεταβολές

1 Γενικά

Με την επιφύλαξη της παραλαβής της Επιβεβαίωσης Μεταβολής που εκδόθηκε σύμφωνα με τους όρους του παρόντος Παραρτήματος 19 και της λήψης ή τροποποίησης οποιασδήποτε Άδειας, η οποία πρέπει να ληφθεί ή να τροποποιηθεί, και με την επιφύλαξη των υπόλοιπων διατάξεων του παρόντος Παραρτήματος 19, ο Παραχωρησιούχος είναι υποχρεωμένος να υλοποίησει μια Μεταβολή. Ο Παραχωρησιούχος δεν δικαιούται καμία πληρωμή ή αποζημίωση για ή αναφορικά με μια Μεταβολή ή μια Μεταβολή Παραχωρησιούχου (αναλόγως την περίπτωση), εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά βάσει του παρόντος Παραρτήματος 19.

2 Διερευνήσεις Μεταβολής

2.1 Η Διερεύνηση Μεταβολής είναι ένα έγγραφο που εκδίδεται από το Δημόσιο και το οποίο:

(α) αναφέρει ξεκάθαρα ότι πρόκειται για Διερεύνηση Μεταβολής,

(β) αναφέρει κατά πόσο είναι πρόθεση του Δημοσίου το Δημόσιο να καταβάλει ένα κεφάλαιο σε σχέση με τη Μεταβολή ή κατά πόσο είναι πρόθεση του Δημοσίου ο Παραχωρησιούχος να επιδιώξει χρηματοδότηση σύμφωνα με την παράγραφο 3.1(γ) του παρόντος Παραρτήματος 19; και

(γ) σε περίπτωση που:

(i) πρόκειται για Μεταβολή Έργων Δημοσίου, προσδιορίζει τη φύση της Μεταβολής Έργων Δημοσίου και ποιοι όροι (εάν υπάρχουν) των απαιτήσεων που παρατίθενται στο Παράρτημα 12 (*Έργα*) απαιτείται να τροποποιηθούν για διευκόλυνση της αντίστοιχης Μεταβολής Έργων Δημοσίου, ή

(ii) πρόκειται για Μεταβολή Υπηρεσιών Δημοσίου, προσδιορίζει τη φύση της Μεταβολής Υπηρεσιών Δημοσίου και τις τροποποιήσεις που απαιτούνται στις Υπηρεσίες Αεροδρομίου ή/και στα Πρότυπα Επιδόσεων.

2.2 Το Δημόσιο δεν δύναται να εκδώσει Διερεύνηση Μεταβολής που δεν συμμορφώνεται με τους όρους του παρόντος Παραρτήματος 19.

3 Η Απάντηση του Παραχωρησιούχου στη Διερεύνηση Μεταβολής

Προκαταρκτικές Ενδεικτικές Πληροφορίες

3.1 Πριν από την ειδοποίηση που αναφέρεται στην παράγραφο 4(α):

(α) ο Παραχωρησιούχος δύναται εντός δεκατεσσάρων (14) Εργάσιμων Ημερών από την παραλαβή της Διερεύνησης Μεταβολής:

(i) να παράσχει καλόπιστα στο Δημόσιο μια προκαταρκτική, μη δεσμευτική ενδεικτική εκτίμηση του κόστους υλοποίησης της Μεταβολής και να παρέχει τυχόν πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με τη Μεταβολή, οι οποίες είναι στη διάθεση του Παραχωρησιούχου και οι οποίες πιστεύει ότι θα φανούν χρήσιμες στο Δημόσιο, και

(ii) οι εν λόγω πληροφορίες θα περιλαμβάνουν τις επιπτώσεις που εκτιμά ο Παραχωρησιούχος ότι θα έχει η Μεταβολή στο Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Επικείμενων Έργων ή στο Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Μελλοντικών Έργων,

(β) εάν ο Παραχωρησιούχος παράσχει μία εκτίμηση σύμφωνα με την παράγραφο 3.1 (α), το Δημόσιο πρέπει εντός περαιτέρω δεκατεσσάρων (14) ημερών μετά την παραλαβή αυτής να επιβεβαιώσει εάν επιθυμεί ή όχι ο Παραχωρησιούχος να προχωρήσει σε απάντηση στη Διερεύνηση Μεταβολής, σύμφωνα με τους όρους της παραγράφου 4. Εάν το Δημόσιο δεν κατορθώσει να επιβεβαιώσει εντός της προθεσμίας των δεκατεσσάρων (14) ημερών εάν επιθυμεί ή όχι να προχωρήσει, τότε η αντίστοιχη Διερεύνηση Μεταβολής θα θεωρείται ότι έχει απορριφθεί, και

(γ) σε περίπτωση Διερεύνησης Μεταβολής όπου το Δημόσιο έχει δηλώσει την πρόθεσή του ο Παραχωρησιούχος να εξασφαλίσει χρηματοδότηση, ο Παραχωρησιούχος πρέπει, εφόσον απαιτείται στη Διερεύνηση Μεταβολής, να καταβάλει κάθε εύλογη προσπάθεια προκειμένου να λάβει μια αρχική, μη δεσμευτική απάντηση από τους Δανειστές σχετικά με τη διαθεσιμότητα χρηματοδότησης για τη Μεταβολή, προτού

προχωρήσει στην εκπλήρωση των υποχρεώσεών του σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα 19.

4 Απάντηση του Παραχωρησιούχου

Εντός ενός (1) μήνα από την παραλαβή μιας Διερεύνησης Μεταβολής ή (εφόσον ισχύουν οι όροι της παραγράφου 3.1(β)) εντός ενός (1) μήνα από την επιβεβαίωση του Δημοσίου ότι επιθυμεί ο Παραχωρησιούχος να προχωρήσει σε απάντηση στη Διερεύνηση Μεταβολής ή σε κάθε περίπτωση εντός όποιας μεγαλύτερης περιόδου έχουν συμφωνήσει τα Μέρη ή καθορίζεται ως εύλογη σύμφωνα με το Άρθρο 39 (*Επίλυση Διαφορών*) δεδομένου του χαρακτήρα της Διερεύνησης Μεταβολής και όλων των υπόλοιπων σχετικών εξεταζόμενων ζητημάτων, ο Παραχωρησιούχος πρέπει είτε:

(α) να ενημερώσει το Δημόσιο ότι αντιτίθεται στη Διερεύνηση Μεταβολής παραθέτοντας τους λόγους αυτής της αντίθεσης. Ο Παραχωρησιούχος δύναται να αντιτίθεται σε μια Διερεύνηση Μεταβολής μόνο για έναν ή περισσότερους από τους ακόλουθους λόγους:

(i) επειδή η υλοποίηση της Μεταβολής θα μπορούσε να βλάψει ουσιωδώς την υγεία και την ασφάλεια οποιουδήποτε ατόμου, ή

(ii) επειδή η υλοποίηση της Μεταβολής θα μπορούσε:

(Α) να παραβιάσει οποιοδήποτε Νόμο, ή

(Β) να προκαλέσει όσον αφορά οποιαδήποτε υφιστάμενη Άδεια (η οποία δεν είναι εύλογα πιθανό, βάσει των πιθανοτήτων, να μπορεί να τροποποιηθεί) την ανάκληση ή τροποποίηση ή επιβολή πρόσθετων όρων στην εν λόγω Άδεια και να οδηγήσει σε παραβίαση της εν λόγω Σύμβασης εκ μέρους του Παραχωρησιούχου, ή

(Γ) να καταστήσει αναγκαία μια νέα Άδεια, η οποία δεν θα είναι (παρά την καταβολή όλων των εύλογων προσπαθειών) εφικτή εντός μιας εύλογης χρονικής περιόδου ή η οποία ενδέχεται να υπόκειται σε όρους που θα μπορούσαν να

οδηγήσουν τον Παραχωρησιούχο σε παραβίαση της παρούσας Σύμβασης, ή

(Δ) να βλάψει ουσιωδώς την απόδοση των Υπηρεσιών Αεροδρομίου (πλην των Υπηρεσιών Αεροδρομίου που χρειάζονται τροποποίηση βάσει της Διερεύνησης Μεταβολής) με τρόπο που δεν αποζημιώνεται σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα 19, ή

(Ε) να συνιστά απόκλιση από την Ορθή Πρακτική Κλάδου, ή

(iii) επειδή το Δημόσιο δεν έχει τη νομική εξουσία ή ικανότητα να απαιτήσει την υλοποίηση της Μεταβολής ή να ενεργήσει οτιδήποτε προβλέπεται στο παρόν Παράρτημα 19 και αφορά, ή σχετίζεται με, τη Μεταβολή, ή

(iv) σε περίπτωση Διερεύνησης Μεταβολής για την οποία το Δημόσιο έχει δηλώσει την πρόθεσή του ο Παραχωρησιούχος να εξασφαλίσει χρηματοδότηση, να έχει ο Παραχωρησιούχος εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα 19 και η χρηματοδότηση να μην είναι διαθέσιμη την ημερομηνία της εν λόγω ειδοποίησης προς τον Παραχωρησιούχο να προχωρήσει στην υλοποίηση της Μεταβολής, ή

(v) επειδή η Διερεύνηση Μεταβολής δεν συμμορφώνεται με την παράγραφο 2.1, ή

(vi) επειδή δεν επαρκούν οι πληροφορίες που περιέχονται στη Διερεύνηση Μεταβολής για να απαντήσει ο Παραχωρησιούχος σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα 19, ή

(vii) επειδή οι δαπάνες κεφαλαίου του Παραχωρησιούχου θα μειώνονταν ή θα αυξάνονταν άνω του 20% (συνολικά) ή

(viii) επειδή η Μεταβολή θα μπορούσε, εάν υλοποιείτο, να οδηγήσει σε θεμελιώδη μεταβολή της φύσης ή του αντικειμένου της Παραχώρησης, ή

(ix) επειδή η Μεταβολή θα μπορούσε, εάν υλοποιείτο, να βλάψει ουσιωδώς τον επιμερισμό κινδύνων της Παραχώρησης, ή

(x) επειδή η Μεταβολή θα μπορούσε, εάν υλοποιείτο, να οδηγήσει σε καθυστέρηση έναντι οποιασδήποτε ημερομηνίας προγραμματισμένης ολοκλήρωσης για οποιοδήποτε Έργο, πλέον του 30% [όταν αθροίζεται με οποιαδήποτε άλλη παράταση χορηγείται μετά από Γεγονός Καθυστέρησης], ή

(xi) η προτεινόμενη Μεταβολή δεν είναι εφικτή εξαιτίας κατασκευαστικών, λειτουργικών, μηχανικών ή άλλων τεχνικών λόγων ή δεν υπάρχει επαρκής χρόνος για υλοποίηση της εν λόγω Μεταβολής πριν τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης,

ή

(β) να ενημερώσει το Δημόσιο προσδιορίζοντας:

(i) τα βήματα στα οποία ο Παραχωρησιούχος προτείνει να προχωρήσει προκειμένου να υλοποιήσει τη Μεταβολή, παρέχοντας τέτοιες λεπτομέρειες που θεωρούνται εύλογες και κατάλληλες σε όλες τις περιπτώσεις,

(ii) τα εκτιμώμενα άμεσα πληρωτέα μικροέξοδα του Παραχωρησιούχου, τυχόν μεταβολές στο κόστος λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης της Παραχώρησης, απώλεια Εσόδων ή εκτιμώμενες εξοικονομήσεις όσον αφορά στη Μεταβολή, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα σχετικά θέματα και ζητήματα, συμπεριλαμβανομένων τυχών δαπανών (ανά τύπο και είδος δαπάνης) που έχουν προκύψει ή πρόκειται να προκύψουν, με αναφορές στον Τιμοκατάλογο Έργων (όπου υπάρχει),

(iii) κατά πόσο, κατά τη γνώμη του Παραχωρησιούχου, η υλοποίηση της Διερεύνησης Μεταβολής είναι πιθανό να σταθεί εμπόδιο στην ολοκλήρωση οποιουδήποτε Έργου εγκαίρως κατά την Ημερομηνία Προγραμματισμένης Ολοκλήρωσης (πριν από τυχόν προσαρμογή που θα γίνει στην εν λόγω ημερομηνία

προγραμματισμένης ολοκλήρωσης εξαιτίας της υλοποίησης ή της προτεινόμενης υλοποίησης της Μεταβολής) και, σε αυτή την περίπτωση, παροχή εκτίμησης του χρόνου παράτασης που είναι πιθανό να χρειαστεί (συμπεριλαμβανομένου επιπλέον χρόνου που απαιτείται για την εξασφάλιση ή τροποποίηση οποιασδήποτε Άδειας),

(iv) οποιαδήποτε Άδεια χρειάζεται να αποκτηθεί ή να τροποποιηθεί προκειμένου να υλοποιηθεί η Μεταβολή και την τελευταία ημερομηνία έως την οποία ο Παραχωρησιούχος θα πρέπει να λάβει Επιβεβαίωση Μεταβολής και έως την οποία κάθε τέτοια Άδεια θα πρέπει να αποκτηθεί ή να τροποποιηθεί, υπό την προϋπόθεση ότι παρέχεται εύλογο διάστημα μετά την επίδοση της εν λόγω ειδοποίησης από τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με αυτή την παράγραφο, ώστε να μπορεί το Δημόσιο να εξετάσει οποιοδήποτε σχετικό ζήτημα,

(v) τις τροποποιήσεις εκείνες στους όρους του Παραρτήματος 6 (Μέτρηση Επιδόσεων) και σε άλλους σχετικούς όρους της παρούσας Σύμβασης που καθίστανται απαραίτητες λόγω της Μεταβολής, ο σκοπός των οποίων τροποποιήσεων είναι η διασφάλιση ότι (εκτός της υποχρέωσης του Δημοσίου να προβεί σε καταβολές ή σε τροποποιημένες καταβολές όσον αφορά στη Μεταβολή ή οποιεσδήποτε άλλες δυσμενείς επιπτώσεις για το Δημόσιο που απορρέουν από την ίδια τη Μεταβολή) τα Μέρη δεν βρίσκονται σε καλύτερη ή χειρότερη θέση όσον αφορά στην Παραχώρηση, από εκείνη στην οποία θα βρίσκονταν εάν δεν είχε υλοποιηθεί η εν λόγω Μεταβολή, και

(vi) κατά πόσο, κατά τη γνώμη του Παραχωρησιούχου, η υλοποίηση της Μεταβολής θα μπορούσε να επιφέρει ζήτημα Πόντων Ανεπάρκειας, παρέχοντας μια εκτίμηση σε κάθε περίπτωση απαλλαγής από Πόντους Ανεπάρκειας που απαιτείται προκειμένου τα Μέρη να μην βρίσκονται σε καλύτερη ή χειρότερη θέση όσον

αφορά στο Έργο, από εκείνη στην οποία θα βρίσκονταν εάν δεν είχε υλοποιηθεί η εν λόγω Μεταβολή.

5 Χρηματοδότηση

Εάν ο Παραχωρησιούχος δεν μπορεί να εξασφαλίσει χρηματοδότηση από τις πηγές που αναφέρονται στην παράγραφο 3.1(γ) το χρονοδιάγραμμα για την υλοποίηση της Μεταβολής θα αναστέλλεται μέχρις ότου το Δημόσιο δηλώσει είτε ότι προτίθεται να παράσχει χρηματοδότηση για την υλοποίηση της Μεταβολής σύμφωνα με την παράγραφο 14 και να δώσει οδηγίες στον Παραχωρησιούχο να προχωρήσει, είτε ότι θα ακυρώσει τη Μεταβολή (όπου το Δημόσιο πρέπει να αποφασίσει σχετικώς και να ενημερώσει τον Παραχωρησιούχο εντός είκοσι οκτώ (28) ημερών μετά την ενημέρωση του Δημοσίου από τον Παραχωρησιούχο, σύμφωνα με την παράγραφο 4).

6 Επίλυση Διαφορών και Επιβεβαίωση Μεταβολής

6.1 Εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών μετά την παραλαβή από τον Παραχωρησιούχο της ειδοποίησης του Δημοσίου που αναφέρεται στην παράγραφο 5:

(α) εάν ο Παραχωρησιούχος έχει επιδώσει ειδοποίηση σύμφωνα με την παράγραφο 4(α) αλλά το Δημόσιο δεν αποδέχεται ότι ο Παραχωρησιούχος δύναται να αντιτεθεί στη Διερεύνηση Μεταβολής, το ζήτημα δύναται να παραπεμφθεί για επίλυση σύμφωνα με το Άρθρο 39 (Επίλυση Διαφορών) και εάν η Διαφορά επιλυθεί υπέρ του Δημοσίου, τότε ο Παραχωρησιούχος πρέπει να αποστείλει πάραυτα την ειδοποίηση που αναφέρεται στην παράγραφο 4(β):

(β) εάν το περιεχόμενο της ειδοποίησης σύμφωνα με την παράγραφο 4(β)) είναι ικανοποιητικό για το Δημόσιο, θα πρέπει αυτό να ενημερώσει σχετικά τον Παραχωρησιούχο και τα Μέρη πρέπει να προχωρήσουν στη συμφωνία ή τον καθορισμό όλων των ζητημάτων που αφορούν στην παράγραφο 4(β), ή

(γ) εάν το Δημόσιο επιθυμεί να εξετάσει περαιτέρω οποιοδήποτε ζήτημα, δύναται να ενημερώσει σχετικά τον Παραχωρησιούχο και εάν δεν παρασχεθεί απάντηση σύμφωνα με την παράγραφο 6.1(α), η Διερεύνηση Μεταβολής θα θεωρηθεί ότι έχει αποσυρθεί, ή

(δ) εάν οποιαδήποτε παράμετρος της ειδοποίησης σύμφωνα με την παράγραφο 4(β) δεν ικανοποιεί το Δημόσιο, θα πρέπει αυτό να ειδοποιήσει τον Παραχωρησιούχο και να προσδιορίσει τις τροποποιήσεις που ζητεί να γίνουν στην ειδοποίηση προκειμένου να το ικανοποιεί.

6.2 Εάν το Δημόσιο έχει αποστείλει μια ειδοποίηση σύμφωνα με την παράγραφο 6.1(δ), εκτός εάν έχει επιτευχθεί συμφωνία με τον Παραχωρησιούχο εντός επιπλέον δεκατεσσάρων (14) ημερών από την ημέρα έκδοσης της εν λόγω ειδοποίησης (οπότε το Δημόσιο πρέπει να προχωρήσει σύμφωνα με την παράγραφο 6.1(α)) ή το Δημόσιο αποσύρει τη Διερεύνηση Μεταβολής, η εκκρεμούσα Διαφορά θα παραπεμφθεί για επίλυση σύμφωνα με το Άρθρο 39 (Επίλυση Διαφοράς) προκειμένου ταυτόχρονα να ληφθεί απόφαση (εάν το ζητήσει το Δημόσιο) για οποιοδήποτε άλλο ζήτημα αναφέρεται στην παράγραφο 9. Προκειμένου να επιτευχθεί συμφωνία και/ή να προσδιοριστεί μια Διαφορά σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο ή την παράγραφο 6.1(α), το κριτήριο που θα εφαρμοστεί για την επίλυση οποιασδήποτε τέτοιας Διαφοράς (εκτός εάν οποιοδήποτε άλλο κριτήριο ή κριτήρια διατυπώνονται ρητώς ή εμμέσως στο παρόν Παράρτημα 19) είναι ότι ο Παραχωρησιούχος δεν θα πρέπει να βρεθεί σε καλύτερη ή σε χειρότερη θέση όσον αφορά στην Παραχώρηση, μετά την υλοποίηση της Μεταβολής, σε σύγκριση με τη θέση στην οποία θα βρισκόταν εάν δεν είχε υλοποιηθεί η Μεταβολή.

6.3 Τα Μέρη θα συναντηθούν και θα επιδιώξουν να συμφωνήσουν επί των ζητημάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 4(β) σε σχέση με τη Μεταβολή, και σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί συμφωνία σε εύλογο χρονικό διάστημα, καθένα εκ των Μερών δύναται να παραπέμψει οποιοδήποτε ζήτημα για επίλυση σύμφωνα με τη Διαδικασία Επίλυσης Διαφορών. Τα ζητήματα που θα συμφωνηθούν ή θα καθοριστούν είναι, μεταξύ άλλων:

(α) σε σχέση με τους όρους της Μεταβολής:

(i) οποιαδήποτε τροποποίηση σε οποιαδήποτε ημερομηνία προγραμματισμένης ολοκλήρωσης οποιωνδήποτε Έργων,

(ii) οι Κεφαλαιουχικές Δαπάνες που απαιτούνται για την υλοποίηση της Μεταβολής ή εξοικονομούνται από την εν λόγω υλοποίηση και τυχόν έξοδα ή δαπάνες που θα

καλυφθούν από τον Παραχωρησιούχο ή/και οποιοδήποτε από τα άμεσα πληρωτέα μικροέξοδα ή δαπάνες που θα καλυφθούν από το Δημόσιο σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα 19, καθένα εκ των οποίων θα αναφέρεται με βάση τον Τιμοκατάλογο Έργων όπου ισχύει, σε σχέση με ή ως αποτέλεσμα της Μεταβολής μαζί με τη χρονική στιγμή και τη μέθοδο πληρωμής αυτής,

(iii) ο προσδιορισμός οποιασδήποτε Μεταβολής Υπηρεσιών Δημοσίου (συμπεριλαμβανόμενης οποιασδήποτε περαιτέρω Μεταβολής Υπηρεσιών Δημοσίου) που απαιτείται σύμφωνα με τη Μεταβολή και κατά πόσο ο Παραχωρησιούχος έχει το δικαίωμα να αντιταχθεί στην εν λόγω Μεταβολή Υπηρεσιών Δημοσίου σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος 19,

(iv) οποιαδήποτε τροποποίηση στην Εισφορά σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 7,

(v) οποιαδήποτε τροποποίηση των διατάξεων της παρούσας Σύμβασης ή οποιουδήποτε Εγγράφου Παραχώρησης,

(vi) οποιαδήποτε απαλλαγή που θα παρασχεθεί στον Παραχωρησιούχο έναντι τυχόν Πόντων Ανεπάρκειας, και

(vii) οποιοδήποτε άλλο ζήτημα που ανακύπτει σύμφωνα με την παράγραφο 4(β) επί του οποίου τα Μέρη δεν δύνανται να επιτύχουν συμφωνία,

σε κάθε περίπτωση που προκλήθηκε λόγω της Μεταβολής, και

(β) τους όρους μιας συμπληρωματικής συμφωνίας σύμφωνα με την οποία:

(i) όπως απαιτείται για να τεθεί σε υλοποίηση η Μεταβολή σε κάθε περίπτωση, οι απαιτήσεις που τίθενται στο Παράρτημα 12 (Έργα) τροποποιούνται (σχετικά με οποιαδήποτε Μεταβολή), ή/και γίνεται πρόβλεψη για

την τροποποίηση των Σχεδίων, ή/και οι Υπηρεσίες Αεροδρομίου, τα Πρότυπα Επιδόσεων ή τα Πρότυπα Ποιότητας Υπηρεσιών τροποποιούνται σύμφωνα με οποιαδήποτε Μεταβολή, και

(ii) τα ζητήματα που αναφέρονται στην παράγραφο (α) καταγράφονται πλήρως και τίθενται σε εφαρμογή ως τροποποιήσεις ή/και άλλες μεταβολές των διατάξεων της παρούσας Σύμβασης ή/και κάθε άλλου εγγράφου όπως απαιτείται.

7 Πληροφορίες Κρατικής Χρηματοδότησης

7.1 Το Δημόσιο πρέπει, κατόπιν αιτήματος από τον Παραχωρησιούχο, να παρέχει πληροφορίες στον Παραχωρησιούχο σχετικά με το πώς η Εισφορά δύναται να διαφέρει ή/και οποιαδήποτε άλλη Κεφαλαιουχική Δαπάνη καταβλητέα σύμφωνα με την παράγραφο 6.3(α) πρόκειται να χρηματοδοτηθεί από το Δημόσιο.

7.2 Κατόπιν της συμφωνίας ή του καθορισμού όλων των ζητημάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 6.3, και κατόπιν της τροποποίησης ή απόκτησης οποιασδήποτε Κρατικής Άδειας ή/και Άδειας Παραχωρησιούχου, σύμφωνα με την παράγραφο 4 με όρους που εύλογα ικανοποιούν τον Παραχωρησιούχο και το Δημόσιο, και αφού παρασχεθούν από τον Παραχωρησιούχο στο Δημόσιο στοιχεία που ικανοποιούν εύλογα το Δημόσιο και αφορούν στη διαθεσιμότητα της δεσμευτικής χρηματοδότησης για τη Μεταβολή (που υπόκειται μόνο σε οποιαδήποτε προϋπόθεση σχετίζεται με την έκδοση Επιβεβαίωσης Μεταβολής σύμφωνα με αυτή την παράγραφο), το Δημόσιο πρέπει, κατόπιν ειδοποίησης (η **Επιβεβαίωση Μεταβολής**) να επιβεβαιώσει τη Μεταβολή. Κατόπιν της έκδοσης της Επιβεβαίωσης Μεταβολής, τα Μέρη θα συνάψουν τη συμπληρωματική συμφωνία που αναφέρεται στην παράγραφο 6.3(β), με την επιφύλαξη και υπό τον όρο ότι οποιαδήποτε σχετική χρηματοδότηση που παρέχεται από τον Παραχωρησιούχο καταστεί άνευ όρων διαθέσιμη για ανάληψη από τον Παραχωρησιούχο.

7.3 Κατόπιν της έκδοσης της Επιβεβαίωσης Μεταβολής και εφόσον η συμπληρωματική συμφωνία που αναφέρεται στην παράγραφο 6.3(β) καταστεί ανεπιφύλακτη από κάθε άποψη, η αντίστοιχη Μεταβολή θα θεωρείται Αποζημιώσιμη Μεταβολή και τα δικαιώματα και οι

υποχρεώσεις των Μερών σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση θα ερμηνεύονται αναλόγως.

8 *Συναίνεση και Μεταβολές*

Εάν δεν είναι δυνατή η απόκτηση μιας Άδειας όπως αυτή αναφέρεται στην παράγραφο 4 έως την τελευταία ημέρα κατά την οποία θα μπορούσε να δοθεί Επιβεβαίωση Μεταβολής όσον αφορά στην επίμαχη Μεταβολή, σύμφωνα με την ειδοποίηση από τον Παραχωρησιούχο βάσει της παραγράφου 4(β)(iv), η Διερεύνηση Μεταβολής θα θεωρηθεί ότι έχει αποσυρθεί και ισχύουν αντίστοιχα οι διατάξεις της παραγράφου 6.2. Όσον αφορά στη Μεταβολή Παραχωρησιούχου, εάν δεν είναι δυνατή η απόκτηση οποιασδήποτε τέτοιας Άδειας όπως αναφέρεται στην παράγραφο 4 σε σχέση με τη Μεταβολή Παραχωρησιούχου, τότε η αντίστοιχη Ειδοποίηση Μεταβολής Παραχωρησιούχου θα θεωρηθεί ότι έχει αποσυρθεί και θα εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγράφου 6.3.

9 *Αποτίμηση Μεταβολών*

Μεταβολές Έργων Δημοσίου

9.1 Οι διατάξεις του Παραρτήματος 23 (Οικονομικές Προσαρμογές) θα εφαρμόζονται όσον αφορά στις Μεταβολές Έργων Δημοσίου, ώστε, με την επιφύλαξη των υπόλοιπων διατάξεων της παρούσας Σύμβασης που προβλέπουν την προσαρμογή τυχόν καταβλητέων ποσών βάσει της παρούσας Σύμβασης, οι Κεφαλαιουχικές Δαπάνες που χρησιμοποιήθηκαν για την αποτίμηση της επίπτωσης της Αποζημιώσιμης Μεταβολής, όσον αφορά στη Μεταβολή Έργων Δημοσίου, να ισούνται με:

(α) το προτεινόμενο ποσό Κεφαλαιουχικών Δαπανών που αφορά στη Μεταβολή Έργων Δημοσίου όπως προσδιορίζεται στην ειδοποίηση του Παραχωρησιούχου σύμφωνα με την παράγραφο 4(β), ή

(β) (εάν το Δημόσιο δεν συμφώνησε στο εν λόγω ποσό), το αντίστοιχο ποσό που αφορά στην εν λόγω Μεταβολή Έργων Δημοσίου, στο οποίο συμφώνησαν το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος ή το οποίο καθορίστηκε σύμφωνα με το Άρθρο 39 (*Επίλυση Διαφορών*).

Μεταβολές Υπηρεσιών Δημοσίου

9.2 Οι διατάξεις του Παραρτήματος 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*) θα ισχύουν αναφορικά με τις Μεταβολές Υπηρεσιών Δημοσίου, ώστε η μεταβολή του κόστους που χρησιμοποίησε ο Παραχωρησιούχος για να εκτιμήσει την επίδραση της Αποζημιώσιμης Μεταβολής να είναι η πραγματική μεταβολή του κόστους που πρόκειται να επιβαρυνθεί ο Παραχωρησιούχος προκειμένου να υλοποιήσει τη Μεταβολή Υπηρεσιών Δημοσίου (διατηρώντας (χωρίς να αυξάνει) τυχόν περιθώριο που χρεώνει ο Παραχωρησιούχος στα έξοδά του). Ο Παραχωρησιούχος πρέπει να γνωστοποιήσει στο Δημόσιο τα έξοδα για την παροχή των Υπηρεσιών Αεροδρομίου, με τα οποία σχετίζεται η Μεταβολή Υπηρεσιών Δημοσίου, μαζί με τον υπολογισμό της μεταβολής στα έξοδα που προκύπτουν από τη Μεταβολή Υπηρεσιών Δημοσίου, λαμβάνοντας υπόψη μεταξύ άλλων:

(α) τις υφιστάμενες εργατικές αμοιβές που ισχύουν για τους παρόχους υπηρεσιών που αντιστοιχούν στην υπηρεσία με την οποία σχετίζεται η Μεταβολή Υπηρεσιών Δημοσίου, στην ελεύθερη αγορά,

(β) τις αλλαγές στις Υπηρεσίες Αεροδρομίου ή τα Πρότυπα Επιδόσεων και οποιεσδήποτε άλλες μεταβολές ή τροποποιήσεις στην παρούσα Σύμβαση, οι οποίες απορρέουν από τη Μεταβολή Υπηρεσιών Δημοσίου,

(γ) οποιαδήποτε αλλαγή στη μεταβίβαση κινδύνου,

(δ) αλλαγές στις μεθόδους εργασίας συμπεριλαμβανομένων σχετικών κεφαλαιουχικών επενδύσεων (και το κόστος παροχής των εν λόγω κεφαλαίων) που εύλογα απαιτείται να πραγματοποιηθούν από τον Παραχωρησιούχο, και

(ε) οποιαδήποτε απώλεια εσόδων.

9.3 Εάν η Μεταβολή Υπηρεσιών Δημοσίου θα είχε ως αποτέλεσμα το προσωπικό του Παραχωρησιούχου ή/και του σχετικού Υπεργολάβου να καταστεί πλεονάζον, το κόστος των εν λόγω πλεοναζόντων πληρωμών που απαιτείται να καταβληθούν για κάθε τέτοιο εργαζόμενο και οι όροι και οι συνθήκες της απασχόλησής τους πρέπει να καταβληθούν από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο τον μήνα της σύμβασης κατά τον οποίο προκύπτει ο πλεονασμός, εκτός εάν και στο βαθμό που οι εν λόγω πλεονάζουσες αμοιβές αυξήθηκαν λόγω της

αδυναμίας του εν λόγω εργοδότη να ενεργήσει συνετά μειώνοντας τις εν λόγω πληρωμές (συμπεριλαμβανομένης τυχόν αδυναμίας να καταβάλει εύλογες προσπάθειες για αναδιάταξη των εν λόγω εργαζομένων στην επιχείρηση του Παραχωρησιούχου).

10 Απόσυρση

Το Δημόσιο δύναται να αποσύρει μια Διερεύνηση Μεταβολής οποιαδήποτε στιγμή πριν την έκδοση της Επιβεβαίωσης Μεταβολής, ή, σε περίπτωση που μια Μεταβολή προϋποθέτει την απόκτηση ή την τροποποίηση οποιασδήποτε Άδειας, την ημερομηνία χορήγησης της τελευταίας τέτοιας Άδειας, όποιο από τα δύο είναι μεταγενέστερο. Σε περίπτωση που αποσυρθεί ή θεωρηθεί ότι έχει αποσυρθεί οποιαδήποτε Διερεύνηση Μεταβολής σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα 19, το Δημόσιο πρέπει να καταβάλει στον Παραχωρησιούχο όλα τα άμεσα πληρωτέα μικροέξοδα που επιβαρύνθηκε εύλογα και ορθώς ο Παραχωρησιούχος και σχετίζονται με τη Μεταβολή.

11 Γενική Αρχή

11.1 Ο Παραχωρησιούχος πρέπει να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια να εξασφαλίσει χρηματοδότηση από τους Δανειστές για τυχόν Κεφαλαιουχικές Δαπάνες που απαιτούνται όσον αφορά μια Μεταβολή, σύμφωνα με τις υπόλοιπες παραγράφους του παρόντος Παραρτήματος.

11.2 Ο Παραχωρησιούχος δεν απαιτείται να προχωρήσει σε οποιοδήποτε βήμα προκειμένου να εξασφαλίσει χρηματοδότηση πέραν των όσων προβλέπονται στην παράγραφο 3.1(γ). Εάν εντός είκοσι μίας (21) ημερών (ή οποιαδήποτε μεγαλύτερη περίοδο αποφασίσει ο Παραχωρησιούχος η οποία δεν δύναται, σε καμία περίπτωση, να υπερβαίνει τις σαράντα δύο (42) ημέρες) από την έναρξη των συνομιλιών του Παραχωρησιούχου με τους Δανειστές, δεν έχει παρασχεθεί επιβεβαίωση από τους Δανειστές ότι είναι διατεθειμένοι να προχωρήσουν στις αντίστοιχες διαδικασίες πιστώσεων προκειμένου να εξασφαλιστεί η έγκριση πιστώσεων για χρηματοδότηση της Μεταβολής, ο Παραχωρησιούχος πρέπει να ενημερώσει το Δημόσιο σχετικά με την απάντηση που έλαβε από τους Δανειστές. Εντός είκοσι οκτώ (28) ημερών μετά τη λήψη της εν λόγω ειδοποίησης, το Δημόσιο θα πρέπει:

(α) με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος Παραρτήματος 19, να δώσει εντολή στον Παραχωρησιούχο να προχωρήσει

στην ανάπτυξη της Μεταβολής επί τη βάσει ότι το Δημόσιο θα πραγματοποιήσει καταβολή προς τον Παραχωρησιούχο, σύμφωνα με την παράγραφο 14, η οποία θα αφορά στις προκύπτουσες δαπάνες και οποιοδήποτε αυξημένο κόστος χρηματοδότησης εξαιτίας τυχόν καθυστέρησης στην ημερομηνία προγραμματισμένης ολοκλήρωσης των αντίστοιχων Έργων (ανάλογα την περίπτωση), όπως έχει συμφωνηθεί ή καθοριστεί με βάση το παρόν Παράρτημα 19, ή

(β) να αποσύρει την απαίτηση προς τον Παραχωρησιούχο να υλοποιήσει τη Μεταβολή, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος 19 και το Δημόσιο πρέπει να καταβάλει στον Παραχωρησιούχο όλα τα άμεσα πληρωτέα μικροέξοδα που επιβαρύνθηκε εύλογα και ορθώς ο Παραχωρησιούχος και σχετίζονται με τη Μεταβολή.

12 Χρηματοδοτικά Ελλείμματα

12.1 Εάν ο Παραχωρησιούχος δεν μπορεί να εξασφαλίσει χρηματοδότηση για κανένα τμήμα των Κεφαλαιουχικών Δαπανών που απαιτούνται για την υλοποίηση κάποιας Μεταβολής (το **Χρηματοδοτικό Έλλειμμα**) από τις πηγές που αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο 3.1(γ) και οι εν λόγω Κεφαλαιουχικές Δαπάνες υπερβαίνουν το ποσό των εκατό χιλιάδων Ευρώ (€100.000) (αναπροσαρμοζόμενο), τότε, κατόπιν αιτήματος του Δημοσίου, ο Παραχωρησιούχος θα πρέπει να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια να παρέχει την εν λόγω χρηματοδότηση με λογικούς όρους όπως είναι διαθέσιμοι προς αυτόν. Η καταβολή κάθε δυνατής προσπάθειας περιλαμβάνει την κατάρτιση ενός κατάλληλου επιχειρηματικού σχεδίου αναφορικά με την επιχειρηματική δραστηριότητα του Παραχωρησιούχου, όπως αυτή επηρεάζεται από τη Μεταβολή, το οποίο θα αποδεικνύει την ικανότητα του Παραχωρησιούχου να εφαρμόσει με επιτυχία την αντίστοιχη στρατηγική χρηματοδότησης που αφορά στο Χρηματοδοτικό Έλλειμμα. Προς αποφυγή αμφιβολιών, όλα τα έξοδα που επιβαρύνεται ο Παραχωρησιούχος (εσωτερικά και εξωτερικά) μετά την απαίτηση του Δημοσίου σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο 12 θα καταβληθούν από το Δημόσιο μόλις προκύψουν.

12.2 Εάν ο Παραχωρησιούχος, παρότι έχει καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για περίοδο τουλάχιστον ογδόντα τεσσάρων (84) ημερών (ή οποιαδήποτε μικρότερη περίοδο κρίνεται λογική βάσει των

συνθηκών) μετά τον καθορισμό του ύψους του Χρηματοδοτικού Ελλείμματος, δεν δύναται να εξασφαλίσει την εν λόγω χρηματοδότηση με όρους που να ικανοποιούν ευλόγως τον Παραχωρησιούχο και το Δημόσιο, τότε θα πρέπει να ενημερώσει το Δημόσιο αναφέροντας τις ενέργειες στις οποίες έχει προβεί κατά την αναζήτηση χρηματοδότησης. Εντός είκοσι οκτώ (28) ημερών από τη λήψη της εν λόγω ειδοποίησης, το Δημόσιο θα πρέπει:

(α) με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος Παραρτήματος 19, να δώσει εντολή στον Παραχωρησιούχο να προχωρήσει στην ανάπτυξη της εν λόγω Μεταβολής επί τη βάσει ότι το Δημόσιο θα πραγματοποιήσει καταβολές προς τον Παραχωρησιούχο σε σχέση με το Χρηματοδοτικό Έλλειμμα σύμφωνα με την παράγραφο 12.2, ή

(β) να αποσύρει την απαίτηση προς τον Παραχωρησιούχο να υλοποιήσει την αντίστοιχη Μεταβολή, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος 19 και το Δημόσιο πρέπει να καταβάλει στον Παραχωρησιούχο, με όλα τα άμεσα πληρωτέα μικροέξοδα που επιβαρύνθηκε εύλογα και ορθώς ο Παραχωρησιούχος και σχετίζονται με τη Μεταβολή.

13 Καταβολή κεφαλαίου από το Δημόσιο

Όταν, σύμφωνα με οποιονδήποτε όρο του παρόντος Παραρτήματος 19, το Δημόσιο οφείλει να καταβάλει ένα κεφάλαιο αναφορικά με μία Μεταβολή:

(α) το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος θα πρέπει να συμφωνήσουν:

(i) σε ένα χρονοδιάγραμμα πληρωμών όσον αφορά την καταβολή του εν λόγω ποσού, το οποίο να περιλαμβάνει το ύψος και τη χρονική στιγμή που προκύπτουν τα έξοδα για τον Παραχωρησιούχο κατά την υλοποίηση της Μεταβολής, στο βαθμό που βαρύνουν το Δημόσιο, με τα εν λόγω έξοδα να υπολογίζονται και πιστοποιούνται σε μηνιαία βάση και να προσδιορίζονται με αναφορά στον Τιμοκατάλογο Έργων (όπου ισχύει), μετά τον συνυπολογισμό τυχόν μείωσης στις τιμές που ορίζονται εκεί, και

(ii) στις περιπτώσεις όπου η καταβολή για τμήμα της Μεταβολής αντιστοιχεί στην υλοποίηση ενός στοιχείου της Μεταβολής, ή σε συγκεκριμένη πρόοδο προς την

υλοποίηση αυτή, [να συμφωνήσουν] σε ένα αντικειμενικό μέσο απόδειξης που να επιβεβαιώνει ότι το τμήμα της Μεταβολής, που αντιστοιχεί σε κάθε περίπτωση που οφείλεται πληρωμή βάσει του χρονοδιαγράμματος πληρωμών, φαίνεται ότι έχει δεόντως υλοποιηθεί,

(το εν λόγω χρονοδιάγραμμα πληρωμών και τα αποδεικτικά στοιχεία θα καθοριστούν βάσει του Άρθρου 39 (*Επίλυση Διαφορών*) σε περίπτωση που το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος δεν κατορθώσουν να συμφωνήσουν στους όρους αυτού) δεδομένου ότι όταν όλα ή οποιαδήποτε μέρος της Μεταβολής έχουν(ει) υλοποιηθεί από τρίτο μέρος στο πλαίσιο σύμβασης με τον Παραχωρησιούχο, με την επιφύλαξη οι όροι μιας τέτοιας σύμβασης ανάμεσα στον Παραχωρησιούχο και το τρίτο μέρος αναφορικά με την υλοποίηση της Μεταβολής να έχουν εγκριθεί από το Δημόσιο (το οποίο δεν θα πρέπει να αρνείται την εν λόγω έγκριση αδικαιολόγητα), η διαδικασία σύμφωνα με το Άρθρο 39 (*Επίλυση Διαφορών*) δεν θα δύναται να καθορίζει ένα χρονοδιάγραμμα πληρωμών ή αποδεικτικά στοιχεία, που δεν θα επιτρέπουν στον Παραχωρησιούχο να χρηματοδοτηθεί από το Δημόσιο εγκαίρως προκειμένου να προβεί στις καταβολές προς το τρίτο μέρος σύμφωνα με τη σύμβαση που έχει συνάψει με τον Παραχωρησιούχο,

(β) Το Δημόσιο πρέπει να πραγματοποιήσει τις πληρωμές προς τον Παραχωρησιούχο εντός ενός (1) μήνα από την παραλαβή από το Δημόσιο των τιμολογίων, τα οποία προσκομίστηκαν στο Δημόσιο (από κάθε ουσιώδη πλευρά) σύμφωνα με το συμφωνηθέν χρονοδιάγραμμα πληρωμών (αναλόγως την περίπτωση, δύναται να διαφέρει με συμφωνία κατά διαστήματα) συνοδευόμενα από τα αντίστοιχα αποδεικτικά στοιχεία (όταν υπάρχουν) *που πιστοποιούν ότι έχει υλοποιηθεί το αντίστοιχο μέρος της Μεταβολής,* και

(γ) εάν η πληρωμή δεν πραγματοποιηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 13.1(β), το Δημόσιο θα πρέπει να καταβάλει τόκο στον Παραχωρησιούχο επί του ανεξόφλητου ποσού, από την ημερομηνία μετά την πάροδο του ενός (1) μήνα από την παραλαβή του αντίστοιχου τιμολογίου μέχρις ότου το εν λόγω ποσό πληρωθεί, σύμφωνα με το Επιτόκιο Αναφοράς.

14 Γενικά

Μεταβολές Παραχωρησιούχου σε Έργα και Υπηρεσίες Αεροδρομίου

(α) Εάν ο Παραχωρησιούχος επιθυμεί να προβεί σε κάποια αλλαγή στα Έργα ή/και τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου, πρέπει να επιδώσει στο Δημόσιο μια ειδοποίηση μεταβολής Παραχωρησιούχου, με κοινοποίηση στον Ανεξάρτητο Μηχανικό, σε περίπτωση Μεταβολής Έργων,

(β) Η Ειδοποίηση Μεταβολής Παραχωρησιούχου πρέπει:

(i) να παραθέτει την προτεινόμενη αλλαγή στα Έργα ή τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου με επαρκείς λεπτομέρειες που θα επιτρέψουν στο Δημόσιο να την εκτιμήσει πλήρως,

(ii) να προσδιορίζει τους λόγους για τους οποίους ο Παραχωρησιούχος προτείνει την αλλαγή στα Έργα ή τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου,

(iii) να ζητά από το Δημόσιο να διαβουλεύεται με τον Παραχωρησιούχο προκειμένου να αποφασίσει εάν συμφωνεί με την αλλαγή στα Έργα ή τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου και, εφόσον συμφωνεί, ποιες συνεπακόλουθες αλλαγές απαιτεί το Δημόσιο να πραγματοποιηθούν στα Έργα ή τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου,

(iv) να προσδιορίζει τυχόν επιπτώσεις της αλλαγής στα Έργα ή τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου,

(v) να προσδιορίζει, συγκεκριμένα, εάν προτείνεται αναπροσαρμογή στην Εισφορά ή/και την Αμοιβή Παραχώρησης (και σε αυτή την περίπτωση, να παρέχει λεπτομερή εκτίμηση κόστους της εν λόγω προτεινόμενης αλλαγής), και

(vi) να υποδεικνύει εάν υπάρχουν κάποιες ημερομηνίες έως τις οποίες είναι καθοριστικής σημασίας να έχει ληφθεί απόφαση εκ μέρους του Δημοσίου.

(γ) Το Δημόσιο θα αξιολογήσει την αλλαγή που προτείνει ο Παραχωρησιούχος στα Έργα ή τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου,

λαμβάνοντας υπόψη όλα τα σχετικά ζητήματα, συμπεριλαμβανομένου του κατά πόσο:

(i) η αλλαγή επηρεάζει την ποιότητα των Έργων ή Υπηρεσιών Αεροδρομίου ή την πιθανότητα επιτυχούς παράδοσης των Έργων ή των Υπηρεσιών Αεροδρομίου,

(ii) η αλλαγή θα επηρεάσει τη σχέση του Δημοσίου ή/και του Παραχωρητή με τρίτα μέρη,

(iii) η οικονομική ευρωστία του Παραχωρησιούχου επαρκεί για την υλοποίηση των μεταβληθέντων Έργων ή Υπηρεσιών Αεροδρομίου.

(iv) η αλλαγή επηρεάζει τους κινδύνους ή τα έξοδα στα οποία εκτίθενται το Δημόσιο ή/και ο Παραχωρητής,

(v) μειώνεται η υπολειπόμενη αξία των περιουσιακών στοιχείων ή/και των εγκαταστάσεων που χρησιμοποιούνται στην Παραχώρηση.

(δ) Όσο το δυνατό συντομότερα μετά την παραλαβή της Ειδοποίησης Μεταβολής Παραχωρησιούχου, τα Μέρη θα συναντηθούν και θα συζητήσουν το ζήτημα που αναφέρεται σε αυτή. Στη διάρκεια των εν λόγω συζητήσεων, το Δημόσιο δύναται (ενεργώντας εύλογα) να προτείνει τροποποιήσεις ή δύναται, με την επιφύλαξη της παραγράφου 14(i), κατά την απόλυτη διακριτική του ευχέρεια, είτε να αποδεχτεί είτε να απορρίψει την Ειδοποίηση Μεταβολής Παραχωρησιούχου.

(ε) Εάν το Δημόσιο αποδεχτεί την Ειδοποίηση Μεταβολής Παραχωρησιούχου (με ή χωρίς τροποποίηση), η αντίστοιχη μεταβολή στα Έργα ή τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου θα υλοποιηθεί σύμφωνα με τους όρους της και τα Μέρη θα πρέπει να συζητήσουν και να συμφωνήσουν επί των υπόλοιπων λεπτομερειών όσο το δυνατό συντομότερα και θα πρέπει να συντάξουν τα έγγραφα που τυχόν απαιτούνται προκειμένου να τροποποιήσουν την παρούσα Σύμβαση ή άλλα σχετικά Έγγραφα Παραχώρησης, τα οποία είναι απαραίτητα προκειμένου να τεθεί σε εφαρμογή η αλλαγή στα Έργα ή τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου.

(στ) Εάν το Δημόσιο απορρίψει την Ειδοποίηση Μεταβολής Παραχωρησιούχου, θα πρέπει να παραθέσει τους λόγους της εν λόγω απόρριψης και εάν ο Παραχωρησιούχος δεν υποβάλλει ένσταση για την εν λόγω απόρριψη, ή εάν ο Παραχωρησιούχος υποβάλει ένσταση και η απόρριψη γίνει δεκτή ως αποτέλεσμα της Διαδικασίας Επίλυσης Διαφορών, τότε ο Παραχωρησιούχος δεν θα έχει δικαίωμα να θέσει σε εφαρμογή την Ειδοποίηση Μεταβολής Παραχωρησιούχου. Εάν η Ειδοποίηση Μεταβολής Παραχωρησιούχου γίνει αποδεκτή (με ή χωρίς τροποποίηση) ή εάν η Ειδοποίηση Μεταβολής Παραχωρησιούχου γίνει αποδεκτή ως αποτέλεσμα της Διαδικασίας Επίλυσης Διαφορών, τότε θα ισχύουν αντίστοιχα οι παράγραφοι 11 έως 13.

(ζ) Εκτός από την περίπτωση που η αποδοχή εκ μέρους του Δημοσίου ή/και του Παραχωρητή προβλέπει ρητά μείωση της Εισφοράς ή/και της Αμοιβής Παραχώρησης, δεν θα υπάρχει μείωση στην Εισφορά ή/και την Αμοιβή Παραχώρησης λόγω της αλλαγής στα Έργα ή τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου που πρότεινε ο Παραχωρησιούχος.

(η) Εάν η αλλαγή στα Έργα ή τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου έχει ως αποτέλεσμα μια πραγματική καθαρή εξοικονόμηση για τον Παραχωρησιούχο από την εκτέλεση των Έργων ή την παροχή των αντίστοιχων Υπηρεσιών Αεροδρομίου σε οποιοδήποτε Έτος Παραχώρησης (η **Καθαρή Εξοικονόμηση από Υπηρεσίες**), τότε η Εισφορά που είναι καταβλητέα το εν λόγω Έτος Παραχώρησης θα αυξηθεί κατά πενήντα τοις εκατό (50%) επί της Καθαρής Εξοικονόμησης από Υπηρεσίες που ισχύει για το εν λόγω Έτος Παραχώρησης.

(θ) Το Δημόσιο δεν έχει δικαίωμα να απορρίψει μια αλλαγή στα Έργα:

(i) η οποία απαιτείται σε συμμόρφωση μιας Μεταβολής Νομοθεσίας,

(ii) η οποία απαιτείται προκειμένου ο Παραχωρησιούχος να συμμορφώνεται με τη Νομοθεσία ή/και τις Κρατικές Άδειες και/ή την Άδεια Παραχωρησιούχου,

(iii) όταν ο Παραχωρησιούχος έχει αποδείξει, προς εύλογη ικανοποίηση του Δημοσίου, ότι η εν λόγω αλλαγή στα Έργα δεν έχει δυσμενείς επιπτώσεις στην ποιότητα, τη φύση και το εύρος των Έργων σε σχέση με αυτά που τίθενται στο Παράρτημα 12 (Έργα) και όταν ο Παραχωρησιούχος έχει αποδείξει, προς εύλογη ικανοποίηση του Δημοσίου, ότι η εν λόγω αλλαγή στα Έργα δεν θα επηρεάσει το Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Επικείμενων Έργων, και

(iv) η οποία δεν έχει δυσμενείς επιπτώσεις στους κινδύνους ή το κόστος στο οποίο εκτίθεται το Δημόσιο ή/και ο Παραχωρητής.

(ι) Το Δημόσιο δεν έχει δικαίωμα να απορρίψει μια αλλαγή στις Υπηρεσίες Αεροδρομίου:

(i) η οποία απαιτείται σε συμμόρφωση μιας Μεταβολής Νομοθεσίας, ή

(ii) η οποία απαιτείται προκειμένου ο Παραχωρησιούχος να συμμορφώνεται με τη Νομοθεσία ή/και τις Κρατικές Άδειες ή/και την Άδεια Παραχωρησιούχου.

(ια) Τα έξοδα από την υλοποίηση μιας αλλαγής στα Έργα λόγω Αποζημιώσιμων Μεταβολών Νομοθεσίας (συμπεριλαμβανομένης τυχόν συνεπαγόμενης προσαρμογής στην Εισφορά και, εάν ισχύει, στην Αμοιβή Παραχώρησης) θα αντιμετωπιστούν σύμφωνα με το Άρθρο 41 (*Ισχύουσα Νομοθεσία - Μεταβολές Νομοθεσίας - Γλώσσα*) και στο βαθμό που δεν αντιμετωπιστούν θα βαρύνουν τον Παραχωρησιούχο.

15 Απόσυρση

Ο Παραχωρησιούχος δύναται να αποσύρει μια Ειδοποίηση Μεταβολής Παραχωρησιούχου ανά πάσα στιγμή.

Παράρτημα 20
Πλαίσιο Συνεργασίας ανάμεσα στην Πολεμική Αεροπορία (ΠΑ), την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) και τον Παραχωρησιούχο στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης

1. Εισαγωγή

Σκοπός του παρόντος Παραρτήματος είναι:

(α) να οριοθετήσει το πεδίο ευθύνης αφενός του Παραχωρησιούχου και αφετέρου της ΠΑ και της ΥΠΑ ως φορέων του Δημοσίου αναφορικά με τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης που περιλαμβάνονται στο αντικείμενο της παρούσας Σύμβασης Παραχώρησης,

(β) να εξειδικεύσει τα προβλεπόμενα στη Σύμβαση Παραχώρησης σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου και του Δημοσίου αναφορικά με την χρηματοδότηση, αναβάθμιση, συντήρηση και λειτουργία των εν λόγω Αεροδρομίων, και

(γ) να οριοθετήσει το πλαίσιο συνεργασίας και συντονισμού ενεργειών μεταξύ του Παραχωρησιούχου και των εν λόγω φορέων του Δημοσίου αναφορικά με τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης.

2. Ορισμός Αεροδρομίων Κοινής Χρήσης

Τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης που περιλαμβάνονται στο αντικείμενο της Σύμβασης Παραχώρησης διαχωρίζονται βάσει του υφιστάμενου επιχειρησιακού σχεδιασμού και χρήσης τους από την ΠΑ αλλά και των σχεδίων ενδεχόμενης μελλοντικής ανάπτυξης περαιτέρω δραστηριοτήτων της ΠΑ σε αυτά στις ακόλουθες κατηγορίες:

Κατηγορία 1: Αεροδρόμια με μεγάλη δραστηριότητα της ΠΑ, στα οποία περιλαμβάνονται τα αεροδρόμια των Χανίων και του Ακτίου.

Κατηγορία 2: Αεροδρόμια με περιορισμένη δραστηριότητα της ΠΑ, στα οποία περιλαμβάνονται τα αεροδρόμια της Θεσσαλονίκης και της Καβάλας.

Σημειώνεται ότι τα αεροδρόμια της Θεσσαλονίκης και της Καβάλας είναι εντεταγμένα στο νατοϊκό σχεδιασμό με τις σχετικές απορρέουσες υποχρεώσεις.

Μετά από σχετική εισήγηση της ΠΑ θα είναι δυνατή η αλλαγή κατηγοριοποίησης ενός Αεροδρομίου Κοινής Χρήσης από αεροδρόμιο Κατηγορίας 1 σε αεροδρόμιο Κατηγορίας 2. Σε περίπτωση που μια τέτοια αλλαγή στην κατηγοριοποίηση έχει επιπτώσεις στις παρεχόμενες από τον Παραχωρησιούχο Υπηρεσίες Αεροδρομίου (Airport Services) ή στα Έργα (Works), αυτές θα αντιμετωπιστούν ως Μεταβολές

Υπηρεσιών Δημοσίου ή Μεταβολές Έργων Δημοσίου, ανάλογα με την περίπτωση, βάσει των προβλέψεων του Άρθρου 42 (Διαδικασία Μεταβολών) και του Παραρτήματος 19 (Μεταβολές) της Σύμβασης Παραχώρησης.

3. Οριοθέτηση Παραχώρησης

3.1 Στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 1 παραχωρείται στον Παραχωρησιούχο προς αναβάθμιση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση μόνο ο αεροσταθμός και περιβάλλων χώρος, ο χώρος στάθμευσης των πολιτικών αεροσκαφών και ο περιβάλλων χώρος, οι τυχόν τροχόδρομοι αποκλειστικής χρήσης από την πολιτική αεροπορία (που συνδέουν τον χώρο στάθμευσης των πολιτικών αεροσκαφών με το υπόλοιπο δίκτυο τροχοδρόμων -διαδρόμου/ων του αεροδρομίου) και ο χώρος στάθμευσης οχημάτων. Σε ειδικές περιπτώσεις και κατόπιν σχετικής έγκρισης της ΠΑ παραχωρείται και χώρος που δεν απαιτείται για τις δραστηριότητες της ΠΑ και θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την επέκταση του αεροσταθμού ή/και των χώρων στάθμευσης αεροσκαφών και οχημάτων.

3.2 Οι εγκαταστάσεις κοινής χρήσης που δεν παραχωρούνται θα συντηρούνται και θα λειτουργούν με αποκλειστική ευθύνη της ΠΑ.

3.3 Στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 2 παραχωρείται στον Παραχωρησιούχο το σύνολο των υποδομών. Σε κάθε περίπτωση διευκρινίζεται ότι παραμένουν στην αποκλειστική ευθύνη και χρήση της ΠΑ οι χώροι που σήμερα καταλαμβάνει η ΠΑ σε αυτά τα αεροδρόμια, συμπεριλαμβανομένων των χώρων στάθμευσης των πολεμικών, μεταφορικών ή/και πυροσβεστικών αεροσκαφών, του διοικητηρίου, των υποστηρικτικών μονάδων της ΠΑ, των τροχόδρομων ΠΑ, της περίφραξης μοίρας, σύμφωνα με τα τοπογραφικά διαγράμματα της παραγράφου 3.4 κατωτέρω. Η ΠΑ θα δύναται να χρησιμοποιεί τους διαδρόμους και τους τροχοδρόμους που βρίσκονται στην ευθύνη του Παραχωρησιούχου χωρίς χρέωση και οποιαδήποτε σχετική υπηρεσία θα παρέχεται από τον Παραχωρησιούχο.

3.4 Τα τοπογραφικά διαγράμματα του Παραρτήματος 3 (Σχέδια Περιοχών Παραχώρησης), απεικονίζουν σαφώς τον διαχωρισμό του χώρου ευθύνης της ΠΑ και του χώρου ευθύνης του Παραχωρησιούχου σε κάθε Αεροδρόμιο Κοινής Χρήσης, σύμφωνα με τις ανωτέρω οριζόμενες αρχές.

4. Πιστοποίηση Αεροδρομίων (Aerodrome Certification).

4.1 Τα αεροδρόμια πιστοποιούνται από την ΥΠΑ, ως Αρμόδια Αρχή, με βάση την κείμενη νομοθεσία και τους κανονισμούς που τη διέπουν. Οποιοδήποτε κόστος προκύψει κατά την αρχική πιστοποίηση όλων των Αεροδρομίων Κοινής Χρήσης δεν θα επιβαρύνει τον Παραχωρησιούχο ή τον προϋπολογισμό της ΠΑ και θα καλύπτεται από το Δημόσιο σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στην Σύμβαση Παραχώρησης (Άρθρο 17 (*Άδειες*)).

4.2 Για τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης υπεύθυνος για την έκδοση και διατήρηση σε ισχύ του σχετικού Πιστοποιητικού Αεροδρομίου που εκδίδεται σύμφωνα με τα ανωτέρω υπό 4.1 από την ΥΠΑ είναι ο Παραχωρησιούχος, σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στη Σύμβαση Παραχώρησης (Άρθρο 17 (*Άδειες*)). Στην περίπτωση αυτή η ΠΑ θα παρέχει στον Παραχωρησιούχο όλα εκείνα τα στοιχεία, έγγραφα, εκθέσεις και πληροφορίες που αφορούν στο μέρος του Αεροδρομίου που έχει υπό την ευθύνη της και κρίνονται απαραίτητα σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία για την έκδοση και διατήρηση σε ισχύ του σχετικού Πιστοποιητικού Αεροδρομίου. Από την εν λόγω υποχρέωση εξαιρούνται διαβαθμισμένα στοιχεία που αφορούν στην εθνική άμυνα και ασφάλεια.

4.3 Σε περίπτωση ύπαρξης συστημάτων αναγκαίων για την εκτέλεση πτήσεων πολεμικών αεροσκαφών που δεν συνάδουν με την νομοθεσία που διέπει τις πτήσεις πολιτικής αεροπορίας ή που δημιουργούν προβλήματα στην διαδικασία πιστοποίησης Αεροδρομίου/ων Κοινής Χρήσης η ΠΑ και η ΥΠΑ θα αναζητήσουν κοινά αποδεκτή τεχνική λύση, κατόπιν διαβούλευσης στην οποία θα συμμετέχει και ο Παραχωρησιούχος, που θα αποσκοπεί στην αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών με την ταυτόχρονη διατήρηση της λειτουργικότητας των αναγκαίων συστημάτων για την υλοποίηση των πτήσεων πολεμικών αεροσκαφών. Η διευθέτηση της σχετικής οικονομικής επιβάρυνσης θα γίνεται σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στην παράγραφο 4.1 ανωτέρω.

5. Περιβαλλοντική Αδειοδότηση και Ευθύνη

5.1 Η συμμόρφωση προς τις Περιβαλλοντικές Απαιτήσεις κάθε Αεροδρομίου Κοινής Χρήσης περιλαμβάνει, μεταξύ των άλλων, υποβολή ετήσιου περιβαλλοντικού δελτίου (annual report on environmental strategy) και Σχεδίου Διαχείρισης Περιβάλλοντος προς το Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας, με κοινοποίηση στην ΠΑ και την ΥΠΑ, σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στη Σύμβαση Παραχώρησης. Το Σχέδιο Διαχείρισης Περιβάλλοντος θα αποτελέσει τη βάση για την παρακολούθηση και τη

διαχείριση αποβλήτων, υδάτων, απορροών ομβρίων, διαχείριση του οικοσυστήματος, σύστημα αποτροπής συγκρούσεων με πτηνά, παρακολούθηση ποιότητας του αέρα, παρακολούθηση θορύβου, διακίνηση ραδιενεργών και λοιπών επικίνδυνων υλικών, αποκομιδή απορριμμάτων, προστασία από ηλεκτρομαγνητική ακτινοβολία κλπ. Ενδέχεται να απαιτείται η εγκατάσταση μόνιμων συστημάτων παρακολούθησης, σύμφωνα με τις Περιβαλλοντικές Απαιτήσεις. Επίσης το εγχειρίδιο ICAO Γενικού Προγραμματισμού Αερολιμένων (Έγγραφο 9184) Μέρος 2, Χρήσεις Γης και Περιβαλλοντικός Έλεγχος συμπληρώνει το Παράρτημα 14 του ICAO και παρέχει κατευθυντήριες οδηγίες για την προστασία του περιβάλλοντος στα αεροδρόμια. Στο Εγχειρίδιο Αεροδρομίου είναι ενσωματωμένες αερολιμενικές διατάξεις για την πρόληψη και αντιμετώπιση ρύπανσης (διαδικασίες, ενέργειες, υπεύθυνοι ενεργειών, κατάλληλα μέσα, κλπ).

5.2 Σε σχέση με τις Περιβαλλοντικές Άδειες (όπως ορίζονται στη Σύμβαση Παραχώρησης) για τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 1 προβλέπονται τα εξής:

(α) ο Παραχωρησιούχος έχει την ευθύνη για την πολιτική λειτουργία του αεροδρομίου, τις υποδομές και τις δραστηριότητες αρμοδιότητάς του σύμφωνα με τα ανωτέρω υπό παράγραφο 3.1 αναφερόμενα. Οι εν λόγω δραστηριότητες πρέπει να καλύπτονται από περιβαλλοντική αδειοδότηση, η οποία θα πρέπει να βρίσκεται σε ισχύ με ευθύνη του Παραχωρησιούχου σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στη Σύμβαση Παραχώρησης.

(β) Υποδομές που παραμένουν στο πεδίο ευθύνης της ΠΑ, αλλά χρησιμοποιούνται για την λειτουργία του αεροδρομίου και από τον Παραχωρησιούχο (π.χ. διάδρομος προσγειώσεων - απογειώσεων) θα περιλαμβάνονται στην περιβαλλοντική αδειοδότηση της λειτουργίας του πολιτικού σκέλους του αεροδρομίου.

(γ) Νέα έργα ή τροποποίηση υφιστάμενων έργων που εμπίπτουν στο πεδίο ευθύνης της ΠΑ σύμφωνα με τα ανωτέρω υπό παράγραφο 3 αναφερόμενα θα εξαιρούνται των διαδικασιών περιβαλλοντικής αδειοδότησης σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ. 2 του ν. 4014/2011, εφόσον εξυπηρετούν σκοπούς εθνικής άμυνας.

(δ) Για έργα κοινής χρήσης (πολιτικής & στρατιωτικής) απαιτείται περιβαλλοντική αδειοδότηση της κατασκευής του έργου και του πολιτικού σκέλους λειτουργίας του. Σε περιπτώσεις που δεν είναι σαφές αν πρέπει να τηρηθούν οι σχετικές διαδικασίες, θα ζητείται η

γνωμοδότηση της αρμόδιας υπηρεσίας ΕΥΠΕ (Ειδική Υπηρεσία Περιβάλλοντος). Η σχετική διαδικασία αδειοδότησης θα γίνεται από τον Παραχωρησιούχο, με συνδρομή, όπου απαιτείται, από την ΠΑ, εκτός αν άλλως συμφωνηθεί μεταξύ των δύο πλευρών.

5.3 Συνοψίζοντας, υπεύθυνος για τη διατήρηση σε ισχύ των Περιβαλλοντικών Αδειών και την τήρηση των Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων θα είναι ο Παραχωρησιούχος όσον αφορά στις υποδομές αρμοδιότητας και ευθύνης του και την πολιτική χρήση συνολικά του αεροδρομίου. Για την υλοποίηση/τήρηση μέρους των Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων που έχουν πεδίο εφαρμογής περιοχές και υποδομές που παραμένουν στο πεδίο ευθύνης της ΠΑ, η ευθύνη τήρησης των Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων ανήκει στην ΠΑ με εξαίρεση το σκέλος της πολιτικής χρήσης τους, εκτός αν άλλως συμφωνηθεί μεταξύ των δύο πλευρών. Σε θέματα που δεν υπάρχει σαφής διακριτή επιρροή των δραστηριοτήτων του Παραχωρησιούχου ή της ΠΑ στη διαμόρφωση περιβαλλοντικών παραμέτρων, αυτά θα αποσαφηνίζονται από κοινού και σε συνεργασία κατά περίπτωση σύμφωνα με την παράγραφο 5.2(δ) ανωτέρω και σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.

5.4 Για τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 2, η ευθύνη για Περιβαλλοντικές Άδειες καθώς και η τήρηση των Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων αναλαμβάνονται σύμφωνα με τα οριζόμενα στη Σύμβαση Παραχώρησης από τον Παραχωρησιούχο.

6. Προτεραιότητα Χρήσης και Επίπεδο Υπηρεσιών

6.1 Τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης πρέπει να εξυπηρετούν ανεμπόδιστα τόσο τις αεροπορικές μεταφορές της πολιτικής αεροπορίας όσο και τις υπηρεσιακές ανάγκες της ΠΑ.

Συγκεκριμένα στα εν λόγω αεροδρόμια θα πρέπει να υπάρχει ο απαραίτητος σχεδιασμός ή / και έργα, αναφορικά με:

(α) τις απαιτούμενες υποδομές (infrastructure)

(β) έμψυχο δυναμικό και διαδικασίες αεροδρομίου (human resources and airport operations) και

(γ) συστήματα επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης (CNS),

ώστε να μην δημιουργούνται κωλύματα ή στρεβλώσεις στην εξυπηρέτηση των υπηρεσιακών αναγκών της ΠΑ και την εξυπηρέτηση της ζήτησης για αεροπορικές μεταφορές της πολιτικής αεροπορίας.

6.2 Υποδομές

6.2.1 Αναφορικά με θέματα απαιτούμενων υποδομών στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 1 σύμφωνα με τον Πίνακα Α του Παραρτήματος 5 (*Υπηρεσίες Αεροδρομίου*) της παρούσας Σύμβασης Παραχώρησης, η ΠΑ θα διασφαλίζει τη λειτουργία και συντήρησή τους με βάση τις Προδιαγραφές της παραγράφου 9 κατωτέρω και κατόπιν καταβολής από τον Παραχωρησιούχο της σχετικής αποζημίωσης που προβλέπεται στην παράγραφο 10 κατωτέρω.

6.2.2 Σε περίπτωση που ο Παραχωρησιούχος επιθυμεί την αναβάθμιση των λειτουργικών χαρακτηριστικών υποδομών κοινής χρήσης κάποιου Αεροδρομίου Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 1 που εντάσσονται στο πεδίο ευθύνης της ΠΑ σύμφωνα με την παράγραφο 3.2 ανωτέρω, θα μπορεί να αναλάβει τις εργασίες με δική του ευθύνη και κόστος και μόνο εφόσον εξασφαλίσει σχετική έγκριση από την ΠΑ και την ΥΠΑ κατόπιν υποβολής σχετικής πρότασης εργασιών. Οι εν λόγω εργασίες θα εκτελούνται σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στο Παράρτημα 12 (*Έργα*) και στο Παράρτημα 19 (*Μεταβολές*) της Σύμβασης Παραχώρησης που ισχύουν για τις Μεταβολές Παραχωρησιούχου. Όπου στις εν λόγω διατάξεις προβλέπεται ενέργεια της ΥΠΑ θα απαιτείται και η σύμπραξη της ΠΑ.

6.2.3 Στο πλαίσιο της ανωτέρω υπό 6.2.2 πρότασής του ο Παραχωρησιούχος θα μπορεί να αιτηθεί όπως το σχετικό μέρος του κόστους κατασκευής, που αυτός θα επιβαρυνθεί για τις εργασίες αναβάθμισης των λειτουργικών χαρακτηριστικών των εν λόγω υποδομών, να μπορεί να αποσβέννυται κατ' έτος και για χρονικό διάστημα ίσο με την ωφέλιμη διάρκεια ζωής του σχετικού έργου με την αναλογική μείωση των ποσών που θα πρέπει να καταβάλει ετησίως στην ΠΑ ως ποσοστό επί των τελών προσγείωσης σύμφωνα με τον πίνακα του άρθρου 10.1 κατωτέρω. Επί του σχετικού αιτήματος θα αποφανθεί η ΠΑ, λαμβάνοντας υπόψη την αναγκαιότητα του έργου και τις τυχόν μειώσεις στο κόστος λειτουργίας και συντήρησης των εν λόγω προς αναβάθμιση υποδομών ως αποτέλεσμα των σχετικών εργασιών, και θα γνωστοποιήσει τη θέση της μαζί με την παροχή τυχόν έγκρισης σύμφωνα με τη διαδικασία της παραγράφου 6.2.2.

6.2.4 Αναφορικά με θέματα απαιτούμενων υποδομών στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 2, ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίζει τη λειτουργία και συντήρηση με βάσει τις Προδιαγραφές της παραγράφου 9 κατωτέρω. Σε περίπτωση που η ΠΑ επιθυμεί την αναβάθμιση των λειτουργικών χαρακτηριστικών κάποιου Αεροδρομίου Κοινής Χρήσης αυτής της κατηγορίας, η ΠΑ και η ΥΠΑ θα αναζητήσουν κοινά αποδεκτή τεχνική λύση

με βάση το υφιστάμενο πλαίσιο συνεργασίας και κατόπιν διαβούλευσης με τον Παραχωρησιούχο, με ταυτόχρονη διευθέτηση της σχετικής οικονομικής επιβάρυνσης και η υλοποίηση θα γίνει σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στο Παράρτημα 19 (*Μεταβολές*) της Σύμβασης Παραχώρησης που εφαρμόζεται για τις Μεταβολές Δημοσίου.

6.2.5 Η ΠΑ, η ΥΠΑ και ο Παραχωρησιούχος θα προβαίνουν ετησίως στην από κοινού εκτίμηση της υφιστάμενης κατάστασης των υποδομών, συμπεριλαμβανομένων των στρωμένων επιφανειών, προκειμένου να αξιολογείται τακτικά η καλή λειτουργία και ασφάλειά τους.

6.3 Διαδικασίες

6.3.1 Το πλαίσιο παροχής Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας σε πολιτικά και στρατιωτικά αεροδρόμια, σε πολιτικά και στρατιωτικά αεροσκάφη είναι καθορισμένο, όπως προβλέπεται στα αεροναυτικά εγχειρίδια AIP - GREECE και MAIP σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, μεταξύ άλλων των Κανονισμών (ΕΚ) για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (υπ' αριθ. 549/2004 έως 552/2004).

6.3.2 Η παροχή Υπηρεσιών Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας (ΔΕΚ, ATM) στα Αεροδρόμια Χανίων και Ακτίου/Πρέβεζας, καθώς και εντός των στρατιωτικών τερματικών περιοχών (MTMAs) Ανδραβίδας, Πρέβεζας, Σούδας, όπως δημοσιεύονται στο AIP - GREECE και MAIP, είναι ευθύνη της ΠΑ, η οποία παρέχει ισοδύναμου επιπέδου υπηρεσίες λαμβάνοντας υπόψη τους εκτελεστικούς κανόνες του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (ATM) και τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM) της πολιτικής αεροπορίας. Για τις υπηρεσίες αυτές, καθώς και για τις υπηρεσίες που καθορίζονται λεπτομερώς στην παράγραφο 6.3.3 κατωτέρω θα καταβάλλεται τίμημα στην ΠΑ από το Δημόσιο.

6.3.3 Σχετικά ρυθμίζονται:

(α) Περιοχή κινήσεων αεροσκαφών - Κυκλοφορία Αεροσκαφών - Σύστημα Διαχείρισης Οδοστρωμάτων Αεροδρομίων (Pavement Management System, Pavement Condition Index, Pavement Classification Number etc.)

(β) Διαχείριση επικινδυνότητας άγριας πανίδας (wildlife hazard management)

(γ) Έλεγχος Εμποδίων Καθαρότητας (Obstacle Clearance Control)

(δ) Συστήματα επικοινωνιών, πλοήγησης και επιτήρησης (CNS)

(ε) Βοηθήματα Οπτικής Προσέγγισης (VASIS, PAPI etc.)

σύμφωνα με όσα είναι δημοσιευμένα στο AIP Greece.

(στ) Επιθεωρήσεις, Έλεγχοι για Ασφαλή Λειτουργία Αεροδρομίων

(ζ) Διατήρηση Ετοιμότητας, περιλαμβανομένων της διαχείρισης συντήρησης, προληπτικής συντήρησης και απαιτήσεις ηλεκτρισμού.

6.3.4 Αναφορικά με τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 1, το σύνολο των ανωτέρω υπό παράγραφο 6.3.3 αναφερόμενων σημείων ανήκουν στο πεδίο ευθύνης της ΠΑ (ή κατά περίπτωση της ΥΠΑ, ανάλογα σε ποιον ανήκει ο σχετικός εξοπλισμός), η οποία υποχρεούται να συμμορφώνεται με τις Προδιαγραφές της παραγράφου 9 κατωτέρω.

6.3.5 Αναφορικά με τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 2, η ΠΑ (ή κατά περίπτωση η ΥΠΑ) θα είναι υπεύθυνη για τα αναφερόμενα ανωτέρω υπό παράγραφο 6.3.3 (γ) και (δ) σημεία, ως προς τα οποία θα πρέπει να συμμορφώνεται με βάση τις Προδιαγραφές της παραγράφου 9 κατωτέρω. Τα ίδια θα ισχύουν και για τα οπτικά βοηθήματα ναυτιλίας (σημάνσεις - φώτα - εμποδίων), υπό την προϋπόθεση ότι δεν θα βρίσκονται εντός ή σε επαφή με το χώρο του αεροδρομίου. Ο Παραχωρησιούχος θα είναι υπεύθυνος για τα υπόλοιπα σύμφωνα με τις προδιαγραφές που ορίζονται στη Σύμβαση Παραχώρησης.

6.4 Αεροναυτικά Βοηθήματα/Εξοπλισμός

6.4.1 Θέματα αεροναυτικών βοηθημάτων/εξοπλισμού, διαδικασιών και έμψυχου δυναμικού που σχετίζονται με τη Διαχείριση Εναέριας Κυκλοφορίας, τη ρύθμιση χρήσης των διαδρόμων προσγείωσης και απογείωσης και τη ρύθμιση της εναέριας κυκλοφορίας εντός του αεροδρομίου, τα οποία ενδέχεται να αφορούν εκτός από τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης και άλλα Περιφερειακά Αεροδρόμια που επηρεάζονται από τις ρυθμίσεις του εναερίου χώρου που ελέγχει η ΠΑ, ανήκουν στο πεδίο ευθύνης της ΠΑ και για αυτά θα καταβάλλεται τίμημα στην ΠΑ από το Δημόσιο. Σε κάθε περίπτωση διευκρινίζεται, ότι όπου σήμερα την ευθύνη την έχει η ΥΠΑ αντί της ΠΑ για τα θέματα αυτά, υπεύθυνη έναντι του Παραχωρησιούχου είναι η ΥΠΑ και όχι η ΠΑ.

6.4.2 Οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας που παρέχονται από μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας της ΠΑ θα λαμβάνουν υπόψη:

(α) τις διατάξεις του Παραρτήματος Β του Κανονισμού (ΕΚ) 1108/2009 για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας «βασικές απαιτήσεις για ATM/ANS και ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας»

(β) το πλαίσιο επιδόσεων του γενικού προγράμματος για την διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (ΑΤΜ) του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 390/2013 για καθορισμό μηχανισμού επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου και

(γ) το προγραμματισμένο επίπεδο εξυπηρέτησης σε σύνδεση με τη δήλωση χωρητικότητας του αεροδρομίου.

6.4.3 Για την αναβάθμιση των Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας εντός των στρατιωτικών τερματικών περιοχών (MTMAs) των αεροδρομίων Χανίων και Ανδραβίδας, απαιτείται εκσυγχρονισμός των Τομέων Επικοινωνιών και Επιτήρησης, με την απόκτηση των ακόλουθων συστημάτων:

(α) Wide Area Multilateration System (WAM) / Automatic Dependent Surveillance -Broadcast(ADS-B) στα αεροδρόμια Χανίων και Ανδραβίδας συμπεριλαμβανομένου ανάλογου αριθμού επίγειων αναμεταδοτών/ απομακρυσμένων σταθμών (μέγιστο τέσσερεις (4) επίγειοι αναμεταδότες/ απομακρυσμένοι σταθμοί ανά MTMA) για κάλυψη του συνόλου της έκτασης των τερματικών περιοχών (MTMA) και τον απαιτούμενο, ανά Υπηρεσία, για τα Κέντρα Ελέγχου Προσέγγισης (APP) Χανίων - Ανδραβίδας και των Πύργων Ελέγχου Αεροδρομίου στα Χανιά, την Ανδραβίδα, την Κεφαλληνία, τον Άραξο και τη Ζάκυνθο, με έως δέκα (10) θέσεις εργασίας εναέριας κυκλοφορίας το μέγιστο ανά MTMA. Τα εν λόγω συστήματα θα παρέχουν χωρητικότητα ισοδύναμη με την εγκατάσταση ενός ενιαίου Ραντάρ Δευτερεύουσας Επιτήρησης σε κάθε MTMA και θα συνεργάζονται με τα συστήματα επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης (CNS) της ΥΠΑ. Οι συνδέσεις επικοινωνίας δεδομένων ανάμεσα στα Κέντρα Ελέγχου Προσέγγισης και τους Πύργους Ελέγχου Αεροδρομίου που προαναφέρθηκαν, καθώς και τα έργα αγοράς/χρηματοδοτικής μίσθωσης/απαλλοτρίωσης γης και σύνδεσης στα δίκτυα υπηρεσιών κοινής ωφέλειας για όλους τους επίγειους αναμεταδότες/απομακρυσμένους σταθμούς εξαιρούνται από το πεδίο του παρόντος.

(β) Voice Communication System (VCS) στις Υπηρεσίες Προσέγγισης και στους Πύργους Ελέγχου των αεροδρομίων Χανίων, Ανδραβίδας,

Κεφαλληνίας, Αράξου και Ζακύνθου, ανάλογης χωρητικότητας των διαχειριζόμενων συχνοτήτων και των θέσεων εργασίας που θα αναπτυχθούν σε κάθε Κέντρο Ελέγχου Προσέγγισης και σε κάθε Πύργο Ελέγχου Αεροδρομίου, αντίστοιχα, έως οκτώ (8) θέσεις εργασίας το μέγιστο συνολικά.

(γ) Advanced Surface Movement Guidance and Control System (A-SMGCS) ή ένα σύστημα multilateration ισοδύναμων δυνατοτήτων, για παροχή Routing, Guidance, Surveillance and control αεροσκαφών και οχημάτων, εντός του αεροδρομίου των Χανίων με ανάλογο τερματικό εξοπλισμό στους εν λόγω Πύργους Ελέγχου Αεροδρομίου.

Η προμήθεια και το κόστος των ανωτέρω αναφερόμενων συστημάτων σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές και τις απαιτήσεις λειτουργίας που θα εκδοθούν από την ΠΑ, καθώς και η παροχή αρχικής εκπαίδευσης του προσωπικού που θα απαιτηθεί για την λειτουργία και χρήση αυτών, έως πενήντα (50) άτομα το μέγιστο, θα καλυφθεί από τον Παραχωρησιούχο.

Αφού τεθούν σε πλήρη λειτουργία τα συστήματα που περιγράφονται στις παραγράφους 6.4.3(α), (β) και (γ) ανωτέρω, η ΠΑ θα τα παραλάβει και θα είναι υπεύθυνη για τη λειτουργία και τη συντήρησή τους.

6.5 Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης και Γενικές Διατάξεις

6.5.1 Σε περίπτωση που για οποιαδήποτε επιχειρησιακή ή άλλη ανάγκη υπάρξουν αλλαγές στον φορέα ευθύνης διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας ή/και της ρύθμισης χρήσης των διαδρόμων προσγείωσης και απογείωσης ή/και της ρύθμισης της εναέριας κυκλοφορίας εντός του αεροδρομίου, περιλαμβανομένων και των θεμάτων της παραγράφου 6.3 ανωτέρω, μεταξύ ΠΑ και ΥΠΑ ή άλλου φορέα του Δημοσίου, αυτές κοινοποιούνται αμελλητί στον Παραχωρησιούχο και είναι δεσμευτικές για αυτόν.

6.5.2 Σε εφαρμογή των σχετικών υποχρεώσεων του Δημοσίου που προβλέπονται στην παράγραφο 4.3.2(k) της Σύμβασης Παραχώρησης με βάση και όσα αναφέρονται ανωτέρω υπό παραγράφους 6.2 έως και 6.4 και λαμβάνοντας υπόψη και την προμήθεια από τον Παραχωρησιούχο του υπό παράγραφο 6.4.3 εξοπλισμού και την πάροδο χρονικής περιόδου δύο (2) ετών για τη θέση σε λειτουργία και εξοικείωση του προσωπικού της ΠΑ με τον εξοπλισμό αυτό, θα υπάρξει συνεργασία μεταξύ ΥΠΑ και ΠΑ ώστε, λαμβανομένης υπόψη της απαραίτητης για τις υπηρεσιακές ανάγκες της ΠΑ δέσμευσης χωρητικότητας και με γνώμονα την ασφάλεια των πτήσεων, να είναι δυνατή η ουσιαστικά πλήρης εξυπηρέτηση της εναέριας κυκλοφοριακής

ζήτησης. Σε περίπτωση που μέσω της συνεργασίας αυτής προκύψουν ανάγκες για νέες επενδύσεις σε υποδομές, διαδικασίες ή/και εξοπλισμό, αυτές θα πρέπει να πραγματοποιηθούν από το Δημόσιο.

6.5.3 Τα Αεροσκάφη Αμυντικής Σκοπιμότητας θα έχουν προτεραιότητα στην χρήση του εναέριου χώρου και των αεροδρομίων.

Ως Αεροσκάφη Αμυντικής Σκοπιμότητας θεωρούνται αυτά που συμμετέχουν σε αποστολές για την διασφάλιση της εθνικής άμυνας και ασφάλειας και της κάλυψης των υποχρεώσεων έναντι διεθνών αμυντικών συμφωνιών. Συγκεκριμένα στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται:

(α) αεροσκάφη επιφυλακής για εθνικούς και συμμαχικούς σκοπούς.

(β) αεροσκάφη που συμμετέχουν σε δημοσιευμένες εθνικές, νατοϊκές, ή πολυεθνικές ασκήσεις.

6.5.4 Εκτός των ανωτέρω αναφερόμενων υπό παράγραφο 6.5.3 αεροσκαφών αμυντικής σκοπιμότητας προτεραιότητα στην χρήση του εναέριου χώρου και των αεροδρομίων σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς έχουν:

(α) αεροσκάφη VIP σύμφωνα με τα αναγραφόμενα στο AIP Greece.

(β) αεροσκάφη που συμμετέχουν σε αεροδιακομιδές.

(γ) αεροσκάφη που συμμετέχουν στην πυρόσβεση.

(δ) αεροσκάφη που συμμετέχουν στην έρευνα/διάσωση.

Οι υπόλοιπες κινήσεις πολιτικών και στρατιωτικών αεροσκαφών θα διακινούνται σύμφωνα με τις προβλεπόμενες κατά ICAO διαδικασίες

7. Υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης

7.1 Το απαιτούμενο επίπεδο παροχής υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης στα πολιτικά αεροδρόμια καθορίζεται στο σχετικό Παράρτημα Β του Κανονισμού 2014 για τα Αεροδρόμια, ενώ για τα αεροδρόμια της ΠΑ όλων των κατηγοριών υπάρχουν διαφορετικές προδιαγραφές στα αεροναυτικά εγχειρίδια AIP - GREECE και MAIP.

7.2 Στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 1 η ευθύνη παροχής υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης για τα περιστατικά όπου εμπλέκονται

πολιτικά αεροσκάφη θα αναληφθεί από τον Παραχωρησιούχο και θα υποστηρίζεται από την ΠΑ σύμφωνα με τις επιχειρησιακές δυνατότητές της.

Ο Παραχωρησιούχος θα έχει την υποχρέωση παροχής ειδικού κινητού εξοπλισμού/οχημάτων που ευλόγως απαιτούνται από την ΠΑ (στα πλαίσια του επικουρικού ρόλου της ΠΑ) ή/και του Πυροσβεστικού Σώματος Ελλάδος για την κάλυψη των αναγκών των πτήσεων πολιτικής αεροπορίας.

7.3 Στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 2 η ευθύνη παροχής υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης θα αναληφθεί από τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με τις σχετικές προβλέψεις της Σύμβασης Παραχώρησης, εκτός των περιστατικών στα οποία εμπλέκονται μόνο αεροσκάφη της ΠΑ και για τα οποία η ΠΑ θα έχει την ευθύνη αντιμετώπισής τους με την συνδρομή του Παραχωρησιούχου, όπου απαιτείται υπό τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο Εγχειρίδιο Αεροδρομίου.

7.4 Ο Παραχωρησιούχος σε συνεργασία με την ΠΑ και το ενδεχομένως εμπλεκόμενο Πυροσβεστικό Σώμα Ελλάδος, θα συντάσσουν και εκδίδουν τις αναγκαίες κατευθυντήριες οδηγίες (εγχειρίδια) και θα αναπτύσσουν το Σχέδιο Πυρασφαλείας - Διάσωσης Αεροδρομίου, το Σχέδιο Εκτάκτου Ανάγκης Αεροδρομίου που είναι κατάλληλο για τις κατά τόπους ανάγκες σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον Κανονισμό 2014 για τα Αεροδρόμιακαι τους λοιπούς ισχύοντες κανονισμούς.

8. Ασφάλεια Αεροδρομίων από Έκνομες Ενέργειες

8.1 Ο Παραχωρησιούχος σε συνεργασία με την ΥΠΑ, την Ελληνική Αστυνομία και τις στρατιωτικές αρχές αναπτύσσει το Πρόγραμμα Ασφαλείας Αεροδρομίου για κάθε ένα από τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην Ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένων των εκάστοτε εν ισχύ εθνικών κανονισμών ασφάλειας πολιτικής αεροπορίας και το υποβάλλει στην ΥΠΑ προς έγκριση.

8.2 Η ευθύνη για την φρούρηση της περιμέτρου του αεροδρομίου και την φύλαξη των προσβάσεων σε αυτό θα επιμερίζεται στην ΠΑ και στον Παραχωρησιούχο, ανάλογα με τον χώρο ευθύνης του καθενός, όπως αυτός προκύπτει από τα σχετικά τοπογραφικά διαγράμματα σύμφωνα με την παράγραφο 3.4 ανωτέρω. Ο επιμερισμός της ευθύνης για τις υπόλοιπες απαιτήσεις ασφαλείας όπως αυτές προβλέπονται από την εκάστοτε ισχύουσα εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία, θα καθορίζεται σύμφωνα με το σχετικό Πρόγραμμα Ασφαλείας Αεροδρομίου της παραγράφου 8.1 ανωτέρω, μετά από συνεννόηση της ΠΑ, της ΥΠΑ και του Παραχωρησιούχου και αφού

ληφθούν υπόψη οι χώροι ευθύνης της ΠΑ και του Παραχωρησιούχου σύμφωνα με την παράγραφο 3.4 ανωτέρω.

9. Προδιαγραφές Λειτουργίας και Συντήρησης Αεροδρομίων Κοινής Χρήσης Κατηγορίας 1

9.1 Για τη συντήρηση και λειτουργία των υφιστάμενων εγκαταστάσεων/υποδομών των Αεροδρομίων Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 1, θα ακολουθούνται οι υπάρχοντες κανονισμοί και τα κείμενα αποδοχής για συγκεκριμένα θέματα στα πλαίσια του ΝΑΤΟ, STANAGS (Criteria and Standards for Airfields, Standardization Agreement, etc) ή του ICAO, κατά περίπτωση. Η ΠΑ ως φορέας υλοποίησης του μελετητικού και κατασκευαστικού αντικειμένου, συμπεριλαμβανομένης της ανάθεσης και επίβλεψης, θα αναλάβει οποιαδήποτε αναβάθμιση χαρακτηριστικών και επιπέδων συντήρησης, άνω των προαναφερθεισών προδιαγραφών, ώστε τα εν λόγω αεροδρόμια να πληρούν τις προδιαγραφές που αναφέρονται στους Κανονισμούς Πιστοποίησης (όπως αυτές επικαιροποιούνται και ανανεώνονται) για την έκδοση πιστοποιητικού αεροδρομίου από την ΥΠΑ, σύμφωνα με τον Κανονισμό 2014, όπως ορίζεται στην παράγραφο 4.1 ανωτέρω και η διατήρηση σε ισχύ της σχετικής πιστοποίησης χωρίς να επηρεάζονται δυσμενώς η παρούσα χρηστικότητα και τα λειτουργικά χαρακτηριστικά των αεροδρομίων. Η ΠΑ και η ΥΠΑ θα αναζητήσουν κοινά αποδεκτά μέσα και διαδικασίες στο πλαίσιο του υφιστάμενου μνημονίου συνεργασίας με ταυτόχρονη διευθέτηση της σχετικής οικονομικής επιβάρυνσης σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στην παράγραφο 4.1 ανωτέρω. Διευκρινίζεται ότι τυχόν πρόσθετο κόστος δεν θα επιβαρύνει τον Παραχωρησιούχο ή τον προϋπολογισμό της ΠΑ.

9.2 Για όλα τα έργα συντηρήσεων, αναβαθμίσεων, νέων εγκαταστάσεων, υποδομών, εξοπλισμών, συστημάτων, διαδικασιών, που αναφέρθηκαν ανωτέρω στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 1 θα εφαρμόζονται οι συστάσεις - πρακτικές των ΝΑΤΟ STANAGS - ICAO - EASA.

9.3 Η υφιστάμενη ταξινόμηση και βαθμονόμηση δαπέδων των Αεροδρομίων Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 1 θα διατηρούνται ίσες με αυτές που επί του παρόντος αναφέρονται στα δημοσιευμένα AIP (Aeronautical Information Publication) Greece.

10. Κατανομή Κόστους και Αποζημίωση

10.1 Στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 1, η ΠΑ θα αναλάβει με δικό της κόστος τις αναφερόμενες στο παρόν Παράρτημα αρμοδιότητες και

ευθύνες, ενώ θα αποζημιωθεί σχετικώς βάσει των οριζόμενων στη Σύμβαση Παραχώρησης λαμβάνοντας από τον Παραχωρησιούχο ποσοστό επί των Τελών Προσγείωσης (landing charges) σύμφωνα με τον κατωτέρω πίνακα.

Διευκρινίζεται ότι για λόγους αποφυγής υπερφόρτωσης των διαδρόμων προσγείωσης -δαπέδων και μείωσης διάρκειας ζωής τους σύμφωνα με την AEP 46A οδηγία NATO, και σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ICAO, το πρόγραμμα και ο αριθμός πτήσεων με λόγο ACN/PCN μεγαλύτερο του ένα (1) θα εγκρίνεται από τη ΠΑ, όπως αναφέρεται στον κατωτέρω πίνακα.

Λόγος ACN / PCN	**Αριθμός Επιτρεπόμενων Προσγειώσεων**	**Ποσοστό των τελών προσγείωσης καταβλητέα προς την ΠΑ από τον Παραχωρησιούχο**
0% έως 100%	**Όλες**	**50%**
Από 100,01% έως και 110%	**Όλες**	**65%**
Από 110,01% έως και 120%	**Για τις πρώτες 100 ανά έτος προσγειώσεις**	**80%**
Από 110,01% έως και 120%	**Για τις άνω των 100 προσγειώσεων ανά έτος και ως τις 300.** **Δεν επιτρέπονται περισσότερες από 300 προσγειώσεις ανά έτος**	**150%**
Από 120,01% έως και 125%	**Για τις πρώτες 100 ανά έτος προσγειώσεις.** **Δεν επιτρέπονται περισσότερες από 100 προσγειώσεις ανά έτος**	**200%**
Άνω 125,01% έως και 130%	**Το μέγιστο 10 κινήσεις ανά έτος για λόγους ασφάλειας**	**200%**

Ως τιμή του PCN στον ανωτέρω πίνακα θα λαμβάνεται η εκάστοτε δημοσιευμένη τιμή του PCN στο ισχύοντα AIP Greece.

Διευκρινίζεται ότι η τιμή αυτή σε κάθε περίπτωση δεν μπορεί να είναι μικρότερη από την τιμή που είναι δημοσιευμένη στο AIP Greece 2013 συμφώνα με την παράγραφο 9.3 ανωτέρω.

10.2 Στα αεροδρόμια της Κατηγορίας 2, δεν θα υπάρχει καμία ειδική χρέωση υπέρ της ΠΑ πέραν όσων προβλέπονται στη Σύμβαση Παραχώρησης, εφόσον δεν παρέχονται συγκεκριμένες υπηρεσίες από την ΠΑ.

10.3 Η ΠΑ θα αποζημιώνεται από τον Παραχωρησιούχο για τις αρμοδιότητες και ευθύνες σχετικά με τις υποδομές φωτισμού στους χώρους κοινής χρήσης (διάδρομοι, τροχόδρομοι, φώτα προσέγγισης) στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 1 που θα αναλάβει με δικό της κόστος σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα. Η αποζημίωση θα συνίσταται σε ποσοστό 50% επί των Τελών Φωτισμού (Lighting Charges) σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στην Σύμβαση Παραχώρησης.

10.4 Η ΠΑ θα αποζημιώνεται από τον Παραχωρησιούχο για το κόστος των υπηρεσιών ασφάλειας και φύλαξης υποδομών κοινής χρήσης των Αεροδρομίων Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 1 που η ΠΑ θα αναλάβει σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα. Η αποζημίωση θα συνίσταται σε ποσοστό επί του Τέλους Ασφάλειας (Security Charge) που θα χρεώνει ο Παραχωρισιούχος στους χρήστες των αεροδρομίων σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στην Σύμβαση Παραχώρησης, το οποίο και θα προσδιορίζεται κάθε φορά με βάση την τεκμηρίωση κόστους και εξόδων που θα παρέχει η ΠΑ στον Παραχωρησιούχο, όπως αυτά τα έξοδα και κόστη εγκρίνονται με τη διαδικασία της Παραγράφου 1.7 του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*) της Σύμβασης Παραχώρησης και έχει συμφωνηθεί ότι τα εν λόγω έξοδα και δαπάνες δεν δύνανται να υπερβαίνουν το ποσό που θα χρέωνε ένας ιδιώτης υπεργολάβος σε αντίστοιχες περιπτώσεις. Το επίπεδο και η ποιότητα υπηρεσιών ασφάλειας και φύλαξης για τα οποία θα αποζημιώνεται η ΠΑ από τον Παραχωρησιούχο θα ελέγχονται και γίνονται αποδεκτά από την ΥΠΑ στο πλαίσιο του Εθνικού Σχεδίου Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας.

11. Συντονιστικό Όργανο

Στο πλαίσιο λειτουργίας της Επιτροπής Διασύνδεσης (Liaison Committee) που προβλέπεται στο Άρθρο 7.1 της Σύμβασης Παραχώρησης θα δημιουργηθεί τριμελής Ομάδα Συνεργασίας για τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης (Joint Use Airports Cooperation Team) από εκπρόσωπους της ΠΑ, της ΥΠΑ και του Παραχωρησιούχου που σκοπό θα έχει την υλοποίηση του παρόντος ρυθμιστικού πλαισίου συνεργασίας και την αντιμετώπιση των καθημερινών ζητημάτων των Αεροδρομίων Κοινής Χρήσης μέσω της επεξεργασίας συμφωνιών συνεργασίας και συντονισμού ενεργειών των εμπλεκόμενων φορέων. Κατά την πρώτη συνεδρίαση της Ομάδας αυτής οι εκπρόσωποι του Δημοσίου θα ορίσουν τα δύο πρόσωπα που θα εκπροσωπούν την ΠΑ και την ΥΠΑ στην εν λόγω Ομάδα ενώ το τρίτο μέλος της

Ομάδας θα οριστεί από τους Εκπροσώπους του Παραχωρησιούχου. Επίσης, κατά την ίδια συνεδρίαση, θα συμφωνηθούν από τους εκπροσώπους του Δημοσίου και του Παραχωρησιούχου οι διαδικασίες σύγκλησης, λειτουργίας και λήψης αποφάσεων της Ομάδας.

Παράρτημα 21

ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ

Παράρτημα 21Α

Υπουργικές Αποφάσεις για τα Καταστήματα Αφορολόγητων Ειδών

Αεροδρόμια	**Ιδρυτική απόφαση**	**Αποφάσεις μετεγκατάστασης/ τροποποίησης/ επέκτασης**
Θεσσαλονίκης	Τ.4792/436/29.10.1976	Δ19Γ5043343 ΕΞ/14.10.2010 (ΦΕΚ 1709/Β/2010) Δ18Γ5045824 ΕΞ/14.10.2012 (ΦΕΚ 2620/Β/2012) Δ18Γ5020817 ΕΞ/29.05.2013 (ΦΕΚ 1434/Β/2013) Δ18Γ5024728 ΕΞ/01.07.2013 (ΦΕΚ 1696/Β/2013)
Κέρκυρας	Τ.4792/436/29.10.1976	ΥΠΑ/Δ11/Γ/46503/20190/27.11.1996 Κ 3161/68/Β0019/6.11.2002 Κ 3234/52/1.9.2006 (ΦΕΚ 1360/Β/2006) 5032274.1/3758.1/1.9.2009 (ΦΕΚ 2092/Β/2009) Δ19Γ 5020712 ΕΞ/4.5.2011 (ΦΕΚ 1136/Β/2011)
Χανίων	Τ.3891/73/23.10.1987	Χ645/7/Β0019/23.8.1996 (ΦΕΚ 828/Β/1996) Δ11/Γ/42360/18488/30.10.1996 Χ.880/1/Β0019/11.2.2003 (ΦΕΚ 189/Β/2003) Δ19 5050257 ΕΞ/28.12.2009 (ΦΕΚ 21/Β/2010)
Ζακύνθου	1023716/0785/019/15.2.1989 (ΦΕΚ 144/Β/21.2.1989)	5027020.1/Γ0019/6.8.2009 (ΦΕΚ 1797/Β/2009)
Κεφαλληνίας	Α2779/16/Β0019/27.9.1994 (ΦΕΚ 878/Β/25.11.1994)	ΥΠΑ/Δ11/Γ/19174/8206/2.5.1995 Α4070/50/Γ0019/22.12.2005 (ΦΕΚ 1954/Β/2005) Α 4339/55/Γ0019 ΠΕ/17.2.2009 (ΦΕΚ /2009) Δ11/Γ/10421/3985/15.4.2013
Ακτίου	Τ.1536/38/Β0019/17.3.1998 (ΦΕΚ 298/Β/26.3.1998)	Τ2498/74/Β0019/3.6.2002 Π5535/26/Β0019/26.11.2002 (ΦΕΚ 1523/Β/2002) Π6622/61/ΠΕ/22.1.2008 (ΦΕΚ 197/Β/8.2.2008)
Καβάλας	Κ1875/67/Β0019/3.8.1995 (ΦΕΚ 713/Β/17.8.1995)	Δ11/Γ/40889/18471/28.9.1995 Κ3739/99/Β0019/22.12.1999 (ΦΕΚ 2285/Β/1999) Κ 2424/23/Β0019/2.8.2000 (ΦΕΚ 1035/Β/2000) Κ 4050/46/6.11.2007 (ΦΕΚ 2260/Β/2007)

Παράρτημα 22

ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ

Παράρτημα 23
Οικονομικές Προσαρμογές

1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΕΣ

1.1 Οικονομικές Επιπτώσεις

(α) Όταν προκύψει Σχετικό Συμβάν, οι οικονομικές επιπτώσεις θα καθοριστούν (εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά στην παρούσα Σύμβαση ή εάν τα Μέρη συμφωνήσουν από κοινού διαφορετικά) σύμφωνα με το αντίστοιχο Άρθρο ή Άρθρα της παρούσας Σύμβασης, τα οποία διέπουν το Σχετικό Συμβάν και το παρόν Παράρτημα 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*). Όταν για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*) το Οικονομικό Μοντέλο πρόκειται να προσαρμοστεί με βάση το Σχετικό Συμβάν, η προσαρμογή αυτή θα πραγματοποιηθεί από τον Παραχωρησιούχο, σε συνεργασία με τον Παραχωρητή και/ή το Δημόσιο (ανάλογα την περίπτωση) προκειμένου να αντανακλά την επίδραση τυχόν Σχετικού Συμβάντος στην έκδοση του Οικονομικού Μοντέλου που ίσχυε ακριβώς πριν τη σχετική προσαρμογή και προκειμένου να αντανακλά την επίδραση του Σχετικού Συμβάντος για το οποίο πραγματοποιείται η εν λόγω προσαρμογή, συμπεριλαμβανομένης της επίδρασης της Εκτιμώμενης Μεταβολής Δαπανών Παραχώρησης. Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει προς έγκριση στο Δημόσιο όλους τους σχετικούς υπολογισμούς και το Οικονομικό Μοντέλο προσαρμοσμένο σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*) (το **Αναθεωρημένο Οικονομικό Μοντέλο**) και το Οικονομικό Μοντέλο ή το Επικαιροποιημένο Οικονομικό Μοντέλο, ανάλογα την περίπτωση, που ίσχυε αμέσως πριν τη σχετική προσαρμογή (όπου η εν λόγω έγκριση δεν δύναται να παρεμποδίζεται ή να καθυστερείται αδικαιολόγητα). Κατά τον υπολογισμό τυχόν Μεταβολής Δαπανών και τυχόν Μεταβολής Εσόδων και κατά την αξιολόγηση των προσαρμογών που πρέπει να γίνουν στο Οικονομικό Μοντέλο, το Οικονομικό Μοντέλο θα προσαρμοστεί προκειμένου να λαμβάνει υπόψη:

(i) τις σχετικές οικονομικές παραδοχές που επικρατούν τη δεδομένη στιγμή,

(ii) επικαιροποίηση των προβλέψεων (εάν είναι απαραίτητο ή/και σχετικό),

(iii) αναφορικά μόνο με το Αναθεωρημένο Οικονομικό Μοντέλο, τις αλλαγές στην προβλεπόμενη απόδοση του έργου ως αποτέλεσμα του Σχετικού Συμβάντος και

(iv) τις παραδοχές που χρησιμοποιούνται στο Οικονομικό Μοντέλο το οποίο χρησιμοποιείται από τα Μέρη ή, εάν είναι απαραίτητο, θα πρέπει να επικαιροποιηθεί το ίδιο το Οικονομικό Μοντέλο (συμπεριλαμβανομένης της απόδοσης του έργου) ώστε να είναι προσαρμοσμένο στις τρέχουσες συνθήκες ακριβώς πριν τη σχετική προσαρμογή,

σύμφωνα με το Άρθρο 31 (*Οικονομικό Μοντέλο*) της παρούσας Σύμβασης και των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν).

1.2 Εφαρμογή και αλλαγή στην Εισφορά

Όταν, σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, ο Παραχωρησιούχος ή το Δημόσιο δικαιούνται πληρωμή οποιουδήποτε ποσού, για την εκτίμηση του οποίου απαιτείται προσφυγή στο Οικονομικό Μοντέλο, η προσαρμογή (είτε αύξηση είτε μείωση, ανάλογα την περίπτωση) στην Εισφορά ή τα ποσά που καταβάλλονται από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο (ή παράταση της Παραχώρησης εάν το επιλέξει ο Παραχωρησιούχος σύμφωνα με το Άρθρο 31.5 (*Οικονομικό Μοντέλο*) της παρούσας Σύμβασης (είτε εφάπαξ είτε σε περιοδική βάση) για το υπόλοιπο της διάρκειας της Περιόδου Παραχώρησης, ανάλογα την περίπτωση) θα πρέπει να είναι αυτή που απαιτείται προκειμένου να διασφαλίζεται ότι, βάσει του Αναθεωρημένου Οικονομικού Μοντέλου, ο Παραχωρησιούχος δεν θα βρεθεί ούτε σε καλύτερη ούτε σε χειρότερη θέση από αυτή που ήταν όταν βρισκόταν σε εφαρμογή η έκδοση του Οικονομικού Μοντέλου που ίσχυε ακριβώς πριν τη σχετική προσαρμογή και όταν, σε περίπτωση που η προσαρμογή είναι προς όφελος του Παραχωρησιούχου, το επίπεδο της εν λόγω προσαρμογής υπερβαίνει το ποσό της επόμενης οφειλόμενης Εισφοράς, το Δημόσιο θα καταβάλει στον Παραχωρησιούχο (επιπλέον της τυχόν προσαρμογής στην Εισφορά) ποσό ίσο με το υπερβάλλον της εν λόγω προσαρμογής κατά την ημερομηνία που καθίσταται απαιτητή η καταβολή της εν λόγω Εισφοράς.

1.3 Ούτε καλύτερη ούτε χειρότερη θέση

Οποιαδήποτε αναφορά στην παρούσα Σύμβαση σε «ούτε καλύτερα ούτε χειρότερα» ή να βρεθεί ο Παραχωρησιούχος «ούτε σε καλύτερη ούτε σε χειρότερη θέση» θα ερμηνεύεται με βάση:

(α) τα δικαιώματα, τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου, σύμφωνα με ή τα οποία απορρέουν από την εκτέλεση της παρούσας Σύμβασης, των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν) ή των Εγγράφων Παραχώρησης, και

(β) την ικανότητα του Παραχωρησιούχου να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του και να ασκήσει τα δικαιώματά του βάσει της παρούσας Σύμβασης, των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν) ή των Εγγράφων Παραχώρησης,

ώστε να διασφαλιστεί ότι:

(γ) ο Παραχωρησιούχος, όσον αφορά σε οποιαδήποτε σχετική Μεταβολή Δαπανών και Μεταβολή Εσόδων, θα βρεθεί σε θέση που δεν είναι ούτε καλύτερη ούτε χειρότερη με βάση τον ΕΒΑ Κατώτατου Ορίου Ιδίων Κεφαλαίων (όπως υπολογίζεται σύμφωνα με το Οικονομικό Μοντέλο και στην εκάστοτε Ημερομηνία Υπολογισμού) και το προφίλ του ΕΒΑ ιδίων κεφαλαίων με βάση την έκδοση του Οικονομικού Μοντέλου όπως επικαιροποιήθηκε (συμπεριλαμβανομένης και με βάση την απόδοση του έργου) ώστε να είναι τρέχουσα αμέσως πριν από την εμφάνιση του Σχετικού Συμβάντος, και

(δ) η ικανότητα του Παραχωρησιούχου να συμμορφώνεται με την παρούσα Σύμβαση και τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (εάν υπάρχουν) δεν επηρεάζεται αρνητικά ή θετικά λόγω του Σχετικού Συμβάντος.

1.4 Ρυθμίσεις στο Οικονομικό Μοντέλο

Όταν τα Μέρη συμφωνούν ότι οι προσαρμογές στο Οικονομικό Μοντέλο ή το Επικαιροποιημένο Οικονομικό Μοντέλο, ανάλογα με την περίπτωση, απαιτείται να συμμορφώνονται με το παρόν Παράρτημα 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*) τυχόν τέτοιες συμφωνηθείσες προσαρμογές θα ενσωματωθούν στο Οικονομικό Μοντέλο ή το Επικαιροποιημένο Οικονομικό Μοντέλο, ανάλογα με την περίπτωση, σύμφωνα με την παράγραφο 1.1 ανωτέρω και το Αναθεωρημένο Οικονομικό Μοντέλο θα γίνει το Οικονομικό Μοντέλο ή το Επικαιροποιημένο Οικονομικό Μοντέλο, ανάλογα με την

περίπτωση, για τους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης μέχρι την περαιτέρω τροποποίηση αυτού σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

1.5 Δικαιώματα Ελέγχου και Αποκατάστασης

Ο Παραχωρητής και/ή το Δημόσιο ή οι Δανειστές θα έχουν σε κάθε περίπτωση, κατόπιν ειδοποίησης επτά (7) Εργάσιμων Ημερών, δικαίωμα να διεξάγουν πλήρη έλεγχο στα αρχεία του Παραχωρησιούχου και το Αναθεωρημένο Οικονομικό Μοντέλο (συμπεριλαμβανομένων τυχόν τροποποιήσεων στις παραδοχές αυτού) προκειμένου να καθορίσουν την εγκυρότητα και την αποκατάσταση των εκτιμήσεων περί μη καλύτερης και μη χειρότερης θέσης που πραγματοποιήθηκαν βάσει του παρόντος Παραρτήματος 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*).

Όταν το Αναθεωρημένο Οικονομικό Μοντέλο έχει παρασχεθεί από τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με την παράγραφο 1.4 ανωτέρω και κατά τον έλεγχο που διεξαχθεί από τον Παραχωρητή, το Δημόσιο ή/και τους Δανειστές σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο 1.5 εντοπιστεί ένα σφάλμα στο Αναθεωρημένο Οικονομικό Μοντέλο, το Αναθεωρημένο Οικονομικό Μοντέλο θα τροποποιηθεί ώστε να διορθωθεί το σφάλμα και η Αμοιβή Παραχώρησης για το υπόλοιπο της Περιόδου Παραχώρησης θα τροποποιηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 1.2 ανωτέρω. Όταν τα Μέρη έχουν ήδη, πριν τον εντοπισμό του σφάλματος, επιβαρυνθεί με τα πραγματικά έξοδα, τότε συμφωνούν ότι τα πρώτα εκατό χιλιάδες Ευρώ (€100.000) των εν λόγω εξόδων δεν θα επιστραφούν. Προς αποφυγή αμφιβολιών, η διαφορά πέντε (5) μονάδων βάσης δεν θα θεωρείται σφάλμα στο Αναθεωρημένο Οικονομικό Μοντέλο.

1.6 Αντίτυπα του Αναθεωρημένου Οικονομικού Μοντέλου

Μετά από οποιαδήποτε μεταβολή στο Οικονομικό Μοντέλο ή το Αναθεωρημένο Οικονομικό Μοντέλο, ανάλογα με την περίπτωση, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*), ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει αμέσως ένα αντίτυπο του Αναθεωρημένου Οικονομικού Μοντέλου στο Δημόσιο, στην ίδια μορφή με αυτή που καθιερώθηκε κατά την ημερομηνία της παρούσας Σύμβασης ή σε οποιαδήποτε άλλη μορφή συμφωνηθεί μεταξύ των Μερών και σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

1.7 Μηχανισμός χειρισμού Νέων Στοιχείων

Σε περίπτωση που προκύψει ένα Σχετικό Συμβάν και απαιτείται τα Μέρη να ακολουθήσουν τη διαδικασία που παρατίθεται στο παρόν Παράρτημα 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*), τότε, εάν οποιοδήποτε Μέρος έχει την εύλογη πεποίθηση ότι διαθέτει ακριβέστερες εκτιμήσεις ή νέα στοιχεία σχετικά με οποιαδήποτε Εκτιμώμενη Μεταβολή Δαπανών Παραχώρησης ή εάν ο Παραχωρησιούχος πρόκειται να υποστεί ή υφίσταται ήδη μια αυξητική Εκτιμώμενη Μεταβολή Δαπανών Παραχώρησης, σε σύγκριση με τα όσα είχαν συμφωνηθεί μεταξύ των Μερών ως προς το ίδιο Σχετικό Συμβάν, θα ακολουθηθεί η διαδικασία της παραγράφου 1.8 παρακάτω.

1.8 Παράταση Περιόδου Υποβολής Απαίτησης

Όταν το Σχετικό Συμβάν που προκαλεί την εν λόγω απαίτηση έχει συνεχιζόμενες άμεσες επιπτώσεις στην Παραχώρηση μετά από είκοσι (20) Εργάσιμες Ημέρες από την ημερομηνία που το Δημόσιο έλαβε ειδοποίηση σχετικά με το Σχετικό Συμβάν, και ο Παραχωρησιούχος ενημερώσει το Δημόσιο ότι δεν είναι εφικτό να υποβάλει πλήρως τεκμηριωμένη και αιτιολογημένη απαίτηση εντός της εν λόγω περιόδου των είκοσι (20) Εργάσιμων Ημερών, ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει όσο το δυνατόν περισσότερα στοιχεία τεκμηρίωσης, τα οποία είναι διαθέσιμα εντός της εν λόγω περιόδου των είκοσι (20) Εργάσιμων Ημερών και τα εν λόγω στοιχεία τεκμηρίωσης θα θεωρηθούν ενδιάμεσα στοιχεία. Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει εν συνεχεία περαιτέρω εύλογα ενδιάμεσα στοιχεία και έγγραφα, σε διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τις είκοσι (20) Εργάσιμες Ημέρες, μέχρις ότου παύσουν οι συνεχιζόμενες άμεσες επιπτώσεις του Σχετικού Συμβάντος στην Παραχώρηση. Θα υποβληθούν στο Δημόσιο πλήρη και οριστικά στοιχεία τεκμηρίωσης της εν λόγω απαίτησης εντός δέκα (10) Εργάσιμων Ημερών μετά την ημερομηνία κατά την οποία θα παύσουν οι συνεχιζόμενες άμεσες επιπτώσεις.

Ο Παραχωρησιούχος δικαιούται να υποβάλει απαιτήσεις που αφορούν σε Μεταβολές Νομοθεσίας ή σε Μεροληπτικές Μεταβολές Νομοθεσίας με συνεχιζόμενες άμεσες επιπτώσεις σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο 1.8, ενόσω οι άμεσες επιπτώσεις συνεχίζονται. Οι εν λόγω απαιτήσεις δεν μπορούν να υποβάλλονται συχνότερα από διάστημα τριών (3) μηνών.

1.9 Καθορισμένοι Όροι

Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*) οι ακόλουθοι όροι θα έχουν την εξής σημασία:

Ο όρος «**Μεταβολή Δαπανών**» θα αναφέρεται, όσον αφορά σε οποιοδήποτε Σχετικό Συμβάν, στη μεταβολή (είτε εφάπαξ είτε σε περιοδική βάση και είτε θετική είτε αρνητική) των πραγματικών ή εκτιμώμενων εξόδων, ζημιών ή υποχρεώσεων του Παραχωρησιούχου (είτε κεφαλαιουχικής είτε λειτουργικής φύσης και χωρίς να επικαλύπτονται), συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, εφόσον είναι σχετικά και εφόσον προκύπτουν εύλογα:

(α) των εύλογων εξόδων συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του Άρθρου 30 (*Αποζημιώσεις*) και/ή του Άρθρου 41 (*Ισχύουσα Νομοθεσία - Μεταβολές Νομοθεσίας - Γλώσσα*) ή/και του Άρθρου 42 (*Διαδικασία Μεταβολών*) και του Παραρτήματος 19 (*Μεταβολές*) ή/και του παρόντος Παραρτήματος 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*), συμπεριλαμβανομένων των εύλογων εξόδων κατάρτισης της μελέτης και των εκτιμήσεων,

(β) των εξόδων συνεχιζόμενης απασχόλησης, ή απόλυσης του προσωπικού, που δεν χρειάζεται πλέον,

(γ) των εξόδων απασχόλησης επιπλέον προσωπικού,

(δ) των εύλογων επαγγελματικών αμοιβών,

(ε) των εξόδων του Παραχωρησιούχου για τη χρηματοδότηση τυχόν Σχετικού Συμβάντος (και των επιπτώσεων αυτού), συμπεριλαμβανομένων προμηθειών αδράνειας και εξόδων κεφαλαίου, εξόδων τόκων και εξόδων αντιστάθμισης κινδύνου, απολεσθέντων τόκων επί των χρησιμοποιημένων ιδίων κεφαλαίων και οποιασδήποτε χρηματοδότησης είναι απαραίτητη ενόσω είναι σε εκκρεμότητα προσαρμογή της Αμοιβής Παραχώρησης,

(στ) των επιπτώσεων των εξόδων εφαρμογής οποιασδήποτε ασφαλιστικής αποκατάστασης σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, συμπεριλαμβανομένων τυχόν δυσμενών επιπτώσεων στην ασφαλιστική αποζημίωση που καταβάλλεται στον Παραχωρησιούχο (είτε προέρχονται από ασφάλιση φυσικών καταστροφών είτε από ασφάλιση διακοπής εργασιών (ή το ισοδύναμό τους)) όσον αφορά στη συγκεκριμένη ασφαλιστική αποκατάσταση και τυχόν παράταση της περιόδου εφαρμογής της ασφαλιστικής αποκατάστασης.

(ζ) λειτουργικών εξόδων, ή εξόδων διάρκειας ζωής, εξόδων συντήρησης ή αντικατάστασης,

(η) Κεφαλαιουχικών Δαπανών ή/και Λειτουργικών Εξόδων,

(θ) των εξόδων που απαιτούνται για τη διαρκή συμμόρφωση με τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (εάν υπάρχουν),

(ι) τυχόν απαλλαγής ή αύξησης του ποσού της απαλλαγής ή τυχόν αύξησης ασφαλίστρου σύμφωνα με ή στο πλαίσιο οποιουδήποτε ασφαλιστηρίου συμβολαίου, και

(ια) υποχρεώσεων προς τρίτα μέρη και υπεργολάβους, συμπεριλαμβανομένης της απόδοσης τυχόν νομικών εξόδων,

Ο όρος «**Μεταβολή Εσόδων**» σημαίνει, όσον αφορά σε οποιοδήποτε Σχετικό Συμβάν, στη μεταβολή (είτε εφάπαξ είτε σε περιοδική βάση και είτε θετική είτε αρνητική) των πραγματικών ή προδοκώμενων εσόδων ή του εισοδήματος του Παραχωρησιούχου και/ή τυχόν υπεργολάβων (χωρίς διπλή μέτρηση),

Ο όρος «**Εκτιμώμενη Μεταβολή Δαπανών Παραχώρησης**» όσον αφορά στα Σχετικά Συμβάντα σύμφωνα με το Άρθρο 30 (*Αποζημιώσεις*), το Άρθρο 41 (*Ισχύουσα Νομοθεσία - Μεταβολές Νομοθεσίας - Γλώσσα*) και το Άρθρο 42 (*Διαδικασία Μεταβολών*) σημαίνει το σύνολο των τυχόν εκτιμώμενων αυξητικών Μεταβολών Δαπανών ή/και Μεταβολών Εσόδων, μείον το άθροισμα τυχόν μειούμενων Μεταβολών στα Έξοδα ή/και Μεταβολών στα Έσοδα.

Ο όρος «**Σχετικό Συμβάν**» σημαίνει οποιαδήποτε Μεταβολή, Μεταβολή Νομοθεσίας σύμφωνα με το Άρθρο 41 (*Ισχύουσα Νομοθεσία - Μεταβολές Νομοθεσίας - Γλώσσα),* Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου ή/και Γεγονός Καθυστέρησης ή οποιοδήποτε άλλο ζήτημα εξαιτίας του οποίου ενδέχεται να γίνει προσαρμογή στην Εισφορά ή άλλη πληρωμή με βάση την παρούσα Σύμβαση, σύμφωνα με το Παράρτημα 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*).

Παράρτημα 24
Οικονομική Προσφορά

BUNDLED FINANCIAL OFFER

From: Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"

To: Hellenic Republic Asset Development Fund S.A.
1 Kolokotroni and Stadiou Str.
105 62 Athens
Greece
Date: 10 October 2014

Re: Proposed operation and maintenance of the Cluster A Regional Airports and the Cluster B Regional Airports of the Hellenic Republic – Bundled Financial Offer

Dear Sirs,

1. This financial offer is being provided in connection with the request for proposal issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. (the **HRADF**) on 4 February 2014 in connection with the Transaction (the **RfP**), as well as the request for proposal issued by HRADF on 4 February 2014 in connection with the Cluster A Transaction (the **RfP for Cluster A**). All capitalised terms used but not otherwise defined in this financial offer have the respective meanings given to them in the RfP and the RfP for Cluster A (including the Final Version of the Concession Agreement and the Cluster A Final Version of the Concession Agreement, as applicable).

2. Each Eligible Investor's Representative identified below, in their capacity as Representatives of **Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide** and **SLENTEL LIMITED**, hereby declare that we fully understand and accept:

(i) all terms and conditions of the Tender Procedure for the Transaction, as such terms have been set out in the Invitation to Submit an Expression of Interest and the RfP and the clarifications provided by the HRADF in writing as well as the relevant terms and conditions for the Cluster A Tender Procedure and the Cluster A Transaction, as such terms have been set out in the Invitation to Submit an Expression of Interest and the Cluster A RfP and the clarifications provided by the HRADF in relation to those; and

(ii) all terms and conditions as set out in the Final Version of the Concession Agreement and the Cluster A Final Version of the Concession Agreement and confirm that there shall be no further negotiation of such agreements after the date hereof other than as specified in the RfP and the Cluster A RfP.

3. We hereby submit for and on behalf of **Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"** the following financial offer as set out below, **which is only applicable if our offer is selected as the Winning Bundled Offer:**

- /.. /

Upfront Concession Fee (for the Concession Agreement) = Euro six hundred twenty-five million.--

(€ 625,000,000.00)

Annual Concession Fee (for the Concession Agreement) = Euro eleven million, six hundred thousand. --

(€ 11,600,000.00)

Applying the Total Score Evaluation Formula this results in an aggregate Financial Consideration (for the Concession Agreement) of:

six hundred ninety-four million, six hundred thousand.------------------------------

(694,600,000)

and

Upfront Concession Fee (for the Cluster A Concession Agreement) = Euro six hundred nine million. --

(€ 609,000,000.00)

Annual Concession Fee (for the Cluster A Concession Agreement) = Euro eleven million, three hundred thousand.--

(€ 11,300,000.00)

Applying the Total Score Evaluation Formula this results in an aggregate Financial Consideration (for the Cluster A Concession Agreement) of:

Six hundred seventy-six million, eight hundred thousand.------------------------------

(676,800,000)

CONSORTIUM CANDIDATE:

For and on behalf of Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

(Signature): ....

Representative's name: Christoph Hans Nanke
Full business address: Flughafen, Geb. 162 (Airport, Building 162), 60547 Frankfurt am Main
Passport number (issuing authority): C5J6P9Y73 (LANDESHAUPTSTADT WIESBADEN)

(Signature): ....

Representative's name: Charles Weinland
Full business address: : Flughafen, Geb. 162 (Airport, Building 162), 60547 Frankfurt am Main
Passport number (issuing authority): C5NV9FNR1 (STADT SCHWALBACH AM TAUNUS)

For and on behalf of SLENTEL LIMITED

(Signature): ....

Representative's name: AIKATERINI IMELLOU
Full business address: 17A Dodekanissou str, 14572, Drosia, Attica, Greece
ID number (and issuing authority): AK221264 (T. A. Neas Erythraias)

ΣΥΝΔΥΑΣΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ

Από: Κοινοπραξία "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"

Προς: Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.
Κολοκοτρώνη 1 και Σταδίου
10562 Αθήνα
Ελλάδα

Ημερομηνία: 10 Οκτωβρίου 2014

Θέμα: Προτεινόμενη λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Α και των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Β του Ελληνικού Δημοσίου – Συνδυαστική Οικονομική Προσφορά

Αξιότιμοι Κύριοι,

1. Αυτή η οικονομική προσφορά παρέχεται σε σχέση με την πρόσκληση υποβολής προσφοράς που εκδόθηκε από το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε. (το **ΤΑΙΠΕΔ**) την 4 Φεβρουαρίου 2014 σε σχέση με τη Συναλλαγή (η **Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς**), καθώς και την πρόσκληση υποβολής προσφοράς που εκδόθηκε από το ΤΑΙΠΕΔ την 4 Φεβρουαρίου 2014 σε σχέση με τη Συναλλαγή για την Ομάδα Α (η **Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς για την Ομάδα Α**).
Όλοι οι όροι με κεφαλαία γράμματα που χρησιμοποιούνται και δεν ορίζονται διαφορετικά στην παρούσα οικονομική προσφορά έχουν την αντίστοιχη έννοια που τους αποδίδεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς και την Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς για την Ομάδα Α (συμπεριλαμβανομένου και του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης και του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης για την Ομάδα Α, ανάλογα την περίπτωση).

2. Κάθε Εκπρόσωπος Προεπιλεγέντος Επενδυτή όπως προσδιορίζεται κατωτέρω, υπό την ιδιότητά τους ως Εκπρόσωποι της **Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide** και της **SLENTEL LIMITED**, με το παρόν δηλώνουν ότι έχουν κατανοήσει πλήρως και αποδεχτεί:

(i) όλους τους όρους και τις προϋποθέσεις της Διαγωνιστικής Διαδικασίας για τη Συναλλαγή, όπως οι όροι αυτοί έχουν οριστεί στην Πρόσκληση Υποβολής Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος και στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς, καθώς και στις διευκρινίσεις που δόθηκαν γραπτώς από το ΤΑΙΠΕΔ, καθώς και τους αντίστοιχους όρους και προϋποθέσεις της Διαγωνιστικής Διαδικασίας για την Ομάδα Α και της Συναλλαγής για την Ομάδα Α, όπως οι όροι αυτοί έχουν οριστεί στην Πρόσκληση Υποβολής Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος και στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς για την Ομάδα Α και στις διευκρινίσεις που δόθηκαν από το ΤΑΙΠΕΔ σε σχέση με αυτούς και

(ii) όλους τους όρους και τις προϋποθέσεις όπως έχουν τεθεί στο Τελικό Σχέδιο της Σύμβασης Παραχώρησης και στο Τελικό Σχέδιο της Σύμβασης Παραχώρησης για την Ομάδα Α και επιβεβαιώνουν ότι δεν θα υπάρξει καμία περαιτέρω διαπραγμάτευση των εν λόγω συμβάσεων από την ημερομηνία της παρούσας πλην όπως εξειδικεύεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς και στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς για την Ομάδα Α.

3. Με το παρόν υποβάλουμε εκ μέρους και για λογαριασμό της Κοινοπραξίας **"FRAPORT AG-SLENTEL LTD"** την ακόλουθη οικονομική προσφορά όπως ορίζεται παρακάτω, **που εφαρμόζεται μόνο σε περίπτωση που η προσφορά μας επιλεγεί ως η Επιλεγείσα Συνδυαστική Προσφορά:**

Προκαταβολή Αμοιβής Παραχώρησης (για τη Σύμβαση Παραχώρησης) = Ευρώ Εξακόσια είκοσι πέντε εκατομμύρια.-----

(€ 625.000.000,00)

Ετήσια Αμοιβή Παραχώρησης (για τη Σύμβαση Παραχώρησης) = Ευρώ Εντεκά εκατομμύρια εξακόσια χιλιάδες.-------

(€ 11.600.000,00)

Εφαρμόζοντας τον Τύπο Αξιολόγησης Συνολικής Βαθμολογίας αυτό έχει ως αποτέλεσμα το συνολικό Οικονομικό Αντάλλαγμα (για τη Σύμβαση Παραχώρησης) των:

Εξακοσίων ενενήντα τεσσάρων εκατομμυρίων εξακοσίων χιλιάδων.-------

(694.600.000)

και

Προκαταβολή Αμοιβής Παραχώρησης (για τη Σύμβαση Παραχώρησης της Ομάδας Α) = Ευρώ

Εξακόσια εννέα εκατομμύρια.------

(€ 609.000.000,00)

Ετήσια Αμοιβή Παραχώρησης (για τη Σύμβαση Παραχώρησης της Ομάδας Α) = Ευρώ

Έντεκα εκατομμύρια τριακόσιες χιλιάδες.------

(€ 11.300.000,00)

Εφαρμόζοντας τον Τύπο Αξιολόγησης Συνολικής Βαθμολογίας αυτό έχει ως αποτέλεσμα το συνολικό Οικονομικό Αντάλλαγμα (για τη Σύμβαση Παραχώρησης της Ομάδας Α) των:

Εξακόσιων εβδομήντα έξι εκατομμυρίων οχτακοσίων χιλιάδων.------

(676.800.000)

ΥΠΟΨΗΦΙΑ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ:

Εκ μέρους και για λογαριασμό της Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

(Υπογραφή): *ΥΠΟΓΡΑΦΗ*
Όνομα Εκπροσώπου: Christoph Hans Nanke
Πλήρης διεύθυνση εργασίας: Flughafen, Geb. 162 (Αεροδρόμιο, Κτίριο 162), 60547 Φρανκφούρτη επί του Main
Αριθμός Διαβατηρίου (εκδούσα αρχή): C5J6P9Y73 (Πόλη του WIESBADEN)

(Υπογραφή): *ΥΠΟΓΡΑΦΗ*
Όνομα Εκπροσώπου: Charles Weinland
Πλήρης διεύθυνση εργασίας: Flughafen, Geb. 162 (Αεροδρόμιο, Κτίριο 162), 60547 Φρανκφούρτη επί του Main
Αριθμός Διαβατηρίου (εκδούσα αρχή): C5NV9FNR1 (Πόλη SCHWALBACH επί του TAUNUS)

Εκ μέρους και για λογαριασμό της SLENTEL LIMITED

(Υπογραφή): *ΥΠΟΓΡΑΦΗ*
Όνομα Εκπροσώπου: ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΗΜΕΛΛΟΥ
Πλήρης διεύθυνση εργασίας: Οδός Δωδεκανήσου 17^{A}, Δροσιά, Αττική, Αθήνα
Αριθμός Δελτίου ταυτότητας (εκδούσα αρχή): ΑΚ221264 (Τ. Α. Νέας Ερυθραίας)

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.
Αθήνα, 10/10/2014
Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα Δικηγόρος

COMMITTED INVESTMENT COMMITMENT LETTER

From:
FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE; and

SLENTEL LIMITED;

together, the **Investors**

To:

Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" (the **Candidate**)

Hellenic Republic Asset Development Fund S.A.
1 Kolokotroni and Stadiou Str.
10562 Athens
Greece (the **HRADF**)
Date: 10 October 2014

Dear Sirs

Re: Proposed operation and maintenance of the Cluster B Regional Airports of the Hellenic Republic – Committed Investment Commitment Letter

1. We understand that, pursuant to the request for proposal sent to the Candidate by the HRADF on 4 February 2014 (the **RfP**), the Candidate intends to submit a binding offer in relation to the proposed award of a concession for the operation and maintenance of the Cluster B Regional Airports by the Candidate (or a SPV). We understand that, pursuant to **Appendix 5** of the RfP, the Candidate is required to confirm the amounts that are available to the Candidate in connection with its financing of the Transaction. All capitalised terms used but not otherwise defined in this letter have the meanings given to them in the RfP (including the Final Version of the Concession Agreement).

2. We each hereby severally (and not jointly or jointly and severally) irrevocably undertake to procure that there is provided, directly or indirectly, to the Candidate (and not directly or indirectly extracted, withdrawn, repaid or redeemed from or by the Candidate (or otherwise used by the Candidate)) the amount set out against our respective names in the table in paragraph 3 below (each Initial Shareholders' Commitment Investment being an **Individual Commitment**, and the Initial Shareholders' Individual Commitments in aggregate being the required Committed Investment), in each case, in cash, in immediately available funds, to ensure that the Candidate shall have (in conjunction with the other amounts available to it in cash or cash equivalents or by way of existing debt facilities) sufficient funds to satisfy its financial obligations in accordance with the Final Version of the Concession Agreement full financial consideration at closing of the Transaction (the **Funding Obligation**).

3. The Individual Commitments to be made by each of the Investors are as follows:

Name of Initial Shareholder — Individual Commitment

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT
SERVICES WORLDWIDE — EUR four hundred thirty-eight million, nine hundred thirty-five thousand, thirty and thirty-five cents. ················

(€ 438,935,030.35)

Name of Initial Shareholder — Individual Commitment

SLENTEL LIMITED — EUR two hundred thirty-six million, three hundred forty-nine thousand, six hundred thirty-one and seventy-three cents.·······································

(€ 236,349,631.73)

Total Equity Commitment — EUR six hundred seventy-five million, two hundred eighty-four thousand, six hundred sixty-two and eight cents ······

(€ 675,284,662.08)

The Individual Commitments to be made by each of the Investors, to support our Bundled Financial Offer, but only in respect of Cluster B Regional Airports, are as follows.

Name of Initial Shareholder — Individual Commitment

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT
SERVICES WORLDWIDE — EUR four hundred thirty-nine million, five hundred seventy-nine thousand, thirty-five and nineteen cents.···········

(€ 439,579,035.19)

Name of Initial Shareholder — Individual Commitment

SLENTEL LIMITED — EUR two hundred thirty-six million, six hundred ninety-six thousand, four hundred three and fifty-six cents.······ ···

(€ 236,696,403.56)

Total Equity Commitment — EUR six hundred seventy-six million, two hundred seventy-five thousand, four hundred thirty-eight and seventy-five cents.·······································

(€ 676,275,438.75)

4. The maximum aggregate amounts payable:

(a) by the Initial Shareholders under this letter shall not exceed the required Commitment Investment; and

(b) by each Investor under this letter shall not exceed that Investors' Individual Commitment.

5. As soon as reasonably practicable after the incorporation of the SPV, the Investors and the Candidate shall use all reasonable endeavours to procure that the SPV shall accede to this letter as if it were an original party to it and references herein to the Candidate shall, in such an event and where appropriate, be deemed to be references to the SPV as well.

6. Each Initial Shareholder warrants as at the date of this letter that:

(a) it has obtained all corporate authorisations and all other governmental, statutory, regulatory or other consents, licenses or authorisations required to empower it to enter into and perform its obligations under this letter where failure to obtain them would adversely affect its ability to enter into and perform its obligations under this letter;

(b) entry into and performance of its obligations under this letter will not: (i) breach any provision of its memorandum and articles of association, by-laws or equivalent constitutional documents; or (ii) result in a breach of any laws or regulations in its jurisdiction of incorporation or any order, decree or judgment of any court or any governmental or regulatory authority where any such breach would adversely affect its ability to enter into or perform its obligations under this letter;

(c) its obligations under this letter constitute binding obligations on that Investor;

(d) it has received all necessary internal approvals (including, without limitation, the necessary investment committee approvals) in relation to its obligations contained in this letter;

(e) it has available financial resources which will provide the immediately available cash to fund its Individual Commitment and:

(i) it is not aware of any reason why those funds for its own Individual Commitment will not be available when required; and

(ii) it will not take any action or fail to take any steps which might result in the funds or any part of the funds for its own Individual Commitment not being available when required;

(f) it will issue, in accordance with the terms of the Concession Agreement a Committed Investment Guarantee for an amount equal to its Individual Commitment.

7. Each Investor hereby undertakes that the Candidate, will and (to the extent that it is legally capable of doing so) procure that no other person will, in a way which would, or might reasonably be expected to, prejudice the ability of the Candidate to meet its Funding Obligation:

(a) amend or agree to amend the terms of this letter, or any term of any other financing arrangement to fund the Transaction; or

(b) waive or agree to waive any rights or obligations of the Candidate or any other parties under this letter or any other financing arrangement to fund the Transaction

8. Each Investor waives and relinquishes any right of set off or counterclaim, deduction or retention which that Investor might otherwise have in respect of any claim against or out of any payments which the Investor may be obliged to make (or procure to be made) to the Candidate (or the HRADF, as the case may be) pursuant to this letter.

9. The Investors and the Candidate agree that any claim of any Investor against the Candidate will be subordinate in rights of payment to any claims brought by the HRADF against the Candidate

10. A person who is not a party hereto has no right under [Article 411 of the Greek Civil Code to enforce or to enjoy the benefit of any term of this letter

11. Unless the parties hereto and HRADF specifically agree in writing, no person shall assign, transfer, charge or otherwise deal with all or any of its rights under this letter nor grant, declare, create or dispose of any right or interest in it. Any purported assignment in contravention of this paragraph 11 shall be void.

12. No amendment of this letter shall be valid unless it is in writing and signed by the parties hereto

13. Any sum payable under this letter is exclusive of any applicable tax. Consequently, in the event that any such tax is chargeable, the payer shall pay to the payee an additional amount equal to the amount of such tax upon presentation of a proper invoice issued by the payee

14. Each of the provisions of this letter is severable. If any provision is held to be or becomes invalid or unenforceable in any respect under the law of any jurisdiction, such provision shall have no effect in that respect and the parties shall use all reasonable efforts to replace it in that respect with a valid and enforceable substitute provision the effect of which is as close to its intended effect as possible.

15 This letter may be executed in any number of counterparts, and by each party on separate counterparts. Each counterpart is an original, but all counterparts shall together constitute one and the same instrument. Delivery of a counterpart of this letter by e-mail attachment (PDF) or telecopy shall be an effective mode of delivery

16 This letter is governed by Greek law. Each of the parties to this letter accepts their submission to the exclusive jurisdiction of the Courts of Athens, Greece in relation to any

17. The Investors each acknowledge that the other parties to this letter may be irreparably harmed by any breach of the terms of this letter and that damages alone may not necessarily be an adequate remedy. Accordingly, such other parties shall be entitled to seek the remedies of final or interim injunction, specific performance and other equitable relief, or any combination of these remedies, for any threatened or actual breach of its terms, and no proof of special damages shall be necessary to enforce this letter.

Yours faithfully

For and on behalf of FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE

Name: Christoph Hans Nanke	Name: Charles Weinland
Position: Representative	Position: Representative

For and on behalf of SLENTEL LIMITED

Name: Aikaterini Imellou
Position: Representative

Agreed and Accepted:

For and on behalf of Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE		SLENTEL LIMITED
Name: Christoph Hans Nanke	Charles Weinland	Aikaterini Imellou
Position: Representative	Representative	Representative

Agreed and Accepted:

For and on behalf of Hellenic Republic Asset Development Fund S.A.

Name:
Position:

ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΔΕΣΜΕΥΣΗΣ ΔΕΣΜΕΥΤΙΚΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

Από

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE και

SLENTEL LIMITED

από κοινού, οι Επενδυτές

Προς

Κοινοπραξία "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" (ο Υποψήφιος)

Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.
Κολοκοτρώνη 1 και Σταδίου
10562 Αθήνα
Ελλάδα (το ΤΑΙΠΕΔ)

Ημερομηνία: 10 Οκτωβρίου 2014

Αξιότιμοι Κύριοι,

Θέμα: Προτεινόμενη λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Β του Ελληνικού Δημοσίου –Επιστολή Δέσμευσης Δεσμευτικής Επένδυσης

1. Αντιλαμβανόμαστε ότι, σύμφωνα με την πρόσκληση υποβολής προσφοράς που εστάλη στον Υποψήφιο από το ΤΑΙΠΕΔ την 4 Φεβρουαρίου 2014 (η **Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς**), ο Υποψήφιος προτίθεται να υποβάλει δεσμευτική προσφορά αναφορικά με την προτεινόμενη ανάθεση της παραχώρησης για τη λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Β από τον Υποψήφιο (ή από την ΕΕΣ). Αντιλαμβανόμαστε ότι, δυνάμει του **Παραρτήματος 5** της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς, ο Υποψήφιος είναι υποχρεωμένος να επιβεβαιώσει τα διαθέσιμα σε αυτόν ποσά σε σχέση με τη χρηματοδότηση της Συναλλαγής. Όλοι οι όροι που γράφονται με κεφαλαία και δεν ορίζονται διαφορετικά στην παρούσα επιστολή θα έχουν την έννοια που τους αποδίδεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς (συμπεριλαμβανομένου του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης).

2. Ο καθένας μας με την παρούσα μεμονωμένα (και όχι από κοινού ή από κοινού και εις ολόκληρον) αναλαμβάνει την υποχρέωση ανέκκλητα να μεριμνήσει ώστε να παρασχεθεί, άμεσα

ή έμμεσα, στον Υποψήφιο (και όχι άμεσα ή έμμεσα να προέλθει, αναληφθεί, επιστραφεί ή εξαγοραστεί από τον Υποψήφιο (ή άλλως χρησιμοποιηθεί από τον Υποψήφιο)) το ποσό που παρατίθεται έναντι των αντίστοιχων εταιρικών μας επωνυμιών στον κάτωθι πίνακα της παραγράφου 3 (κάθε δεσμευτική επένδυση Αρχικού Μετόχου αποτελεί μια **Ατομική Δέσμευση**, και το σύνολο των Ατομικών Δεσμεύσεων αποτελεί τη **Δεσμευτική Επένδυση**), σε κάθε περίπτωση, σε μετρητά, σε άμεσα διαθέσιμα κεφάλαια, για να εξασφαλισθεί πως ο Υποψήφιος θα έχει (σε συνδυασμό με τα άλλα διαθέσιμα σε αυτόν ποσά σε μετρητά ή ταμειακά ισοδύναμα ή υφιστάμενες πιστώσεις διευκόλυνσης) χρηματικά διαθέσιμα επαρκή για να ικανοποιήσει τις οικονομικές του υποχρεώσεις σε σχέση με το πλήρες οικονομικό αντάλλαγμα του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης κατά το κλείσιμο της Συναλλαγής (η **Υποχρέωση Χρηματοδότησης**).

3 Οι Ατομικές Δεσμεύσεις που πρόκειται λάβουν χώρα από κάθε Επενδυτή έχουν ως ακολούθως:

Όνομα Αρχικού Μετόχου — Ατομική Δέσμευση

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE — Ευρώ Τετρακόσια τριάντα οχτώ εκατομμύρια εννιακόσιες τριάντα πέντε χιλιάδες τριάντα και τριάντα πέντε λεπτά.-----
(€ 438.935.030,35)

Όνομα Αρχικού Μετόχου — Ατομική Δέσμευση

SLENTEL LIMITED — Ευρώ Διακόσια τριάντα έξι εκατομμύρια τριακόσιες σαράντα εννέα χιλιάδες εξακόσια τριάντα ένα και εβδομήντα τρία λεπτά.---

(€ 236.349.631,73)

Συνολική Δεσμευτική Επένδυση — Ευρώ Εξακόσια εβδομήντα πέντε εκατομμύρια διακόσιες ογδόντα τέσσερις χιλιάδες εξακόσια εξήντα δύο και οχτώ λεπτά.-----

(€ 675,284,662.08)

Οι Ατομικές Δεσμεύσεις που πρόκειται λάβουν χώρα από κάθε Επενδυτή, για να υποστηρίξουν τη Συνδυαστική Οικονομική Προσφορά μας, αλλά μόνο αναφορικά με τα Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ομάδας Β, έχουν ως ακολούθως:

Όνομα Αρχικού Μετόχου — Ατομική Δέσμευση

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE Ευρώ Τετρακόσια τριάντα εννέα εκατομμύρια πεντακόσιες εβδομήντα εννέα χιλιάδες τριάντα πέντε και δεκαεννέα λεπτά -----

(€ 439.579.035,19)

Όνομα Αρχικού Μετόχου Ατομική Δέσμευση

SLENTEL LIMITED Ευρώ Διακόσια τριάντα έξι εκατομμύρια εξακόσιες ενενήντα έξι χιλιάδες τετρακόσια τρία και πενήντα έξι λεπτά.-

(€ 236.696.403,56)

Συνολική Δεσμευτική Επένδυση Ευρώ Εξακόσια εβδομήντα έξι εκατομμύρια διακόσιες εβδομήντα πέντε χιλιάδες τετρακόσια τριάντα οκτώ και εβδομήντα πέντε λεπτά

(€ 676.275.438,75)

4 Το μέγιστο συνολικό πληρωτέο ποσό:

(α) από τους Αρχικούς Μετόχους βάσει της παρούσας επιστολής δε θα υπερβεί την απαιτούμενη Δεσμευτική Επένδυση και

(β) από τον κάθε Επενδυτή βάσει της παρούσας επιστολής δε θα υπερβεί το ποσό της Ατομικής Δέσμευσης του κάθε Επενδυτή.

5 Το συντομότερο δυνατόν μετά την σύσταση της ΕΕΣ, οι Επενδυτές και ο Υποψήφιος θα καταβάλλουν κάθε εύλογη προσπάθεια για να εξασφαλίσουν ότι η ΕΕΣ θα προσχωρήσει στην εν λόγω επιστολή σαν να ήταν αρχικά συμβαλλόμενο μέρος στην παρούσα επιστολή και εφεξής αναφορές στον Υποψήφιο, σε μια τέτοια περίπτωση και όπου αρμόζει, θεωρούνται αναφορές επίσης και στην ΕΕΣ

6 Κάθε Αρχικός Μέτοχος εγγυάται κατά την ημερομηνία της παρούσας επιστολής ότι:

(α) έχει λάβει όλες τις εταιρικές εγκρίσεις και όλες τις άλλες κυβερνητικές, νομικές, κανονιστικές ή άλλες συναινέσεις, άδειες ή εγκρίσεις που απαιτούνται για την ικανότητα του να εισέλθει και να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας επιστολής, όπου η αδυναμία απόκτησής τους θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς την ικανότητά του να εισέλθει και εκτελέσει τις υποχρεώσεις που απορρέουν δυνάμει της παρούσας επιστολής

(β) η ανάληψη και εκτέλεση των υποχρεώσεών του βάσει της παρούσας επιστολής δεν θα: (i) παραβιάζει οποιαδήποτε διάταξη του ιδρυτικού εγγράφου και του καταστατικού του και οποιαδήποτε άλλων ισοδύναμων εγγράφων σύστασης ή (ii) έχει ως αποτέλεσμα την παραβίαση των νόμων ή κανονισμών της δικαιοδοσίας σύστασης ή οποιασδήποτε εντολής, διατάγματος ή απόφασης οποιουδήποτε δικαστηρίου ή οποιασδήποτε κυβερνητικής ή κανονιστικής αρχής, όπου η οποιαδήποτε τέτοια παραβίαση θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς την ικανότητά του να εισέλθει ή να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας επιστολής,

(γ) οι υποχρεώσεις που απορρέουν δυνάμει της παρούσας επιστολής αποτελούν δεσμευτικές υποχρεώσεις για τον Επενδυτή.

(δ) έχει λάβει όλες τις απαραίτητες εσωτερικές εγκρίσεις (συμπεριλαμβανομένων, χωρίς περιορισμό, των απαραίτητων εγκρίσεων επιτροπής επενδύσεων) σε σχέση με τις υποχρεώσεις του που απορρέουν από την παρούσα επιστολή.

(ε) διαθέτει τους οικονομικούς πόρους ώστε να παρασχεθούν άμεσα διαθέσιμα μετρητά για τη χρηματοδότηση της Ατομικής Δέσμευσης και ότι:

(i) δεν είναι ενήμερος για οποιοδήποτε λόγο για τον οποίο αυτά τα κεφάλαια ως προς την Ατομική του Δέσμευση δεν θα είναι διαθέσιμα όποτε απαιτείται και

(ii) δεν θα προβεί σε καμία ενέργεια ή παράλειψη που θα μπορούσε να οδηγήσει στο αποτέλεσμα αυτά τα κεφάλαια ή μέρος αυτών των κεφαλαίων της Ατομικής του Δέσμευσης να μην είναι διαθέσιμα όποτε απαιτείται,

(στ) θα εκδώσει, σύμφωνα με τους όρους της Σύμβασης Παραχώρησης, Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης για ποσό ίσο με την Ατομική του Δέσμευση.

7 Κάθε Επενδυτής αναλαμβάνει με την παρούσα την υποχρέωση να εξασφαλίσει ότι τόσο ο Υποψήφιος όσο και κανένα άλλο πρόσωπο (στο βαθμό που αυτό είναι νομικά σε θέση να το κάνει) το οποίο με οποιονδήποτε τρόπο θα μπορούσε ή αναμένεται εύλογα ότι θα μπορούσε, δεν θα θίξει την ικανότητα του Υποψηφίου να εκπληρώσει την Υποχρέωση Χρηματοδότησης:

(α) να τροποποιήσει ή να συμφωνήσει την τροποποίηση των όρων της παρούσας επιστολής, ή οποιουδήποτε όρου οποιασδήποτε άλλης χρηματοδοτικής ρύθμισης για τη χρηματοδότηση της Συναλλαγής ή

(β) να παραιτηθεί ή να συμφωνήσει να παραιτηθεί από τα δικαιώματα ή τις υποχρεώσεις του Υποψηφίου ή οποιωνδήποτε άλλων μερών στο πλαίσιο της παρούσας επιστολής ή οποιασδήποτε άλλης χρηματοδοτικής ρύθμισης για τη χρηματοδότηση της Συναλλαγής.

8 Κάθε Επενδυτής παραιτείται από κάθε δικαίωμα συμψηφισμού ή ανταπαίτησης, μείωσης ή κράτησης που ο Επενδυτής μπορεί να είχε διαφορετικά σε σχέση με οποιαδήποτε αξίωση κατά ή από τις πληρωμές τις οποίες ο Επενδυτής μπορεί να υποχρεούται να πραγματοποιήσει (ή να εξασφαλίσει ότι θα πραγματοποιηθούν) στον Υποψήφιο (ή στο ΤΑΙΠΕΔ, ανάλογα με την περίσταση) βάσει της παρούσας επιστολής.

9 Οι Επενδυτές και ο Υποψήφιος συμφωνούν ότι οποιαδήποτε αξίωση οποιουδήποτε Επενδυτή έναντι του Υποψηφίου θα έπεται τυχόν αξιώσεων του ΤΑΙΠΕΔ έναντι του Υποψηφίου όσον αφορά δικαιώματα πληρωμής

10 Πρόσωπο που δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της παρούσας επιστολής, δεν έχει κανένα δικαίωμα σύμφωνα με το άρθρο 411 το Ελληνικού Αστικού Κώδικα να εκτελέσει ή να απολαύσει τα οφέλη οποιουδήποτε όρου της παρούσας επιστολής.

11 Εκτός αν τα μέρη της παρούσας και το ΤΑΠΕΔ ρητά συμφωνήσουν εγγράφως, κανένα πρόσωπο δεν θα εκχωρήσει, μεταβιβάσει, επιβαρύνει ή με άλλο τρόπο χειριστεί όλο ή οποιοδήποτε από τα δικαιώματά της παρούσας επιστολής ούτε θα χορηγήσει, διακηρύξει, δημιουργήσει ή διαθέσει οποιοδήποτε δικαίωμα ή συμφέρον σε αυτήν. Οποιαδήποτε απόπειρα εκχώρησης κατά παράβαση της παρούσας παραγράφου 11 είναι άκυρη.

12 Καμία τροποποίηση της παρούσας επιστολής δεν είναι έγκυρη εκτός αν γίνεται εγγράφως και υπογράφεται από τα συμβαλλόμενα μέρη της παρούσας.

13 Κάθε ποσό που καταβάλλεται στο πλαίσιο της παρούσας επιστολής δεν περιλαμβάνει τυχόν εφαρμοστέο φόρο. Κατά συνέπεια, σε περίπτωση που οποιοσδήποτε τέτοιος φόρος καθίσταται απαιτητός, ο πληρωτής οφείλει να καταβάλει στον δικαιούχο ένα επιπλέον ποσό ίσο με το ποσό του εν λόγω φόρου μετά την προσκόμιση κατάλληλου τιμολογίου που εκδίδεται από τον δικαιούχο.

14 Κάθε μία από τις διατάξεις της παρούσας επιστολής μπορεί να διαχωριστεί. Εάν κάποια διάταξη κριθεί ή καταστεί άκυρη ή ανεφάρμοστη για οποιοδήποτε λόγο σύμφωνα με το νόμο οποιασδήποτε δικαιοδοσίας, η διάταξη αυτή δεν θα έχει καμία επίδραση εν προκειμένω και τα μέρη θα καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να αντικατασταθεί εν προκειμένω με μια έγκυρη και εκτελεστή υποκατάστατη διάταξη, το αποτέλεσμα της οποίας θα είναι όσο το δυνατόν πιο κοντά στο επιδιωκόμενο αποτέλεσμα.

15 Η παρούσα επιστολή μπορεί να υπογραφεί σε οποιοδήποτε αριθμό αντιγράφων, καθώς και από κάθε μέρος σε ξεχωριστά αντίγραφα. Κάθε αντίγραφο αποτελεί ένα πρωτότυπο έγγραφο, αλλά όλα τα αντίγραφα μαζί αποτελούν ένα και το αυτό έγγραφο. Παράδοση του αντιγράφου της παρούσας επιστολής ως συνημμένο σε ηλεκτρονική αλληλογραφία σε μορφή (PDF) ή τηλεομοιοτυπία αποτελεί αποτελεσματικό τρόπο παράδοσης.

16 Η παρούσα επιστολή διέπεται από το ελληνικό δίκαιο. Έκαστο μέρος αυτής της επιστολής αποδέχεται την υποβολή του στην αποκλειστική δικαιοδοσία των Δικαστηρίων των Αθηνών, Ελλάδα, αναφορικά με οποιαδήποτε διαφορά σχετικά με την παρούσα επιστολή.

17 Κάθε Επενδυτής αναγνωρίζει ότι τα υπόλοιπα μέρη της παρούσας επιστολής μπορεί να βλαφθούν ανεπανόρθωτα από οποιαδήποτε παράβαση των όρων της παρούσας επιστολής και ότι η αποζημίωση από μόνη της δεν συνιστά κατ’ ανάγκη κατάλληλο διορθωτικό μέτρο. Ως εκ τούτου, τα υπόλοιπα μέρη έχουν το δικαίωμα να χρησιμοποιήσουν τα ένδικα μέσα της τελικής ή προσωρινής διαταγής, της καταδίκης σε εκτέλεση και οποιοδήποτε άλλο νόμιμο μέσο ή οποιοδήποτε συνδυασμό αυτών των μέσων, για οποιαδήποτε απειλούμενη ή εκτελούμενη παραβίαση των όρων της επιστολής, ενώ δεν απαιτείται απόδειξη της ειδικής ζημίας για την εκτέλεση της παρούσας επιστολής.

Ειλικρινά υμέτεροι,

Στο όνομα και για λογαριασμό της **FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE**

ΥΠΟΓΡΑΦΗ	*ΥΠΟΓΡΑΦΗ*
Επωνυμία: Christoph Hans Nanke	Επωνυμία: Charles Weinland
Ιδιότητα: Εκπρόσωπος	Ιδιότητα: Εκπρόσωπος

Στο όνομα και για λογαριασμό της **SLENTEL LIMITED**

ΥΠΟΓΡΑΦΗ
Επωνυμία: Αικατερίνη Ήμελλου
Ιδιότητα: Εκπρόσωπος

Συμφωνήθηκε και έγινε αποδεκτό:

Στο όνομα και για λογαριασμό της Κοινοπραξίας **"FRAPORT AG-SLENTEL LTD"**

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE		SLENTEL LIMITED
ΥΠΟΓΡΑΦΗ	*ΥΠΟΓΡΑΦΗ*	*ΥΠΟΓΡΑΦΗ*
Επωνυμία: Christoph Hans Nanke	Charles Weinland	Αικατερίνη Ήμελλου
Ιδιότητα: Εκπρόσωπος	Εκπρόσωπος	Εκπρόσωπος

Συμφωνήθηκε και έγινε αποδεκτό:

____

Στο όνομα και για λογαριασμό του **Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.**

Επωνυμία:

Ιδιότητα:

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.
Αθήνα, 10/10/2014
Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα Δικηγόρος

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑ[illegible]ΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

FINANCING DESCRIPTION LETTER FOR BUNDLED FINANCIAL OFFER

From: Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"

To: Hellenic Republic Asset Development Fund S.A.
1 Kolokotroni and Stadiou Str.
105 62 Athens
Greece

Date: 10 October 2014

Proposed operation and maintenance of the Cluster A Regional Airports and Cluster B Regional Airports of the Hellenic Republic -- Financing Description Letter

Dear Sirs,

All capitalised terms used but not otherwise defined in this letter have the respective meaning given to them in the request for proposal (including the Final Version of the Concession Agreement) issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. (the **HRADF**) on 4 February 2014 (the **RfP**) and the request for proposal in relation to the Cluster A Transaction (including the Cluster A Final Version of the Concession Agreement) issued by the HRADF on 4 February 2014 (the **Cluster A RfP**).

We hereby declare that the funding and/or financing of the Upfront Concession Fee and the Imminent Works (including any working capital requirements on or prior to the Imminent Works End Date at each of the Cluster B Regional Airports) and the Cluster A Upfront Concession Fee and the Cluster A Imminent Works (including any working capital requirements on or prior to the Imminent Works End Date at each of the Cluster A Regional Airports) in our Bundled Financial Offer will be drawn from the following sources:

For Cluster B Regional Airports:

1 (a) EUR six hundred seventy-six million, two hundred seventy-five thousand, four hundred thirty eight and seventy-five cents **(€ 676,275,438.75)** from Committed Investment from the Initial Shareholders (as defined in the Final Version of the Concession Agreement); and

2 (a) EUR Zero (€ 0) from debt sources

For Cluster A Regional Airports:

1 (b) EUR six hundred fifty-one million, eight hundred sixty two thousand, three hundred eighty-three and eighty-one cents **(€ 651,862,383.81)** from Cluster A Committed Investment from the Initial Shareholders (as defined in the Cluster A Final Version of the Concession Agreement); and

We hereby confirm that in respect of:

Items 1 (a) and 1 (b) above, our investors will subscribe for equity equal to, in aggregate,

EUR one billion, three hundred twenty-eight million, one hundred thirty-seven thousand, eight hundred twenty-two and fifty-six cents (€1,328,137,822.56).

A copy of the equity commitment letter of the relevant subscribers substantially in the form included as Appendix 6 to the RfP is attached to this letter.

We also irrevocably commit to keep these funds available in order to satisfy the payment of the Financial Offer in accordance with the terms of the Final Version of the Concession Agreement and the Cluster A Financial Offer in accordance with the terms of the Cluster A Final Version of the Concession Agreement.

For and on behalf of Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"

Name: Christoph Hans Nanke	Charles Weinland	Aikaterini Imellou
Title: Representative	Representative	Representative
FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE		SLENTEL LIMITED

ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΓΙΑ ΣΥΝΔΥΑΣΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ

Από: Κοινοπραξία "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"

Προς: Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε
Κολοκοτρώνη 1 και Σταδίου
10562 Αθήνα
Ελλάδα

Ημερομηνία: 10 Οκτωβρίου 2014

Θέμα: Προτεινόμενη λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Α και των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Β του Ελληνικού Δημοσίου – Επιστολή Περιγραφής Χρηματοδότησης

Αξιότιμοι Κύριοι,

Όλοι οι όροι με κεφαλαία γράμματα που χρησιμοποιούνται και δεν ορίζονται διαφορετικά στην παρούσα επιστολή, έχουν την αντίστοιχη έννοια που τους αποδίδεται στην πρόσκληση υποβολής προσφοράς (συμπεριλαμβανομένου και του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης) που εκδόθηκε από το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε. (το ΤΑΙΠΕΔ) την 4 Φεβρουαρίου 2014 (η **Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς**) και στην πρόσκληση υποβολής προσφοράς σε σχέση με τη Συναλλαγή για την Ομάδα Α (συμπεριλαμβανομένου και του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης για την Ομάδα Α) που εκδόθηκε από το ΤΑΙΠΕΔ την 4 Φεβρουαρίου 2014 (η **Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς για την Ομάδα Α**)

Με το παρόν επιβεβαιώνουμε ότι η παροχή κεφαλαίων και/ή χρηματοδότηση της Προκαταβολής Αμοιβής Παραχώρησης και των Επικείμενων Έργων (συμπεριλαμβανομένων κάθε αναγκών σε κεφάλαιο κίνησης κατά την ή πριν από την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο της Ομάδας Β) και της Προκαταβολής Αμοιβής Παραχώρησης για την Ομάδα Α και των Επικείμενων Έργων για την Ομάδα Α (συμπεριλαμβανομένων κάθε αναγκών σε κεφάλαιο κίνησης κατά την ή πριν από την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο της Ομάδας Α) στην Συνδυαστική Οικονομική μας Προσφορά θα προέρχεται από τις ακόλουθες πηγές:

Για τα Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ομάδας Β:

1. (α) Ευρώ Εξακόσια εβδομήντα έξι εκατομμύρια διακόσιες εβδομήντα πέντε χιλιάδες τετρακόσια τριάντα οχτώ και εβδομήντα πέντε λεπτά **(€676.275.438,75)** προέρχονται από δεσμευτική επένδυση από τους Αρχικούς Μετόχους (όπως καθορίζονται στο Τελικό Σχέδιο της Σύμβασης Παραχώρησης) και

2. (α) Ευρώ Μηδέν (€ 0) από δανειακά κεφάλαια.

Για τα Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ομάδας Α:

1. (β) Ευρώ Εξακόσια πενήντα ένα εκατομμύρια οχτακόσια εξήντα δύο χιλιάδες τριακόσια ογδόντα τρία και ογδόντα ένα λεπτά **(€651.862.383,81)** προέρχονται από Δεσμευτική Επένδυση για την Ομάδα Α από τους Αρχικούς Μετόχους (όπως καθορίζονται στο Τελικό Σχέδιο της Σύμβασης Παραχώρησης για την Ομάδα Α) και

2. (β) Ευρώ Μηδέν (€ 0) από δανειακά κεφάλαια.

Με το παρόν επιβεβαιώνουμε ότι:

Τα στοιχεία 1(α) και 1(β) ανωτέρω οι επενδυτές μας θα καλύψουν με ίδια κεφάλαια που

ισοδυναμούν με συνολικό ποσό Ευρώ δισεκατομμύριο τριακόσια είκοσι οχτώ εκατομμύρια εκατόν τριάντα επτά χιλιάδες οχτακόσια είκοσι δύο και πενήντα έξι λεπτά **(€1.328.137.822,56)**.

Αντίγραφο της επιστολής δέσμευσης δεσμευτικής επένδυσης από τους σχετικούς επενδυτές από κάθε ουσιώδη άποψη υπό το υπόδειγμα που παρέχεται στο **Παράρτημα 6** της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς, επισυνάπτεται στην παρούσα επιστολή

Επίσης, δεσμευόμαστε ανέκκλητα να διατηρήσουμε διαθέσιμα τα κεφάλαια αυτά με σκοπό την καταβολή της Οικονομικής μας Προσφοράς σύμφωνα με τους όρους του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης και της Οικονομικής μας Προσφοράς για την Ομάδα Α σύμφωνα με τους όρους του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης για την Ομάδα Α.

ΥΠΟΓΡΑΦΗ	*ΥΠΟΓΡΑΦΗ*	*ΥΠΟΓΡΑΦΗ*
______________	______________	______________

Εκ μέρους και για λογαριασμό της Κοινοπραξίας "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"

Επωνυμία:	Christoph Hans Nanke	Charles Weinland	Αικατερίνη Ήμελλου
Τίτλος:	Εκπρόσωπος	Εκπρόσωπος	Εκπρόσωπος
FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE			SLENTEL LIMITED

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.

Αθήνα, ...10/10/2014.........

Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα Δικηγόρος

ΙΡΙΣ Ι. [illegible] · ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

[illegible] ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟ

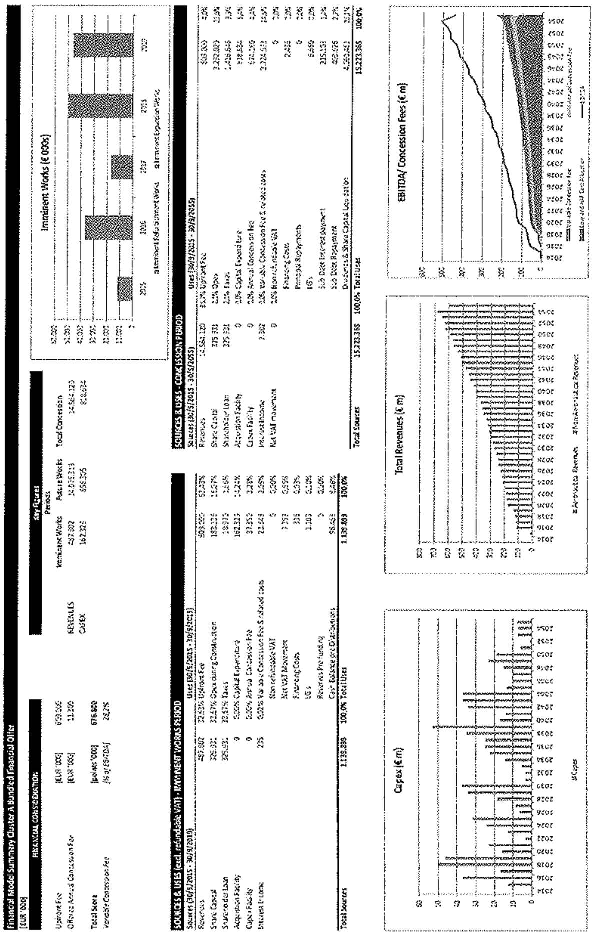
ΤΗΛ & ΦΑΧ: 210 9884377

ΑΦΜ: [illegible] ΔΟΥ ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ

ΑΜ. Δ.Σ.Α.: 29257

Παράρτημα 25
Οικονομικό Μοντέλο

Σημειώνεται ότι το Οικονομικό Μοντέλο σε μορφή xls που υπεβλήθη με την Προσφορά με τελευταία ημερομηνία αποθήκευσης 10 Οκτωβρίου 2014, 15.44 μ.μ., παρέχεται σε CD–ROM, ενώ στο παρόν Παράρτημα 25 περιλαμβάνεται μόνο η σελίδα της περίληψής του.



Παράρτημα 26
Τεχνική Προσφορά

Strategic Rationale for the Cluster A Regional Airports

Introduction

On the 4 February 2014 the Hellenic Republic Asset Development Fund (HRADF) on behalf of the Hellenic Republic issued the Request for Proposal for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Regional Airports of the Hellenic Republic for a period of 40 years. The airports are grouped into two Clusters of 7 each, having an approximately equal amount of traffic and being split according to the specific regional areas, i.e. indicated as "Cluster A" for the airports located on Continental Greece, the Ionian Sea and Crete, and "Cluster B" for the airports in the Aegean region.

Under evaluation and consideration of all information made available, the site visits carried out and the interviews held the Consortium has compiled a comprehensive proposal. For a quick reference the main facts of the proposal including an outline of the Consortium's future strategy are consolidated in this summary. A descriptive outline of the proposed approach, measures, objectives, principles and stages for the upgrade and/or expansion of existing infrastructure and facilities for the Imminent New or Expansion as well as Future Works of the Regional Airports will form part of an additional set of documents.

This outline covers following topics:

- Consortium's Commitment and Business Strategy
- Organizational structure of the operating company and at the regional airports
- Transition Period
- Staff Training
- Traffic Forecast
- Operations
- Safety and Security/ RFFS
- Commercial and Marketing Activities, Airport Charges Policy
- Utilities, Waste and Environmental Management

Consortium's Commitment and Business Strategy

Our commitment for the Greek Regional Airports: Fulfilling customer demands is the biggest compliment we can receive for our capabilities.

Fraport in consortium with Slentel Limited of Copelouzos Group, as Eligible Investors for the tender for provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster A Regional Airports, are aware of all technical, operational and management requirements to make the integration of the group of 7 Cluster A Regional Airports to a success story, not staying behind Fraport's already realized projects.

In case being awarded as Preferred Investor we are fully committed to implement the project and will liaise with the relevant stakeholders. Based on our internal experience, gained from managing an international airport portfolio and more than 150 consulting projects around the world we are prepared for a smooth transition and count on the current employees at the Regional Airports. Our long-term investment view will result in advantages through the performance of the Greek Regional Airports over years of operation rather than short-term cash-profits.

Furthermore we will act in compliance with the Concession Agreement, as proven at our other international operations and will provide the required Committed Investment to develop the Greek Regional Airports into tourism gateways to the islands and mainland locations with increasing comfort for all airport users.

Fraport AG and the Copelouzos Group perfectly combine renowned world-class airport management know-how with in-depth knowledge of the Greek market, its environment and introducing international clients to this marketplace. Fraport is representing more than half a century´s track record of successful airport management and offer of aviation services, i.e. airport management contracts worldwide. Copelouzos Group will ascertain the seamless transition into the Greek marketplace with the experience of a worldwide acting technology and industry company and with its roots and base in Greece. Both Consortium partners have since 2010 formed a long lasting partnership in managing the international airport of Pulkovo, St. Petersburg/ Russia, representing 2 out of 3 shareholders of the airport´s shareholders.

The Consortium will maintain and develop the Regional Airports and all its existing and future assets to take advantage of all development opportunities additionally supported by our expertise and innovations. The undertaken development program of the airport infrastructure will accommodate the increasing passenger and cargo volumes, thereby securing not only jobs for current employees but also creating new work places. We endeavor to develop the Airports to gateways for the local tourism regions with high class service quality standards for airlines, passengers as well as for air cargo and being an important engine for the economic development of the Greek tourism region with the following characteristics:

- relaxing and pleasant port of entry/departure for both international and domestic visitors and tourists of the respective region,
- outstanding examples in terms of operations excellence and efficiency,
- construction of new passenger and ancillary facilities to international design and comfort standards,
- quality leadership in terms of customer satisfaction,
- compliance with highest aviation safety and security standards,
- outstanding example in terms of environmental friendliness,
- labor productivity comparable with that of leading Western European airports and
- regional leadership in terms of employee satisfaction and employer's image.

These ambitious goals will be reached by following measures:

- attracting new airline business through dedicated marketing efforts, which is covered in detail in chapter "Aviation Marketing",
- offering highest safety and service standards for all airport customers,
- developing the non-aviation business through the expansion of retail as well as food & beverage spaces and introduction of an attractive product mix as set forth in the chapter "Commercial and Marketing Activities",
- combining the know-how of the Consortium's partners with the existing knowledge of employees of the Airport in order to improve all processes, to raise productivity and to enhance quality levels (please see chapter "Transition Period"),
- integrating newly recruited staff through personalized training and education programs, thus creating highly motivated teams, gaining operational flexibility and increasing productivity at the same time, which is described in the chapter "Staff Training",

- implementing new technologies and innovations as well as marketing and management techniques to allow for further increase of traffic and productivity,
- stimulating further growth by developing and implementing joint activities of all involved parties (authorities as well as clients) suitable to increase traffic,
- making use of Fraport's worldwide experience at different airports to support the development of the airports,
- smooth transition to the concession based on Fraport's experience from similar projects, which is covered in the chapter "Transition Period" and
- know-how transfer from Fraport as Lead Operator.

To achieve its strategic goals, the Consortium will establish an inspiring relationship and extensive co-operation between the relevant stakeholders, Greek authorities (Ministry of Infrastructure, Transportation and Networks, Ministry of Culture and Sports, Hellenic Central Archaeological Council, Hellenic Civil Aviation Authority), Hellenic Air Force, ATC, the Greek tourism industry (tourist agencies, local tourist industry, etc.), the airport employees and the aviation related service providers to set the foundation for a long-term trustful partnership.

The Consortium will develop all airports individually, but under one joint roof. The strategic alignment will focus on the main objective of stimulating and supporting additional growth of the different regions. Such additional growth will stimulate additional traffic at the airports as well as economical prosperity in the respective municipalities. Furthermore it is a key objective of the Consortium to develop all airports to a level that makes travelers feel welcome on arrival and maintain their fond memory of visiting Greece on departure.

An individual approach for the different regional airports seems to be appropriate, accompanied by a generic joint approach for the entire company. Clients should be equally well served at all airports, and airlines allocation decisions should be driven by traffic demand only. However, to achieve a customized development for each airport, individual plans have to be developed reflecting the specific operational and investment requirements of the airports. It is the Consortium's intention to become a long- term strategic partner for the Government of the Hellenic Republic and sharing its strong know-how basis for the development of a long-term business relationship in Greece. The seriousness of the Consortium's long-term view will result in advantages through the performance of its foreign assets over years of operation rather than short-term cash-profits.

Reflecting on all aspects of successful airport development, the Consortium is convinced to have prepared a comprehensive strategic plan suitable to address the expected growth rates, and be flexible enough should the unexpected occur. The success of Fraport's approach in developing airports worldwide is already proven e. g. at the airports of Antalya, Lima, St. Petersburg, Varna, Bourgas and Xi'an.

An overview of the assumed traffic development is described in the respective airport outline, featuring the technical needs and constructional requirements of each airport.

Organizational Structure

The organizational structure is seen as the key for the successful management of a group consisting of a number of airports.

Having the experience of operating airports worldwide Fraport AG contributes its knowledge in managing all airport related tasks, as shown at several affiliates all over the world. The Consortium is convinced to develop an organizational structure that fits best to the requirements of modern management principles as well as to the challenges of local environment.

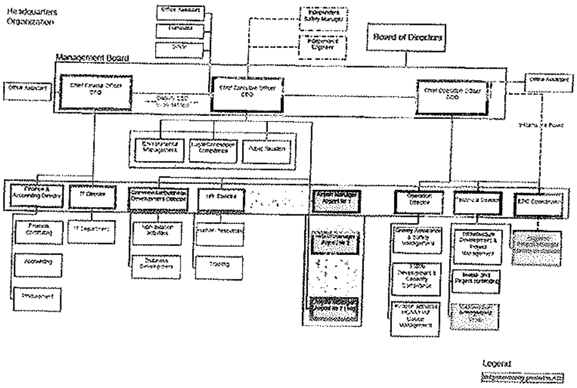
The company structure will consist of a Board of Directors and a Management Board and will set-up separate Regional Airport organizations responsible for the day-to-day business at the Regional Airports. The Management Board will comprise of a Chief Executive Officer (CEO), a Chief Financial Officer (CFO) and a Chief Operating Officer (COO). During the transition period a team of highly skilled airport management experts (Transition Team) will complete the management team.

Centralized Headquarters

The characteristic of the organizational structure is that the key functions with a high potential of synergy will be bundled and concentrated into business units at the Headquarters to enhance efficiency and effectiveness for the entire group. All other functions with a particular local focus are located at the respective airports. At the Headquarters itself the Management Board forms the vital part of the organization together with the general management on the second level. The airport managers of the regional airports, although residing on site will have a direct reporting line to the CEO and they also form part of the company´s general management. Thus, there will be a lean management structure with short reporting line, clear responsibilities and strong competencies.

The CEO is the head of the staff units: Environmental Management, Legal/Concession Compliance and Public Relations (PR). Besides the already mentioned airport managers, the Commercial/Business Development Director and HR Director will have also a direct reporting line to the CEO. Moreover he is also the contact person for the Independent Engineer and the Independent Safety Manager; these special functions will have direct access to the CEO. The Chief Financial Officer (CFO) will be responsible for the Finance and Accounting Section, the Procurement and the IT Department. The Chief Operating Officer (COO) is the third Management Board member, thus having the Operation Director, Technical Director and Engineering and Construction (EPC) Coordinator reporting to him.

Under the Management Board, on a second level, there will be a strong general management consisting of seven directors and furthermore the airport managers of the respective local airports representing another fundamental part of the Headquarters' management structure. Along with the airport manager, responsible for the regional airports, the respective managers are heading sub-divisions of relevant Headquarters' functions such as: Finance, Accounting, Procurement, Information Technologies, Commercial and Business Development, Human Resources, Operations Department, Technical department or EPC Coordination. This setup ensures that all airports are following the same standards and quality of service within the Consortium whatever it will be: reporting standards, procurement policies, quality of services or safety standards.



The expansion planning, procurement, legal and contractual framework, as well as the coordination with the Independent Engineer and the respective state authorities of all expansion and refurbishment projects, either they are imminent or Future Works, are managed and controlled from the Centralized Headquarters. Furthermore the Centralized Headquarters will act as first point of contact in regards to third parties for all strategic projects. Any commercial activities and the promotion of the individual airports will be coordinated and managed in a centralized manner, thus allowing the airport managers and their staff at the Regional Airports to concentrate on the day-to-day operation.

The Consortium emphasizes a good and close relation to the HCAA and HAF. For that purpose a special liaison management will be established under the Operation Director not only to coordinate all day-by-day activities but also to agree upon a common strategy concerning future challenges.

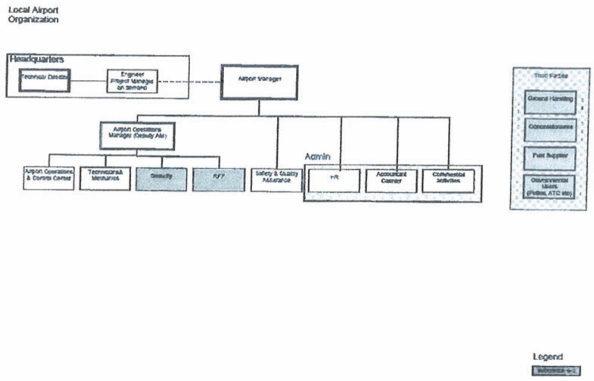
Local Airport Management

For the management of the Regional Airports the Consortium plans to have a small and effective management team on site, specialized on the operation activities and technical issues of the airports.

The local management team is headed by the Airport Manager, who himself is considered to be on level two of the company's management. Although the Airport Manager reports directly to the CEO, he takes full responsibility for the respective airport and simultaneously acts as the Consortium's representative towards the local communities and authorities. The general

principles of management and operation are determined by the Headquarters, the day to day operations are, however, in the hands of the Airport Manager and his team in all aspects.

The Airport Manager controls directly some staff functions such as Human Resources, Finance and Accounting and Retail and Concessions. Certainly he is also responsible for the Public Relations in the community to which an airport belongs to. Functions such as human resources and finance are working closely and coordinated with the respective department within the Headquarters. Other areas such as Legal and Quality Management are covered by the Headquarters.



To ensure capability for 24/7 operations at the airports there will be two Airport Operations Managers, one on duty per shift, acting as Deputy Airport Managers, once the Airport Manager is out of office.

A small team of technicians and mechanics is also in place to act immediately whenever a break-down occurs. Major maintenance work will be part of the centralized engineer department.

Other functions are outsourced or be done by third parties. Such functions or services are Rescue and Fire Fighting, Security Services, Ground Handling, ATC and others. To these parties close relation will be maintained to ensure a smooth operation at all times. This in addition falls under the responsibility of the Airport Manager.

Transition Period

The Consortium is aware that a conscious and efficient interaction with and dedication to human resources is key to the short-, medium- and long-term success of the Project and the airports. Not less important is the establishment and maintenance of a training structure that matches operational and functional flows as well as client needs.

Fraport as the designated Lead Operator of the Consortium has a proven track record and wide-ranging experience in the operation and development of airports worldwide, to which the management of human resources (both operational staff and management) and appropriate training are decisive factors.

The experience that Fraport gained at other international airports e.g.; Hanover, Germany; Lima, Peru; Varna and Bourgas, Bulgaria; Riyadh and Jeddah, Saudi Arabia; Delhi, India, Antalya, Turkey and St Petersburg, Russia – (all operated/managed by Fraport) is fully reflected in the approach of the transfer of staff to the Consortium. However, it is not intended to apply an existing, proven organizational structure of Frankfurt Airport or any other airport within the Fraport Group to the new company. The Consortium fully appreciates the individuality of each airport with its staff, cultural background and operational requirements and will develop an organization and staff base which will fully match the relevant structural conditions within the Consortium and the associated airports.

It needs to be mentioned that the approach pursued by the Consortium is to make best use of the entire personnel (both operational staff and management) that is willing to form part of the company and its structures.

The Consortium counts on the existing HCAA employees and their skills, doing an excellent job in the difficult infrastructure of the Regional Airports. The Consortium will apply its best efforts to employ the existing employees at market terms in its new organization and will offer them on the one hand a secure job and working place according to their competencies, skills and experiences and to take on responsibility for the future development of the Regional Airports, on the other hand to show self-employment, flexibility and creativity. The Consortium will furthermore support the existing organization/staff base by experts in different areas.

One vital part for a smooth transition and change management is the communication process towards and with the various stakeholders of the different airports. Employees as an essential part of an airport are one of the most important stakeholders and are also one of the main groups affected by the transition and related changes. The Consortium is aware about possible uncertainty and concerns about their future due to the upcoming change. Therefore the Consortium will address these concerns of the employees through proper communication and counseling.

The main approach of the Consortium with regard to communication will be based on transparency and involvement.

"Continuity with Change"

The Consortium will use the premise to provide employees with insight into the background of the relevant shareholders and their development plans already at a very early stage. This aim for transparency and involvement will guard against potential uncertainty and fear of the staff about the upcoming change and make clear that it is not expected or intended to conduct a complete change in all areas. The Consortium rather pursues to benefit from the existing strength to the staff and organization, identifying potential areas of improvement and develop these areas in the best way.

An initial meeting with the current managers will be the first step to inform them on the Project, the Consortium's vision, objectives and expectations as well as to answer all the questions that can come up. This will be reinforced by an information campaign and by meetings with employees on an appropriate basis.

Staff Training

The training programs are an indispensable part supporting the overall target to position the Regional Airports as best in practice facilities

Fraport's training department developed a full set of various training programs related to all aspects of airport management and airport operations. Over the past years, two virtual training institutions have been developed in order to ensure that the Fraport Group's objectives are achieved. These institutions - while working with the same principles and guidelines – address different target groups:

Fraport College offers a wide range of specific training and development programs for all employees composing of but not limited to:

- Operational Training,
- Working Skills and Methods,
- Electronic Data Processing,
- Foreign Languages,
- Quality Management,
- Leadership Development,
- Management Techniques and
- Tailored programs to meet current challenges of the aviation industry's business.

Personnel training and development is regarded as one of the supporting pillars of our Fraport's corporate strategy and promotes a mutual business understanding. All programs are tailored to the participants' needs, are practice oriented and relevant for the daily business, facilitating knowledge exchange and networking.

Fraport Academy is the Corporate University of Fraport AG. It is responsible for the strategic development of 800 top and middle managers, experts and candidates for management positions within the Fraport Group. This program offers courses including but not limited to:

- Integration of New Employees,
- Aviation Business,
- Leadership in Practice,
- Real Estate Economics,
- Master of Business Administration,
- Project Management,
- Business Planning,
- Finance and Controlling,
- Mentoring Programs,
- Change Management etc.

The aim of the training and development program being implemented within the Consortium is to increase staff skills and knowledge basis thus raising quality levels and service standards at all airports.

It is envisaged to start with the training, both for professional and personal skills, and know-how transfer immediately after Concession Commencement Date. The degree of flexibility and the potential for development of the Regional Airports depend on the employees' ability to adequately react to the challenges of a permanently changing industry and a highly dynamic professional environment. The Consortium intends to pursue the training and development program over several years to accommodate for phasing of technological advances, service upgrades and innovations as well as new procedures. It is imperative to constantly update and train the workforce on improved operational procedures or to remedy service flaws. These demands will dictate the pace of the Consortium's activities in this area.

Traffic Forecast

Basis for the development of each airport is a long-term forecast, allowing for a detailed analysis of capacity requirements and the design and implementation of appropriate processes. The traffic forecast also forms the basis for the calculation of movements, aircraft mix and peak hour passengers, which are necessary for the design of additional terminal and airside capacities.

The Consortium has carried out such a traffic forecast considering the expected traffic volume for the specific region and its foreseeable development potential as these are the markets that the airports are serving. Based on the results of the forecast the Consortium has planned all required infrastructure investments as well as all operational issues, e. g. airport procedures, staff numbers and non- aviation features. Details of the traffic forecast for each airport can be found in the respective outline.

Operations

Most Regional Airports in this cluster are operating beyond their capacity limits. Therefore, the immediate focus of the Consortium right after the take-over of the airports will be to expand the already existing facilities in a way suitable to better accommodate the operational needs, i. e. the planned Imminent Works (refurbishment and expansion) will ensure not only to cater for the expected traffic growth for the short and medium term period but will also improve the quality and comfort of passengers and other stakeholders. Simultaneously, the design of major extensions will start for all airports in order to improve immediate relief from the constraints currently faced. Further details of the planned works are described in the respective airport´s outline.

Terminal

Terminal Operations comprises the overall management of terminal facilities and passenger and baggage processes. Terminal Operations, as understood by the Consortium, includes:

- Provision of safe and appropriate terminal and passenger handling facilities in accordance with applicable rules and regulations,
- Responsibility for operating safety, efficiency and cleanliness of the terminal facilities especially guaranteeing cleanliness,
- Passenger flow management,

- Passenger Service, which encompasses the Information Services, public Lost & Found, telephone Switch Board and the VIP/ CIP Service, if applicable,
- Supplying departing and arriving passengers as well as meeters and greeters with current flight data at critical points of decision and
- Providing sufficient passenger amenity facilities within the public and non-public areas.

It goes without saying that implementing new technologies and innovations form a major part for a modern and forward- looking terminal operation, e. g. introducing WLAN or providing LED FIDS boards.

To ensure a continuous and smooth arrival and departure process, an important focus is put on the provision of sufficient space not only for passengers and baggage handling, but also for terminal staff, state agencies and other third parties. To warrant a stable terminal operation in the short and intermediate term the Imminent Refurbishment and Expansion Works are planned in such way to provide the areas required in combination with the implementation of new and improved existing technologies.

In the long run additional terminal expansions are planned at an interval of approx. 10 years to allow a longer period of uninterrupted operation in and outside of the terminal areas as well as providing sufficient options to react to unforeseen changes within the aviation sector, e. g. higher passenger numbers, juridical changes in passenger handling (intra/extra Schengen, EU/non-EU) etc. All terminal expansions will primarily be based on future traffic scenarios. A detailed investment program is outlined in the Financial Model of our Bid. Outlined and detailed design periods have been allowed for in the expansion program along with time for a reasonable period of revisions and improvements to the design, caused by operational requirements, e.g. changes in ICAO/ IATA recommendations before submission for approval and construction. This also includes a sufficient time frame for the mandatory examination by the Independent Engineer as stipulated in the Concession Agreement (CA).

The Consortium understands that there is no "One-Size-Fits-All" solution that can be applied to all terminal extensions. Every situation will be assessed and solutions will be developed to meet the requirements of the users, i. e. passengers, airlines, governmental agencies, concessionaires or staff.

The designs developed will be rigorously appraised and evaluated to identify constraints and mitigate them, as well as to develop efficiencies through space optimization. This can be undertaken by using tools and techniques such as passenger simulation modeling, desktop analysis, passenger surveys and establishment of a collaborative working environment within the team. A combination of the above methods has been proven to be extremely efficient in planning and constructing new passenger facilities at Frankfurt Airport, where a continuous terminal expansion program has been ongoing for the last decades.

This procedure will apply from day one onwards for all expansions, whether Imminent or Future Works, through the design and construction processes to the opening day and beyond, when evaluating additional capacity enhancement programs.

Airside

The core functions of Airside Operations are the:

- Availability of airfield lighting, signage and markings according to applicable rules and regulations,
- Operational readiness of the runway, taxiway and apron system,
- Parking stand provision and allocation,
- Responsibility for operating safety, efficiency and cleanliness of the airside facilities especially guaranteeing safety,
- Availability of airside services, such as marshalling and cleaning,
- Supplying current flight data to all involved parties and
- Reduction of wildlife hazard mitigation.

The subjects mentioned above are of utmost importance to ensure a safe, efficient, punctual and smooth airside operation. To fulfill these requirements in the nearest future, the Consortium´s general main principles are the provision of dedicated IT-systems (FIDS), conversion of the current aircraft stands into push-back and developing of additional aircraft parking areas.

Similar to the future terminal expansion program the development and upgrade of the airfields need to be carefully planned. Some airports require an imminent refurbishment of the runway/ taxiway system, others need an extension of the existing apron areas, some airports need both improvements. An individual solution for each airport will be provided taking into account the current condition of the airside facilities and the future traffic scenarios.

On top of the traffic driven expansions national and international regulations must be adhered to, e. g. ICAO and EASA rules and regulation.

A specific characteristic within the concession frame is formed by the fact of a joint military and civilian usage of some of the airports. For those airports the runway system comes under full responsibility of the Hellenic Air Force (HAF). Fraport, owner and operator of Frankfurt International Airport has a vast experience with such relationship, as part of the airport has been under military jurisdiction for decades until 31 December 2005. It goes without saying that the Consortium will continue the trustful partnership between military and civilian airport users from day one onwards for the benefit of both partners. As stipulated in the CA, the Consortium will provide technical equipment to the HAF to support their supervisory traffic control systems. Furthermore the Consortium will do its utmost to support the HAF as well as other state entities with any operational or technical assistance, if required.

Safety and Security/ RFFS

In terms of security all airports are working fairly well. The Consortium will implement some improvements in order to reach and maintain all requirements set by the related rules and regulations as well as by ICAO. Fraport´s experience and close contact to the European authorities will ensure all activities are fully compliant with the respective EU legislation.

Main focus in security will be given to the elimination of the bottlenecks created by passenger control as well as by baggage control systems (HBS). Additional facilities will be created as part of the immediate measures at all airports.

The first line of defense in airport security, the perimeter boundary, includes fences, barriers, and walls. Fences and walls should be tall and difficult for people to climb over. Ideally, they should also be able to withstand the force of a vehicle trying to drive through them. An airport with sea, lake, or river banks needs to consider restricting access from the water.

Security personnel should patrol the area regularly to keep watch for people trying to cut through the fence and surveillance technology, intrusion-detection technology and other IT - solutions should complement perimeter security. Surveillance cameras should be at all entry points, as well as in sensitive areas such as fuel depots.

The safety aspect is worth similar attention. In the aviation world, safety is a primary concern. As passenger traffic increases, the high standard of safety will only be sustainable with continuous reductions of safety relevant occurrences.

Forming part of the Hellenic Fire Fighting Services, the RFFS staff at the airports shows a wide range of professional skills in providing solid fire protection. The Consortium will fully support the RFFS in carrying out its duties, e. g. rehabilitate and modernize the RFFS stations where necessary and required. The RFFS will form an integrated part of the airport´s overall operation and thus being an important partner in all modernization and expansion activities at the airports.

Analysis of potential hazards as well as risks, proactive evaluation of procedures, risk management, internal reporting systems, safety policies, safety targets, as well as safety performance monitoring are necessary components of a successful Safety Management system (SMS) and contribute consistently to the avoidance of incidents and accidents. Furthermore all stakeholders, companies, organizations and their personnel on the airport contribute to the success of the system. Effective 25 November 2005 the International Civil aviation Organization (ICAO) has introduced and obligatory implemented a SMS for all their member states.

The airport SMS is a vital component within the Fraport AG´s organization, based on the standards and recommendations outlined in ICAO Annex 14, Annex 19 and the annotations laid down in ICAO Document 9774 (Manual on Certification of Aerodromes). Furthermore guidelines on the tasks and effects of a formal SMS are found in ICAO Document 9859, Safety Management manual (SMM). Additional mandatory implementing regulations within the European Union are described in Regulation EU 216/2008 and EU 139/2014.

In order to ensure the continued role as a key player in safety, the SMS was embedded as a steering process within the Integrated Management System (IMS) of Fraport AG. To manifest the importance of a sustainable and powerful SMS, Fraport´s SMS Manager has a direct communication and reporting line to Fraport´s Management Board. As this system has been proven a successful practice, the Consortium will plan to adopt the same procedure for theRegional Airports, as depicted on the organizational chart in chapter “Organizational Structure”.

Commercial and Marketing Activities, Airport Charges Policy

Commercial

Fraport as well as the Copelouzos Group have vast experience in successfully responding to business opportunities and realizing custom-tailored solutions worldwide. Especially Fraport´s knowledge gained during operation of international tourist airports in Antalya, Lima, Varna and Bourgas.

The commercial plan of the Consortium considers aviation, non-aviation and other activities. Currently the Regulated Aeronautical Charges (passenger fees, aircraft landing and parking fees) form the major part of the overall airport revenues. It is the Consortium´s belief that the non-aviation activities offer huge possibilities for improvements at all Regional Airports. The basic strategy is to offer improved, attractive shopping and food & beverage opportunities to passengers and visitors by re-designing the retail and commercial areas at the airports while at the same time changing the structure of the offer itself. Improvements will be possible almost immediately, on product structure and selection as well as advertising and promotion, and the refurbished and, even to a greater extend the new terminals will provide the layout, flow and space elements necessary to fully exploit the existing potential. All new terminals or terminal expansions will be designed according latest developments in commercial business, especially focusing on the retail activities on the airside of the terminals and creating modern and attractive market places sill maintaining the Greek style.

Aviation Marketing

The former sections detailed the Consortium´s short and long- term strategies for the development of the airports to transform them into modern and competitive traffic areas.

The current section contains a description of the Consortium´s marketing measure and tools to successfully reach the goals proposed.

Presently, operations at all airports are very seasonal. Even if the spring and fall months are used more strongly in the future, the main trust will always be marketing the locations as destinations in the sun.

The East Mediterranean is enjoying increasing popularity not only among Western European tourists but also among travelers from the CIS countries.

The profile of the different regions features the following attributes: reasonably prized, family-friendly and safe. But the regions are not only a bathing and sunshine area. Thanks to a varied landscape and cultural and historical richness it also has tourism potential that has not yet completely exploited. Therefore the Consortium strongly believes that the level of awareness of the vacation region and its airports can be further increased.

This should be achieved by following strategic steps, among others:

- Gaining new source countries together with new airlines
- Acquire additional low-cost airlines, e. g. from Eastern Europe

Following describes a variety of activities and tools which support the above mentioned goals:

- Direct approach to airlines operating at airports of the Fraport Group

- Integration into Fraport Group´s Internet marketing platform: www.fraport.com with a hit rate of more than 450,000 page impressions
- Advertising at other ´Fraport´ locations addressing approx. 90 million passengers each year

It is the clear understanding of the Consortium that the combined efforts of all involved parties, i.e. Tourism Agencies, State Authorities and local communities will lead to the desirable effects.

Airport Charges Policy

Another important factor for Aviation marketing is the applied airport charges regime at the Regional Airports. The Consortium´s approach to fees and charges to airport users is governed by the current regulations of the Hellenic Civil Aviation Authority (HCAA), by the CA applicable to this transaction and the best practices as observed in the global aviation industry. The Consortium plans to develop a pricing policy with individual charges for landing, parking, passenger service, etc., to stimulate further traffic growth, honor noise reduction (by managing arrival/departure time and aircraft turnaround time) and to remain competitive versus other Mediterranean tourist destinations. The Consortium fully commits to IATA´s position that there should be no discrimination between the different groups of users with regard to airport charges.

Utilities, Waste and Environmental Management

Caused by continuous increase of electrical consumption at the airports, as well as a permanent increase of areas to be cooled, a sufficient number of the existing utility installation at various airports need a major rehabilitation or a complete new set-up. To optimize the consumption of the various installations, Fraport is using a wide variety of Building Management Systems (BMS) to control the in- and output of the different utility systems.

A BMS manages the electromechanical systems in a facility, including security, lighting, cooling, heating, and ventilation. These are also known sometimes as HVAC (heat, ventilation & air conditioning) systems. Sensors and other devices used by a BMS are called "points." These include thermostats, fire detection sensors, sprinklers, etc.

Building management is a key component of intelligent building design, where several subsystems tightly integrate so that they can operate with much greater efficiency, anticipating changes in weather and adjusting for the number of people in a given location, etc. Building management can also include rent and fees based on tenant occupancy and utilization.

The general outlook in regards to future utilities management cannot be completed without introducing the vital topic of Waste Management and Environment.

The Consortium intends to establish an environmental management system to protect and enhance the environment by improving environmental performance and avoiding or reducing environmental pollution, e. g. airport waste, where technically, organizationally, and economically feasible. Extensive self-monitoring within the scope of a continuous corporate eco audit program is an essential element of environmental management. The two guiding principles of the Consortium´s environmental efforts are: accepting responsibility and ensuring transparency.

This strategic outset of the Consortium includes measures to improve current processes influencing environmental impact at all Regional Airports.

A waste management program shall be prepared to monitor the activities of waste utilization. The program has the following goals:

- Decreasing or limiting the generation of waste, as well as its hazardousness
- Making it in-noxious in conformity with the ecological requirements
- Introducing a system for separate waste collections
- Improving the monitoring system and controlling the waste activities

For reaching the goals of the waste management program it is necessary to:

- Monitor the activities producing waste
- Monitor the movement of waste from its generation to the treatment and its final deposit
- Prepare and update the requirements of the normative base documents on waste management of the Consortium

Climate protection is one of the most important environmental challenges of our time. More than two percent of the CO2 emissions caused by humans are attributed to air traffic. According to an Airports Council International (ACI) estimate, the worldwide umbrella organization of airport operators, up to five percent of this amount is considered to come from airports.

Although airport operation causes only little damage to the world climate, the Consortium recognizes the significance of this issue and is reducing the emissions of gases affecting the climate at all its locations. Our activities focus on buildings and infrastructure facilities as well as on logistics and traffic.

The Consortium considers waste management and the impact on the environment as another important element of its general philosophy, thus having the responsibility assigned to the Headquarters, i. e. being part of the Quality Assurance Department.

Στρατηγική Ανάλυση για την Ομάδα Α των Περιφερειακών Αεροδρομίων

Εισαγωγή

Στις 4 Φεβρουαρίου 2014 το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), λειτουργώντας εκ μέρους του Ελληνικού Δημοσίου, εξέδωσε την Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με τη λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων του Ελληνικού Δημοσίου για περίοδο 40 ετών. Τα αεροδρόμια χωρίζονται σε 2 ομάδες των 7 αεροδρομίων η κάθε μία, οι οποίες παρουσιάζουν περίπου τα ίδια μεγέθη επιβατικής κίνησης και διαχωρίζονται ανάλογα με τις συγκεκριμένες περιφέρειες που είναι εγκατεστημένα, δηλαδή αναφέρονται ως «Ομάδα Α» τα αεροδρόμια που βρίσκονται στην Ηπειρωτική Ελλάδα, το Ιόνιο και την Κρήτη ενώ ως «Ομάδα Β» τα αεροδρόμια της περιοχής του Αιγαίου.

Βάσει της αξιολόγησης και της μελέτης όλων των πληροφοριών που διατέθηκαν, των επιτόπιων επισκέψεων και των ενημερώσεων που πραγματοποιήθηκαν, η Κοινοπραξία έχει συντάξει μια ολοκληρωμένη πρόταση. Τα κύρια στοιχεία της πρότασης, συμπεριλαμβανομένου ενός περιγράμματος της μελλοντικής στρατηγικής της Κοινοπραξίας, περιλαμβάνονται στην παρούσα σύνοψη. Το αναλυτικό περίγραμμα των προτεινόμενων προσεγγίσεων, μέτρων, στόχων, αρχών και φάσεων για την αναβάθμιση ή/και επέκταση των υφιστάμενων υποδομών και των εγκαταστάσεων των Επικείμενων Νέων Έργων ή Έργων Επέκτασης καθώς και Μελλοντικών Έργων των Περιφερειακών Αεροδρομίων θα αποτελέσει μέρος ενός επιπρόσθετου συνόλου εγγράφων.

Σε αυτήν την σύνοψη καλύπτονται τα ακόλουθα θέματα:

- Δέσμευση Κοινοπραξίας και Επιχειρηματική Στρατηγική
- Οργανωτική δομή της εταιρείας διαχείρισης κεντρικά και στο επίπεδο των περιφερειακών αεροδρομίων
- Μεταβατική Περίοδος
- Εκπαίδευση Προσωπικού
- Πρόβλεψη επιβατικής κίνησης
- Λειτουργίες
- Προστασία και Ασφάλεια/ RFFS
- Εμπορικές Δραστηριότητες και Μάρκετινγκ, Τιμολογιακή Πολιτική Αεροδρομίων
- Υποδομές Λειτουργίας Αεροδρομίων, Διαχείριση Απορριμμάτων και Περιβάλλοντος

Δέσμευση Κοινοπραξίας και Επιχειρηματική Στρατηγική

Η δέσμευσή μας για τα Ελληνικά Περιφερειακά Αεροδρόμια: Η ικανοποίηση των απαιτήσεων των πελατών είναι ο καλύτερος έπαινος που μπορούμε να λάβουμε για τις ικανότητες μας.

Η Fraport σε κοινοπραξία με την Slentel Limited του Ομίλου Κοπελούζου, ως Προεπιλεγέντες Επενδυτές για την υποβολή προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με τη λειτουργία και συντήρηση της «Ομάδας Α» των Περιφερειακών Αεροδρομίων, είμαστε ενήμεροι αναφορικά με όλες τις τεχνικές, επιχειρησιακές και διαχειριστικές απαιτήσεις ώστε η Ομάδα Α των 7

Περιφερειακών Αεροδρομίων να εξελιχθεί σε ένα επιτυχημένο έργο και να μην υπολείπεται από τα έργα της Fraport που έχουν ήδη υλοποιηθεί.

Στην περίπτωση που η Κοινοπραξία ανακηρυχθεί Επιλεγείς Επενδυτής δεσμευόμαστε πλήρως για την υλοποίηση του έργου και ότι θα συνεργαζόμαστε με τα ενδιαφερόμενα μέρη. Σύμφωνα με την δική μας εμπειρία, που έχει αποκτηθεί από την διαχείριση του διεθνούς χαρτοφυλακίου αεροδρομίων μας και από περισσότερα από 150 έργα μας στα οποία ενεργούμε ως σύμβουλοι παγκοσμίως είμαστε έτοιμοι για μια ομαλή μετάβαση και υπολογίζουμε στο υφιστάμενο προσωπικό των Περιφερειακών Αεροδρομίων. Η μακροπρόθεσμη προοπτική των επενδύσεων μας θα οδηγήσει σε οφέλη μέσω των επιδόσεων των Ελληνικών Περιφερειακών Αεροδρομίων κατά τα έτη λειτουργίας, έναντι βραχυπρόθεσμων οικονομικών κερδών.

Επιπροσθέτως, η κοινοπραξία θα ενεργήσει σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης, όπως έχει αποδειχθεί και στις άλλες μας διεθνείς δραστηριότητες και θα παράσχει την απαιτούμενη Δεσμευτική Επένδυση για την ανάπτυξη των Ελληνικών Περιφερειακών Αεροδρομίων σε τουριστικές πύλες νησιωτικών και ηπειρωτικών προορισμών αυξάνοντας την άνεση για όλους τους χρήστες των αεροδρομίων.

Η Fraport AG και ο Όμιλος Κοπελούζου, συνδυάζουν τέλεια την αναγνωρισμένη παγκοσμίου κλάσης τεχνογνωσία σε θέματα διαχείρισης αεροδρομίων με την σε βάθος γνώση της ελληνικής αγοράς, το περιβάλλον της και την είσοδο διεθνών πελατών σε αυτήν την αγορά. Η Fraport διαθέτει ιστορικό επιτυχούς διαχείρισης αεροδρομίων και προσφορά υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών δηλ. συμβάσεις διαχείρισης αεροδρομίων σε όλο τον κόσμο για περισσότερο από μισό αιώνα. Ο Όμιλος Κοπελούζου θα εξασφαλίσει την ομαλή μετάβαση στην Ελληνική αγορά μέσω της εμπειρίας του ως όμιλος εταιρειών που δραστηριοποιείται στους τομείς της τεχνολογίας και της βιομηχανίας με έδρα στην Ελλάδα. Οι δύο εταίροι της Κοινοπραξίας έχουν ήδη από το 2010 διαμορφώσει μια μακροχρόνια συνεργασία στη διαχείριση του διεθνούς αεροδρομίου του Pulkovo, της Αγίας Πετρούπολης στην Ρωσία, αντιπροσωπεύοντας τους 2 από τους 3 μετόχους του αεροδρομίου.

Η Κοινοπραξία θα συντηρήσει και θα αναπτύξει τα Περιφερειακά Αεροδρόμια και όλα τα υφιστάμενα και μελλοντικά περιουσιακά τους στοιχεία εκμεταλλευόμενη όλες τις ευκαιρίες ανάπτυξης που θα υποστηρίζονται επιπροσθέτως και από την τεχνογνωσία και τις καινοτομίες μας. Το πρόγραμμα ανάπτυξης των υποδομών των αεροδρομίων που θα αναληφθεί από κοινού θα εξυπηρετεί τα αυξανόμενα μεγέθη επιβατών και εμπορευμάτων, διασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο όχι μόνο εργασία για το υφιστάμενο προσωπικό, αλλά και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Στόχος μας είναι η ανάπτυξη των Αεροδρομίων ως πύλες των τοπικών τουριστικών περιοχών με υψηλού επιπέδου ποιότητα υπηρεσιών για αεροπορικές εταιρείες, επιβάτες καθώς και τα αερομεταφερόμενα εμπορεύματα, αποτελώντας μια σημαντική κινητήρια δύναμη για την οικονομική ανάπτυξη της Ελληνικής τουριστικής επικράτειας με τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- ✈ άνετη και ευχάριστη πύλη εισόδου/αναχώρησης για διεθνείς και εγχώριους επισκέπτες και τουρίστες της εκάστοτε περιοχής,
- ✈ υποδείγματα εξαιρετικής λειτουργίας και απόδοσης,
- ✈ κατασκευή νέων εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών και βοηθητικών εγκαταστάσεων με σχεδιασμό και άνεση διεθνούς επιπέδου,
- ✈ υψηλή ποιότητα στην ικανοποίηση πελατών,
- ✈ συμμόρφωση με τα αυστηρότερα πρότυπα ασφάλειας και προστασίας των αερομεταφορών,

- εξαιρετικά υποδείγματα φιλικότητας προς το περιβάλλον,
- εργασιακή παραγωγικότητα συγκρίσιμη με εκείνη των κορυφαίων Δυτικών Ευρωπαϊκών αεροδρομίων,
- περιφερειακή πρωτοπορία ως προς την ικανοποίηση των υπαλλήλων και την εικόνα του εργοδότη.

Αυτοί οι φιλόδοξοι στόχοι θα επιτευχθούν με τα ακόλουθα μέτρα:

- προσέλκυση νέων αεροπορικών επιχειρήσεων μέσω στοχευμένων προσπαθειών μάρκετινγκ, οι οποίες καλύπτονται αναλυτικά στο κεφάλαιο "Αεροπορικό Μάρκετινγκ",
- προσφορά των υψηλότερων επιπέδων ασφάλειας και εξυπηρέτησης για όλους τους πελάτες του αεροδρομίου,
- ανάπτυξη μη-αεροπορικών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων μέσω επέκτασης των χώρων λιανικής πώλησης και εστίασης και εισαγωγής ενός ελκυστικού συνδυασμού προϊόντων, όπως παρουσιάζεται στο κεφάλαιο «Εμπορικές Δραστηριότητες και Μάρκετινγκ»,
- συνδυασμός της τεχνογνωσίας των εταίρων της κοινοπραξίας με την υπάρχουσα γνώση των υπαλλήλων του Αεροδρομίου για την βελτίωση όλων των διαδικασιών, την αύξηση της παραγωγικότητας και την ενίσχυση των επιπέδων ποιότητας (παρακαλώ ανατρέξτε στο κεφάλαιο «Μεταβατική Περίοδος»),
- ενσωμάτωση του νεοπροσλαμβανόμενου προσωπικού μέσω εξατομικευμένων προγραμμάτων κατάρτισης και εκπαίδευσης, δημιουργώντας έτσι ομάδες με υψηλά κίνητρα, κερδίζοντας ταυτόχρονα επιχειρησιακή ευελιξία και αύξηση της παραγωγικότητας, όπως αυτά παρουσιάζονται στο κεφάλαιο «Εκπαίδευση Προσωπικού»,
- εφαρμογή νέων τεχνολογιών και καινοτομιών καθώς και τεχνικών μάρκετινγκ και διαχείρισης που θα επιτρέπουν την περαιτέρω αύξηση της επιβατικής κίνησης και παραγωγικότητας,
- περαιτέρω τόνωση της ανάπτυξης, αναπτύσσοντας και εφαρμόζοντας κοινές δράσεις μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων μερών (διοικητικές αρχές καθώς και πελάτες) κατάλληλες για την αύξηση της επιβατικής κίνησης,
- εκμετάλλευση της παγκόσμιας εμπειρίας της Fraport σε διάφορα αεροδρόμια για την υποστήριξη της ανάπτυξης των αεροδρομίων,
- ομαλή μετάβαση στο καθεστώς παραχώρησης βασιζόμενη στην εμπειρία της Fraport από παρόμοια έργα, όπως παρουσιάζεται στο κεφάλαιο «Μεταβατική Περίοδος» και
- μεταφορά τεχνογνωσίας από την Fraport ως Επικεφαλής Διαχειριστής.

Για την επίτευξη των στρατηγικών της στόχων, η Κοινοπραξία θα καθιερώσει καλές σχέσεις και ευρεία συνεργασία μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών, τις Ελληνικές Αρχές (Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού, Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο, Ελληνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας), την Ελληνική Πολεμική Αεροπορία, τους διαχειριστές εναέριας κυκλοφορίας, την Ελληνική τουριστική βιομηχανία (τουριστικά γραφεία, τοπικοί φορείς τουρισμού, κλπ), τους εργαζόμενους του αεροδρομίου και τους φορείς παροχής υπηρεσιών που σχετίζονται με την αεροπορία προκειμένου να τεθούν τα θεμέλια για μια μακροχρόνια σχέση εμπιστοσύνης.

Η Κοινοπραξία θα αναπτύξει όλα τα αεροδρόμια ανεξάρτητα, αλλά κάτω από μία ενιαία κεντρική διοίκηση. Η στρατηγική κατεύθυνση θα επικεντρωθεί στον κύριο στόχο να τονώσει και να υποστηρίξει την επιπρόσθετη ανάπτυξη στις διάφορες περιοχές. Αυτή η πρόσθετη αύξηση θα τονώσει περαιτέρω την επιβατική κίνηση των αεροδρομίων, καθώς και θα προσδώσει οικονομική ευημερία στις αντίστοιχες τοπικές κοινωνίες. Επιπλέον, είναι βασικός στόχος της Κοινοπραξίας η ανάπτυξη όλων των αεροδρομίων σε ένα επίπεδο στο οποίο οι ταξιδιώτες θα αισθάνονται φιλόξενα κατά την άφιξή τους και θα διατηρούν τις ωραίες αναμνήσεις τους από την επίσκεψη τους στην Ελλάδα κατά την αναχώρηση.

Ο ανεξάρτητος τρόπος διαχείρισης για κάθε αεροδρόμιο συνοδευόμενος από μια κοινή γενική διοίκηση για ολόκληρη την εταιρεία, θεωρείται ως ο πλέον κατάλληλος τρόπος διοίκησης. Οι πελάτες θα πρέπει να εξυπηρετούνται εξίσου καλά σε όλα τα αεροδρόμια, και οι αποφάσεις για την παραχώρηση θέσεων στις αεροπορικές εταιρείες θα πρέπει να καθοδηγούνται μόνο από τη ζήτηση της επιβατικής κίνησης. Ωστόσο, για να επιτευχθεί μια προσαρμοσμένη ανάπτυξη για κάθε αεροδρόμιο, θα πρέπει να εφαρμοστούν εξειδικευμένα σχέδια ανάπτυξης των αεροδρομίων ανταποκρινόμενα στις ειδικές/συγκεκριμένες λειτουργικές και επενδυτικές απαιτήσεις των αεροδρομίων. Ο στόχος της κοινοπραξίας είναι να αποτελέσει έναν μακροχρόνιο στρατηγικό συνεργάτη της Ελληνικής Κυβέρνησης και να μεταφέρει την υψηλή τεχνογνωσία της, ούτως ώστε να αναπτύξει μια μακροχρόνια επιχειρηματική σχέση στην Ελλάδα. Η σοβαρότητα του μακροχρόνιου οράματος της Κοινοπραξίας θα επιφέρει πλεονεκτήματα μέσω της απόδοσης των διεθνών της δραστηριοτήτων πολυετούς διάρκειας και όχι απλώς βραχυπρόθεσμο κέρδος.

Αντιμετωπίζοντας όλες τις πτυχές μιας επιτυχούς αεροπορικής ανάπτυξης, η Κοινοπραξία είναι πεπεισμένη ότι έχει προετοιμάσει ένα ολοκληρωμένο στρατηγικό σχέδιο κατάλληλο για να απευθύνεται σε όλα τα αναμενόμενα επίπεδα ρυθμών ανάπτυξης, και ταυτόχρονα να είναι αρκετά ευέλικτο στην περίπτωση που παρουσιαστεί κάποιο αναπάντεχο συμβάν. Η επιτυχία προσέγγισης της Fraport στην ανάπτυξη αεροδρομίων σε όλο τον κόσμο έχει ήδη αποδειχθεί μέσω των αεροδρομίων της στην Αττάλεια, στη Λίμα, στην Αγία Πετρούπολη, στην Βάρνα, στο Μπουργκάς και στην Xi`an.

Στην αντίστοιχη σύνοψη ανάπτυξης του κάθε αεροδρομίου, παρουσιάζεται η επισκόπηση της εκτιμώμενης ανάπτυξης της επιβατικής κίνησης, περιγράφοντας τις τεχνικές και κατασκευαστικές απαιτήσεις του κάθε αεροδρομίου.

Οργανωτική Δομή

Η οργανωτική δομή θεωρείται το κλειδί για την επιτυχή διαχείριση μιας Ομάδας αεροδρομίων.

Η Fraport AG, διαθέτοντας την διεθνή εμπειρία της στη λειτουργία αεροδρομίων, προσφέρει την γνώση της στην διαχείριση όλων των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τα αεροδρόμια, όπως αυτό φαίνεται από αρκετές θυγατρικές σε όλον τον κόσμο. Η Κοινοπραξία έχει την πεποίθηση ότι θα αναπτύξει μια οργανωτική δομή που ταιριάζει καλύτερα στις απαιτήσεις των κανόνων της σύγχρονης διαχείρισης, καθώς και στις προκλήσεις του τοπικού περιβάλλοντος.

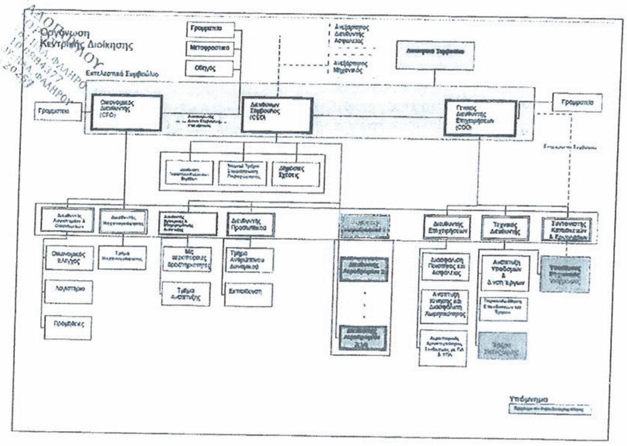
Η δομή της εταιρείας θα περιλαμβάνει ένα Διοικητικό Συμβούλιο και ένα Εκτελεστικό Συμβούλιο ενώ θα συσταθούν ξεχωριστές διοικήσεις Περιφερειακών Αεροδρομίων, υπεύθυνες για την καθημερινή διαχείριση των Περιφερειακών Αεροδρομίων. Το Εκτελεστικό Συμβούλιο θα αποτελείται από έναν Διευθύνοντα Σύμβουλο (Chief Executive Officer), έναν Οικονομικό Διευθυντή (Chief Financial Officer) και έναν Γενικό Διευθυντή Επιχειρήσεων (Chief Operating Officer). Κατά την μεταβατική περίοδο, μια ομάδα από εξειδικευμένους εμπειρογνώμονες διαχείρισης αεροδρομίων (Transition Team) (Ομάδα Μετάβασης) θα συμπληρώσει την ομάδα διοίκησης.

Κεντρική Διοίκηση

Το χαρακτηριστικό της οργανωτικής δομής είναι ότι οι βασικές λειτουργίες με υψηλές δυνατότητες συνέργειας θα ομαδοποιούνται και θα συγκεντρώνονται σε μονάδες επιχειρήσεων (business units) στα Κεντρικά Γραφεία (Έδρα) ώστε να ενισχύεται η αποδοτικότητα και η αποτελεσματικότητα όλης της Ομάδας. Όλες οι άλλες λειτουργίες με συγκεκριμένο τοπικό ενδιαφέρον θα βρίσκονται στα αντίστοιχα αεροδρόμια. Στα ίδια τα Κεντρικά Γραφεία, το Εκτελεστικό Συμβούλιο αποτελεί το μεγαλύτερης ζωτικής σημασίας τμήμα του οργανισμού, μαζί με την γενική διεύθυνση σε δεύτερο επίπεδο. Οι διευθυντές των περιφερειακών αεροδρομίων, αν και θα εδρεύουν στον χώρο του αεροδρομίου, θα αναφέρονται απευθείας στο Διευθύνοντα Σύμβουλο και θα αποτελούν επίσης τμήμα της γενικής διεύθυνσης της εταιρείας. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται μια ευέλικτη διαχειριστική δομή με μικρές γραμμές αναφοράς, σαφή καθήκοντα και ισχυρές αρμοδιότητες.

Ο Διευθύνων Σύμβουλος θα είναι επικεφαλής των επιμέρους τμημάτων: της Διαχείρισης Περιβαλλοντικών Θεμάτων, του Νομικού Τμήματος/Τμήματος Συμμόρφωσης με την Σύμβαση Παραχώρησης και του τμήματος Δημοσίων Σχέσεων (PR). Εκτός από τους προαναφερθέντες διευθυντές αεροδρομίων, ο Διευθυντής Εμπορικής & Επιχειρηματικής Ανάπτυξης και ο Διευθυντής Ανθρώπινου Δυναμικού θα αναφέρονται επίσης απευθείας στο Διευθύνοντα Σύμβουλο. Επιπλέον, θα είναι και ο υπεύθυνος επικοινωνίας με τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και το Ανεξάρτητο Διευθυντή Ασφάλειας - αυτές οι ειδικές λειτουργίες θα έχουν απευθείας πρόσβαση στον Διευθύνοντα Σύμβουλο. Ο Οικονομικός Διευθυντής θα είναι υπεύθυνος του τμήματος Οικονομικού Ελέγχου και του Λογιστηρίου, του τμήματος Προμηθειών και του τμήματος Μηχανογράφησης. Ο Γενικός Διευθυντής Επιχειρήσεων είναι το τρίτο μέλος του Εκτελεστικού Συμβουλίου, με το Διευθυντή Επιχειρήσεων, τον Τεχνικό Διευθυντή και το Συντονιστή Κατασκευών & Εργολάβων να αναφέρονται σε αυτόν.

Κάτω από το Εκτελεστικό Συμβούλιο, σε δεύτερο επίπεδο, θα υπάρχει μια ισχυρή γενική διεύθυνση αποτελούμενη από επτά διευθυντές και επιπλέον τους διευθυντές των αντίστοιχων τοπικών αεροδρομίων αντιπροσωπεύοντας ένα άλλο θεμελιώδες τμήμα της διοικητικής δομής των Κεντρικών Γραφείων. Μαζί με το διευθυντή αεροδρομίων, ο οποίος θα είναι υπεύθυνος για τα περιφερειακά αεροδρόμια, αντίστοιχοι διευθυντές θα είναι επικεφαλής των υπο-τμημάτων για τις λειτουργίες των Κεντρικών Γραφείων όπως: Οικονομικό Τμήμα, Λογιστήριο, Προμήθειες, Μηχανογράφηση, Εμπορική και Επιχειρηματική Ανάπτυξη, Ανθρώπινο Δυναμικό, Λειτουργικές Δραστηριότητες, Τεχνικό τμήμα και Συντονισμού EPC (Κατασκευών και Εργολαβιών). Αυτή η δομή εξασφαλίζει ότι όλα τα αεροδρόμια θα ακολουθούν τα ίδια πρότυπα και προδιαγραφές στην ποιότητα υπηρεσιών στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας, οποιαδήποτε κι αν είναι αυτά: πρότυπα αναφοράς, πολιτικές προμηθειών, ποιότητα υπηρεσιών ή προτύπων ασφαλείας.



Ο σχεδιασμός της επέκτασης, οι προμήθειες, το νομικό και συμβατικό πλαίσιο καθώς και ο συντονισμός με τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και τις αντίστοιχες κρατικές αρχές, όλων των έργων επέκτασης και ανακαίνισης είτε ανήκουν στα Επικείμενα είτε στα Μελλοντικά Έργα, διευθύνονται και ελέγχονται από τα Κεντρικά Γραφεία. Επιπλέον τα Κεντρικά Γραφεία θα λειτουργούν ως το πρώτο σημείο επαφής σε σχέση με τρίτα μέρη για όλα τα στρατηγικά έργα. Όλες οι εμπορικές δραστηριότητες και η προώθηση των επιμέρους αεροδρομίων θα συντονίζονται και θα διοικούνται κεντρικά, επιτρέποντας έτσι στους διευθυντές και το προσωπικό των επιμέρους Περιφερειακών Αεροδρομίων να επικεντρώνονται στην καθημερινή λειτουργία τους.

Η Κοινοπραξία δίνει ιδιαίτερη έμφαση στις καλές και στενές σχέσεις με την Ελληνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και την Ελληνική Πολεμική Αεροπορία. Για αυτό το σκοπό θα συσταθεί ειδικό τμήμα Συνδέσμου με ΠΑ και ΥΠΑ και θα ανήκει στη σφαίρα ευθύνης του Διευθυντή Επιχειρήσεων, όχι μόνο για τον συντονισμό της καθημερινής λειτουργίας, αλλά και για την επίτευξη μιας κοινής στρατηγικής που θα αφορά σε μελλοντικές προκλήσεις.

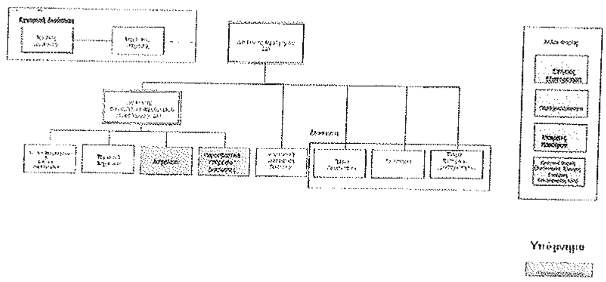
Τοπική Διαχείριση Αεροδρομίων

Για την διαχείριση των Περιφερειακών Αεροδρομίων η Κοινοπραξία σχεδιάζει μια μικρή και αποτελεσματική ομάδα διαχείρισης για κάθε αεροδρόμιο τοπικά, που θα είναι εξειδικευμένη στη λειτουργία και στα τεχνικά θέματα των αεροδρομίων.

Επικεφαλής της τοπικής ομάδας διαχείρισης αεροδρομίου θα είναι ο Διευθυντής Αεροδρομίου, ο οποίος θεωρείται ότι ανήκει στο δεύτερο επίπεδο διοίκησης της εταιρείας. Παρόλο που ο Διευθυντής Αεροδρομίου αναφέρεται απευθείας στον Διευθύνοντα Σύμβουλο, φέρει την πλήρη ευθύνη για το αντίστοιχο αεροδρόμιο και ταυτόχρονα ενεργεί ως εκπρόσωπος της Κοινοπραξίας

απέναντι στις τοπικές αρχές και τις κοινότητες. Οι γενικές αρχές διαχείρισης και λειτουργίας κάθε αεροδρομίου καθορίζονται από τα Κεντρικά Γραφεία, ωστόσο η καθημερινή λειτουργία βρίσκεται, από κάθε άποψη, στη σφαίρα ευθύνης του Διευθυντή του Αεροδρομίου και της ομάδας του. Ο Διευθυντής Αεροδρομίου διατηρεί άμεσο έλεγχο επί ορισμένων τμημάτων λειτουργίας του προσωπικού, όπως αυτές του Τμήματος Ανθρώπινου Δυναμικού, Οικονομικών και Λογιστηρίου καθώς και του Εμπορικού Τμήματος και Συμβάσεων Παραχώρησης. Είναι ασφαλώς υπεύθυνος και για τις Δημόσιες Σχέσεις με την τοπική κοινότητα στην οποία ανήκει το αεροδρόμιο. Τμήματα όπως αυτά που αφορούν δραστηριότητες ανθρώπινου δυναμικού και οικονομικών θεμάτων συνεργάζονται στενά και συντονίζονται με το αντίστοιχο τμήμα των Κεντρικών Γραφείων. Άλλα τμήματα, όπως το Νομικό Τμήμα και το Τμήμα Διασφάλισης Ποιότητας καλύπτονται από τα Κεντρικά Γραφεία.

Τοπική Οργάνωση Αεροδρομίου



Για να εξασφαλιστεί η δυνατότητα απρόσκοπτης λειτουργίας των αεροδρομίων σε εικοσιτετράωρη βάση (24/7), θα υπάρχουν δύο Διευθυντές Επιχειρήσεων Αεροδρομίου, ένας ανά βάρδια, οι οποίοι θα είναι και Αναπληρωτές Διευθυντές Αεροδρομίου, σε περίπτωση απουσίας του Διευθυντή Αεροδρομίου.

Θα υπάρχει επίσης επί τόπου μια μικρή ομάδα αποτελούμενη από τεχνικούς και μηχανικούς οι οποίοι θα βρίσκονται σε ετοιμότητα να επέμβουν άμεσα κάθε φορά που λαμβάνει χώρα κάποια βλάβη. Οι βασικές εργασίες συντήρησης αποτελούν μέρος του Κεντρικού Τεχνικού Τμήματος.

Άλλες λειτουργίες θα αναθέτονται σε εξωτερικούς συνεργάτες ή θα διεκπεραιώνονται από τρίτους. Τέτοιες λειτουργίες ή υπηρεσίες περιλαμβάνουν τις Υπηρεσίες Διάσωσης και Πυρόσβεσης, Ασφαλείας, Εξυπηρέτησης Εδάφους, Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, κ.ά. Στενές σχέσεις πρέπει να διατηρούνται με τα παραπάνω τρίτα μέρη, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία του αεροδρομίου ανά πάσα στιγμή. Το τελευταίο εμπίπτει και αυτό στη σφαίρα ευθύνης του Διευθυντή Αεροδρομίου.

Μεταβατική Περίοδος

Η Κοινοπραξία γνωρίζει πολύ καλά ότι μια συνειδητή και αποδοτική αλληλεπίδραση με το ανθρώπινο δυναμικό, είναι το κλειδί για τη βραχυπρόθεσμη, μεσοπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη επιτυχία του Έργου και των αεροδρομίων. Εξίσου σημαντική είναι η δημιουργία και η διατήρηση μιας εκπαιδευτικής δομής που να ταιριάζει με τις επιχειρησιακές και λειτουργικές ροές, καθώς και με τις ανάγκες του πελάτη.

Η Fraport ως Επικεφαλής Διαχειριστής της Κοινοπραξίας έχει αποδεδειγμένο ιστορικό και ευρεία εμπειρία σε μεγάλο φάσμα της λειτουργίας και της ανάπτυξης των αεροδρομίων σε όλο τον κόσμο, στα οποία η διαχείριση των ανθρώπινων πόρων (τόσο του προσωπικού λειτουργίας όσο και της διοίκησης) και η κατάλληλη εκπαίδευση είναι καθοριστικοί παράγοντες.

Η εμπειρία που έχει αποκομίσει η Fraport από άλλα διεθνή αεροδρόμια, όπως, για παράδειγμα, του Ανόβερου στην Γερμανία, της Λίμα στο Περού, της Βάρνα και του Μπουργκάς στην Βουλγαρία, του Ριάντ και της Τζέντα στην Σαουδική Αραβία, του Δελχί στην Ινδία, της Αττάλειας στην Τουρκία και της Αγίας Πετρούπολης στην Ρωσία (όλα τα διαχειρίζεται η Fraport), αντανακλάται πλήρως στην προσέγγιση για τη μεταφορά προσωπικού στην Κοινοπραξία. Ωστόσο, δεν επιδιώκεται η εφαρμογή μιας υφιστάμενης, αποδεδειγμένης οργανωτικής δομής του αεροδρομίου της Φρανκφούρτης ή οποιουδήποτε άλλου αεροδρομίου του Ομίλου Fraport στη νέα εταιρεία. Η Κοινοπραξία αναγνωρίζει πλήρως τη μοναδικότητα του κάθε αεροδρομίου με το προσωπικό του, το πολιτιστικό/πολιτισμικό υπόβαθρο και τις λειτουργικές απαιτήσεις του, και θα αναπτύξει μια βάση οργάνωσης και προσωπικού που θα ταιριάζει απόλυτα με τις σχετικές διαρθρωτικές συνθήκες που διέπουν την Κοινοπραξία και τα ελεγχόμενα αεροδρόμια.

Πρέπει να επισημανθεί ότι η προσέγγιση που ακολουθεί η Κοινοπραξία αποσκοπεί στην καλύτερη δυνατή αξιοποίηση του συνόλου του προσωπικού (τόσο του επιχειρησιακού προσωπικού όσο και της διοίκησης) που είναι πρόθυμο να αποτελέσει μέρος της εταιρείας και των δομών της.

Η Κοινοπραξία βασίζεται στους υφιστάμενους εργαζόμενους της ΥΠΑ και στις ικανότητες τους, οι οποίοι εκτελούν εξαιρετική δουλειά στο δύσκολο περιβάλλον των υφιστάμενων υποδομών των Περιφερειακών Αεροδρομίων. Η Κοινοπραξία θα καταβάλει τη μέγιστη δυνατή προσπάθεια προκειμένου να απασχολήσει το υφιστάμενο προσωπικό σύμφωνα με τους όρους της αγοράς στον νέο οργανισμό της, προσφέροντάς τους αφενός ασφαλή εργασία και χώρο εργασίας σύμφωνα με τις ικανότητες, τις δεξιότητες και την προϋπηρεσία τους καθώς και την ανάληψη ευθύνης για τη μελλοντική ανάπτυξη των Περιφερειακών Αεροδρομίων, και αφετέρου την επίδειξη πρωτοβουλίας, ευελιξίας και δημιουργικότητας. Η Κοινοπραξία περαιτέρω θα υποστηρίξει την υφιστάμενη δομή οργάνωσης/ προσωπικού από εμπειρογνώμονες σε διάφορους τομείς.

Ζωτικής σημασίας για την ομαλή μετάβαση και την αλλαγή διοίκησης είναι το κομμάτι της επικοινωνίας προς και με τους διάφορους ενδιαφερόμενους φορείς των διαφόρων αεροδρομίων. Οι εργαζόμενοι ως ένα ουσιώδες τμήμα ενός αεροδρομίου, αποτελούν όχι μόνο έναν από τους σημαντικότερους φορείς του αεροδρομίου, αλλά και μία από τις βασικές ομάδες που θα επηρεαστούν από τις μεταβατικές και άλλες σχετικές αλλαγές. Η Κοινοπραξία έχει πλήρη επίγνωση για το ενδεχόμενο της αβεβαιότητας και των ανησυχιών των υπαλλήλων για το μέλλον τους εξαιτίας της επικείμενης αλλαγής. Ως εκ τούτου, η Κοινοπραξία θα αντιμετωπίσει αυτές τις ανησυχίες των εργαζομένων μέσω σωστής επικοινωνίας και παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών.

Η βασική προσέγγιση της Κοινοπραξίας αναφορικά με την επικοινωνία θα πρέπει να βασίζεται στη διαφάνεια και τη συμμετοχή.

"Συνέχεια με Αλλαγή"

Η Κοινοπραξία θα παράσχει στους εργαζομένους ενημέρωση αναφορικά με το υπόβαθρο των μετόχων της και τα σχέδιά τους για ανάπτυξη ήδη σε πολύ πρώιμο στάδιο. Αυτή η επιδίωξη για διαφάνεια και συμμετοχή θα περιορίσει την πιθανή αβεβαιότητα και τον φόβο του προσωπικού σχετικά με την επερχόμενη αλλαγή ενώ θα καταστήσει σαφές ότι δεν αναμένεται ή επιδιώκεται η υλοποίηση πλήρους αλλαγής σε όλους τους τομείς. Η Κοινοπραξία επιδιώκει αντίθετα να επωφεληθεί από το υφιστάμενο δυναμικό του προσωπικού και του οργανισμού, εντοπίζοντας πιθανούς τομείς βελτίωσης και να αναπτύξει ς αυτούς τους τομείς με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

Μια πρώτη συνάντηση με τους σημερινούς διευθυντές θα είναι το πρώτο βήμα για να τους ενημερώσουμε σχετικά με το Έργο, το όραμα της Κοινοπραξίας, τους στόχους και τις προσδοκίες, καθώς και να απαντήσουμε σε όλα τα ερωτήματα που μπορεί να προκύψουν. Αυτή η συνάντηση θα ενισχυθεί από μια εκστρατεία ενημέρωσης και από συναντήσεις με τους εργαζόμενους, σε κατάλληλη βάση.

Εκπαίδευση Προσωπικού

Τα προγράμματα εκπαίδευσης αποτελούν ένα απαραίτητο κομμάτι για την υποστήριξη του συνολικού στόχου τοποθέτησης των Περιφερειακών Αεροδρομίων ως τα καλύτερα στη πράξη.

Το τμήμα εκπαίδευσης της Fraport έχει αναπτύξει ένα πλήρες σύνολο διαφόρων εκπαιδευτικών προγραμμάτων που σχετίζεται με όλες τις πτυχές διαχείρισης και λειτουργίας αεροδρομίων. Κατά τα τελευταία χρόνια, δύο εκπαιδευτικά ιδρύματα μέσω διαδικτύου έχουν αναπτυχθεί, προκειμένου να εξασφαλίζεται η επίτευξη των στόχων του Ομίλου Fraport. Τα ιδρύματα αυτά, αν και εφαρμόζουν τις ίδιες αρχές και κατευθυντήριες γραμμές, απευθύνονται σε διαφορετικές ομάδες–στόχους (target groups):

Το Fraport College προσφέρει ένα ευρύ φάσμα ειδικών προγραμμάτων εκπαίδευσης και εξέλιξης για όλους τους υπαλλήλους, το οποίο απαρτίζεται από, αλλά δεν περιορίζεται, στα παρακάτω:

- Επιχειρησιακή Εκπαίδευση,
- Εργασιακές Δεξιότητες και Μέθοδοι,
- Επεξεργασία Ηλεκτρονικών Δεδομένων,
- Ξένες Γλώσσες,
- Διαχείριση Ποιότητας,
- Ανάπτυξη Ηγετικών Ικανοτήτων,
- Τεχνικές Διαχείρισης και
- Προσαρμοσμένα προγράμματα για την κάλυψη των τρεχουσών προκλήσεων της επιχειρηματικότητας στην αεροπορική βιομηχανία.

Η εκπαίδευση και εξέλιξη του προσωπικού θεωρείται ως ένας από τους πυλώνες υποστήριξης της εταιρικής στρατηγικής της Fraport και προωθεί την αμοιβαία επιχειρηματική κατανόηση. Όλα τα προγράμματα είναι προσαρμοσμένα στις ανάγκες των συμμετεχόντων, επικεντρωμένα στην πρακτική και σχετικά με την καθημερινή εργασία, υποστηρίζοντας την ανταλλαγή γνώσης και την δικτύωση.

Η *Fraport Academy* είναι το Εταιρικό Πανεπιστήμιο της Fraport AG. Είναι υπεύθυνο για τη στρατηγική εξέλιξη 800 κορυφαίων και μεσαίων στελεχών, εμπειρογνωμόνων και υποψηφίων για θέσεις διαχείρισης του Ομίλου Fraport. Αυτό το πρόγραμμα προσφέρει μαθήματα που περιλαμβάνουν αλλά δεν περιορίζονται στα κάτωθι:

- Ενσωμάτωση Νέων Υπαλλήλων,
- Αεροπορική Επιχειρηματικότητα,
- Ηγεσία σε Εφαρμογή,
- Οικονομικά Ακίνητης Περιουσίας,
- Μεταπτυχιακό Διοίκησης Επιχειρήσεων,
- Διαχείριση Έργων,
- Επιχειρηματικός Σχεδιασμός,
- Χρηματοοικονομικά και Έλεγχος,
- Προγράμματα Καθοδήγησης,
- Διαχείριση Αλλαγών κλπ.

Ο στόχος του προγράμματος εκπαίδευσης και εξέλιξης που υλοποιείται στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας είναι η αύξηση των δεξιοτήτων και του γνωστικού υπόβαθρου του προσωπικού, αυξάνοντας έτσι τα επίπεδα ποιότητας και τα πρότυπα των υπηρεσιών σε όλα τα αεροδρόμια.

Το πρόγραμμα προβλέπεται να ξεκινήσει με την εκπαίδευση, τόσο για επαγγελματικές όσο και προσωπικές δεξιότητες του προσωπικού, καθώς και με τη μεταφορά τεχνογνωσίας αμέσως μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης. Ο βαθμός ευελιξίας και η προοπτική ανάπτυξης των Περιφερειακών Αεροδρομίων εξαρτώνται από την ικανότητα των εργαζομένων να αντιδράσουν επαρκώς στις προκλήσεις μιας διαρκούς μεταβαλλόμενης βιομηχανίας και ενός ιδιαίτερα δυναμικού επαγγελματικού περιβάλλοντος. Η Κοινοπραξία σκοπεύει να συνεχίσει το πρόγραμμα εκπαίδευσης και εξέλιξης για πολλά χρόνια προκειμένου να εξυπηρετήσει στην αντιμετώπιση των τεχνολογικών εξελίξεων, την αναβάθμιση των υπηρεσιών και των καινοτομιών καθώς και των νέων διαδικασιών. Είναι επιτακτική ανάγκη η συνεχής ενημέρωση και εκπαίδευση του εργατικού δυναμικού σχετικά με τη βελτίωση των διαχειριστικών διαδικασιών ή την διόρθωση ατελειών στις υπηρεσίες. Οι απαιτήσεις αυτές θα καθορίσουν το ρυθμό των δραστηριοτήτων της Κοινοπραξίας στον τομέα αυτό.

Πρόβλεψη Επιβατικής Κίνησης

Βάση για την ανάπτυξη του κάθε αεροδρομίου αποτελεί η μακροπρόθεσμη πρόβλεψη, η οποία επιτρέπει μια λεπτομερή ανάλυση των απαιτήσεων χωρητικότητας και το σχεδιασμό και την εφαρμογή των κατάλληλων διαδικασιών. Η πρόβλεψη της επιβατικής κίνησης διαμορφώνει επίσης τη βάση για τον υπολογισμό των κινήσεων, του συνδυασμού των αεροσκαφών και των επιβατών σε ώρα αιχμής, τα οποία είναι απαραίτητα για το σχεδιασμό επιπλέον χωρητικότητας του αεροσταθμού και του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου.

Η Κοινοπραξία έχει διεξάγει μια τέτοια πρόβλεψη της επιβατικής κίνησης λαμβάνοντας υπόψη τον αναμενόμενο όγκο της επιβατικής κίνησης για την κάθε συγκεκριμένη περιοχή και το προβλεπόμενο δυναμικό ανάπτυξής της, καθώς αυτές αποτελούν τις αγορές που εξυπηρετούν τα αεροδρόμια. Με βάση τα αποτελέσματα των προβλέψεων η Κοινοπραξία έχει σχεδιάσει όλες τις απαιτούμενες επενδύσεις σε έργα υποδομής, καθώς και όλα τα λειτουργικά θέματα π.χ. τις διαδικασίες του αεροδρομίου, τον αριθμό του προσωπικού, καθώς και τις μη αεροπορικές δραστηριότητες.

Λεπτομέρειες της πρόβλεψης της επιβατικής κίνησης για κάθε αεροδρόμιο μπορεί να βρεθεί στην αντίστοιχη σύνοψη.

Λειτουργίες

Τα περισσότερα Περιφερειακά Αεροδρόμια σε αυτήν την Ομάδα λειτουργούν υπερβαίνοντας τα όρια των δυνατοτήτων τους. Ως εκ τούτου, η Κοινοπραξία, αμέσως μετά την ανάληψη των αεροδρομίων, θα επικεντρώσει την προσοχή της στην επέκταση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων με τρόπο κατάλληλο ώστε να εξυπηρετηθούν στον καλύτερο δυνατό βαθμό οι λειτουργικές ανάγκες τους, για παράδειγμα τα προγραμματισμένα Επικείμενα Έργα (ανακαίνισης και επέκτασης) θα εξασφαλίσουν όχι μόνο την κάλυψη της αναμενόμενης αύξησης της επιβατικής κίνησης για την βραχυπρόθεσμη και μεσοπρόθεσμη περίοδο, αλλά θα βελτιώσουν επίσης την ποιότητα και την άνεση των επιβατών και των άλλων εμπλεκόμενων φορέων. Ταυτόχρονα, θα ξεκινήσει για όλα τα αεροδρόμια ο σχεδιασμός των κύριων επεκτάσεων, προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα περιορισμών που αντιμετωπίζονται σήμερα.

Οι περαιτέρω λεπτομέρειες σχετικά με τις προγραμματισμένες εργασίες παρουσιάζονται στην αντίστοιχη σύνοψη ανάπτυξης του εκάστοτε αεροδρομίου.

Αεροσταθμός

Η Λειτουργία του Αεροσταθμού περιλαμβάνει τη συνολική διαχείριση των εγκαταστάσεων του σταθμού και των διαδικασιών των επιβατών και των αποσκευών. Η Λειτουργία του Αεροσταθμού, όπως την αντιλαμβάνεται η Κοινοπραξία, περιλαμβάνει:

- Παροχή ασφαλών και ενδεδειγμένων εγκαταστάσεων αεροσταθμού και διαχείρισης των επιβατών σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες και κανονισμούς,
- Ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία, την αποδοτικότητα και την καθαριότητα των εγκαταστάσεων του αεροσταθμού, ιδιαιτέρως όσον αφορά τη διασφάλιση της καθαριότητας,
- Διαχείριση της ροής των επιβατών,
- Εξυπηρέτηση των επιβατών, η οποία περιλαμβάνει Υπηρεσίες Πληροφοριών, Απολεσθέντα, Τηλεφωνικό Κέντρο και την Υπηρεσία VIP/CIP, κατά περίπτωση,
- Παροχή τρέχουσας ενημέρωσης πτήσεων στους αναχωρούντες και αφιχθέντες επιβάτες, καθώς και στα πρόσωπα που τους αναμένουν ή τους αποχαιρετούν σε κύρια σημεία για την διευκόλυνση τους και
- Παροχή επαρκών βοηθητικών εγκαταστάσεων επιβατών εντός δημόσιων και μη χώρων.

Είναι αυτονόητο ότι η εφαρμογή νέων τεχνολογιών και καινοτομιών αποτελεί ένα σημαντικό μέρος της σύγχρονης λειτουργίας ενός τερματικού σταθμού που στοχεύει στο μέλλον, όπως για παράδειγμα εισαγωγή δικτύων WLAN ή η εξασφάλιση πινάκων LED FIDS.

Για να εξασφαλίζεται συνεχής και ομαλή διαδικασία κατά την άφιξη και την αναχώρηση, δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην παροχή επαρκούς χώρου, όχι μόνο για την διαχείριση επιβατών και αποσκευών, αλλά και για το προσωπικό του αεροσταθμού, τις κρατικές υπηρεσίες και τους άλλους εμπλεκόμενους φορείς. Για να είναι εγγυημένη η σταθερή λειτουργία του αεροσταθμού σε βραχυπρόθεσμη και μεσοπρόθεσμη βάση, τα Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης και Επέκτασης σχεδιάζονται με τέτοιο τρόπο ώστε να παρασχεθούν οι χώροι που απαιτούνται σε συνδυασμό με την εφαρμογή νέων και βελτιωμένων υφιστάμενων τεχνολογιών.

Όσον αφορά τις μακροπρόθεσμες επιπρόσθετες επεκτάσεις του αεροσταθμού, αυτές σχεδιάζονται σε ένα διάστημα διάρκειας περίπου 10 ετών ούτως ώστε να εξασφαλίζεται η αδιάλειπτη λειτουργία εντός και εκτός των χώρων του αεροσταθμού για το μεγαλύτερο χρονικό διάστημα καθώς και να παρέχονται επαρκείς επιλογές για την αντιμετώπιση τυχόν απρόβλεπτων αλλαγών στον τομέα των

αερομεταφορών, για παράδειγμα μεγαλύτερος αριθμός επιβατών, δικαιοδοτικές αλλαγές στην εξυπηρέτηση επιβατών (π.χ. εντός/εκτός Σένγκεν, ΕΕ/εκτός ΕΕ) κ.λπ. Όλες οι επεκτάσεις του αεροσταθμού θα βασίζονται κυρίως στο μελλοντικό σχεδιασμό της επιβατικής κίνησης. Στο Χρηματοοικονομικό Μοντέλο της Προσφοράς μας παρουσιάζεται το σχετικό λεπτομερές πρόγραμμα επενδύσεων.

Στο πρόγραμμα επεκτάσεων των αεροδρομίων έχουν αποτυπωθεί συγκεκριμένες περίοδοι με λεπτομερή σχεδιασμό επιτρέποντας βελτιώσεις του σχεδιασμού σε συνδυασμό με εύλογο χρονικό διάστημα για αναθεωρήσεις, που μπορεί να απαιτηθούν από λειτουργικές απαιτήσεις, όπως για παράδειγμα τυχόν αλλαγές στις οδηγίες του ICAO/IATA, πριν την υποβολή τους για έγκριση και κατασκευή. Επιπλέον εξασφαλίζεται επαρκές χρονικό πλαίσιο για την υποχρεωτική εξέταση από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό όπως ορίζεται στη Σύμβαση Παραχώρησης.

Η Κοινοπραξία έχει σαφή αντίληψη ότι δεν υπάρχει μία και μοναδική λύση για όλα ("One-Size-Fits-All" solution) που να μπορεί να εφαρμοστεί σε όλες τις επεκτάσεις των αεροσταθμών. Κάθε περίπτωση θα αξιολογηθεί ξεχωριστά και θα αναπτυχθούν λύσεις που θα ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των χρηστών, δηλαδή των επιβατών, των αεροπορικών εταιρειών, των κυβερνητικών οργανισμών, του παραχωρησιούχου ή των υπαλλήλων.

Τα σχέδια που θα αναπτυχθούν θα ελέγχονται αυστηρά και θα αξιολογούνται με σκοπό τον εντοπισμό και μετριασμό των περιορισμών, καθώς και την ανάπτυξη δραστηριοτήτων μέσω της βελτιστοποίησης των χώρων. Αυτό μπορεί να υλοποιηθεί με τη χρήση ειδικών εργαλείων και τεχνικών όπως μοντέλων προσομοίωσης των επιβατών, ανάλυση επιφάνειας εργασίας (desktop analysis), έρευνες επιβατών και τη δημιουργία ενός συνεργατικού περιβάλλοντος εργασίας με πνεύμα ομάδας.

Ο συνδυασμός των παραπάνω μεθόδων αποδείχθηκε ότι είναι εξαιρετικά αποτελεσματικός στο σχεδιασμό και την κατασκευή νέων εγκαταστάσεων επιβατών στο αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης, όπου ένα συνεχές πρόγραμμα επέκτασης του τερματικού σταθμού είναι εν εξελίξει τις τελευταίες δεκαετίες.

Η διαδικασία αυτή θα ισχύσει από την πρώτη ημέρα για όλες τις επεκτάσεις, είτε αφορά τα Επικείμενα είτε τα Μελλοντικά Έργα, μέσα από τις διαδικασίες σχεδιασμού και κατασκευής, μέχρι την έναρξη και μετά από αυτήν και κατά την αξιολόγηση των προγραμμάτων ενίσχυσης πρόσθετης χωρητικότητας.

Χώρος Ελεγχόμενης Πρόσβασης Αεροδρομίου (Airside)

Οι κύριες λειτουργίες στον Χώρο Ελεγχόμενης Πρόσβασης είναι:

- Διαθεσιμότητα του φωτισμού του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης και σήμανση σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες και κανονισμούς,
- Επιχειρησιακή ετοιμότητα των συστημάτων του διαδρόμου, του τροχοδρόμου και του χώρου ελιγμών,
- Παροχή και κατανομή των θέσεων στάθμευσης των αεροσκαφών,
- Ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία, την αποδοτικότητα και την καθαριότητα των εγκαταστάσεων του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης, με ιδιαίτερη έμφαση στην ασφάλεια,
- Παροχή και διαθεσιμότητα υπηρεσιών στον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης όπως καθοδήγησης των αεροσκαφών (marshalling) και καθαριότητας,

- Παροχή τρεχουσών πληροφοριών πτήσεων σε όλους τους ενδιαφερόμενους και
- Περιορισμός κινδύνων προερχόμενους από την πανίδα.

Τα παραπάνω θέματα είναι υψίστης σημασίας για να εξασφαλιστεί η ασφαλής, αποτελεσματική, έγκαιρη και ομαλή λειτουργία του ελεγχόμενου χώρου του αερολιμένα. Η πρόβλεψη εξειδικευμένων IT-συστημάτων (FIDS), η μετατροπή των υφιστάμενων θέσεων στάθμευσης των αεροσκαφών σε θέσεις με δυνατότητα οπισθέλκυσης και η ανάπτυξη επιπρόσθετων χώρων στάθμευσης αεροσκαφών, αποτελούν βασικές αρχές της Κοινοπραξίας με σκοπό να εξασφαλίζονται στο άμεσο μέλλον οι παραπάνω προϋποθέσεις.

Η ανάπτυξη και η αναβάθμιση των διαδρόμων προσγείωσης/απογείωσης θα πρέπει επίσης να σχεδιαστεί προσεκτικά σε συνδυασμό με το μελλοντικό πρόγραμμα επέκτασης του αεροσταθμού. Σε μερικά αεροδρόμια απαιτείται άμεσα ανακαίνιση των διαδρόμων/τροχοδρόμων, σε άλλα χρειάζεται επέκταση των υφιστάμενων χώρων ελιγμών/στάθμευσης αεροσκαφών, ενώ ορισμένα αεροδρόμια χρειάζονται βελτιώσεις και στους δύο αυτούς τομείς.

Σε κάθε αεροδρόμιο θα πρέπει να παρασχεθεί ξεχωριστή λύση, λαμβάνοντας υπόψη την υφιστάμενη κατάσταση των εγκαταστάσεων του ελεγχόμενου χώρου του αεροδρομίου και τα μελλοντικά σενάρια επιβατικής κίνησης.

Πλέον των επεκτάσεων που απαιτούνται λόγω της κίνησης επιβατών, θα πρέπει να εξασφαλίζεται η τήρηση των εθνικών και διεθνών κανονισμών, όπως για παράδειγμα οι κανόνες και οι κανονισμοί του ICAO και της EASA.

Ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό στα πλαίσια της παραχώρησης είναι το γεγονός της ταυτόχρονης στρατιωτικής και πολιτικής χρήσης ορισμένων αεροδρομίων. Για αυτά τα αεροδρόμια ο τομέας των του διαδρόμων υπάγεται στην πλήρη ευθύνη της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας (ΠΑ).

Η Fraport, ως ιδιοκτήτης και διαχειριστής του Διεθνούς Αεροδρομίου της Φρανκφούρτης διαθέτει τεράστια εμπειρία σε παρόμοιες σχέσεις, καθώς μέρος του αεροδρομίου ήταν υπό στρατιωτική δικαιοδοσία για δεκαετίες έως την 31 Δεκεμβρίου 2005. Είναι αυτονόητο ότι η Κοινοπραξία θα συνεχίσει την συνεργασία εμπιστοσύνης μεταξύ των στρατιωτικών και πολιτικών χρηστών του αεροδρομίου από την πρώτη μέρα, προς όφελος και των δύο μερών. Όπως ορίζεται στην Σύμβαση Παραχώρησης, η Κοινοπραξία θα παρέξει τεχνικό εξοπλισμό στην Πολεμική Αεροπορία για την υποστήριξη των εποπτικών συστημάτων ελέγχου κυκλοφορίας. Επιπλέον, η Κοινοπραξία θα καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για τη υποστήριξη της ΠΑ, καθώς και άλλων κρατικών φορέων με οποιαδήποτε επιχειρησιακή ή τεχνική βοήθεια, εφόσον απαιτηθεί.

Προστασία και Ασφάλεια/ RFFS

Από την άποψη της ασφάλειας όλα τα αεροδρόμια λειτουργούν αρκετά καλά. Η κοινοπραξία θα εφαρμόσει κάποιες βελτιώσεις προκειμένου να επιτύχει και να διατηρήσει όλες τις απαιτήσεις που καθορίζονται από τους σχετικούς κανόνες και κανονισμούς, καθώς και από τον ICAO. Η εμπειρία της Fraport και η στενή επαφή της με τις Ευρωπαϊκές αρχές θα διασφαλίσει ότι όλες οι δραστηριότητες συμμορφώνονται πλήρως με την αντίστοιχη νομοθεσία της ΕΕ.

Κύρια έμφαση στον τομέα της ασφάλειας θα πρέπει να δοθεί στην εξάλειψη του συνωστισμού που δημιουργείται κατά τον έλεγχο των επιβατών, καθώς και στα συστήματα ελέγχου αποσκευών

(HBS). Πρόσθετες εγκαταστάσεις θα διαμορφωθούν στο πλαίσιο των επικείμενων μέτρων σε όλα τα αεροδρόμια.

Η πρώτη γραμμή άμυνας στην ασφάλεια του αεροδρομίου, τα περιμετρικά όρια, περιλαμβάνουν φράκτες, εμπόδια και τοίχους. Οι περιφράξεις και οι τοίχοι θα πρέπει να είναι ψηλοί και να είναι δύσκολο για ανθρώπους να σκαρφαλώσουν από πάνω. Ιδανικά, θα πρέπει επίσης να είναι σε θέση να αντέχουν στην πρόσκρουση με ένα όχημα που προσπαθεί να τα παραβιάσει. Σε ένα αεροδρόμιο που συνορεύει με θάλασσα, λίμνη ή ποτάμι θα πρέπει να εξετάζεται ο περιορισμός της πρόσβασης από το υδάτινο περιβάλλον.

Το προσωπικό ασφαλείας θα πρέπει να περιπολεί την περιοχή τακτικά για να αποτρέπει τους ανθρώπους που προσπαθούν να περάσουν μέσα από το φράχτη ενώ τεχνολογίες επιτήρησης, ανίχνευσης εισβολής και άλλες λύσεις IT συστημάτων θα πρέπει να συμπληρώνουν την περιμετρική ασφάλεια. Κάμερες παρακολούθησης θα πρέπει να υπάρχουν σε όλα τα σημεία εισόδου, καθώς και σε ευαίσθητους χώρους, όπως οι αποθήκες καυσίμων.

Ο τομέας της προστασίας είναι εξίσου σημαντικός. Στον κόσμο της αεροπλοΐας, η προστασία είναι πρωταρχικό μέλημα. Καθώς η κίνηση των επιβατών αυξάνεται, το υψηλό επίπεδο της προστασίας θα είναι διατηρήσιμο μόνο με συνεχείς μειώσεις σχετικών περιστατικών.

Καθώς αποτελούν μέρος του Ελληνικού Πυροσβεστικού Σώματος, το προσωπικό υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης των αεροδρομίων παρουσιάζει ένα ευρύ φάσμα επαγγελματικών δεξιοτήτων στην παροχή πυροπροστασίας. Η κοινοπραξία θα υποστηρίξει πλήρως το τμήμα πυρόσβεσης και διασωστών στην εκτέλεση των καθηκόντων του, για παράδειγμα την αποκατάσταση και τον εκσυγχρονισμό των σταθμών υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης, όπου είναι απαραίτητο και απαιτείται. Τα τμήμα Πυρόσβεσης και Διάσωσης θα ενσωματωθεί πλήρως ως αναπόσπαστο μέρος της συνολικής λειτουργίας του αεροδρομίου και θα είναι επομένως ένας σημαντικός συνεργάτης σε όλες τις δραστηριότητες εκσυγχρονισμού και επέκτασης στα αεροδρόμια.

Ανάλυση των πιθανών αστοχιών καθώς και κινδύνων, προληπτική αξιολόγηση των διαδικασιών διαχείρισης κινδύνων, συστήματα εσωτερικής αναφοράς, πολιτικές ασφαλείας, στόχοι της ασφάλειας, καθώς και παρακολούθηση των επιδόσεων ασφάλειας είναι απαραίτητα συστατικά ενός επιτυχημένου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (SMS) και συνεισφέρουν με συνέπεια στην αποφυγή περιστατικών και ατυχημάτων. Επιπλέον, όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς, εταιρείες, οργανισμοί και το προσωπικό τους στο αεροδρόμιο συμβάλλουν στην επιτυχία του συστήματος. Με ισχύ από την 25 Νοεμβρίου 2005 ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) έχει εισαγάγει με υποχρεωτική εφαρμογή ένα Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας για όλα τα κράτη μέλη του.

Το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας του αεροδρομίου είναι ένα ζωτικής σημασίας στοιχείο για τον οργανισμό της Fraport AG, που βασίζεται στα πρότυπα και τις συστάσεις που αναφέρονται στο Παράρτημα 14 του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), το Παράρτημα 19 και τις επισημάνσεις που περιέχονται στο Έγγραφο του ICAO 9774 (Εγχειρίδιο για την Πιστοποίηση των Αεροδρομίων). Επιπλέον, κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με τα καθήκοντα και τις επιδράσεις ενός Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (SMS) παρουσιάζονται στο Έγγραφο 9859 του ICAO, Εγχειρίδιο Διαχείρισης Ασφάλειας (SMM). Επιπρόσθετες υποχρεωτικές διατάξεις εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης περιγράφονται στους κανονισμούς ΕΕ 216/2008 και ΕΕ 139/2014.

Προκειμένου να διασφαλιστεί ο ρόλος του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας ως βασικός παράγοντας στον τομέα της ασφάλειας, είχε ενσωματωθεί ως ρυθμιστική διαδικασία στο Σύστημα Ολοκληρωμένης Διαχείρισης (IMS) της Fraport AG. Για να επισημανθεί η σημασία ενός βιώσιμου

και ισχυρού Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (SMS), ο Διαχειριστής του Συστήματος της Fraport έχει άμεση επικοινωνία και γραμμή αναφοράς με το Εκτελεστικό Συμβούλιο της Fraport. Δεδομένου ότι το σύστημα αυτό έχει αποδειχθεί επιτυχημένο στη πράξη, η Κοινοπραξία σχεδιάζει να εφαρμόσει την ίδια διαδικασία για τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, όπως παρουσιάζεται και στο οργανόγραμμα του κεφαλαίου "Οργανωτική Δομή".

Εμπορικές Δραστηριότητες και Μάρκετινγκ, Τιμολογιακή Πολιτική Αεροδρομίων

Εμπορική Δραστηριότητα

Η Fraport, καθώς και ο Όμιλος Κοπελούζου διαθέτουν τεράστια εμπειρία στην επιτυχή ανταπόκριση σε επιχειρηματικές ευκαιρίες και στην υλοποίηση προσαρμοσμένων λύσεων σε όλο τον κόσμο. Ειδικά η εμπειρία της Fraport που αποκτήθηκε κατά τη διάρκεια της λειτουργίας των διεθνών τουριστικών αεροδρομίων στην Αττάλεια, την Λίμα, τη Βάρνα και το Μπουργκάς.

Το εμπορικό σχέδιο της Κοινοπραξίας περιλαμβάνει αεροπορικές, μη-αεροπορικές και άλλες δραστηριότητες. Επί του παρόντος τα Ρυθμιζόμενα Αεροπορικά Τέλη (τέλη επιβατών, τέλη προσγείωσης αεροσκαφών και στάθμευσης) αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος των συνολικών εσόδων. Η Κοινοπραξία υποστηρίζει την άποψη ότι οι μη αεροπορικές δραστηριότητες προσφέρουν τεράστιες δυνατότητες για βελτίωση σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια. Η βασική στρατηγική περιλαμβάνει την προσφορά βελτιωμένων και ελκυστικών υπηρεσιών αγορών και εστίασης για τους επιβάτες και τους επισκέπτες με τον εκ νέου σχεδιασμό των χώρων πωλήσεων λιανικής και των εμπορικών χώρων των αεροδρομίων, αλλάζοντας ταυτόχρονα τη δομή της ίδιας της προσφοράς. Βελτιώσεις θα υλοποιηθούν σχεδόν αμέσως, στην δομή και την επιλογή των προϊόντων, καθώς και τη διαφήμιση και προώθηση τους, ενώ τα ανακαινισμένα και επεκτεταμένα νέα κτίρια των αεροσταθμών θα παρέχουν τα στοιχεία διάταξης, ροής και χώρων που είναι απαραίτητα για την πλήρη αξιοποίηση του υπάρχοντος δυναμικού.

Όλοι οι νέοι αεροσταθμοί ή οι επεκτάσεις των αεροσταθμών θα είναι σχεδιασμένοι σύμφωνα με τις τελευταίες εξελίξεις της εμπορικής επιχειρηματικότητας, εστιάζοντας κυρίως στις δραστηριότητες λιανικού εμπορίου στον ελεγχόμενο χώρο πρόσβασης των αεροσταθμών και στη δημιουργία σύγχρονων και ελκυστικών χώρων αγορών διατηρώντας το Ελληνικό στυλ.

Αεροπορικό Μάρκετινγκ

Στις προηγούμενες ενότητες περιγράφονται με λεπτομέρεια οι βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες στρατηγικές της Κοινοπραξίας για την ανάπτυξη των αεροδρομίων ώστε να μετατραπούν σε σύγχρονους και ανταγωνιστικούς χώρους διακίνησης επιβατών.

Στην τρέχουσα ενότητα παρέχεται μια περιγραφή των μέτρων και των εργαλείων μάρκετινγκ της Κοινοπραξίας ώστε να επιτύχει τους στόχους που προτείνονται.

Επί του παρόντος, οι λειτουργίες όλων των αεροδρομίων είναι πολύ εποχιακές. Ακόμη και αν τους ανοιξιάτικους και φθινοπωρινούς μήνες χρησιμοποιηθούν πιο έντονα στο μέλλον, κύριο εργαλείο μάρκετινγκ θα είναι η προώθηση των αεροδρομίων αυτών ως ηλιόλουστων προορισμών.

Η Ανατολική Μεσόγειος απολαμβάνει αυξανόμενη δημοτικότητα όχι μόνο μεταξύ των δυτικοευρωπαίων τουριστών, αλλά και μεταξύ ταξιδιωτών των χωρών της Κοινοπολιτείας Ανεξάρτητων Κρατών (CIS).

Οι διάφορες περιοχές προορισμού διαθέτουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά: λογικές τιμές, φιλικότητα προς την οικογένεια και ασφάλεια. Αλλά οι προορισμοί δεν είναι μόνο περιοχές για θαλάσσια μπάνια και ήλιο. Χάρη στο ποικιλόμορφο τοπίο και τον πολιτιστικό και ιστορικό πλούτο διαθέτουν και τουριστικό δυναμικό που δεν έχει ακόμη πλήρως αξιοποιηθεί. Ως εκ τούτου, η Κοινοπραξία έντονα υποστηρίζει ότι το επίπεδο αναγνωρισιμότητας των προορισμών διακοπών και των αεροδρομίων τους μπορεί να αυξηθεί περαιτέρω.

Αυτό μπορεί να επιτευχθεί ακολουθώντας τα παρακάτω στρατηγικά βήματα, μεταξύ άλλων:

- Προσέλκυση νέων χωρών προέλευσης, μαζί με νέες αεροπορικές εταιρείες.
- Προσέλκυση επιπλέον αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους, για παράδειγμα. από την Ανατολική Ευρώπη

Ακολουθεί μια σειρά δραστηριοτήτων και εργαλείων που υποστηρίζουν τους παραπάνω στόχους:

- Άμεση προσέγγιση αεροπορικών εταιρειών που λειτουργούν σε αεροδρόμια του ομίλου Fraport
- Ενσωμάτωση των αεροδρομίων στην διαδικτυακή πλατφόρμα μάρκετινγκ του ομίλου Fraport: www.fraport.com που έχει ρυθμό προβολών πάνω από 450.000.
- Διαφήμιση σε άλλες τοποθεσίες που δραστηριοποιείται η Fraport, απευθυνόμενη σε περίπου 90 εκατομμύρια επιβάτες τον χρόνο

Είναι σαφώς κατανοητό από την Κοινοπραξία ότι οι συνδυασμένες προσπάθειες όλων των εμπλεκομένων μερών, για παράδειγμα των Ταξιδιωτικών Γραφείων, των Κρατικών Αρχών και των τοπικών κοινοτήτων θα οδηγήσουν στα επιθυμητά αποτελέσματα.

Τιμολογιακή Πολιτική Αεροδρομίων

Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας στο αεροπορικό μάρκετινγκ είναι η εφαρμογή καθεστώτος αεροπορικών χρεώσεων στα Περιφερειακά Αεροδρόμια. Η προσέγγιση της Κοινοπραξίας στην διαμόρφωση τελών και χρεώσεων στους χρήστες του αεροδρομίου διέπεται από τους ισχύοντες κανονισμούς της Ελληνικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), από την Σύμβαση Παραχώρησης που εφαρμόζεται στην παρούσα συναλλαγή και τις βέλτιστες πρακτικές, όπως εφαρμόζονται στην παγκόσμια αεροπορική βιομηχανία. Η Κοινοπραξία σχεδιάζει να αναπτύξει μια τιμολογιακή πολιτική με ξεχωριστά τέλη προσγείωσης, στάθμευσης, εξυπηρέτησης επιβατών κ.λπ., για να τονωθεί περαιτέρω η αύξηση της κίνησης, να μειωθεί ο θόρυβος (από την διαχείριση του χρόνου άφιξης/αναχώρησης και του χρόνου επανεξυπηρέτησης των αεροσκαφών) και να παραμείνει ανταγωνιστική σε σχέση με άλλους μεσογειακούς τουριστικούς προορισμούς. Η Κοινοπραξία δεσμεύεται πλήρως προς την θέση της Διεθνούς Ένωσης Αερομεταφορών (ΙΑΤΑ) ότι δεν πρέπει να υπάρχει καμία διάκριση μεταξύ των διαφόρων ομάδων χρηστών σε ότι αφορά τις αεροπορικές χρεώσεις.

Υποδομές λειτουργίας αεροδρομίου, Διαχείριση Απορριμμάτων και Περιβάλλοντος

Λόγω της συνεχούς αύξησης της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας στα αεροδρόμια, καθώς και της μόνιμης αύξησης των χώρων που απαιτούν ψύξη, ένας σημαντικός αριθμός υφιστάμενων

υποδομών λειτουργίας σε διάφορα αεροδρόμια χρήζουν σημαντικής αποκατάστασης ή πλήρους αντικατάστασης. Για τη βελτιστοποίηση της κατανάλωσης των διαφόρων εγκαταστάσεων, η Fraport χρησιμοποιεί μια ευρεία ποικιλία Συστημάτων Διαχείρισης Ενέργειας Κτιρίων (BMS) για να ελέγχει την ενεργειακή κατανάλωση των διαφορετικών συστημάτων λειτουργίας.

Το σύστημα BMS διαχειρίζεται τα ηλεκτρομηχανολογικά συστήματα σε μια εγκατάσταση, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων ασφάλειας, φωτισμού, ψύξης, θέρμανσης και αερισμού. Τα τελευταία είναι επίσης γνωστά και ως συστήματα HVAC (heat, ventilation & air conditioning). Οι αισθητήρες και άλλες συσκευές που χρησιμοποιούνται από το BMS ονομάζονται "σημεία". Αυτά περιλαμβάνουν θερμοστάτες, αισθητήρες ανίχνευσης φωτιάς, sprinklers, κ.λπ.

Η διαχείριση κτιρίων αποτελεί βασικό συστατικό του ευφυούς κτιριακού σχεδιασμού, όπου πολλά υπο-συστήματα είναι ενσωματωμένα έτσι ώστε να μπορούν να λειτουργούν με πολύ μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα, να προβλέπουν τις αλλαγές του καιρού και να ρυθμίζονται ανάλογα με τον αριθμό των ατόμων σε μια δεδομένη τοποθεσία, κ.α. Η διαχείριση κτιρίων μπορεί επίσης να περιλαμβάνει υπολογισμούς ενοικίων και τελών με βάση την παραμονή και χρήση των εγκαταστάσεων από τον ένοικο.

Η γενική προοπτική σε ό, τι αφορά τη μελλοντική διαχείριση των υποδομών λειτουργίας δεν μπορεί να είναι ολοκληρωμένη χωρίς την εισαγωγή του θέματος της Διαχείρισης Απορριμμάτων και Περιβάλλοντος.

Η Κοινοπραξία σκοπεύει να καθιερώσει ένα σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης για την προστασία και βελτίωση του περιβάλλοντος μέσω της βελτίωσης των περιβαλλοντικών επιδόσεων και την αποφυγή ή τη μείωση της ρύπανσης του περιβάλλοντος, για παράδειγμα των αποβλήτων του αεροδρομίου, όπου αυτό είναι τεχνικά, οργανωτικά και οικονομικά εφικτό. Εκτεταμένη αυτό-παρακολούθηση εντός του πεδίου εφαρμογής ενός συνεχούς οικολογικού εταιρικού προγράμματος ελέγχου αποτελεί βασικό στοιχείο της περιβαλλοντικής διαχείρισης. Οι δύο κατευθυντήριες γραμμές των περιβαλλοντικών προσπαθειών της Κοινοπραξίας είναι: αποδοχή της ευθύνης και διασφάλιση διαφάνειας.

Αυτή η στρατηγική αρχή της Κοινοπραξίας περιλαμβάνει μέτρα για τη βελτίωση των σημερινών διαδικασιών που επηρεάζουν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

Ένα πρόγραμμα διαχείρισης απορριμμάτων θα προετοιμαστεί ώστε να παρακολουθούνται οι δραστηριότητες αξιοποίησης των αποβλήτων. Το πρόγραμμα έχει τους ακόλουθους στόχους:

- Μείωση ή περιορισμός της παραγωγής απορριμμάτων, καθώς και των κινδύνων που ενέχουν
- Επίτευξη συμμόρφωσης με τις οικολογικές απαιτήσεις
- Εισαγωγή συστήματος για ξεχωριστή περισυλλογή αποβλήτων
- Βελτίωση του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου των σχετικών με τα απόβλητα δραστηριοτήτων

Για την επίτευξη των στόχων του προγράμματος διαχείρισης απορριμμάτων, είναι αναγκαία τα ακόλουθα:

- Έλεγχος των δραστηριοτήτων από τις οποίες παράγονται απόβλητα
- Παρακολούθηση της κίνησης των αποβλήτων από την παραγωγή τους στην επεξεργασία και την τελική απόθεσή τους
- Προετοιμασία και ενημέρωση των απαιτήσεων των κανονιστικών βασικών εγγράφων για τη διαχείριση αποβλήτων της Κοινοπραξίας

Η προστασία του κλίματος είναι μία από τις σημαντικότερες περιβαλλοντικές προκλήσεις της εποχής μας. Περισσότερο από δύο τοις εκατό των εκπομπών CO_2 που προκαλούνται από τον άνθρωπο οφείλονται στην εναέρια κυκλοφορία. Σύμφωνα με την εκτίμηση του Διεθνούς Συμβουλίου Αερολιμένων (ACI), της παγκόσμιας οργάνωσης των φορέων εκμετάλλευσης αερολιμένων, μέχρι πέντε τοις εκατό του ποσού αυτού θεωρείται ότι προέρχεται από τα αεροδρόμια.

Αν και η λειτουργία των αεροδρομίων προκαλεί μόνο μικρή ζημιά στο παγκόσμιο κλίμα, η Κοινοπραξία αναγνωρίζει τη σημασία του θέματος αυτού και θα μειώσει τις εκπομπές των αερίων που επηρεάζουν το κλίμα σε όλα τα αεροδρόμιά της. Οι δραστηριότητές μας θα επικεντρώνονται σε κτίρια και υποδομές, καθώς και στην εφοδιαστική αλυσίδα και την κυκλοφορία.

Η Κοινοπραξία θεωρεί ότι η διαχείριση αποβλήτων και οι επιπτώσεις στο περιβάλλον είναι ένα σημαντικό στοιχείο της γενικότερης φιλοσοφίας της, αναθέτοντας κατά συνέπεια την ευθύνη στα Κεντρικά Γραφεία, δηλαδή αποτελεί μέρος του Τμήματος Διασφάλισης Ποιότητας.

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.
Αθήνα, 06/10/2014
Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα Δικηγόρος

ΙΡΙΣ Ι. [illegible]
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΑΛΚΥΟΝΗΣ 37, 17[illegible] ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ.& FAX: 210 [illegible]4377
ΑΦΜ 043960730 - ΔΟΥ: ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ
Α.Μ. Δ.Σ.Α. 29257

Στρατηγική Ανάλυση για την Ομάδα Α των Περιφερειακών Αεροδρομίων - 18

Thessaloniki Airport Development Plan

Location and Connectivity: Thessaloniki Airport is located on the mainland in northern Greece. It connects a majority of the Greek Mainland and Island airports to short-haul European destinations.

Challenge: Current expansion in airside capacity needs to be balanced by increasing capacity of the terminal building and landside facilities.

KEY AIRPORT FACTS

Number of Runways: 2 (10/28 and 16/34)

Dimensions of Runways: RWY 10/28 – [illegible] RWY 16/34 – [illegible]

Number of Terminals: 1

Number of Aircraft Stands: 22

2013 Annual Passengers: 4.2 mppa

2013 Annual Movements: [illegible] ATMs

Current 2-Way Peak Hour Passengers: [illegible] pax / hour

Current 2-Way Peak Hour ATMs: [illegible] ATMs / hour

Calculated Runway Capacity: [illegible] ATMs / hour

Current Terminal Size: [illegible]



THESSALONIKI AIRPORT

The current runway extension will attract both scheduled traffic and long-haul international routes allowing Thessaloniki Airport to exploit its potential deriving from its large catchment area and as a hub of economic activity in Greece.

The airport will be enhanced from both a terminal expansion and reconfiguration during the Imminent Works period, in which security will be centralised, offices within the existing terminal will be relocated and an expansion of ~35,000m² will be constructed. This will provide the passengers with a better level of service and comfort whilst ensuring compliance with the Concession Agreement (CA).

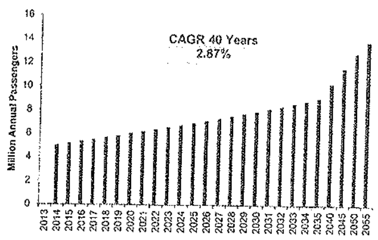
Two further terminal expansions will be constructed during the Future Works period. There will be on-going refurbishment and replacement of assets during the Concession period to ensure that the condition of the assets are maintained to a high standard.

BACKGROUND

- Thessaloniki, the capital of Macedonia, is the second major economic, industrial, commercial and political centre in Greece.
- The airport is located on the Greek mainland; hence no constraint is expected based on hotel accommodation.
- At 4.2mppa, it is the second busiest airport in Greece behind Athens and is the busiest amongst the Cluster A airports available to the concessionaire.

TRAFFIC FORECAST

It is forecasted that passenger numbers will triple from 4.2 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 13.8mppa by 2055, with a CAGR of 2.87%. Air traffic movements (ATMs) are forecasted to increase from 39.7 to 113.2 thousand by 2055.



TERMINAL CAPACITY

- Adequate number of passenger processing facilities for both arriving and departing flows across the design hour in 2015, for all but one passenger process.
- Inbound Immigration is the only passenger processing area which is 'capacity critical' in 2015 for LoS C due to insufficient queuing and circulation space.

STAND CAPACITY

- Current aircraft stand capacity of 22 is sufficient to meet current ATM peak hour demand with no apron expansion required in the Imminent Works period.

STATE WORKS: RUNWAY 10/28 EXTENSION

- Offshore extension of Runway 10/28 and parallel taxiway by 1,000m to 3,440m will allow additional long-haul flights using wide-body aircraft.



Thessaloniki has several terminal development option possibilities, including utilising the existing landside and airside canopies for future terminal expansion.

ASSESSMENT OF CURRENT INFRASTRUCTURE

TERMINAL

The capacity assessment of the arriving and departing passenger processes within the terminal building has been informed by:

- 2 site visits to Thessaloniki Airport;
- Planning assumptions driven by current airport operational performance, IATA standards and industry benchmarks;
- Information available from the data room and airport fact sheets.

Our assessment of the current terminal indicates:

- There will be a number of specific bottlenecks during the peak period with continued passenger growth.
- Some of the large amount of office space within the terminal building could be relocated to allow the space to be used for passenger processing activities.
- There are two passenger security screening areas; the second is only opened during the peak times. Operating two passenger security screening areas is an inefficient use of space and resources.

AIRFIELD

There are two runways at Thessaloniki and both have full length parallel taxiways. RWY 10/28 is currently closed as it is being rehabilitated and extended into the sea. Airfield drains were noted to be clogged with vegetation and require cleaning to prevent flooding on the runway surfaces.

The current runway strip width for RWY 10/28 and RWY 16/34 is only 75m from the runway centreline and is therefore not compliant with ICAO standards. This non-compliance can be mitigated by extending the existing strip by a further 75m each side, so that it is 150m from the runway centreline.

RWY 28, RWY 10 and RWY 16 all have compliant Runway End Safety Areas (RESAs).

The RESA for RWY 34 is not compliant with ICAO Annex 14, and would either require displacement of the runway threshold or land reclamation to enlarge the RESA. We assume that any existing exemptions for non-compliance will continue and must be discussed with the appropriate authority.

INFRASTRUCTURE HIGHLIGHT

The current terminal is nearing its capacity limits, however, there is an opportunity to expand the passenger processing areas within the existing footprint through relocation of office space and expanding under the existing curb side and airside canopies.

TERMINAL – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

- Centralise passenger security screening with designated queuing area to maximise efficiency.
- Move temporary walls to increase gate hold room area for both Intra and Extra Schengen passengers within existing building.
- Consolidate baggage reclaim hall to increase queuing and circulation area.

TERMINAL – IMMINENT EXPANSION WORKS

- Relocate office space and make space available for passenger processing.
- Terminal expansion of 35,078m² to ensure an IATA LoS C and provide additional passenger processing facilities and commercial areas.

AIRSIDE – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

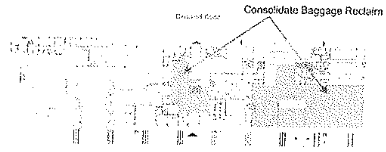
- RWY 16/34 – Maintenance of drainage system to prevent flooding of runway.
- Taxiway Delta – Structural repairs to taxiway.
- Apron – Structural repairs to Stands 4, 5 and 6.

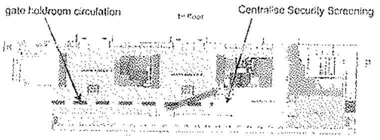
IMMINENT WORKS

Optimisation and reconfiguration of the passenger processing facilities in addition to the relocation of office space within the existing terminal building footprint. Following this a terminal expansion of ~35,000m² will provide adequate passenger processing and commercial areas and ensure an IATA LoS C standard for passenger queuing and circulation. Structural repairs are required across the apron and on Taxiway Delta in addition to drainage maintenance works on RWY 16/34.

TERMINAL – IMMINENTWORKS

The purpose of the imminent terminal refurbishment works is to rationalise the existing facilities to provide increased passenger circulation space. This will be achieved primarily by centralising passenger security screening and consolidating the baggage reclaim hall to increase queuing areas. Relocating office space and theterminal expansion will further enhance passenger processing and provide extra space for commercial areas. The drawings below show some of the changes during the Imminent Works period.





AIRSIDE – IMMINENT WORKS

Maintenance to the drainage system of RWY 16/34 is required to prevent flooding of the runway, in addition to structural repairs to taxiways and aprons.

TERMINAL – FUTURE EXPANSION WORKS

- Future terminal and landside expansions have been sized to provide sufficient capacity over two phases:
  Phase 1 – 2030 to 2043,
  Phase 2 – 2044 to 2055.
- The terminal expansions include the implementation of an automatic Baggage Handling System.
- In-line hold baggage screening will be implemented complying with the CA and the new EU Aviation Security Regulations. This will further streamline the passenger flow and reduce queuing times.

APRON – FUTURE EXPANSION WORKS

- In 2020, reconfigure stands to allow pushbacks resulting in an increase in stand capacity from 22 stands to 28 stands.

RUNWAY – FUTURE REFURBISHMENT WORKS

- In line with traffic growth both runways will require rehabilitation during the Concession period. RWY 16/34 in approximately 2029 and RWY 10/26 in approximately 2051.

ANCILLARY FACILITIES – FUTURE REFURBISHMENT WORKS

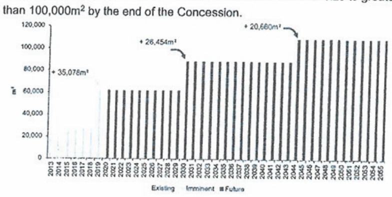
- In 2020, the existing RFFS station will be relocated to meet ICAO recommended response times of 2 minutes following the completion of the runway extension project.

FUTURE WORKS

The Future Expansion Works provide a two phased terminal development ensuring sufficient capacity until the end of the Concession period, with a new baggage handling system and hold baggage screening delivering a more efficient process.

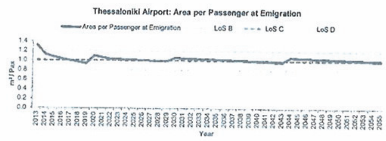
The two runway airport has adequate runway capacity to meet forecasted demand, and through expansion and reconfiguration of the apron, sufficient aircraft parking stands will be provided.

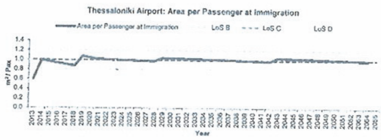
We have planned a 3-phased expansion of the terminal and landside over the Concession period which will increase the overall terminal size to greater than 100,000m² by the end of the Concession.

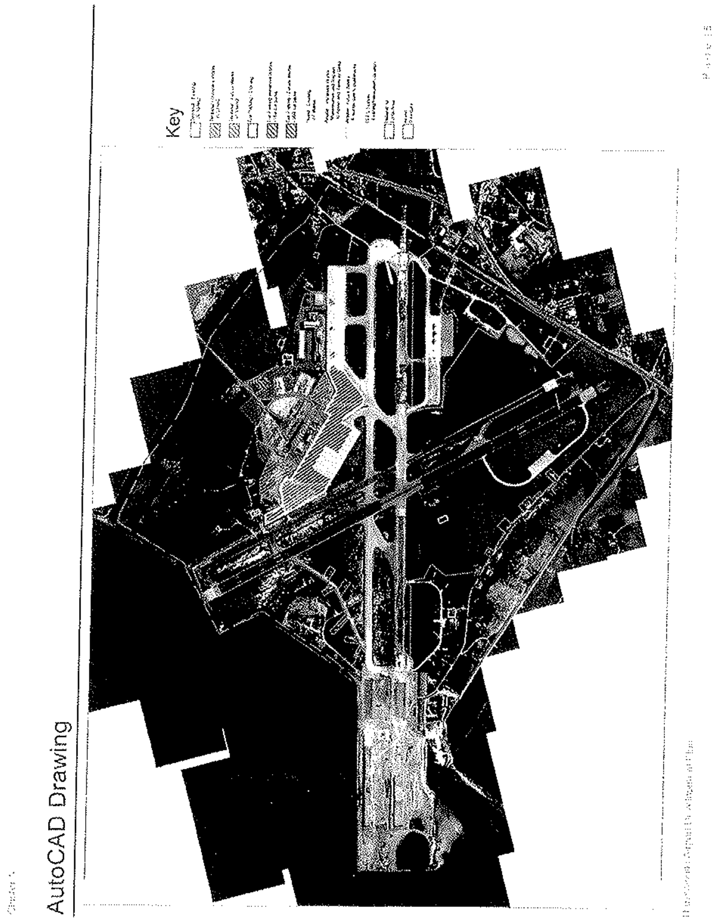


The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimum IATA LoS C across the duration of the Concession period.

Our analysis,illustrated in the charts below, shows the most constrained departure and arrival processes. The most constrained capacity constraint is Emigration which meets LoS C requirements for the majority of the Concession period.The main capacity constrained arrival process at the airportisImmigration. However, future expansion works will ensure that a LoS C for passengers is broadly met during the Concession period.






AutoCAD Drawing
Key

Ομάδα Α

Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Θεσσαλονίκης

Τοποθεσία και Διασυνδέσεις: Το αεροδρόμιο της Θεσ/κης βρίσκεται στην Ηπειρωτική Χώρα της Β. Ελλάδος. Συνδέει την πλειοψηφία των αεροδρομίων της Ελληνικής Ηπειρωτικής και Νησιωτικής χώρας με κοντινούς ευρωπαϊκούς προορισμούς.

Πρόκληση: Η τρέχουσα αύξηση της χωρητικότητας του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου πρέπει να γίνει ισορροπημένα με την αύξηση της χωρητικότητας του κτιρίου του αεροσταθμού και των εγκαταστάσεων του αστικού χώρου του αεροδρομίου.

ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Αριθμός Διαδρόμων: 2
[10/28 και 16/34]
Διαστάσεις Διαδρόμων:
RWY 10/28 – 2.440m x 50m
RWY 16/34 – 2.410m x 60m
Αριθμός Αεροσταθμών: 1
Αριθμός Θέσεων Στάθμευσης Αεροσκαφών: 22
2013 Επιβάτες Ετησίως: 4,2 εκ. επιβάτες
2013 Μετακινήσεις Ετησίως: 39.681 ATMs
Αναχωρήσεις/Αφίξεις Επιβατών κατά την Ώρα Αιχμής: 1.754 επιβάτες/ώρα
Κινήσεις Αναχωρήσεων/Αφίξεων κατά την Ώρα Αιχμής: 17 ATMs / ώρα
Υπολογισμένη Χωρητικότητα Διαδρόμου: 30 ATMs / ώρα
Μέγεθος αεροσταθμού: 26.601m²



ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Η τρέχουσα επέκταση του διαδρόμου θα προσελκύσει τόσο τακτικές πτήσεις όσο και διεθνείς πτήσεις μεγάλων αποστάσεων επιτρέποντας στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης να εκμεταλλευτεί το δυναμικό του που πηγάζει από την μεγάλη περιοχή επιρροής του και ως κόμβος οικονομικής δραστηριότητας στην Ελλάδα.

Το αεροδρόμιο θα ενισχυθεί τόσο από την επέκταση του αεροσταθμού όσο και από την αναδιάταξη κατά τη διάρκεια της περιόδου Επικείμενων Έργων, κατά την οποία η ασφάλεια θα συγκεντρωθεί κεντρικά, τα γραφεία εντός του υφιστάμενου αεροσταθμού θα μετεγκατασταθούν και θα κατασκευαστεί μια επέκταση 35.000m² περίπου. Αυτό θα παράσχει στους επιβάτες καλύτερο επίπεδο υπηρεσιών και άνεσης εξασφαλίζοντας παράλληλα συμμόρφωση με τη Σύμβαση Παραχώρησης.

Δύο περαιτέρω επεκτάσεις του αεροσταθμού θα κατασκευαστούν κατά τη διάρκεια της περιόδου Μελλοντικών Έργων. Κατά τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης θα υπάρχει συνεχής ανακαίνιση και αντικατάσταση εγκαταστάσεων για να διασφαλιστεί ότι η κατάσταση των εγκαταστάσεων διατηρείται σε υψηλό επίπεδο.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- Η Θεσσαλονίκη, πρωτεύουσα της Μακεδονίας, είναι το δεύτερο μεγάλο οικονομικό, βιομηχανικό, εμπορικό και πολιτικό κέντρο στην Ελλάδα.
- Το αεροδρόμιο βρίσκεται στην ελληνική ηπειρωτική χώρα, ως εκ τούτου, δεν αναμένεται περιορισμός λόγω διαθεσιμότητας ξενοδοχείων.
- Με 4,2 εκ. επιβάτες/έτος, είναι το δεύτερο πιο πολυσύχναστο αεροδρόμιο στην Ελλάδα μετά από την Αθήνα και είναι το πιο πολυσύχναστο μεταξύ των αεροδρομίων της Ομάδας Α που διατίθενται στον παραχωρησιούχο.

ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Προβλέπεται ότι ο αριθμός των επιβατών θα τριπλασιαστεί από 4.2 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως (mppa) το 2013 σε 13,8 mppa το 2055, με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του 2,87%. Η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) προβλέπεται να αυξηθεί από 39,7 σε 113,2 χιλιάδες το 2055.



ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΣΗΜΕΡΙΝΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ

Η αξιολόγηση της χωρητικότητας των διεργασιών άφιξης και αναχώρησης των επιβατών στον αεροσταθμό βασίστηκε σε:

- 2 επιτόπιες επισκέψεις στο αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης.
- Παραδοχές σχεδιασμού οδηγούμενες από τη τωρινή λειτουργική επίδοση του αεροδρομίου, πρότυπα της ΙΑΤΑ και σημεία αναφοράς του τομέα των αερομεταφορών.
- Πληροφορίες από το data room και πληροφοριακό υλικό του αεροδρομίου.

Η αξιολόγησή μας για τον παρόντα αεροσταθμό υποδεικνύει ότι:

- Θα υπάρξει μια σειρά από συγκεκριμένες συμφορήσεις κατά τη διάρκεια της περιόδου αιχμής, με συνεχόμενη αύξηση της κίνησης επιβατών.
- Πολλά από τα γραφεία εντός του κτιρίου του αεροσταθμού θα μπορούσαν να μεταφερθούν προκειμένου ο χώρος να χρησιμοποιηθεί για δραστηριότητες εξυπηρέτησης επιβατών
- Υπάρχουν δύο περιοχές ελέγχου ασφαλείας των επιβατών. Η δεύτερη είναι ανοιχτή μόνο κατά τη διάρκεια των ωρών αιχμής. Η λειτουργία δύο περιοχών ελέγχου ασφαλείας των επιβατών είναι μια αναποτελεσματική χρήση του χώρου και των πόρων.

Περιοχη Κινησης Αεροσκαφων

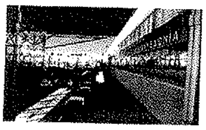
Υπάρχουν δύο διάδρομοι στη Θεσσαλονίκη και οι δύο έχουν σε όλο το μήκος τους παράλληλους τροχοδρόμους. Ο διάδρομος (RWY) 10/28 είναι σήμερα κλειστός καθώς είναι υπό αποκατάσταση και επεκτείνεται στη θάλασσα. Το δίκτυο απορροής υδάτων στην περιοχή κίνησης αεροσκαφών παρατηρήθηκε ότι είναι φραγμένο με βλάστηση και απαιτείται καθαρισμός για να αποφευχθεί συσσώρευση υδάτων στις επιφάνειες του διαδρόμου.

Το τρέχον πλάτος του διαδρόμου για τον RWY 10/28 και τον RWY 16/34 είναι μόλις 75m από την κεντρική γραμμή του διαδρόμου και, ως εκ τούτου, δεν συμμορφώνεται με τα πρότυπα του ICAO. Αυτή η μη συμμόρφωση μπορεί να απαλειφθεί με την επέκταση της υφιστάμενης λωρίδας περαιτέρω 75m σε κάθε πλευρά, έτσι ώστε να είναι 150 μέτρα από την κεντρική γραμμή του διαδρόμου.

Οι RWY 28, RWY 10 και RWY 16 έχουν επαρκείς Ζώνες Ασφαλείας Τέλους Διαδρόμου (RESAs).
Η RESA για τον RWY 34 δεν είναι συμβατή με το Παράρτημα 14 του ICAO, και είτε θα απαιτηθεί η μετατόπιση του κατωφλιού του διαδρόμου ή απαλλοτριώσεις για την αύξηση της. Υποθέτουμε ότι οποιεσδήποτε υφιστάμενες απαλλαγές μη συμμόρφωσης θα συνεχιστούν και θα πρέπει να συζητηθούν με την αρμόδια αρχή.

Κυριοτερα Στοιχεια Των Υποδομων

Ο υφιστάμενος αεροσταθμός είναι στα όρια χωρητικότητας του, ωστόσο, υπάρχει μια δυνατότητα επέκτασης των χώρων διαχείρισης επιβατών εντός της υφιστάμενης κάλυψης του κτιρίου με μετακίνηση των γραφείων και επέκταση στο τμήμα του πεζοδρομίου και στα στέγαστρα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης.



Η Θεσσαλονίκη διαθέτει πολλές δυνατότητες ανάπτυξης του αεροσταθμού, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης των υφιστάμενων στεγάστρων του αστικού χώρου και του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης για τη μελλοντική επέκταση του αεροσταθμού

Ομάδα Α

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Συγκέντρωση του ελέγχου ασφαλείας επιβατών με καθορισμένη περιοχή αναμονής για μεγιστοποίηση της αποτελεσματικότητας.
- Μετακίνηση των προσωρινών τοίχων για αύξηση του χώρου της πύλης αναμονής για επιβάτες τόσο εντός όσο και εκτός χωρών Σένγκεν εντός του υφιστάμενου κτηρίου.
- Συγχώνευση του χώρου παραλαβής αποσκευών με σκοπό την αύξηση των χώρων αναμονής και κυκλοφορίας επιβατών.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Μετεγκατάσταση του χώρου των γραφείων και δημιουργία διαθέσιμου χώρου διαχείρισης επιβατών.
- Επέκταση 35.078m² του αεροσταθμού για την εξασφάλιση επιπέδου IATA LoS C και την παροχή επιπλέον εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών και εμπορικών χώρων.

ΧΩΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

- RWY 16/34 – Συντήρηση του συστήματος αποστράγγισης για την πρόληψη συσσώρευσης υδάτων στον διάδρομο.
- Τροχόδρομος Δέλτα – Δομικές επισκευές στον τροχόδρομο
- Χώρος ελιγμών αεροσκαφών – Δομικές επισκευές στις Θέσεις 4, 5 και 6.

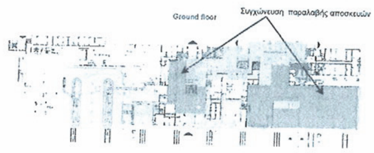
ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

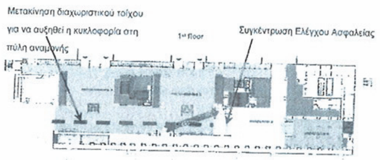
Βελτιστοποίηση και αναδιαμόρφωση των εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών και μετεγκατάσταση των γραφείων μέσα στο υπάρχον κτίριο του αεροσταθμού. Πέραν αυτού, μια επέκταση των 35.000m² περίπου θα παρέχει επαρκείς περιοχές εξυπηρέτησης επιβατών και περιοχές για εμπορική χρήση και θα εξασφαλίσει επίπεδο IATA LoS C για την εξυπηρέτηση και κυκλοφορία των επιβατών.

Δομικές επισκευές απαιτούνται στον χώρο ελιγμών των αεροσκαφών και στον Τροχόδρομο Δέλτα και έργα συντήρησης δικτύου απορροής ομβρίων στον RWY 16/34.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Ο σκοπός των Επικείμενων Έργων ανακαίνισης του αεροσταθμού είναι ο εξορθολογισμός των υφιστάμενων εγκαταστάσεων έτσι ώστε να παρέχεται περισσότερος χώρος για την κυκλοφορία των επιβατών. Αυτό θα επιτευχθεί κυρίως με τη συγκέντρωση του ελέγχου ασφαλείας των επιβατών και την συγχώνευση με την αίθουσα παραλαβής αποσκευών για να αυξηθούν οι περιοχές των χώρων αναμονής των επιβατών. Η μετεγκατάσταση του χώρου των γραφείων και η επέκταση του αεροσταθμού θα ενισχύσει περαιτέρω την διαχείριση των επιβατών και θα παρέχεται επιπλέον χώρος για τις εμπορικές περιοχές. Τα παρακάτω σχήματα δείχνουν ορισμένες από τις αλλαγές κατά τη διάρκεια της περιόδου των Επικείμενων Έργων.





ΧΩΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ (AIRSIDE) – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Απαιτείται συντήρηση στο σύστημα αποστράγγισης του RWY 16/34 για την πρόληψη πλημμύρας του διαδρόμου και δομικές επισκευές στους τροχοδρόμους και στον χώρο ελιγμών των αεροσκαφών.

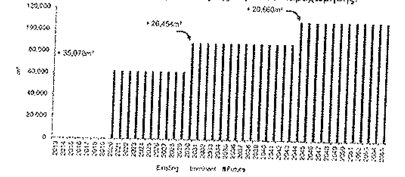
Ομάδα Α

Μελλοντικα Εργα

Στα μελλοντικά έργα επέκτασης προβλέπεται ανάπτυξη του αεροσταθμού σε δυο φάσεις, η οποία θα διασφαλίσει επαρκή δυναμικότητα μέχρι το τέλος της περιόδου Παραχώρησης, με ένα νέο σύστημα διαχείρισης αποσκευών (BHS) και παρακολούθησης χειραποσκευών, καθιστώντας αποτελεσματικότερες τις διαδικασίες.

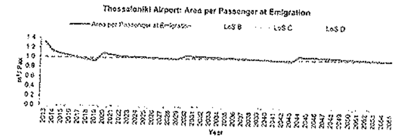
Οι δυο διάδρομοι του αεροδρομίου του προσφέρουν επαρκή δυναμικότητα για να αντεπεξέλθει στην προβλεπόμενη ζήτηση, και μέσω της επέκτασης και της αναδιαμόρφωσης του χώρου ελιγμών των αεροσκαφών, θα υπάρχουν και επαρκείς θέσεις στάθμευσης των αεροσκαφών.

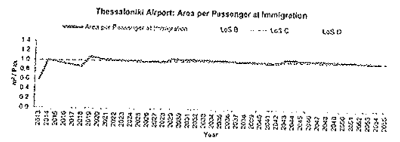
Έχουμε σχεδιάσει μια επέκταση του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου η οποία θα διεξαχθεί σε 3 φάσεις μέσα στη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης, και θα αυξήσει το συνολικό μέγεθος του αεροσταθμού ξεπερνώντας τα 100,000m² έως το τέλος της περιόδου Παραχώρησης.

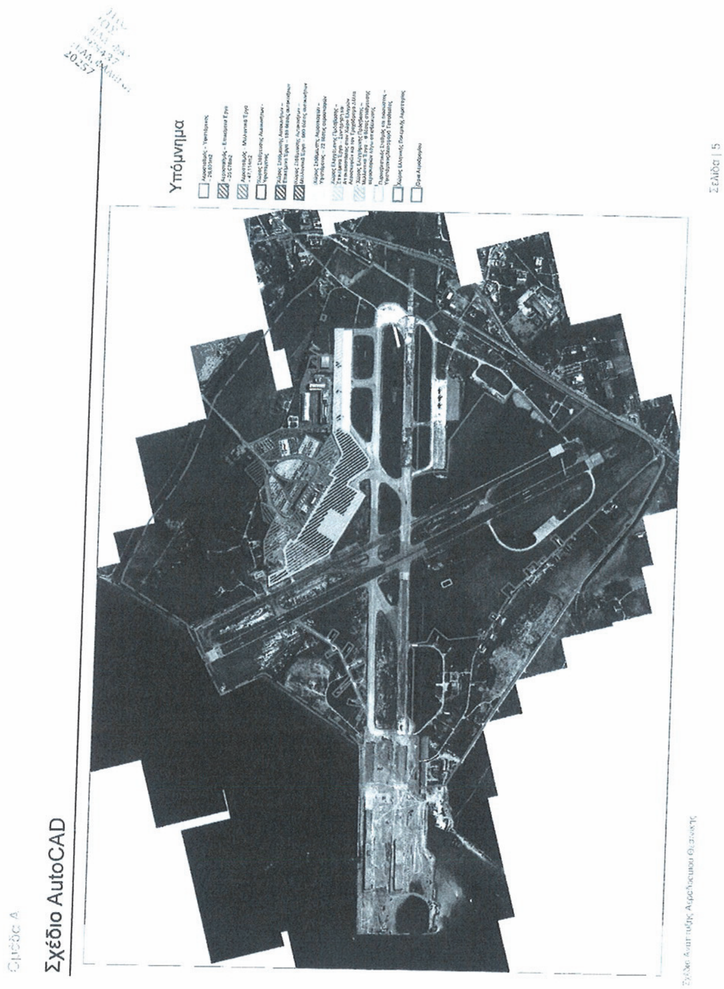


Οι εγκαταστάσεις του αεροσταθμού για τους επιβάτες έχουν αξιολογηθεί κατά την ώρα σχεδιασμού με σκοπό να παρέχουν ένα ελάχιστο επίπεδο υπηρεσιών IATA LoS C κατά τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης.

Η ανάλυσή μας, που απεικονίζεται και στα διαγράμματα παρακάτω, δείχνει τις πιο περιοριστικές από άποψη χωρητικότητας διαδικασίες αναχωρήσεων και αφίξεων. Η πιο περιοριστική διαδικασία από άποψη χωρητικότητας κατά την αναχώρηση είναι ο έλεγχος διαβατηρίων που πληροί τις απαιτήσεις LoS C για το μεγαλύτερο διάστημα της περιόδου παραχώρησης. Η κύρια περιοριστική διαδικασία από άποψη χωρητικότητας κατά την άφιξη είναι ο έλεγχος διαβατηρίων. Ωστόσο, οι εργασίες για περαιτέρω επέκταση θα εξασφαλίσουν ότι θα ικανοποιηθεί ευρέως ένα επίπεδο υπηρεσιών για τους επιβάτες κλάσης LoS C κατά τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης.






Σχέδιο AutoCAD
Υπόμνημα
Σελίδα | 5

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.

Αθήνα, 06/10/2014

Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα

Δικηγόρος

Kerkira Airport Development Plan

Location and Connectivity: Kerkira Airport is an Ionian Island airport located in Corfu that offers connections to international and domestic destinations by both scheduled and charter carriers.

Challenge: Terminal and landside capacity is severely constrained and needs both expansion and refurbishment to provide a satisfactory level of service to passengers.

KEY AIRPORT FACTS

Number of Runways: 1 [17/35]

Dimensions of Runways: 2,373m x 45m

Number of Terminals: 1

Number of Stands: 10

2013 Annual Passengers: 2.1 mppa

2013 Annual Movements: 16,258 ATMs

Current 2-Way Peak Hour Passengers: 1,640 pax / hour

Current 2-Way Peak Hour ATMs: 9 ATMs / hour

Calculated Runway Capacity: 14 ATMs / hour

Current Terminal Size: 22,856m²



KERKIRA AIRPORT

Reconfiguration and further expansion of the terminal will lead to a more intuitive passenger process, providing a seamlesspassenger experience and maximising the airport's commercial opportunities.

Kerkira Airport will benefit from a phased terminal expansion during both the Imminent andFuture Works period. Initially this will be through a reconfiguration of the terminal, followed by a 2,726m²expansion. During the initial years of the Concession period, additional works will be required to formally establish the residual life of the airside pavements following observed condition.

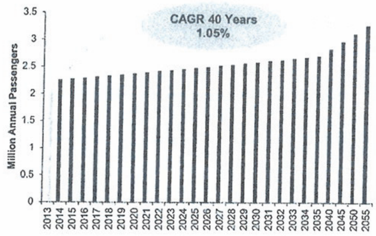
Two further expansions of the terminal are planned within the Concession period, along with a full runway rehabilitation and a reconfiguration of the aircraft stands to provide additional aircraft capacity.

BACKGROUND

- The island of Corfu is one of the most popular tourist destinations in Western Europe attracting visitors from the UK, Scandinavia, Germany, Italy and Austria.
- Corfu offers a variety of beach holiday resorts. There are also private holiday villas in the North East coast and nearby islands of Paxos and Antipaxos.
- Air traffic is almost exclusively generated by international tourists and is highly seasonal, with peaks in July and August, as the local population is only around 100,000.

TRAFFIC FORECAST

Passengers are forecasted to grow from 2.1 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 3.3 mppa by 2055, with a CAGR of 1.05%. Air traffic movements are forecast to grow from 16.3 to 24.2 thousand by 2055.



TERMINAL CAPACITY

- Inadequate check-in counters during design hours in 2015. All other functions have adequate number of passenger processing facilities for both arriving and departing flows across the design hours in 2015.

- The departure hall, emigration and immigration are the passenger processing areas which are capacity critical in 2015 for LOS C in the design hour due to insufficient queuing and circulation space.

STAND CAPACITY

- Current stand capacity of 10 stands is sufficient to meet current ATM peak hour demand with no stand expansion required in the Immediate Works period.



The terminal capacity at Kerkira Airport is severely constrained and can be addressed by reconfiguration of existing areas and providing additional passenger processing facilities.

ASSESSMENTOF CURRENT INFRASTRUCTURE

TERMINAL

The capacity assessment of the arriving and departing passenger processes within the terminal building has been informed by:

- A site visit to Kerkira Airport.
- Planning assumptions driven by current airport operational performance, IATA standards and industry benchmarks.
- Information available from the data room and airport fact sheets.

Our assessment of the current terminal indicates:

- The existing terminal was constructed in the 1970s and later expanded in the late 1980s. The more recent part of the terminal provides check-in, security and gate hold rooms for international passengers, and this is closed during the winter season. In the international area check-in desks are located on opposite sides of the departure hall, causing cross flow for passengers queuing. In addition the queues for security lines will interfere with passengers queuing for check-in.
- The terminal requires maintenance to rectify some issues such as: leaking roof and damage to vehicle impact barriers in the baggage handling area.
- There is limited queuing space for the domestic security screening area due to the location of the staircase.

AIRFIELD

The airport has a single runway with no parallel taxiway. This requires aircraft to backtrack along the runway. It was noted that existing maintenance patches are failing again. The public road at the end of RWY35 causes operational constraints to the airport. AGL and signage require upgrading.

RWY 35 has a compliant Runway End Safety Area (RESA) due to a displaced threshold. The RESA for RWY17 is not compliant with ICAO Annex 14, and would require displacement of the runway threshold. We assume that any existing exemptions for non-compliance will continue and must be discussed with the regulatory authority.

INFRASTRUCTURE HIGHLIGHT

3 airlines (Aegean, Astra and Ellin Air) have requested for one aircraft each to be based at the airport; this has been refused due to lack of slots and apron parking space availability.

The terminal roof is in disrepair and false ceiling is in need of maintenance. Airside pavements require further maintenance and rehabilitation.

Terminal – Imminent Refurbishment Works

- Relocate airside and landside toilets on ground floor to provide additional check-in desks with associated queuing and circulation area.
- Relocate security upstairs, from the departures hall to the mezzanine level.
- Provide walk-through duty free on mezzanine level after security.
- Provision of 2 staircases and 2 lifts for landside and airside access to the mezzanine level.

Terminal – Imminent Expansion Works

- Terminal expansion of ~2,726m² to meet forecast demand and IATA LoS C standard for passenger processing.

Airside – Imminent Refurbishment Works

- Structural repairs required for runway, apron and taxiways with additional pavement strengthening required across entire airside environment.

Imminent Works

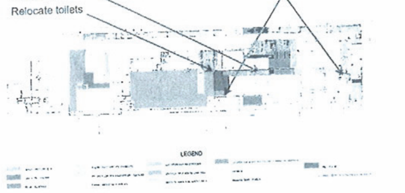
The Imminent Works include optimisation and reconfiguration of passenger processing facilities to ensure an IATA LoS C standard and development of a more visible retail proposition within the existing terminal footprint.

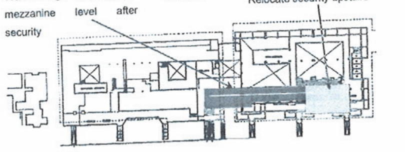
Following the reconfiguration, a terminal expansion of 2.726m² will provide further passenger processing area.Structural repairs and additional pavement strengthening across the airside area are required.

Terminal - Imminent Works

The main purpose of the Imminent Works is to rationalise the services within the existing terminal and provide increased passenger circulation space in order to enhance the overall passenger experience. Relocation of the check-in desks and security area in the international area will provide a more intuitive passenger process removing the existing cross flows.

The key changes that will occur during these works are shown in the drawings below:







Existing airside pavements need to be upgraded and strengthened to address major evenness, cracking and water penetration problems.

Airside - Imminent Works

The aim of the imminent airside works is to address the most pressing maintenance requirements. However, overall, the airside pavements will require significant investigatory works to formally establish their residual life and replacement year but structural repairs will be required.

TERMINAL – FUTURE EXPANSION WORKS

[illegible]

RUNWAY – FUTURE REFURBISHMENT WORKS

- The runway is likely to require rehabilitation in approximately 2035 due to the existing soil condition and observed pavement condition.

APRON – FUTURE EXPANSION WORKS

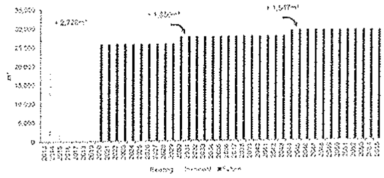
- [illegible]

FUTURE WORKS

Following the expansion in the imminent works period, terminal expansion is envisaged to be in a further twostage process to provide adequate capacity throughout the Concession period.

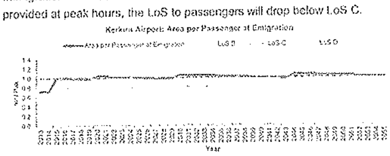
Aircraft stands will be reconfigured to enable pushbacks to provide adequate capacity. An additional runway is not required but rehabilitation of the current runway will be necessary in approximately 2035.

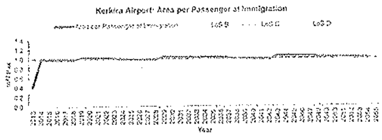
We have planned a phased expansion of the terminal and landside over the Concession period. The initial expansion will be constructed during the Imminent Works period with a further two expansions to be constructed during the Future Works period as shown in the chart below.



The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimum IATA LoS C across the duration of the Concession period.

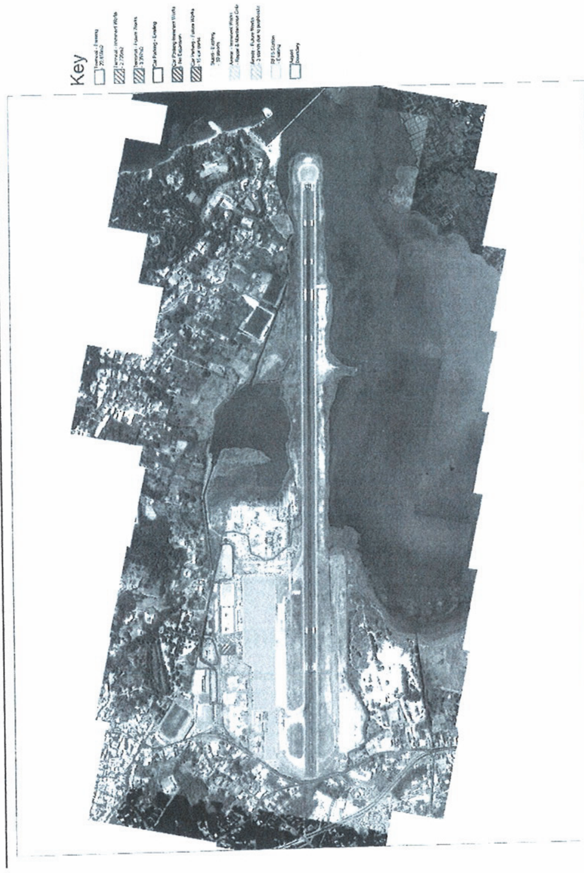
Our analysis, illustrated in the charts, shows that the two main capacity constrained processes at the airport are Emigration and Immigration.Following refurbishment works, both Emigration and Immigration will meet IATA LoS C. However, if adequate resources are not provided at peak hours, the LoS to passengers will drop below LoS C.





Chapter A

AutoCAD Drawing



Kerkira Airport Developmental Master Plan Page | 5

Ομάδα Α

Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Κέρκυρας

Τοποθεσία και Διασυνδέσεις: Το αεροδρόμιο Κέρκυρας, είναι ένα αεροδρόμιο σε νησί του Ιονίου, που προσφέρει συνδέσεις με διεθνείς και εγχώριους προορισμούς τόσο σε τακτικούς όσο και ειδικά ναυλωμένους αερομεταφορείς.

Πρόκληση: Ο αεροσταθμός και ο αστικός χώρος του αεροδρομίου είναι σημαντικά περιορισμένοι και χρήζουν τόσο επέκτασης όσο και ανακαίνισης για να παρέχουν ένα ικανοποιητικό επίπεδο υπηρεσιών .

[illegible]



ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Η αναδιάταξη και η περαιτέρω επέκταση του αεροσταθμού θα βελτιώσει τις διαδικασίες των επιβατών προσφέροντας τους καλύτερη εμπειρία ενώ θα μεγιστοποιήσει και την δυνατότητα εμπορικής ανάπτυξης του αεροδρομίου.

Ο αεροσταθμός του αεροδρομίου της Κέρκυρας θα επωφεληθεί από μία σταδιακή, σε φάσεις επέκταση τόσο κατά την περίοδο των Επικείμενων όσο και των Μελλοντικών Έργων. Αρχικά θα υλοποιηθεί αναδιάταξη του αεροσταθμού και εν συνεχεία επέκταση 2.726m². Κατά την διάρκεια των πρώτων ετών της Περιόδου Παραχώρησης, θα απαιτηθεί υλοποίηση επιπρόσθετων εργασιών για να διαπιστωθεί με σαφήνεια ο υπολειπόμενος χρόνος ζωής των οδοστρωμάτων του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης, πέραν της διαπιστωθείσας κατάστασης.

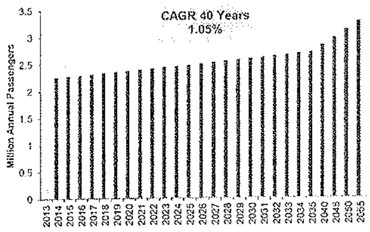
Δύο επιπλέον επεκτάσεις του αεροσταθμού σχεδιάζονται εντός της Περιόδου Παραχώρησης, σε συνδυασμό με την πλήρη αποκατάσταση του διαδρόμου και την αναδιάταξη των θέσεων στάθμευσης των αεροσκαφών ώστε να αυξηθεί η χωρητικότητα σε αεροσκάφη.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- Το νησί της Κέρκυρας είναι ένας από τους πιο δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς στη Δυτική Ευρώπη, προσελκύοντας επισκέπτες από το Ηνωμένο Βασίλειο, τη Σκανδιναβία, τη Γερμανία, την Ιταλία και την Αυστρία.
- Η Κέρκυρα προσφέρει πλήθος από παραλιακά τουριστικά θέρετρα. Υπάρχουν επίσης ενοικιαζόμενες βίλες στη βορειοανατολική ακτή καθώς και τα κοντινά νησιά των Παξών και Αντιπαξών.
- Η εναέρια κυκλοφορία αποτελείται σχεδόν αποκλειστικά από διεθνείς πτήσεις, είναι ιδιαίτερα εποχιακή και κορυφώνεται τον Ιούλιο και τον Αύγουστο, καθώς ο τοπικός πληθυσμός είναι μόνο περίπου 100.000.

ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Ο αριθμός των επιβατών προβλέπεται να αυξηθεί από 2,1 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως (mppa) το 2013 σε 3,3 mppa το 2055, με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του 1,05%. Η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) προβλέπεται να αυξηθεί από 16,3 σε 24,2 χιλιάδες το 2055.



ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ

- Ανεπαρκής αριθμός γκισέ για όλες τις ώρες σχεδιασμού το 2015. Για τις υπόλοιπες λειτουργίες διατίθεται επαρκής αριθμός εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών και για τις δύο ροές αναχωρήσεων και αφίξεων για όλες τις ώρες που έχουν προγραμματιστεί για το 2015.

- Οι διαδικασίες διαχείρισης επιβατών στην αίθουσα αναχώρησης και στον έλεγχο διαβατηρίων είναι σε «Οριακή Χωρητικότητα» για το 2015 για επίπεδο υπηρεσιών LoS C για την ώρα σχεδιασμού λόγω περιορισμένων χώρων αναμονής και κυκλοφορίας.

ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

- Ο αριθμός των 10 θέσεων στάθμευσης επαρκεί για να καλύψει την τρέχουσα ζήτηση κατά την ώρα αιχμής χωρίς να απαιτείται επέκτασή τους κατά την περίοδο των επικείμενων έργων.



Η χωρητικότητα του αεροσταθμού του αεροδρομίου της Κέρκυρας είναι σημαντικά περιορισμένη και μπορεί να βελτιωθεί με την αναδιάταξη των υφιστάμενων χώρων και την παροχή επιπρόσθετων εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ

Η εκτίμηση της χωρητικότητας των αφικνυομένων και αναχωρούντων επιβατών εντός του κτιρίου του αεροσταθμού έχει γίνει από:

- Επίσκεψη στο Αεροδρόμιο της Κέρκυρας.
- Σχεδιαστικές παραδοχές που απορρέουν από τις τρέχουσες επιχειρησιακές επιδόσεις του αεροδρομίου, τα πρότυπα της ΙΑΤΑ και σημεία αναφοράς του τομέα της αεροπλοΐας.
- Πληροφορίες διαθέσιμες από το data room και ενημερωτικά δελτία του αεροδρομίου.

Η αξιολόγηση του αεροσταθμού υποδεικνύει τα ακόλουθα:

- Ο υφιστάμενος αεροσταθμός κατασκευάστηκε στη δεκαετία του 1970 και αργότερα επεκτάθηκε στα τέλη της δεκαετίας του 1990. Το πιο σύγχρονο τμήμα του αεροσταθμού παρέχει γκισέ, έλεγχο ασφάλειας και αναμονής πύλης για επιβάτες διεθνών πτήσεων, το οποίο παραμένει κλειστό κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου. Στον χώρο διεθνών προορισμών τα γκισέ βρίσκονται στην αντίθετη πλευρά από την αίθουσα αναχωρήσεων, προκαλώντας διασταυρώσεις στις ουρές των επιβατών. Επιπλέον, η ουρά κατά τον έλεγχο ασφαλείας διασταυρώνεται με την ουρά των επιβατών που βρίσκονται στα γκισέ ελέγχου εισιτηρίων.
- Στον αεροσταθμό απαιτείται υλοποίηση εργασιών συντήρησης για την αντιμετώπιση θεμάτων όπως: εισροές υδάτων στην οροφή, ζημιές στις προστατευτικές διατάξεις πρόσκρουσης οχημάτων στο χώρο διαχείρισης αποσκευών.
- Υπάρχει περιορισμένος χώρος αναμονής στον χώρο ελέγχου ασφαλείας προορισμών εσωτερικού, λόγω υφιστάμενου κλιμακοστασίου.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Το αεροδρόμιο διαθέτει έναν μόνο διάδρομο, χωρίς παράλληλο τροχόδρομο. Απαιτείται τα αεροσκάφη να τροχοδρομούν στον ίδιο διάδρομο. Διαπιστώθηκε ότι τα υφιστάμενα αποκατεστημένα τμήματα (μπαλώματα) παρουσιάζουν ξανά διαβρώσεις. Ο δημόσιος δρόμος στο τέλος του διαδρόμου RWY35 δημιουργεί λειτουργικούς περιορισμούς στο αεροδρόμιο. Απαιτείται αναβάθμιση στον φωτισμό και την σήμανση του διαδρόμου.

Ο διάδρομος RWY 35 έχει επαρκή Ζώνη Ασφάλειας Τέλους Διαδρόμων (RESA), λόγω μετατόπισης ενός αναβαθμού. Δεν έχει επαρκή Ζώνη Ασφάλειας Τέλους Διαδρόμων (RESA) σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παραρτήματος 14 του για τον διάδρομο RWY17, και θα απαιτηθεί μετατόπιση του αναβαθμού του διαδρόμου.

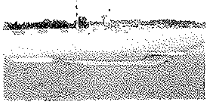
Υποθέτουμε ότι οποιεσδήποτε υφιστάμενες απαλλαγές μη συμμόρφωσης θα διατηρηθούν και θα πρέπει να συζητηθούν με την αρμόδια αρχή.

ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

3 αεροπορικές εταιρείες (η Aegean, η Astra και η Ellin Air) έχουν αιτηθεί από ένα αεροσκάφος τους να έχει βάση στο αεροδρόμιο. Το αίτημα έχει απορριφθεί λόγω έλλειψης διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης και χώρου ελιγμού των αεροσκαφών.

Η οροφή του αεροσταθμού είναι σε κακή κατάσταση και η ψευδοροφή χρήζει συντήρησης και αποκατάστασης. Απαιτείται επίσης περαιτέρω συντήρηση και αναδιαμόρφωση των οδοστρωμάτων του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης.

[illegible]



Απαιτείται στα υφιστάμενα οδοστρώματα του αεροδρομίου αναβάθμιση και ενίσχυση για την αντιμετώπιση ανισοσταθμιών, ρωγμών και προβλημάτων απορροής υδάτων

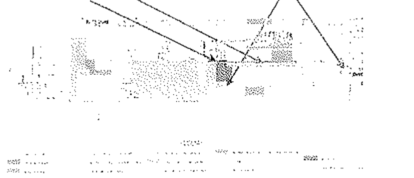
Επικειμενα Εργα

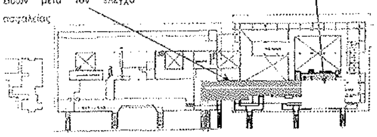
Στα Επικείμενα Έργα περιλαμβάνονται η βελτιστοποίηση και αναδιαμόρφωση των εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών ώστε να εξασφαλίζεται επίπεδο IATA LoS C και η ανάπτυξη αρτιότερων εμπορικών χώρων εντός του υφιστάμενου κτιρίου του αεροσταθμού.
Σε συνέχεια της αναδιαμόρφωσης, με την επέκταση του αεροσταθμού κατά 2.726 τ.μ. θα παρασχεθούν περαιτέρω χώροι διαχείρισης επιβατών.
Απαιτείται επίσης αποκατάσταση και ενίσχυση των οδοστρωμάτων στον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης.

Αεροσταθμος – Επικειμενα Εργα

Ο κύριος στόχος των επικείμενων έργων είναι ο εξορθολογισμός των υπηρεσιών εντός του υφιστάμενου αεροσταθμού και η αύξηση των χώρων κυκλοφορίας των επιβατών, προκειμένου να βελτιωθεί ο συνολικός χώρος των επιβατών. Με την μετεγκατάσταση των γκισέ και ελέγχου ασφάλειας στον χώρο διεθνών προορισμών θα παρασχεθεί μια ομαλότερη διαχείριση των επιβατών, απαλείφοντας τις τρέχουσες διασταυρώσεις των ροών.

Οι βασικές αλλαγές που θα επιτευχθούν παρουσιάζονται στα παρακάτω σχήματα:





Χωρος Ελεγχομενης Προσβασης (Airside) – Επικειμενα Εργα

Στόχος των επικείμενων έργων στον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου είναι η αντιμετώπιση των ιδιαίτερα απαιτητικών αναγκών συντήρησης. Ωστόσο, συνολικά, απαιτείται επισταμένη διερεύνηση στα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης για να διαπιστωθεί ο υπολειπόμενος χρόνος ζωής τους και το έτος αντικατάστασής τους.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Έχουν διαστασιολογηθεί μελλοντικά έργα επέκτασης του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου ώστε να παρέχεται ικανή χωρητικότητα σε δύο φάσεις:
  Φάση 1 – 2030 με 2043
  Φάση 2 – 2044 με 2055.

ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Ο διάδρομος είναι πιθανό να χρήζει αναδιαμόρφωσης περίπου το 2035 λόγω της κατάστασης του εδάφους και της διαπιστωμένης κατάστασης οδοστρωμάτων.

ΧΩΡΟΣ ΕΛΙΓΜΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

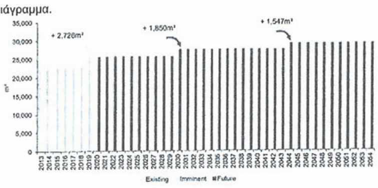
- Το 2041, θα απαιτηθεί αναδιαμόρφωση των χώρων ελιγμών για να επιτρέπεται η οπισθέλκυση, ώστε να αυξηθεί η χωρητικότητα των χώρων στάθμευσης από 10 σε 13.

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

Μετά την επέκταση της περιόδου Επικείμενων Έργων, προβλέπεται επέκταση του αεροσταθμού, μέσω περαιτέρω διαδικασίας δύο σταδίων, ώστε να παρασχεθεί επαρκής χωρητικότητα καθ 'όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης.

Οι χώροι ελιγμών των αεροσκαφών θα αναδιαμορφωθούν ώστε να επιτρέπεται η οπισθέλκυση για την παροχή επαρκούς χωρητικότητας. Άλλος διάδρομος δεν απαιτείται υποχρεωτικά, αλλά αναδιαμόρφωση του υφιστάμενου θα είναι απαραίτητη περίπου το 2035.

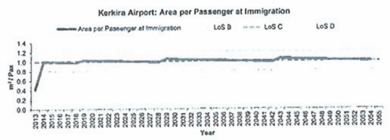
Έχουμε προγραμματίσει μια σταδιακή επέκταση του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου κατά την Περίοδο Παραχώρησης. Η αρχική επέκταση θα υλοποιηθεί κατά τη διάρκεια της περιόδου επικείμενων έργων με δύο επιπλέον επεκτάσεις που θα υλοποιηθούν κατά τη διάρκεια της περιόδου μελλοντικών έργων όπως παρουσιάζεται στο παρακάτω διάγραμμα.

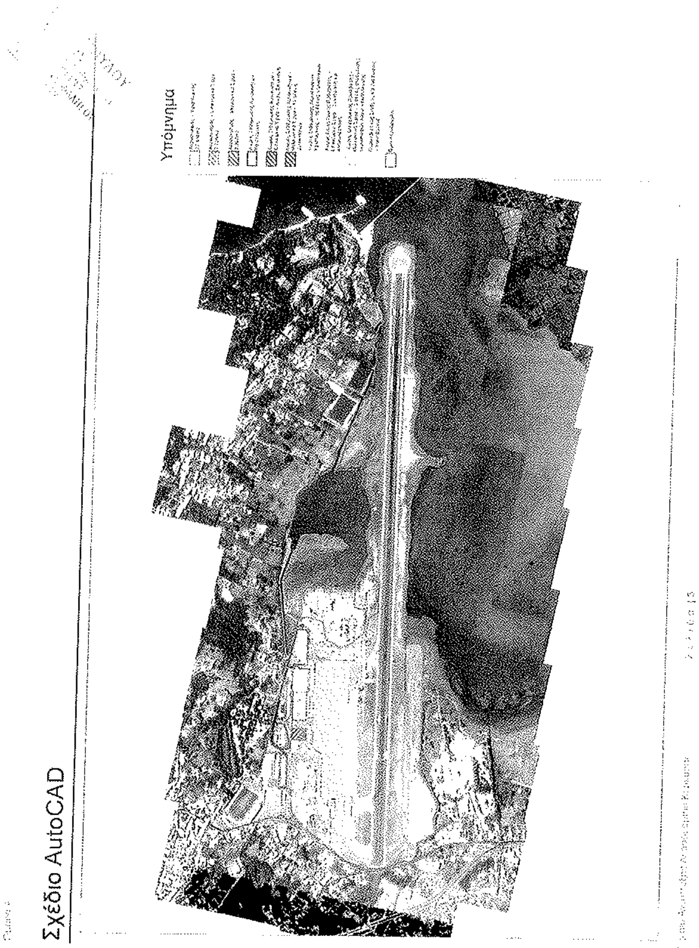


Οι εγκαταστάσεις διαχείρισης των επιβατών του αεροσταθμού έχουν αξιολογηθεί για ώρα σχεδιασμού που να παρέχεται επίπεδο υπηρεσιών κατ' ελάχιστον IATA LoS C για όλη την Περίοδο Παραχώρησης.

Η ανάλυσή μας, όπως παρουσιάζεται και παρακάτω, έδειξε ότι υπάρχουν δύο βασικές διαδικασίες που περιορίζουν την χωρητικότητα στο αεροδρόμιο, οι διαδικασίες ελέγχου διαβατηρίων τόσο κατά την άφιξη όσο και κατά την αναχώρηση των επιβατών. Μετά τις εργασίες ανακαίνισης και οι δύο διαδικασίες θα διατηρούν επίπεδο υπηρεσιών IATA LoS C. Ωστόσο, στην περίπτωση που δεν προσφερθούν επαρκείς πόροι κατά τις ώρες αιχμής το επίπεδο υπηρεσιών θα πέσει κάτω από LoS C.






Σχέδιο AutoCAD
Υπόμνημα

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική

Αθήνα 03/10/2014

Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα Δικηγόρος

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΑΛΚΥΟΝΗΣ 37, 175 61 ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ.& ΦΑΞ 210 9884377
ΑΦΜ: 043960730 ΔΟΥ ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ
Α.Μ. ΔΣΑ 20257

MG

Chania Airport Development Plan

Location and Connectivity: Chania Airport is located in northern Crete serving a mature tourist market with a strong influx of visitors from Northern Europe.

Challenge: The on-going terminal expansion at the airport will need to be matched with expansion in airspace and runway capacity to address the long-term forecast demand at the airport.

KEY AIRPORT FACTS

Number of Runways: 1 (11/29)

Dimensions of Runway: 3,348m x 45m

Number of Terminals: 1

Number of Stands: 8

2013 Annual Passengers: 2.1 mppa

2013 Annual Movements: 15,023 ATMs

Current 2-Way Peak Hour Passengers: 1,230 pax / hour

Current 2-Way Peak Hour ATMs: 7 ATMs / hour

Calculated Runway Capacity: 40 ATMs / hour

Current Terminal Size: 10,179m²



CHANIA AIRPORT

With the airfield in a good condition and a 17,000m² terminal expansion underway, Chania Airport is well positioned to offer an enhanced experience to tourists, business and local passengers and benefit from future infrastructure developments on the island.

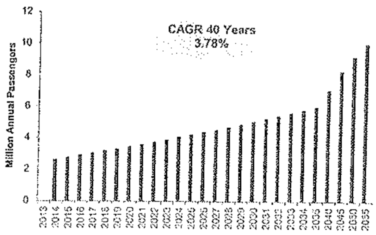
Future works will include two expansions to the terminal, reconfiguration of the aircraft stands to enhance capacity and modernisation of aeronautical navigation aids.

BACKGROUND

- Chania Airport is one of three airports in Crete. However, Heraklion Airport is currently constrained and a smaller airport in Sitia only operates domestic flights.
- Crete is a mature, well established destination for family holidays and business events including conferences. Airport traffic is highly seasonal as the majority of passengers are tourists from outside of Greece.

TRAFFIC FORECAST

Strong growth in passengers at Chania Airportis expected throughout the concession period. This growth is from 2.1 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 10.0mppa by 2055, representing a CAGR of 3.78%. In addition, air traffic movements (ATMs) are forecasted to increase from 15.0 to 65.7 thousand in 2055.



TERMINAL CAPACITY

- Inadequate number of check-in counters across all design hours in 2015. All other functions have adequate number of passenger processing facilities for both arriving and departing flows across the design hour in 2015.
- The departure hall and outbound immigration are the passenger processing areas which are 'capacity critical' in 2015 for LoS C in the design hour due to insufficient queuing and circulation space.

STAND CAPACITY

- Current stand capacity of 8 stands is sufficient to meet current ATM peak hour demand with no stand expansion required in the Imminent Works period.



The currently on-going terminal expansion will alleviate terminal capacity constraints and needs to be matched with commensurate expansion in airspace and runway capacity which is limited due to Chania's designation as a heavy military airport.

ASSESSMENT OF CURRENT INFRASTRUCTURE

TERMINAL

The capacity assessment of the arriving and departing passenger processes within the terminal building has been informed by:

- A site visit to Chania Airport.
- Planning assumptions driven by current airport operational performance, IATA standards and industry benchmarks.
- Information available from the data room and airport fact sheets.

Split level terminal with the departure hall and baggage reclaim on the ground floor and passenger security screening and gate hold rooms on the first floor. The terminal is undersized for the current number of passengers, however it is currently undergoing an expansion, which will increase the terminal size by 17,000m² and should be fully integrated with the existing building.

AIRFIELD

The airport has a single runway with two parallel taxiways. This ensures adequate runway capacity. Bird strikes are not a problem as HAF manage this process themselves. Apron pavements were noted to have fuel spills on them.

As the runway is out of the Concession area, it has not been considered further for compliance with ICAO Annex 14.

INFRASTRUCTURE HIGHLIGHT

The terminal is currently undergoing an expansion to the East, increasing the size by c. 17,000m². Once this expansion is complete, the Western expansion will commence. The Eastern expansion is due for completion in December 2015.

Expansion works previously considered by the airport include reconfiguration and integration of the existing terminal with the terminal extension. The aircraft parking positions are currently power-in power-out. The airport has considered converting to push back operation, however, they require permission from the HAF.

TERMINAL – IMMINENT EXPANSION WORKS

- On-going terminal expansion of c.17,000m² (State Works) is expected to be complete and handed over by August 2016 and will include integration with existing terminal facilities. This would alleviate current terminal capacity constraints and negate the requirement for any reconfiguration of the existing terminal to reach IATA LoS C standard.

AIRSIDE – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

- The runway, apron and taxiways were observed to be in very good condition with a PCN of 53 which means that the airside pavements would not require any imminent refurbishment works.



The terminal expansion at Chania Airport will alleviate passenger processing capacity constraints in the Interim Works period.

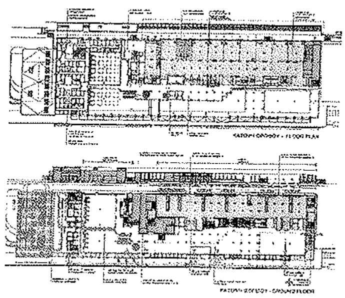
IMMINENT WORKS

EU funded terminal expansion of circa 17,000m² that will alleviate current terminal capacity constraints. This will be integrated with existing facilities within the terminal and will negate the need for further reconfiguration.

The Airside pavements do not require any imminent refurbishment works.

TERMINAL – IMMINENT WORKS

No expansion or refurbishment works are required during the Imminent Works Period due to the current expansion works being carried out at the airport. The floor plans below illustrate the planned terminal layout for both arriving and departing passengers upon completion of the on-going terminal expansion and integration with the existing terminal building.



AIRSIDE – IMMINENT WORKS

Although not part of the Concession the condition of the runway, apron and taxiways has been viewed as good with some minor level fluctuations on the apron.Therefore no works are envisaged during the Imminent works period.

Terminal – Future Expansion Works

- Future terminal and landside expansions have been sized to provide sufficient capacity over two phases:
  Phase 1 – 2025 to 2038
  Phase 2 – 2039 to 2055.

Apron – Future Expansion Works

- In 2025, reconfigure stands to allow pushbacks resulting in an increase in stand capacity from 8 stands to 20 stands.

Ancillary Facilities – Future Refurbishment Works

- The Hellenic Air Force (HAF) has requested the following aeronautical aids be installed at Chania Airport to modernise and improve the air navigation services. The requested aids are as follows:
- Multilateration System / Automatic Dependent Surveillance – Broadcast (MLAT/ADS-B)
- Voice Communication System (VCS)
- Advanced Surface Movement Guidance and Control System (A-SMGCS)

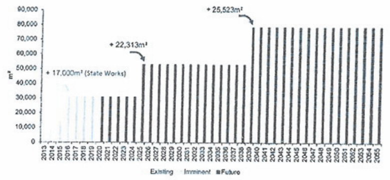
Future Works

The Future Expansion Works provide a further two phase terminal expansion increasing the terminal area to c. 80,000m² by the end of the Concession.

The runway at Chania Airport has sufficient capacity for the Concession period, and a reconfiguration of the stands will provide additional capacity.

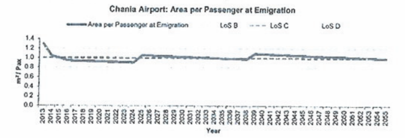
The long-term expansion plan has been developed by applying the planning assumptions, ratios and criteria specified by ICAO, IATA, EU and the CA to determine the facility sizing and land area requirements as outlined below.

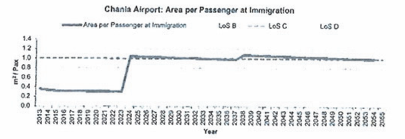
A phased expansion of the terminal and landside is planned. The initial expansion will be constructed during the Imminent Works Period with a further two expansions to be constructed during the Future Works period.

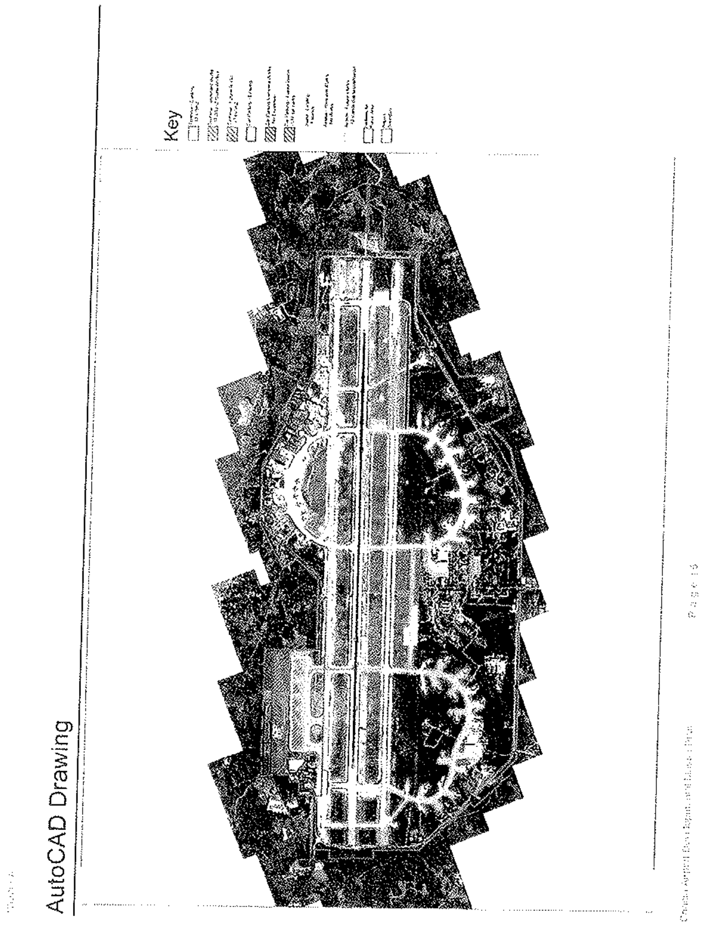


The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimum IATA LoS C across the duration of the Concession period.

Our analysis, as illustrated below, has shown that the most constrained departure process is Emigration. However, it provides an average rating for the duration of the Concession of approximately LoS C. The most capacity constrained arrival process is Immigration, which will have an adequate level of around LoS C after the Imminent works period.






AutoCAD Drawing
Key

Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Χανίων

Τοποθεσία και Διασυνδέσεις: Το αεροδρόμιο των Χανίων βρίσκεται στη βόρεια Κρήτη εξυπηρετώντας μια ώριμη τουριστική αγορά με ισχυρή εισροή επισκεπτών από τη Βόρεια Ευρώπη.

Πρόκληση: Η επέκταση του αεροσταθμού του αεροδρομίου, θα πρέπει να συνδυαστεί με διεύρυνση του εναέριου χώρου και επεκτάσεις στην χωρητικότητα του διαδρόμου για την αντιμετώπιση της μακροπρόθεσμα αυξανόμενης ζήτησης του αεροδρομίου.

ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Αριθμός Διαδρόμων: 1 [11/29]
Διαστάσεις Διαδρόμων: 3.348m x 45m
Αριθμός Αεροσταθμών: 1
Αριθμός Θέσεων Στάθμευσης Αεροσκαφών: 8
2013 Επιβάτες Ετησίως: 2,1 εκατ. επιβάτες
2013 Μετακινήσεις Ετησίως: 15.022 ATMs
Αναχωρήσεις/Αφίξεις Επιβατών κατά την Ώρα Αιχμής: 1.230 επιβάτες / ώρα
Κινήσεις Αναχωρήσεων/Αφίξεων κατά την Ώρα Αιχμής: 7 ATMs / ώρα
Υπολογιζόμενη Χωρητικότητα Διαδρόμων: 30 ATMs / ώρα
Μέγεθος Υφιστάμενου Αεροσταθμού: 13.676m²



ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΧΑΝΙΩΝ

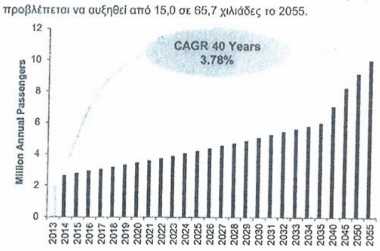
Το αεροδρόμιο των Χανίων, με περιοχή κίνησης αεροσκαφών σε καλή κατάσταση και δεδομένης της επικείμενης επέκτασης 17.000m² του αεροσταθμού, βρίσκεται σε θέση να προσφέρει μια καλή εμπειρία σε τουρίστες, επαγγελματίες αλλά και εγχώριους επιβάτες και μπορεί να επωφεληθεί από μελλοντική ανάπτυξη των υποδομών του νησιού.
Τα μελλοντικά έργα θα περιλαμβάνουν δύο επεκτάσεις στον αεροσταθμό, επαναδιάταξη των χώρων στάθμευσης των αεροσκαφών ώστε να ενισχυθεί η χωρητικότητα, καθώς και εκσυγχρονισμό των αεροναυτιλιακών βοηθημάτων πλοήγησης.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- Το αεροδρόμιο των Χανίων είναι ένα από τα τρία αεροδρόμια της Κρήτης. Ωστόσο το αεροδρόμιο του Ηρακλείου είναι επί του παρόντος περιορισμένο ενώ το μικρότερο αεροδρόμιο της Σητείας εξυπηρετεί μόνο εγχώριες πτήσεις.
- Η Κρήτη είναι ένας ώριμος, καθιερωμένος προορισμός για οικογενειακές διακοπές και επαγγελματικές εκδηλώσεις συμπεριλαμβανομένων συνεδρίων. Η κίνηση του αεροδρομίου είναι σε μεγάλο βαθμό εποχιακή, καθώς η πλειοψηφία των επιβατών είναι τουρίστες από το εξωτερικό.

ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Προβλέπεται υψηλή αύξηση επιβατών κατά την διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης. Αυτή η αύξηση εκτιμάται από 2,1 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως (mppa) το 2013 σε 10,0 mppa το 2055, με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του CAGR 3,78%. Επιπροσθέτως, η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) προβλέπεται να αυξηθεί από 15,0 σε 65,7 χιλιάδες το 2055.





Η επέκταση του αεροσταθμού που βρίσκεται σε εξέλιξη θα ελαττώσει τους παράγοντες που περιορίζουν την χωρητικότητα, ενώ πρέπει να συνδυαστεί και με ανάλογη επέκταση του εναέριου χώρου και της χωρητικότητας του διαδρόμου που είναι περιορισμένη λόγω του χαρακτηρισμού του αεροδρομίου των Χανίων ως στρατιωτικό αεροδρόμιο μεγάλης δραστηριότητας.

Αξιολογηση των Τρεχουσων Υποδομων

Αεροσταθμος

Η εκτίμηση της χωρητικότητας των αφικνουμένων και αναχωρούντων επιβατών εντός του κτιρίου του αεροσταθμού έχει γίνει από:

- Επίσκεψη στο Αεροδρόμιο των Χανίων.
- Σχεδιαστικές παραδοχές που απορρέουν από τις τρέχουσες επιχειρησιακές επιδόσεις του αεροδρομίου, τα πρότυπα της ΙΑΤΑ και σημεία αναφοράς του τομέα της αεροπλοΐας.
- Πληροφορίες διαθέσιμες από το data room και ενημερωτικά δελτία του αεροδρομίου.

Ο αεροσταθμός διαχωρίζεται σε 2 επίπεδα με την αίθουσα αναχωρήσεων και τον χώρο παραλαβής αποσκευών να βρίσκεται στο ισόγειο και τον έλεγχο ασφαλείας των επιβατών και τις αίθουσες αναμονής των πυλών στον 1° όροφο. Ο αεροσταθμός είναι υποδιαστασιολογημένος για τον τρέχοντα αριθμό επιβατών, ωστόσο σε εξέλιξη βρίσκεται επέκταση που θα αυξήσει το μέγεθος του αεροσταθμού κατά 17,000m^2 ενσωματώνοντας την πλήρως στο υφιστάμενο κτίριο.

Περιοχη Κινησης Αεροσκαφων

Το αεροδρόμιο διαθέτει ένα διάδρομο και δύο παράλληλους τροχόδρομους, διασφαλίζοντας επαρκή χωρητικότητα διαδρόμου. Οι προσκρούσεις πτηνών δεν είναι πρόβλημα, καθώς την σχετική διαδικασία διαχειρίζεται η Ελληνική Πολεμική Αεροπορία. Τα οδοστρώματα των χώρων ελιγμών και στάθμευσης των αεροσκαφών παρατηρήθηκαν να έχουν εκχύσεις καυσίμων.

Καθώς ο διάδρομος εξαιρείται από το αντικείμενο παραχώρησης, δεν εξετάστηκε περαιτέρω η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του παραρτήματος 14 του ICAO.

Κυριοτερα Στοιχεια Των Υποδομων

Σε εξέλιξη βρίσκονται οι εργασίες επέκτασης του αεροσταθμού στην ανατολική πτέρυγα του σταθμού, αυξάνοντας το μέγεθος του κατά 17.000m^2. Μόλις ολοκληρωθούν θα ξεκινήσουν εργασίες επέκτασης και στην Δυτική πτέρυγα. Η επέκταση της ανατολικής πτέρυγας θα ολοκληρωθεί τον Δεκέμβριο 2015.

Στις εργασίες επέκτασης περιλαμβάνεται και η επαναδιάταξη και πλήρης ενσωμάτωση της επέκτασης του αεροσταθμού στον υφιστάμενο αεροσταθμό. Οι υφιστάμενες θέσεις στάθμευσης των αεροσκαφών είναι τύπου power-in power-out. Η διοίκηση του αεροδρομίου εξετάζει το ενδεχόμενο εφαρμογής λειτουργίας οπισθέλκυσης, ωστόσο απαιτείται άδεια από την Πολεμική Αεροπορία.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Οι εργασίες επέκτασης 17.000m² στον αεροσταθμό που βρίσκονται σε εξέλιξη (Δημόσιο Έργο) θα έχει ολοκληρωθεί και παραδοθεί μέχρι τον Αύγουστο του 2016 και θα περιλαμβάνει την ενσωμάτωση του έργου στις εγκαταστάσεις του υφιστάμενου αεροσταθμού. Ως εκ τούτου, ελαττώνονται οι παράγοντες που περιορίζουν την χωρητικότητα του αεροσταθμού και δεν υφίσταται απαίτηση για αναδιαμόρφωση του τερματικού σταθμού προκειμένου να επιτυγχάνει επίπεδο υπηρεσιών IATA LoS C.

ΧΩΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Ο διάδρομος, ο χώρος ελιγμών των αεροσκαφών και οι τροχόδρομοι διαπιστώθηκε ότι είναι σε καλή κατάσταση με αριθμό ταξινόμησης οδοστρωμάτων (PCN) 53 που σημαίνει ότι δεν απαιτείται να γίνουν άμεσα εργασίες ανακαίνισης στα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων.



Με την επέκταση του αεροσταθμού του αεροδρομίου των Χανίων θα ελαττωθούν οι παράγοντες που περιορίζουν την χωρητικότητα διαχείρισης επιβατών κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων.

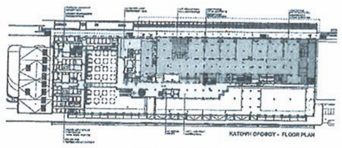
ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

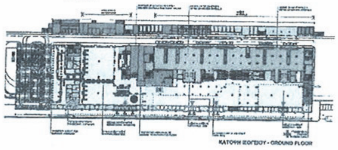
Η από την ΕΕ χρηματοδοτούμενη επέκταση στον αεροσταθμό περίπου 17.000m² ελαττώνει τους παράγοντες που περιορίζουν την χωρητικότητα του αεροσταθμού. Η επέκταση θα ενσωματωθεί στις υφιστάμενες εγκαταστάσεις του αεροσταθμού και θα εξαλείψει την ανάγκη για περαιτέρω αναδιαμόρφωση.

Δεν απαιτείται υλοποίηση άμεσων έργων ανακαίνισης στα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Δεν απαιτείται υλοποίηση εργασιών επέκτασης ή ανακαίνισης κατά την διάρκεια της περιόδου επικείμενων έργων λόγω των εργασιών επέκτασης που εκτελούνται στο αεροδρόμιο. Οι κατόψεις παρακάτω απεικονίζουν την διαρρύθμιση του αεροσταθμού, τόσο των αφίξεων όσο και των αναχωρήσεων, μετά την ολοκλήρωση των εν εξελίξει εργασιών επέκτασης και ενσωμάτωσης στον υφιστάμενο αεροσταθμό.





ΧΩΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ (AIRSIDE) – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Αν και δεν αποτελεί μέρος της Παραχώρησης, η κατάσταση του διαδρόμου, του χώρου ελιγμών των αεροσκαφών και των τροχόδρομων παρατηρήθηκε να είναι σε καλή κατάσταση με μόνο κάποιες μικρές ανωμαλίες στον χώρο ελιγμών αεροσκαφών. Επομένως δεν προβλέπεται υλοποίηση εργασιών κατά την περίοδο των επικείμενων έργων.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- [illegible]
  - Φάση 1 – [illegible]
  - Φάση 2 – [illegible]

ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- [illegible]

ΒΟΗΘΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Η Ελληνική Πολιτική Αεροπορία (ΥΠΑ) [illegible]
- Multilateration System Automatic Dependent Surveillance – Broadcast (MLAT/ADS-B)
- Voice Communication System (VCS)
- Advanced Surface Movement Guidance and Control System (A-SMGCS)

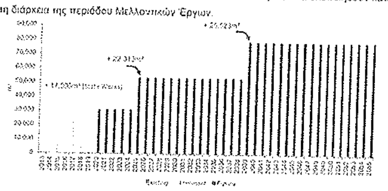
ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

Στα Μελλοντικά Έργα Επεκτάσεων περιλαμβάνονται επεκτάσεις σε δύο φάσεις αυξάνοντας τον χώρο του αεροσταθμού σε περίπου 80.000m² μέχρι το τέλος της Περιόδου Παραχώρησης.

Ο διάδρομος του αεροδρομίου των Χανίων έχει επαρκή χωρητικότητα για την Περίοδο Παραχώρησης ενώ η επαναδιάταξη των θέσεων στάθμευσης θα παράσχει επιπρόσθετη χωρητικότητα.

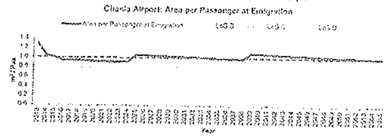
Το μακροπρόθεσμο σχέδιο επέκτασης έχει αναπτυχθεί εφαρμόζοντας τις παραδοχές σχεδιασμού, τις αναλογίες και τα κριτήρια που καθορίζονται από την ICAO, την IATA, την ΕΕ και συμφωνητικού Παραχώρησης για τον προσδιορισμό του μεγέθους της εγκατάστασης και τις απαιτήσεις σε έκταση γης όπως περιγράφεται παρακάτω.

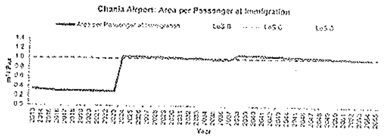
Προγραμματίζεται σταδιακή, σε φάσεις επέκταση του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου. Η αρχική επέκταση θα υλοποιηθεί κατά τη διάρκεια της περιόδου Επικείμενων Έργων με δύο επιπλέον επεκτάσεις που θα υλοποιηθούν κατά τη διάρκεια της περιόδου Μελλοντικών Έργων.

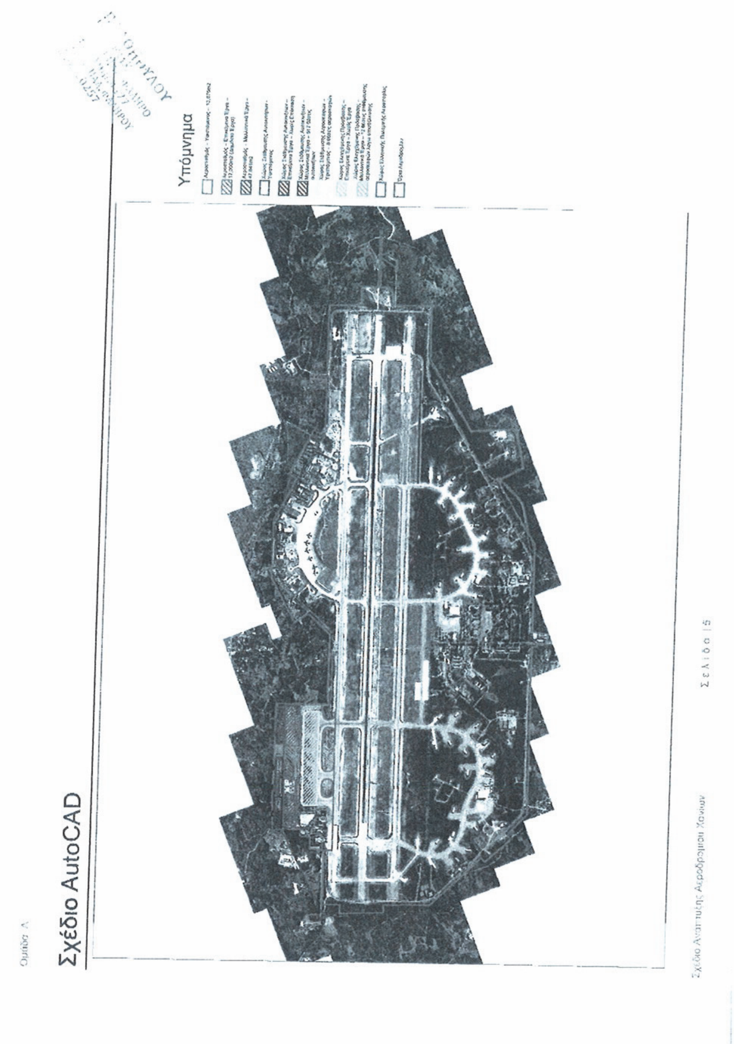


Οι εγκαταστάσεις διαχείρισης των επιβατών του αεροσταθμού έχουν αξιολογηθεί για ώρα σχεδιασμού που να παρέχεται κατ' ελάχιστον επίπεδο υπηρεσιών IATA LoS C για όλη την Περίοδο Παραχώρησης

Η ανάλυσή μας, η οποία παρουσιάζεται στα παρακάτω διαγράμματα, δείχνει ότι κυριότερος παράγοντας περιορισμού κατά την αναχώρηση είναι η διαδικασία ελέγχου διαβατηρίων. Ωστόσο, διατηρεί συνεχώς για το μεγαλύτερο διάστημα ένα επίπεδο υπηρεσιών LoS C. Κατά την άφιξη ο κυριότερος παράγοντας περιορισμού της χωρητικότητας είναι η διαδικασία ελέγχου διαβατηρίων, η οποία θα διατηρεί ένα επαρκές επίπεδο LoS C μετά την περίοδο των Επικείμενων Έργων.






Σχέδιο AutoCAD
Υπόμνημα

03/10/2014

Zakinthos Airport Development Plan

Location and Connectivity: Zakinthos Airport is an Ionian island airport which is popular with package tour operators from across Europe.

Challenge: Airspace capacity constraints need to be addressed to maximise the throughput of the airport.

KEY AIRPORT FACTS

Number of Runways: 1 [16/34]

Dimensions of Runways: 2,228m x 45m

Number of Terminals: 1

Number of Stands: 7

2013 Annual Passengers: 1.0 mppa

2013 Annual Movements: 7,388 ATMs

Current 2-Way Peak Hour Passengers: 1,093pax / hour

Current 2-Way Peak Hour ATMs: 9 ATMs / hour

Calculated Runway Capacity: 17 ATMs / hour

Current Terminal Size: 24,593m²



ZAKINTHOS AIRPORT

Zakinthos Airport is well-placed to capitalise on the island's popularity with package holiday visitors primarily from Europe with potential to upgrade the tourist product and diversify into alternative tourism such as nature, agro-tourism and cruising to reduce seasonality.

The existing airport has a modern spacious terminalthat clearly demarcates the departure and arrival passenger processes.Only minor works in the terminal are required in the Imminent Works period to reduce peak hour queuing times at check-in.

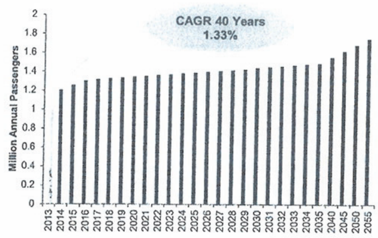
No expansions have been planned for the Future Works period, as the footprint of the existing terminal will provide sufficient capacity and ensure a comfortable level of service for passengers throughout the Concession period.

BACKGROUND

- The island of Zakinthos is densely populated in the Eastern region with fertile plains and long sandy beaches.
- The region has shown a strong population growth in recent years and is a popular destination for package holiday visitors from all across Europe and especially the UK.
- There is a good road network to the South-east of the island with EU funds available for economic development of the island's infrastructure.

TRAFFIC FORECAST

Passengers are forecast to grow from 1.0 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 1.7mppa in 2055, with a CAGR of 1.33%. Air traffic movements (ATMs) are forecasted to increase from 7.4 to 13.9 thousand in 2055.

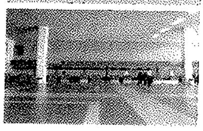


TERMINAL CAPACITY

- Inadequate number of check-in counters in 2015. All other functions have adequate number of passenger processing facilities for both arriving and departing flows across the designhour in 2015.

STAND CAPACITY

- Current stand capacity of 7 stands is sufficient to meet current ATM peak hour demand with no stand expansion required in the Imminent Works period.



Implementation of in-line HBS at Zakinthos Airport will improve passenger processing and reduce queues in the check-in hall.

ASSESSMENT OF CURRENT INFRASTRUCTURE

TERMINAL

The capacity assessment of the arriving and departing passenger processes within the terminal building has been informed by:

- A site visit to Zakinthos Airport.
- Planning assumptions driven by current airport operational performance, IATA standards and industry benchmarks.
- Information available from the data room and airport fact sheets.

The airport was constructed in 2008. The 24,000m² provides sufficient space for both departing and arriving passengers to enjoy a comfortable journey through the airport. The key points from our assessment of the existing infrastructure are outlined below:

- Simple passenger process, which clearly separates both the arriving and departing passenger flow.
- The terminal is in a good condition and has been maintained well since its completion in 2008.
- The departure hall provides an expansive area for departing passengers, however, our site visit and analysis illustrates that there is a lack of check-in counters during the peak period, resulting in large queues for passengers.

AIRFIELD

The airport has a single runway with no parallel taxiway, therefore requiring the aircraft to backtrack along the runway. The airfield has an accessible perimeter road and perimeter fence, which is not fully compliant with ICAO standards. There are some unevenness problems in the airside pavements and these will require further investigatory works to establish formally their residual life and replacement year.

The current runway strip width for RWY 16/34 is 75m from the runway centreline, and therefore is not compliant with ICAO standards. This non-compliance can be mitigated by extending the existing strip by 75m either side of the runway.However, land expropriation of circa250,000m² would have to be undertaken to make the runway strip compliant with the ICAO standard of 150m width from the runway centreline.

RWY 16and RWY 34 all have compliant Runway End Safety Areas (RESAs). It is noted that they both have a RESA in excess of ICAO requirements.

INFRASTRUCTURE HIGHLIGHT

The terminal is in good condition, with no major maintenance requirements. There is simple passenger process with a clear separation between the departing and arriving passenger flows. The main flights during the peak season are charter flights.

F&B and Duty Free concessions are provided on the mezzanine. There is a large amount of free space provided on the mezzanine which could serve as a landside/airside restaurant. The mezzanine retail space is poorly laid out and needs a refresh to encourage passengers to use this facility.

TERMINAL – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

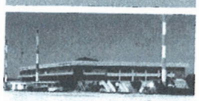
- Relocate landside toilets in departures hall.
- Provide additional check-in counters opposite terminal entrance.
- Extend outbound baggage belt to integrate with additional check-in desks.
- In-line HBS to improve passenger processing and reduce queues.
- Remove staircase and replace with passenger security screening.

TERMINAL – IMMINENT EXPANSION WORKS

- Imminent terminal expansion work is not required at Zakinthos Airport.

AIRSIDE – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

- The condition of the runway and taxiways is fair to good.
- Minor pavement repairs are required, as a result ofminor pavement deformations. Paint markings are required on the apron.



There is a significant area of retail "dead space" on the mezzanine level that needs to be improved to encourage both airside and landside passengers to use this facility.

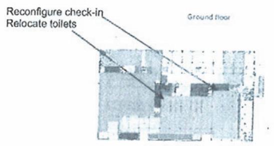
IMMINENT WORKS

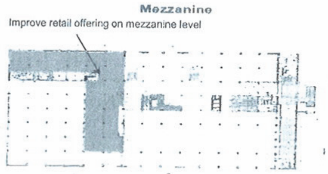
Reconfiguration of the check-in area, with the installation of additional check-in counters, will reduce queuing times during the peak period and provide the passenger with a comfortable passenger experience, ensuring that the airport achieves IATA Level of Service (LoS) C in the Imminent Works period. Minor pavement repairs and marking repaint required on the apron.

TERMINAL – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

The current terminal provides sufficient processing space in the departure hall, gate hold rooms, baggage reclaim and arrivals halls. The main focus of the Imminent Works period is to alleviate the queues during the peak period at check-in. This will be achieved by relocating the existing check-in counters and providing additional check-in counters. This will provide the passenger with a more comfortable departure experience with shorter queuing times.

The drawings below illustrate some of the key changes that will occur during the reconfiguration.





TERMINAL – FUTURE EXPANSION WORKS

- Future terminal and landside expansions are not required at Zakinthos Airport

RUNWAY – FUTURE REFURBISHMENT WORKS

- The airside pavement is likely to require rehabilitation in 2020. Pavement strengthening will be needed to accommodate larger aircraft types.

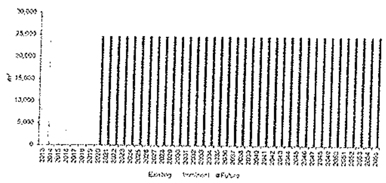
APRON – FUTURE EXPANSION WORKS

- In 2022, reconfigure stands to allow push-back resulting in an increase in stand capacity from 7 stands to 13 stands.

FUTURE WORKS

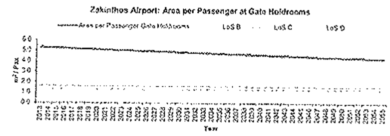
There are no Future Expansion Works envisaged at Zakinthos Airport as the existing terminal is already adequately sized to cater for the forecast demand during the Concession period. The Future Works will concentrate on the replacement of existing airport assets rather than the construction/expansion of new assets.

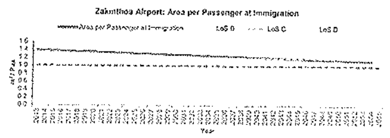
We have assessed the terminal and landside facility areas and processing requirements over the Concession period, and as the existing terminal footprint is already sufficiently sized no future expansion works are required, as shown in the phasing chart below:



The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimum IATA LoS C across the duration of the Concession period.

Our analysis illustrates that none of the key passenger processing facilities are capacity constrained. The terminal is already adequately sized for the Concession period, resulting in a comfortable level of service for passengers in excess, for the most part, of LoS B, as illustrated in the charts below






AutoCAD Drawing
Key

Ομάδα Α

Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Ζακύνθου

Τοποθεσία και Διασυνδέσεις: Το αεροδρόμιο της Ζακύνθου, νησί του Ιονίου, είναι δημοφιλές σε ταξιδιωτικά γραφεία από όλη την Ευρώπη.

Πρόκληση: Οι περιορισμοί στην χωρητικότητα του εναέριου χώρου θα πρέπει να αντιμετωπιστούν για την βελτιστοποίηση της απόδοσης του αεροδρομίου.

[illegible]



Αεροδρόμιο Ζακύνθου

Το αεροδρόμιο της Ζακύνθου είναι σε κατάλληλη θέση προκειμένου να αξιοποιείται κατά το μέγιστο η δημοτικότητα του νησιού με επισκέπτες ταξιδιωτικών γραφείων κυρίως από την Ευρώπη, ενώ διαθέτει την δυνατότητα αναβάθμισης του τουρισμού με μετατροπή του σε εναλλακτικό τουρισμό, όπως φυσιολατρικό, αγροτουρισμό και τύπου κρουαζιέρας προκειμένου να περιοριστεί ο εποχικός χαρακτήρας του.

Το υφιστάμενο αεροδρόμιο έχει ένα σύγχρονο ευρύχωρο αεροσταθμό που οριοθετεί σαφώς τις διαδικασίες αναχώρησης και άφιξης επιβατών. Απαιτείται υλοποίηση περιορισμένων μόνο εργασιών στον αεροσταθμό κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων, για τη μείωση του χρόνου αναμονής κατά την ώρα αιχμής στα γκισέ.

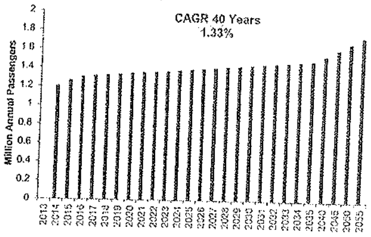
Δεν έχουν προγραμματιστεί επεκτάσεις για την περίοδο μελλοντικών έργων, καθώς το υφιστάμενο κτίριο του αεροσταθμού παρέχει επαρκή χωρητικότητα ώστε να εξασφαλίζεται ένα άνετο επίπεδο εξυπηρέτησης των επιβατών καθ 'όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης.

Ιστορικο

- Το νησί της Ζακύνθου είναι πυκνοκατοικημένο στο Ανατολικό του τμήμα με εύφορες πεδιάδες και μεγάλες αμμώδεις παραλίες.
- Στην περιοχή έχει παρατηρηθεί σημαντική αύξηση του πληθυσμού τα τελευταία χρόνια και είναι ένας δημοφιλής προορισμός για επισκέπτες ταξιδιωτικών γραφείων από όλη την Ευρώπη και ειδικότερα από το Ηνωμένο Βασίλειο.
- Υπάρχει καλό οδικό δίκτυο στο Νότιο-Ανατολικό τμήμα του νησιού, με πόρους της ΕΕ να διατίθενται για την ανάπτυξη των υποδομών του νησιού.

Προβλεψη Επιβατικης Κινησης

Ο αριθμός των επιβατών προβλέπεται να αυξηθεί από 1,0 εκατομμύριο επιβάτες ετησίως (mppa) το 2013 σε 1,7 mppa το 2055, με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του CAGR 1,33%. Η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ΑΤΜ) προβλέπεται να αυξηθεί από 7,4 σε 13,9 χιλιάδες το 2055.



Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Ζακύνθου

Σελίδα 11

Χωρητικότητα Αεροσταθμού

- Ανεπαρκής αριθμός γκισέ για όλες τις ώρες σχεδιασμού το 2015. Για όλες τις υπόλοιπες διαδικασίες διαχείρισης επιβατών, επαρκής αριθμός εγκαταστάσεων και για τις δύο ροές αναχωρήσεων και αφίξεων για την ώρα σχεδιασμού το 2015.

Θέσεις Σταθμευσης

- Οι υφιστάμενες 7 θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών επαρκούν για να καλύψουν την τρέχουσα ζήτηση κατά την ώρα αιχμής χωρίς να απαιτείται επέκταση τους κατά την περίοδο των επικείμενων έργων.



Εφαρμογή συστήματος διαχείρισης αποσκευών in-line (in-line HBS) θα βελτιώσει την διακίνηση επιβατών και θα μειώσει τις ουρές στα γκισέ.

Αξιολογηση των Τρεχουσων Υποδομων

Αεροσταθμος

Η εκτίμηση της χωρητικότητας των αφιχθέντων και αναχωρούντων επιβατών εντός του κτιρίου του αεροσταθμού έχει γίνει από:

- Επίσκεψη στο Αεροδρόμιο της Ζακύνθου.
- Σχεδιαστικές παραδοχές που απορρέουν από τις τρέχουσες επιχειρησιακές επιδόσεις του αεροδρομίου, τα πρότυπα της ΙΑΤΑ και σημεία αναφοράς του τομέα της αεροπλοΐας.
- Πληροφορίες διαθέσιμες από το data room και ενημερωτικά δελτία του αεροδρομίου.

Το αεροδρόμιο κατασκευάστηκε το 2008. Με 24.000 m2 παρέχει επαρκή χώρο τόσο για την εξυπηρέτηση επιβατών κατά την άφιξη όσο και κατά την αναχώρηση ώστε να απολαύσουν ένα άνετο ταξίδι μέσω του αεροδρομίου. Τα βασικά σημεία των υφιστάμενων υποδομών περιγράφονται παρακάτω:

- Απλές διαδικασίες επιβατών, με σαφή διαχωρισμό μεταξύ των ροών αναχώρησης και άφιξης των επιβατών.
- Ο τερματικός σταθμός έχει διατηρηθεί σε καλή κατάσταση μετά την ολοκλήρωσή του το 2008.
- Η αίθουσα αναχωρήσεων διαθέτει μεγάλο χώρο αναμονής επιβατών, όμως, κατά την επίσκεψη μας και μετέπειτα ανάλυση διαπιστώνεται έλλειψη γκισέ (check-in) κατά τη διάρκεια της περιόδου αιχμής, με αποτέλεσμα την δημιουργία μεγάλων ουρών επιβατών.

Περιοχη Κινησης Αεροσκαφων

Το αεροδρόμιο έχει έναν διάδρομο χωρίς παράλληλο τροχόδρομο, και απαιτείται τα αεροσκάφη να τροχοδρομούν στον ίδιο διάδρομο. Υπάρχει προσβάσιμη περιμετρική οδός και φράκτης που δεν συμμορφώνονται πλήρως με τις απαιτήσεις των προτύπων του ICAO. Υπάρχουν προβλήματα ανισοσταθμιών στα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης και απαιτείται διερεύνηση για να διαπιστωθεί ο υπολειπόμενος χρόνος ζωής τους και το έτος αντικατάστασης τους.

Το υφιστάμενο πλάτος του διαδρόμου RWY 16/34 είναι 75μ από τον κεντρικό άξονα του διαδρόμου και επομένως δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των προτύπων του Διεθνή Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO). Αυτή η μη συμμόρφωση αντιμετωπίζεται με επέκταση του πλάτους του διαδρόμου κατά επιπλέον 75m εκατέρωθεν της άκρης του διαδρόμου. Ωστόσο, απαιτείται απαλλοτρίωση γης περίπου 250.000τ.μ. προκειμένου το πλάτος του διαδρόμου από τον κεντρικό άξονα του να απέχει 150μ σύμφωνα με τις απαιτήσεις των προτύπων του ICAO.

Οι διάδρομοι RWY 16 και RWY 34 έχουν επαρκείς Ζώνες Ασφάλειας Τέλους Διαδρόμων (RESAs). Επισημαίνεται ότι και οι δύο διάδρομοι έχουν RESA που υπερβαίνει τις απαιτήσεις του ICAO.

Κυριοτερα Στοιχεια Των Υποδομων

Ο αεροσταθμός είναι σε καλή κατάσταση, χωρίς μεγάλες απαιτήσεις επισκευών. Οι διαδικασίες διαχείρισης επιβατών είναι απλές, με σαφή διαχωρισμό μεταξύ των ροών αναχώρησης και άφιξης των επιβατών. Οι κυριότερες πτήσεις κατά την περίοδο αιχμής είναι πτήσεις τσάρτερ.

Οι υπηρεσίες εστιατόριων, αναψυκτήριων (F&B) και αφορολόγητων ειδών παρέχονται στον ημιώροφο. Υπάρχει πολύ μεγάλος διαθέσιμος χώρος στον ημιώροφο στον οποίο θα μπορούσε να λειτουργεί εστιατόριο του αστικού χώρου/χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης. Ο εμπορικός χώρος του ημιώροφου δεν είναι σωστά διατεταγμένος και χρήζει ανανέωσης προκειμένου να προσελκύσει τους επιβάτες.



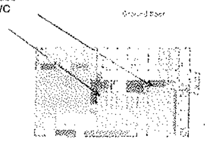
ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

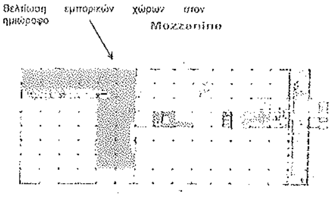
Με την αναδιαμόρφωση του χώρου των γκισέ, με εγκατάσταση επιπρόσθετων γκισέ, θα μειωθούν οι χρόνοι αναμονής κατά την περίοδο αιχμής παρέχοντας στους επιβάτες μία άνετη εμπειρία, εξασφαλίζοντας επίπεδο υπηρεσιών IATA LoS C κατά την περίοδο επικείμενων έργων. Απαιτείται υλοποίηση μικρής έκτασης αποκαταστάσεων στο οδόστρωμα και επαναχρωματισμός στον χώρο ελιγμών των αεροσκαφών.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

Ο υφιστάμενος αεροσταθμός παρέχει επαρκείς χώρους για τις διαδικασίες στην αίθουσα αναχωρήσεων, στην αναμονή των πυλών, στην παραλαβή αποσκευών και στην αίθουσα αφίξεων. Κύριο σημείο προσοχής την περίοδο των επικείμενων έργων είναι ο περιορισμός του μεγέθους των ουρών την περίοδο αιχμής στα γκισέ. Αυτό θα επιτευχθεί με αναδιάταξη των υφιστάμενων γκισέ και την παροχή επιπλέον γκισέ. Με αυτόν τον τρόπο θα παρέχεται άνετη εμπειρία κατά την αναχώρηση των επιβατών με μικρότερους χρόνους αναμονής.

Στα παρακάτω σχέδια παρουσιάζονται οι κυριότερες αλλαγές κατά την αναδιαμόρφωση.





Υπάρχει σημαντικής έκτασης «νεκρός» εμπορικός χώρος στον ημιώροφο που χρήζει βελτίωσης προκειμένου να προσελκύει επιβάτες τόσο στον αστικό χώρο όσο και στον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Μελλοντική επέκταση του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου δεν απαιτείται στο αεροδρόμιο της Ζακύνθου.

ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Είναι πιθανό να απαιτηθεί αναδιαμόρφωση του οδοστρώματος στον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης το 2029. Απαιτείται ενίσχυση του οδοστρώματος για την εξυπηρέτηση μεγαλύτερων αεροσκαφών.

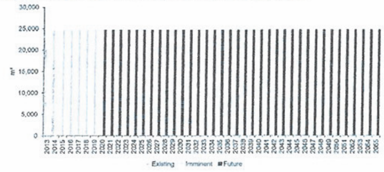
ΧΩΡΟΣ ΕΛΙΓΜΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Το 2022, αναδιαμόρφωση των θέσεων στάθμευσης ώστε να υπάρχει δυνατότητα οπισθέλκυσης δημιουργώντας αύξηση του αριθμού θέσεων στάθμευσης από 7 σε 13.

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

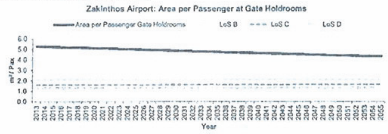
Δεν προβλέπονται μελλοντικά έργα επέκτασης στο αεροδρόμιο της Ζακύνθου καθώς ο υφιστάμενος αεροσταθμός έχει επαρκές μέγεθος προκειμένου να ανταποκριθεί στην προβλεπόμενη ζήτηση κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης. Τα μελλοντικά έργα θα επικεντρωθούν σε αντικατάσταση υφιστάμενων εγκαταστάσεων του αεροδρομίου και όχι κατασκευή / επέκταση νέων.

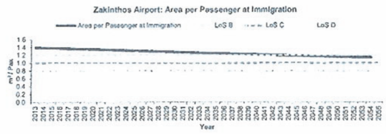
Έχουμε αξιολογήσει τόσο τις εγκαταστάσεις του αεροσταθμού όσο και του αστικού χώρου του αεροδρομίου καθώς και τις λειτουργικές απαιτήσεις κατά την Περίοδο Παραχώρησης και δεδομένου ότι το υφιστάμενο κτίριο του αεροσταθμού έχει επαρκές μέγεθος, δεν απαιτείται υλοποίηση μελλοντικών έργων, όπως παρουσιάζεται και στο παρακάτω διάγραμμα:



Οι εγκαταστάσεις διαχείρισης των επιβατών του αεροσταθμού έχουν αξιολογηθεί για ώρα σχεδιασμού που να παρέχεται επίπεδο υπηρεσιών κατ' ελάχιστον IATA LoS C για όλη την Περίοδο Παραχώρησης.

Σύμφωνα με την ανάλυσή μας καμία διαδικασία διαχείρισης επιβατών δεν περιορίζει την χωρητικότητα. Ο αεροσταθμός έχει ήδη επαρκές μέγεθος για την Περίοδο Παραχώρησης, πετυχαίνοντας ένα άνετο επίπεδο υπηρεσιών, για το μεγαλύτερο διάστημα ανώτερο του, LoS B, όπως παρουσιάζεται και στα παρακάτω διαγράμματα:






Σχέδιο AutoCAD
Υπόμνημα

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.
03/10/2014
Η Μεταφράζουσα και Βεβαιούσα Δικηγόρος

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑ[illegible]ΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΑΦΜ: 04[illegible]
Α.Μ. Δ.Σ.Α. 20[illegible]7

Keffalinia Airport Development Plan

Location and Connectivity: Keffalinia Airport serves the islands of Keffalinia and Ithaki and offers connections with domestic and EU destinations, the majority of which are to the UK.

Challenge: Terminal, Airside and Landside are constrained due to lack of space and recent earthquake impact and need immediate refurbishment and expansion.

Key Airport Facts

Number of Runways: 1 (14/32)

Dimensions of Runways: 2,436m x 45m

Number of Terminals: 1

Number of Stands: [illegible]

2013 Annual Passengers: 0.43 mppa

2013 Annual Movements: 3,946 ATMs

Current 2-Way Peak Hour Passengers: 690 pax / hour

Current 2-Way Peak Hour ATMs: 6 ATMs / hour

Declared Runway Capacity: 15 ATMs / hour

Current Terminal Size: 7,340m²



Keffalinia Airport

Capitalising on the island's reputation among travellers and the tourism industry, Keffalinia Airport is well placed for solid sustained growth. The terminal will benefit from investment in relatively minor works to improve passenger facilities. The current performance of the airport and its potential would justify the investment in the required airside works.

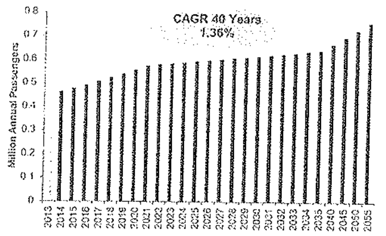
The island of Keffalinia has recently experienced earthquakes, and as such, further ground investigations are required to establish the impact on the airside pavements.

Background

- The island of Keffalinia is a family holiday destination with a very low population density and a local population of only 30,000;
- Traffic is highly seasonal and is mostly generated by EU tourists, around 70% of them from the UK;
- Keffalinia offers a combination of modern resorts with traditional villages, churches and monasteries, and government and industry efforts are focused on diversifying into alternative tourism to reduce seasonality.

Traffic Forecast

Passengers are forecast to grow from 0.43 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 0.76 mppa in 2055, with a CAGR of 1.36%. Air traffic movements (ATMs) are forecasted to increase from 3.9 to 8.2 thousand in 2055.



TERMINAL CAPACITY

- Inadequate check-in counters and departure gates across all design hours in 2015.
- All other functions have adequate number of passenger processing facilities for both arriving and departing flows across the design hour in 2015.
- The passenger processing areas, check-in and departure hall, security and immigration are "capacity critical" in 2015 for LoS C in the design hour due to insufficient queuing and circulation space.

STAND CAPACITY

- Current stand capacity of 3 stands is sufficient to meet current ATM peak hour demand with no stand expansion required in the Imminent Works period.



The terminal at Keffalinia airport requires refurbishment, reconfiguration and expansion to provide appropriate levels of service expected by the passengers.

ASSESSMENT OF CURRENT INFRASTRUCTURE

TERMINAL

The capacity assessment of the arriving and departing passenger processes within the terminal building has been informed by:

- A site visitto Keffalinia Airport.
- Planning assumptions driven by current airport operational performance, IATA standards and industry benchmarks.
- Information available from the data room and airport fact sheets.

Our assessment of the current terminal indicates:

- The terminal is undersized and does not have an efficient passenger process. There is very little queuing and circulation space between check-in, emigration and security, which results in a large amount of cross flows and confusion for passengers during peak times.
- There is no queuing space for passengers within the terminal building for immigration, resulting in passengers queuing on the external ramp.
- The main baggage reclaim belt is an unusual shape and in a poor location, resulting in limited presentation length and circulation space around the belt.
- There is no clear separation between arriving and departing passenger flows.

AIRFIELD

The airfield has a single runway with no parallel taxiway, therefore aircraft are forced to backtrack along the runway. The airside pavements will require further investigatory works to establish the residual life and required rehabilitation methodology. It was further noted that the Fire Station has suffered significant damage during the recent earthquake.

The current runway strip width for RWY 14/32 is only 75m from the runway centreline and is therefore not compliant with ICAO standards. This non-compliance can be addressed by extending the additional runway strip width by 75m on either side from the existing strip edge, since the area is available within the aerodrome boundary.

RWY 17 has a compliant Runway End Safety Area (RESA).

The RESA for RWY 32 is not compliant with ICAO Annex 14 and would require displacement of the runway threshold or reclamation of land to enlarge the RESA. We assume that any existing exemptions for non-compliance will continue and must be discussed with the appropriate authority.

INFRASTRUCTURE HIGHLIGHT

The terminal is in poor condition due to age, lack of maintenance and damage from the recent earthquake. In addition, it is undersized and the layout of the terminal does not provide an efficient passenger process. The terminal, apron and runway require significant refurbishment and expansion.

TERMINAL – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

- Extend terminal footprint to provide a new arrivals hall with 2 reclaim belts.
- Reconfigure check-in to [illegible] terminal footprint with provision for 40 check-in counters.
- Relocate security and emigration with adequate queuing space as per IATA LoS C.
- Extend gate hold rooms to provide adequate seating, circulation and Food and Beverage (F&B).

TERMINAL – IMMINENT EXPANSION WORKS

- Terminal expansion of ~5,030m² (initially 815m² of [illegible] works) to meet forecast demand and IATA LoS C standard for passenger processing.

AIRSIDE – IMMINENT EXPANSION WORKS

- Structural repairs are required for runway, apron and taxiways with additional pavement strengthening across [illegible] airside development.



Runway and apron will require a full inspection due to recent earthquakes, and additional rubber removal is required on the runway.

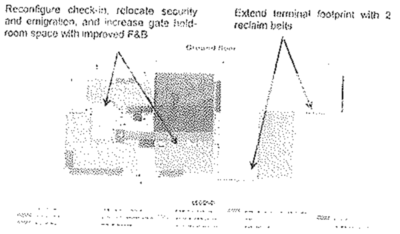
IMMINENT WORKS

Reconfiguration of passenger processing facilities within the existing terminal footprint and extension of the terminal to provide a new arrivals hall, new check-in counters, relocate security and extend gate hold rooms to ensure that IATA Level of Service (LoS) C is achieved.

Structural repairs for runway, apron and taxiway will be required. The runway is likely to require resurfacing in 2016.

TERMINAL – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

The drawing below summarises the key changes during this reconfiguration period:



AIRSIDE - IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

The airside pavements will require significant investigatory works to establish formally their residual life and replacement year.

TERMINAL –FUTURE EXPANSION WORKS

- Future terminal and landside expansions have been sized to provide capacity as follows:
  Phase 1 – 2019 to 2033
  Phase 2 –2034 to 2055.

APRON – FUTURE EXPANSION WORKS

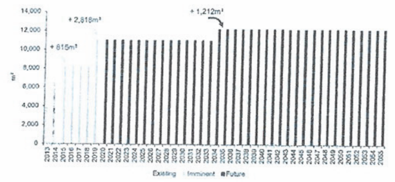
- In 2031, reconfigure stands to allow pushbacks resulting in an increase in stand capacity from 3 stands to 6 stands.

FUTURE WORKS

The Future Expansion Works provide a phased terminal development ensuring sufficient capacity until the end of the Concession period.

The airside pavement is likely to require further rehabilitation works and reconfiguring the apron to allow pushbacks will increase stand capacity.

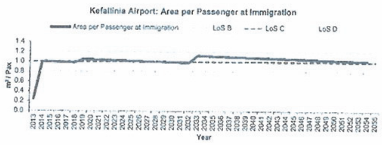
We have planned a phased expansion of the terminal and landside over the Concession period. Two expansions will be constructed during the Imminent Worksto alleviate the immediate processing bottlenecks with a furtherexpansion to be constructed during the Future Works period, as shown in the phasing chart below:

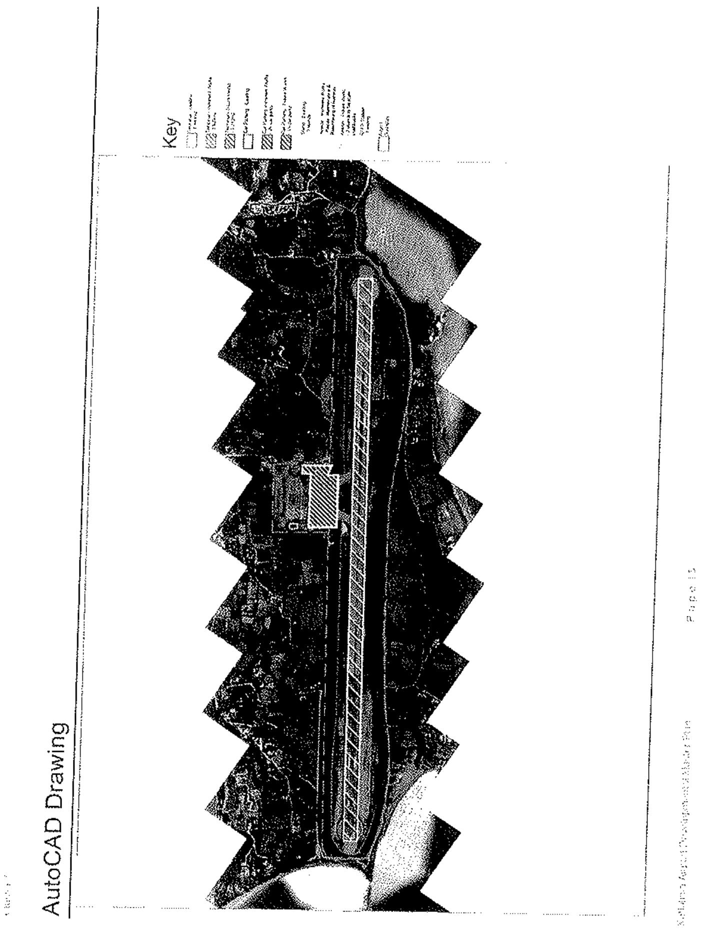


The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimum IATA LoS C across the duration of the Concession period.

Our analysis, illustrated in the charts below,shows thatthe most constrained capacity processes is Security. This achieves a rating above LoS C for the duration of the Concession period. Immigration is the most constrained arrival process; however Works in the Imminent period will provide a suitable level of service for passengers which will meet LoS C.






AutoCAD Drawing
Key

Ομάδα Α

Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Κεφαλονιάς

Τοποθεσία και Διασυνδέσεις: Το αεροδρόμιο της Κεφαλονιάς εξυπηρετεί τα νησιά της Κεφαλονιάς και της Ιθάκης και προσφέρει συνδέσεις με εγχώριους και ευρωπαϊκούς προορισμούς, η πλειονότητα των οποίων είναι προς το Ηνωμένο Βασίλειο.

Πρόκληση: Ο αεροσταθμός και οι χώροι τόσο της ελεγχόμενης πρόσβασης όσο και ο αστικός του αεροδρομίου είναι περιορισμένοι λόγω τόσο έλλειψης χώρων όσο και του πρόσφατου σεισμού και απαιτείται άμεσα υλοποίηση έργων ανακαίνισης και επέκτασης.

ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Αριθμός Διαδρόμων: 1 [14/32]

Διαστάσεις Διαδρόμων: 2.436m x 45m

Αριθμός Αεροσταθμών: 1

Αριθμός Θέσεων Στάθμευσης Αεροσκαφών: 3

2013 Επιβάτες Ετησίως: 0,43 εκατ. επιβάτες

2013 Μετακινήσεις Ετησίως: 3.946 ATMs

Αναχωρήσεις/Αφίξεις Επιβατών κατά την Ώρα Αιχμής: 690 επιβάτες / ώρα

Κινήσεις Αναχωρήσεων/Αφίξεων κατά την Ώρα Αιχμής: 5 ATMs / ώρα

Υπολογιζόμενη Χωρητικότητα Διαδρόμων: 15 ATMs / ώρα

Μέγεθος Υφιστάμενου Αεροσταθμού: 7,340m²



ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΣ

Αξιοποιώντας την φήμη του νησιού από ταξιδιώτες και την τουριστική αγορά, το αεροδρόμιο Κεφαλονιάς βρίσκεται σε πολύ καλή θέση για σταθερή ανάπτυξη. Ο αεροσταθμός μπορεί να επωφεληθεί από επενδύσεις για σχετικά μικρής έκτασης εργασίες για την βελτίωση των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης των επιβατών. Η τρέχουσα επίδοση του αεροδρομίου και οι δυνατότητες του δικαιολογούν επενδύσεις στα απαιτούμενα έργα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης.

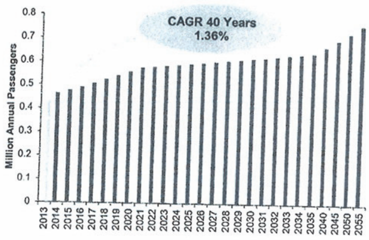
Το νησί της Κεφαλονιάς προσφάτως δοκιμάστηκε από σεισμούς, και εξαιτίας αυτού, απαιτείται περαιτέρω διερεύνηση του εδάφους προκειμένου να καθοριστούν οι επιπτώσεις στα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- Το νησί της Κεφαλονιάς αποτελεί έναν οικογενειακό ταξιδιωτικό προορισμό, διαθέτοντας πολύ χαμηλή πληθυσμιακή πυκνότητα, με πληθυσμό μόλις 30.000.
- Η Κυκλοφορία είναι υψηλά εποχιακή και δημιουργείται κυρίως από ευρωπαίους τουρίστες, 70% των οποίων από το Ηνωμένο Βασίλειο.
- Η Κεφαλονιά προσφέρει ένα συνδυασμό από σύγχρονα καταλύματα με παραδοσιακούς οικισμούς, εκκλησίες και μοναστήρια ενώ οι προσπάθειες της κυβέρνησης και της βιομηχανίας επικεντρώνονται στην μετατροπή σε εναλλακτικό τουρισμό για την μείωση του φαινομένου της εποχικότητας.

ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Ο αριθμός των επιβατών προβλέπεται να αυξηθεί από 0,43 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως (mppa) το 2013 σε 0,76 mppa το 2055, με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του CAGR 1,36%. Η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) προβλέπεται να αυξηθεί από 3.9 σε 8.2 χιλιάδες το 2055.



MG

Αξιολογηση των Τρεχουσων Υποδομων

Αεροσταθμος

Η εκτίμηση της χωρητικότητας των αφιχθέντων και αναχωρούντων επιβατών εντός του κτιρίου του αεροσταθμού έχει γίνει από:

- Επίσκεψη στο Αεροδρόμιο της Κεφαλονιάς.
- Σχεδιαστικές παραδοχές που απορρέουν από τις τρέχουσες επιχειρησιακές επιδόσεις του αεροδρομίου, τα πρότυπα της IATA και σημεία αναφοράς του τομέα της αεροπλοΐας.
- Πληροφορίες διαθέσιμες από το data room και ενημερωτικά δελτία του αεροδρομίου.

Η αξιολόγηση του αεροσταθμού υποδεικνύει τα ακόλουθα:

- Ο αεροσταθμός είναι υποδιαστασιολογημένος και δεν έχει αποδοτικές διαδικασίες διαχείρισης επιβατών. Υπάρχει ελάχιστος χώρος αναμονής και κυκλοφορίας μεταξύ των γκισέ, τον έλεγχο διαβατηρίων κατά την αναχώρηση και τον έλεγχο ασφαλείας, καταλήγοντας στην δημιουργία μεγάλων διασταυρώσεων των ροών και σύγχυση των επιβατών κατά τις ώρες αιχμής.
- Δεν υπάρχει χώρος αναμονής εντός του κτιρίου κατά τον έλεγχο των διαβατηρίων καταλήγοντας στην δημιουργία ουράς επιβατών μέχρι την εξωτερική ράμπα.
- Ο βασικός ιμάντας παραλαβής αποσκευών έχει περίεργη διαμόρφωση και βρίσκεται σε άσχημη θέση, καταλήγοντας σε περιορισμούς του μήκους στο οποίο εμφανίζονται οι αποσκευές καθώς και στον χώρο κυκλοφορίας γύρω από τον ιμάντα.
- Δεν υπάρχει σαφής διαχωρισμός μεταξύ των ροών των αφικνούμενων και αναχωρούντων επιβατών.

Περιοχη Κινησης Αεροσκαφων

Το αεροδρόμιο διαθέτει έναν μόνο διάδρομο, χωρίς παράλληλο τροχόδρομο και επομένως απαιτείται τα αεροσκάφη να τροχοδρομούν στον ίδιο διάδρομο. Απαιτείται περαιτέρω διερεύνηση στα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης για να διαπιστωθεί ο υπολειπόμενος χρόνος ζωής τους και η μέθοδος αποκατάστασης τους. Επισημάνθηκε επιπλέον ότι ο Πυροσβεστικός Σταθμός παρουσίασε σημαντικές ζημιές από τον πρόσφατο σεισμό.

Το πλάτος του διαδρόμου RWY 14/32 είναι μόνο 75m από τον κεντρικό άξονα του διαδρόμου και επομένως δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των προτύπων του Διεθνή Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO). Αυτή η μη συμμόρφωση αντιμετωπίζεται με επέκταση του πλάτους κατά επιπλέον 75m εκατέρωθεν της άκρης του διαδρόμου, δεδομένου ότι υπάρχει διαθέσιμη έκταση εντός των ορίων του αεροδρομίου

Ο διάδρομος RWY 14 έχει επαρκή Ζώνη Ασφαλείας Τέλους Διαδρόμων (RESA).

Η Ζώνη Ασφαλείας Τέλους Διαδρόμων (RESA) για τον διάδρομο RWY 32 δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παραρτήματος 14 του ICAO και απαιτείται μετατόπιση του αναβαθμού του διαδρόμου ή αναδιαμόρφωση έκτασης ώστε να αυξηθεί η RESA. Υποθέτουμε ότι οι υφιστάμενες απαλλαγές μη συμμόρφωσης θα διατηρηθούν και πρέπει να συζητηθούν με την αρμόδια αρχή.



Απαιτείται στον αεροσταθμό υλοποίηση εργασιών ανακαίνισης, αναδιαμόρφωσης και επέκτασης ώστε να παρέχεται κατάλληλο επίπεδο υπηρεσιών στους επιβάτες.

Κυριοτερα Στοιχεια Των Υποδομων

Ο αεροσταθμός είναι σε κακή κατάσταση λόγω παλαιότητας, ελλιπούς συντήρησης και ζημιών από τον πρόσφατο σεισμό. Επιπροσθέτως, είναι υποδιαστασιολογημένος, και η διαμόρφωση των χώρων δεν παρέχει αποδοτικές διαδικασίες διαχείρισης επιβατών. Απαιτείται υλοποίηση σημαντικών εργασιών ανακαίνισης και επέκτασης στον αεροσταθμό, τον χώρο ελιγμών των αεροσκαφών και τον διάδρομο.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Επέκταση της κάλυψης του κτιρίου του αεροσταθμού για την δημιουργία νέας αίθουσας αφίξεων με 2 ιμάντες παραλαβής αποσκευών.
- Αναδιαμόρφωση γκισέ στην αντίπερα είσοδο του αεροσταθμού με πρόβλεψη 10 γκισέ.
- Μετακίνηση του γραφείου ασφαλείας και του ελέγχου διαβατηρίων αναχωρήσεων με επαρκή χώρο αναμονής για επίπεδο υπηρεσιών IATA LoS C.
- Επέκταση των αιθουσών αναμονής των πυλών για την δημιουργία επαρκών καθισμάτων, χώρου κυκλοφορίας και υπηρεσιών Food and Beverage. (F&B)

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Επέκταση του τερματικού σταθμού ~3.633m² (αρχικά 815m² δημόσιων έργων) για την κάλυψη της προβλεπόμενης ζήτησης και των απαιτήσεων επιπέδου υπηρεσιών IATA LoS C διαχείρισης επιβατών.

ΧΩΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ (AIRSIDE) – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Απαιτείται υλοποίηση κατασκευαστικών έργων αποκατάστασης στον διάδρομο, τον χώρο ελιγμών και τους τροχόδρομους με επιπλέον ενίσχυση των οδοστρωμάτων σε όλο τον περιβάλλοντα χώρο του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης.

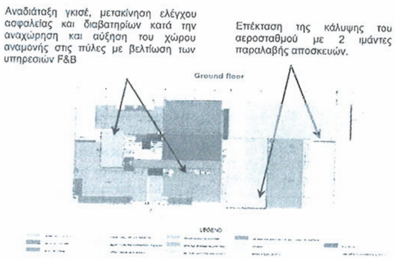
ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Η αναδιαμόρφωση των εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών εντός της κάλυψης του κτιρίου του αεροσταθμού και της επέκτασής του που θα παράσχει μια νέα αίθουσα αφίξεων και νέα γκισέ, η μετακίνηση του ελέγχου ασφαλείας και η επέκταση των αιθουσών αναμονής των πυλών θα εξασφαλίσουν ένα επίπεδο υπηρεσιών IATA LoS C.

Απαιτείται υλοποίηση κατασκευαστικών έργων αποκατάστασης στον διάδρομο, τον χώρο ελιγμών και τους τροχόδρομους. Είναι πιθανό να απαιτηθεί επίστρωση σε όλη την επιφάνεια του οδοστρώματος του διαδρόμου το 2016.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

Το παρακάτω σχέδιο συνοψίζει τις βασικές αλλαγές κατά την περίοδο αναδιαμορφώσεων:



ΧΩΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ (AIRSIDE)– ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Απαιτούνται σημαντικές εργασίες διερεύνησης στα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου για να διαπιστωθεί ο υπολειπόμενος χρόνος ζωής τους και το έτος αντικατάστασης τους.



Απαιτείται πλήρης έλεγχος στον διάδρομο και τον χώρο ελιγμών λόγω των πρόσφατων σεισμών, και αφαίρεση ελαστικών κατάλοιπων από τον διάδρομο.

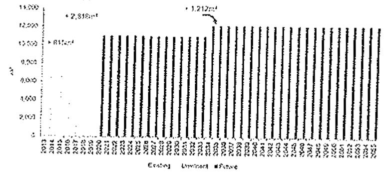
[illegible]

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

Με τα μελλοντικά έργα επέκτασης θα υλοποιηθεί σταδιακή, σε φάσεις, ανάπτυξη του αεροσταθμού εξασφαλίζοντας επαρκή χωρητικότητα μέχρι το τέλους της περιόδου Παραχώρησης.

Το οδόστρωμα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης είναι πιθανό να χρήζει περαιτέρω αναδιαμόρφωσης ενώ με την αναδιάταξη του χώρου ελιγμού των αεροσκαφών ώστε να είναι δυνατή η απιαθέλκυση, θα αυξηθεί ο αριθμός των θέσεων στάθμευσης.

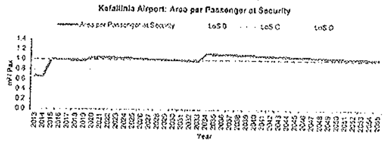
Έχουμε σχεδιάσει μια σταδιακή επέκταση του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου κατά την Περίοδο Παραχώρησης. Δύο επεκτάσεις θα υλοποιηθούν κατά την διάρκεια των επικείμενων έργων ώστε να περιοριστούν τα άμεσα φαινόμενα συμφόρησης των διαδικασιών διαχείρισης επιβατών, ενώ άλλη μία επέκταση θα υλοποιηθεί κατά την περίοδο των μελλοντικών έργων, όπως παρουσιάζεται και στο παρακάτω διάγραμμα:



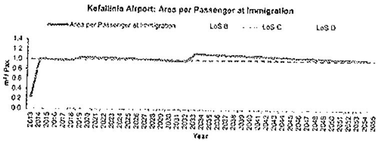
Οι εγκαταστάσεις διαχείρισης των επιβατών του αεροσταθμού έχουν αξιολογηθεί για ώρα σχεδιασμού που να παρέχεται επίπεδο υπηρεσιών κατ' ελάχιστον ΙΑΤΑ LoS C για όλη την Περίοδο Παραχώρησης.

Η ανάλυση μας, όπως παρουσιάζεται στα παρακάτω διαγράμματα, έδειξε ότι η δυσμενέστερη χωρητικότητα εμφανίζεται στον έλεγχο επιβατών. Αυτή επιτυγχάνει επίπεδο υπηρεσιών άνω του LoS C κατά τη διάρκεια της περιόδου παραχώρησης. Ο έλεγχος διαβατηρίων είναι η δυσμενέστερη διαδικασία περιορισμού της χωρητικότητας κατά την άφιξη, όμως με την υλοποίηση των επικείμενων έργων θα παρέχεται ένα κατάλληλο επίπεδο υπηρεσιών της τάξεως του LoS C.

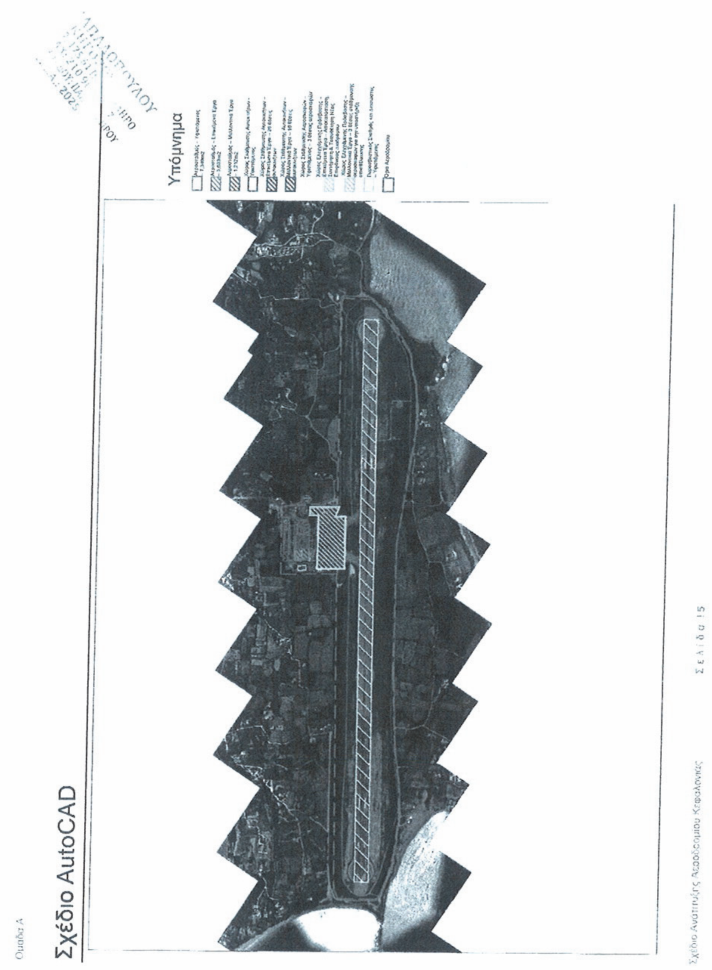
Kefallinia Airport: Area per Passenger at Security



Kefallinia Airport: Area per Passenger at Immigration



Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Κεφαλονιάς


Σχέδιο AutoCAD
Υπόμνημα

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του [illegible] πρωτοτύπου [illegible]

03/10/2014

[illegible]

ΙΡΙΣ Ι. [illegible]

[illegible]

Aktion Airport Development Plan

Location and Connectivity: Aktion Airport is a regional airport located in mainland Greece near the city of Preverza connecting Western Greece with destinations in the EU.

Challenge: Need to address airside capacity constraints and optimise terminal passenger processing facilities to maximise the long-term potential of airport.

KEY AIRPORT FACTS

Number of Runways: 1 [07L/25R]

Dimensions of Runways: 2,871m x 45m

Number of Terminals: 1

Number of Stands: 4

2013 Annual Passengers: 0.32 mppa

2013 Annual Movements: 3,054 ATMs

Current 2-Way Peak Hour Passengers: 698 pax / hour

Current 2-Way Peak Hour ATMs: 6 ATMs / hour

Calculated Runway Capacity: 28 ATMs / hour

Current Terminal Size: 6,807m²



AKTION AIRPORT

Aktion Airport serves tourists wishing to enjoy beaches along the west coast of mainland Greece as well as visiting the neighbouring Ionian Islands.

In the Imminent Works period measures to reconfigure the terminal, including an increase in check-in desks, optimisation of HBS, security and immigration is planned immediately before significant terminal expansion works. This will enhance passenger processing facilities, reduce waiting times and increase passenger capacity.

The future works period includes a further terminal expansion and reconfiguration of the apron to increase aircraft parking capacity.

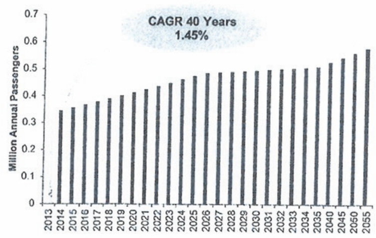
The runway is not part of the Concession Area, although precision approach radar will be required in the imminent works period.

BACKGROUND

- The airport is a gateway to regions in Western Greece as well as the nearby islands of Lefkada and Meganissi which are attractive beach holiday destinations.
- Withannual traffic of 0.32 mppa, the airport processes around 70% of its annual passengers from June to September. Domestic scheduled flights are operated throughout the year.

TRAFFIC FORECAST

Passengers are forecast to grow from 0.32 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 0.58 mppa in 2055, with a CAGR of 1.45%. Air traffic movements (ATMs) are forecasted to increase from 3.1 to 6.0 thousand in 2055.



TERMINAL CAPACITY
- Inadequate check-in counters, departure gates and passenger processing facilities in the design hours in 2015.

STAND CAPACITY
- Current stand capacity of 4 stands is sufficient to meet current ATM peak hour demand with no stand expansion required in the Imminent Works period.



Baggage system and passenger processing facilities need to be optimised at Aktion airport. In addition, Flight Information Display Screens(FIDs) require replacement with LCD monitors.

ASSESSMENTOF CURRENT INFRASTRUCTURE

TERMINAL

The capacity assessment of the arriving and departing passenger processes within the terminal building has been informed by:

- A site visit to Aktion Airport.
- Planning assumptions driven by current airport operational performance, IATA standards and industry benchmarks.
- Information available from the data room and airport fact sheets.

Our assessment of the current terminal indicates:

- The terminal has been maintained well since its construction in 2003.
- The ground floor space has been well utilised for passenger processing activities and there is a simple passenger process which provides a clear separation between arriving and departing passengers.
- The majority of office space is located on the mezzanine with ample spare space for additional tenants.

AIRFIELD

The airport has one runway with a full length parallel taxiway that can also be used as a temporary runway. The apron has future potential to expand through an appropriation of adjacent land occupied by greenhouses.

The current *runway* strip width for RWY 07L/25R is only 75m from the runway centreline and is therefore not compliant with ICAO standards. Non-compliance can be addressed by extending the runway strip width by 75m on either end from the existing strip edge and displacing the RWY 07L threshold.

The RESA for RWY 25R has a compliant Runway End Safety Area (RESA). The RESA for RWY 07L is not compliant with ICAO Annex 14 and would either require displacement of the runway threshold or land reclamation to enlarge the RESA. We assume that any existing exemptions for non-compliance will continue and must be discussed with the appropriate authority.

INFRASTRUCTURE HIGHLIGHT

The terminal was completed in 2003 and is in good condition, with currently no major maintenance requirements.

Local police provide resource for passenger security screening, passport control and guarding of the perimeter. The police have limited resource to support the operation of the airport and can only provide 1 officer for passport control. This is a constraint on processing times.

TERMINAL – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

- Reconfigure check-in and provide 2 additional check-in desks – relocate check-in counters opposite the terminal entrance.
- Relocate security screening to the left of the reconfigured check-in area.
- Optimise the outbound baggage system through use of inline Hold Baggage Screening (HBS).
- Relocate inbound immigration to provide additional queuing area and prevent queue build-up of passengers on the apron.

TERMINAL – IMMINENT EXPANSION WORKS

- Terminal expansion of ~4,073m²to meet forecast demand and IATA LoS C standard for passenger processing.

AIRSIDE – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

- The runway is not under HCAA control hence is not part of the refurbishment works.
- Installation of precision approach radar will be necessary and will require co-operation from HAF and permission from local authorities.



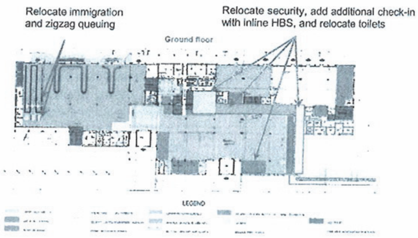
Reconfiguration of the terminal and further expansion in the imminent works period will ensure adequate facilities are provided for passengers.

IMMINENT WORKS

Additional check-in desks and reconfiguration of the existing desks will reduce queuing time and provide a more intuitive passenger flow, for departing passengers.A terminal expansion of 4,073m² will provide additional facilities and processing area until 2030.

TERMINAL – IMMINENT WORKS

The objective of the initial terminal reconfiguration works is to ensure that each passenger has an enhanced passenger experience from the time of arrival to departure. The drawing below summarises the key changes:



AIRSIDE – IMMINENT WORKS

The apron pavements will require further investigatory works to establish formally their residual life and replacement year. As the runway is not under the airport's control it is not part of the imminent refurbishment works.

Terminal – Future Expansion Works

- Future terminal and landside expansions have been sized to provide capacity as follows:
- Phase 1 – 2030 to 2050

Runway – Future Refurbishment Works

- The runway is not included in the Concession Area and hence has not been considered for improvements to the pavement at this juncture.

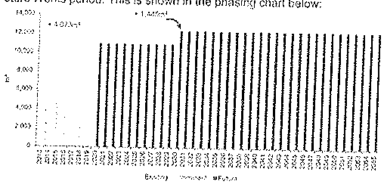
Apron – Future Expansion Works

- In 2030, reconfigure stands to allow pushbacks resulting in an increase of stand capacity from 4 stands to 6 stands.

Future Works

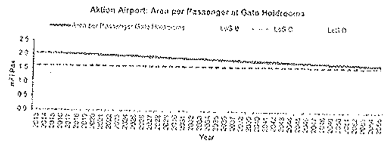
Following the expansion in the Imminent Works period, the terminal will only require a smaller expansion in 2030 which will provide sufficient capacity until the end of the Concession period. A reconfiguration of the stands from power-in power-out to push back will provide the required stand capacity for the peak hour ATMs.

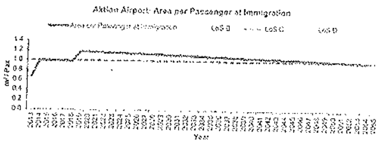
We have planned a phased expansion of the terminal and landside over the Concession period. The initial expansion will be constructed during the Imminent Works period with an expansion to be constructed during the Future Works period. This is shown in the phasing chart below:

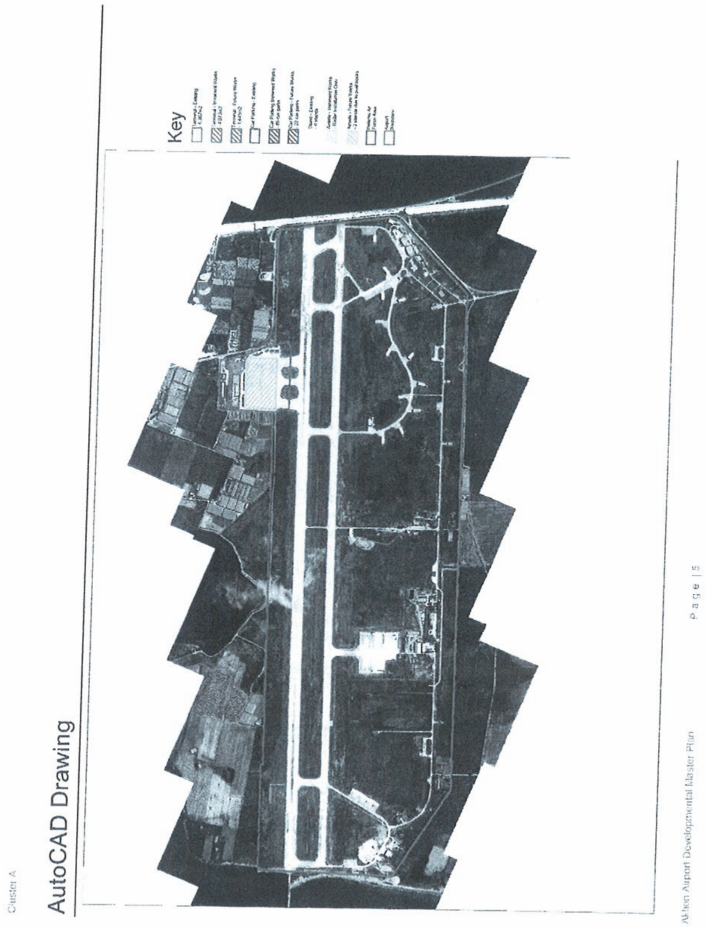


The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimum IATA LoS C across the duration of the Concession period.

Our analysis, illustrated on the chart below, shows that the main capacity constrained process at the airportis Immigration. However future expansion works will ensure that a LoS Bservice will be retainedthroughout the Concession period. The main constrained departure process is Gate Holdrooms which already has a sufficient service level that exceeds the minimum LoS C required.






AutoCAD Drawing
Key
Aktion Airport Developmental Master Plan
Page | 5

Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Ακτίου

Τοποθεσία και Διασυνδέσεις: Το αεροδρόμιο του Ακτίου είναι ένα περιφερειακό αεροδρόμιο που βρίσκεται στην ηπειρωτική Ελλάδα κοντά στην πόλη της Πρέβεζας, και ενώνει τη Δυτική Ελλάδα με προορισμούς της ΕΕ.

Πρόκληση: Ανάγκη να αντιμετωπιστούν οι περιορισμοί στην χωρητικότητα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης και να βελτιστοποιηθούν οι εγκαταστάσεις του αεροσταθμού των επιβατών με στόχο τη μεγιστοποίηση των δυνατοτήτων του αεροδρομίου σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα.

[illegible]

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΑΚΤΙΟΥ

Το αεροδρόμιο του Ακτίου εξυπηρετεί τους τουρίστες που επιθυμούν να απολαύσουν τις παραλίες των δυτικών ακτών της ηπειρωτικής Ελλάδας, καθώς επίσης να επισκεφθούν τα γειτονικά νησιά του Ιονίου.

Κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων, έχουν σχεδιαστεί μέτρα για την αναμόρφωση του αεροσταθμού, συμπεριλαμβανομένων της αύξησης των γκισέ, της βελτιστοποίησης του συστήματος διαχείρισης αποσκευών (HBS), της ασφάλειας και του γραφείου ελέγχου διαβατηρίων, αμέσως πριν την έναρξη των σημαντικών εργασιών επέκτασης του αεροσταθμού. Αυτό θα βελτιώσει τις εγκαταστάσεις των επιβατών, θα μειώσει τους χρόνους αναμονής και θα αυξήσει τη χωρητικότητα σε επιβάτες.

Η περίοδος μελλοντικών εργασιών περιλαμβάνει μια περαιτέρω επέκταση του αεροσταθμού και αναδιαμόρφωση του χώρου ελιγμών αεροσκαφών για την αύξηση της δυναμικότητας στάθμευσης των αεροσκαφών.

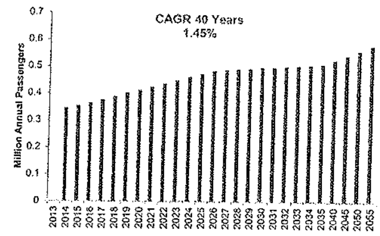
Ο αεροδιάδρομος δεν αποτελεί μέρος της Περιοχής Παραχώρησης, ωστόσο κατά την περίοδο των επικείμενων έργων θα απαιτηθεί ραντάρ προσέγγισης ακριβείας.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- Το αεροδρόμιο είναι η πύλη στις περιοχές της Δυτικής Ελλάδας καθώς επίσης και στα κοντινά νησιά της Λευκάδας και του Μεγανησίου, τα οποία αποτελούν ελκυστικούς προορισμούς για καλοκαιρινές διακοπές.
- Με ετήσια επιβατική κίνηση της τάξης των 0,32 εκ. επιβατών ετησίως (mppa), το αεροδρόμιο δέχεται το 70% του ετήσιου συνόλου επιβατών κατά την περίοδο Ιουνίου – Σεπτεμβρίου. Οι εγχώριες τακτικές πτήσεις πραγματοποιούνται καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Ο αριθμός των επιβατών προβλέπεται να αυξηθεί από 0,32 mppa (εκ. επιβ. ετησίως) το 2013 σε 0,58 mmpa το 2055, με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του 1.45%. Η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) προβλέπεται να αυξηθεί από 3,1 σε 6,0 χιλιάδες το 2055.



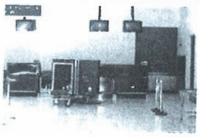


ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ

- Ανεπαρκής αριθμός γκισέ, πυλών αναχώρησης και εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών στις ώρες σχεδιασμού το 2015

ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

- Η τρέχουσα δυναμικότητα των 4 θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών επαρκεί για να καλύψει την υφιστάμενη ζήτηση ΑΤΜ ώρας αιχμής χωρίς να απαιτείται περαιτέρω επέκταση κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων.



Οι εγκαταστάσεις για το σύστημα αποσκευών και τους επιβάτες απαιτείται να βελτιστοποιηθούν στο αεροδρόμιο του Ακτίου. Επιπλέον, οι Οθόνες Πληροφοριών Πτήσεων (FIDs) χρειάζεται να αντικατασταθούν με οθόνες LCD.

ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ

Για την αποτίμηση της δυναμικότητας του αεροσταθμού σε αφίξεις και αναχωρήσεις επιβατών έχει γίνει ενημέρωση από:

- Επίσκεψη στο Αεροδρόμιο του Ακτίου.
- Παραδοχές στο σχεδιασμό με βάση την υφιστάμενη απόδοση λειτουργίας, τα πρότυπα της ΙΑΤΑ και τα σημεία αναφοράς του κλάδου.
- Πληροφορίες διαθέσιμες από το data room και ενημερωτικά δελτία του αεροδρομίου.

Η αποτίμησή μας για τον υφιστάμενο αεροσταθμό υποδεικνύει ότι:

- Έχει γίνει καλή συντήρηση του αεροσταθμού από την κατασκευή του το 2003.
- Ο χώρος του ισογείου έχει αξιοποιηθεί ορθώς για τις δραστηριότητες εξυπηρέτησης επιβατών και τηρείται μια απλή διαδικασία για το σαφή διαχωρισμό αφικνούμενων και αναχωρούντων επιβατών.
- Η πλειοψηφία των χώρων γραφείων βρίσκεται στον ημιόροφο, με άφθονο ελεύθερο χώρο για επιπλέον ενοικιαστές.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Το αεροδρόμιο διαθέτει έναν διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης με έναν παράλληλο διάδρομο τροχοδρόμησης σε όλο το μήκος του, ο οποίος μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν προσωρινός διάδρομος προσγείωσης/απογείωσης. Ο χώρος ελιγμών των αεροσκαφών έχει περιθώριο για μελλοντική επέκταση, με τη χρήση παρακείμενων εκτάσεων που καταλαμβάνεται από θερμοκήπια.

Επί του παρόντος το πλάτος του διαδρόμου RWY 07L/25R είναι μόνο 75m από τον κεντρικό άξονα του διαδρόμου, και ως εκ τούτου δεν συμμορφώνεται με τα πρότυπα του ICAO (Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας). Η μη-συμμόρφωση με τα πρότυπα μπορεί να αντιμετωπιστεί με επέκταση του πλάτους της λωρίδας του διαδρόμου κατά 75m και στα 2 άκρα από το υπάρχον χείλος της λωρίδας και μετατόπιση του κατώτατου ορίου RWY 07L.

Η Ζώνη Ασφαλείας Τέλους Διαδρόμου (RESA) για RWY 25R διαθέτει μια RESA που πληροί τις απαιτήσεις του ICAO. Η RESA RWY 07L δεν βρίσκεται σε συμμόρφωση με το Παράρτημα 14 του ICAO, και θα απαιτούσε είτε μια μετατόπιση του κάτω ορίου του διαδρόμου, είτε εκχέρσωση της γης, για τη διεύρυνση της RESA. Υποθέτουμε ότι οιεσδήποτε υφιστάμενες παρεκκλίσεις μη συμμόρφωσης θα συνεχιστούν και θα πρέπει να συζητηθούν με την αρμόδια αρχή.

ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Ο αεροσταθμός ολοκληρώθηκε το 2003 και βρίσκεται σε καλή κατάσταση, χωρίς μεγάλες απαιτήσεις συντήρησης.
Η τοπική αστυνομία παρέχει πόρους για τον έλεγχο ασφάλειας των επιβατών, τον έλεγχο διαβατηρίων και την περιμετρική φύλαξη. Διαθέτει περιορισμένους πόρους για την υποστήριξη της λειτουργίας του αεροδρομίου, και είναι σε θέση να παρέχει μόνο έναν αξιωματικό για τον έλεγχο των διαβατηρίων. Αυτό αποτελεί περιορισμό για τους χρόνους των διαδικασιών.

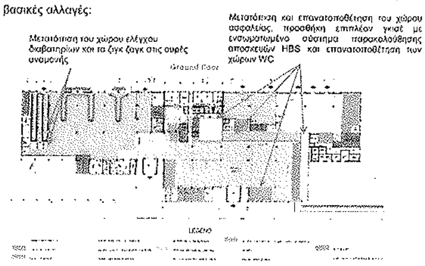
[illegible]

Επικειμενα Εργα

Αύξηση του αριθμού των γκιτς και αναδιαμόρφωση των υπαρχόντων θα μειώσει τους χρόνους αναμονής και θα προσδώσει μια περισσότερο αποτελεσματική ροή επιβατών, για τους επιβάτες προς αναχώρηση. Μια επέκταση του τερματικού σταθμού της τάξης των 4.073m² θα παρέχει πρόσθετες εγκαταστάσεις ως το 2030.

Επικειμενα Εργα - Αεροσταθμος

Ο στόχος των εργασιών της αρχικής αναδιαμόρφωσης του αεροσταθμού είναι η διασφάλιση της βελτίωσης της εμπειρίας του κάθε επιβάτη από την άφιξή του ως την αναχώρησή του. Το παρακάτω σχήμα συνοψίζει τις βασικές αλλαγές:



Χωρος Ελεγχομενης Προσβασης - Επικειμενα Εργα

Για τα οδοστρώματα στο χώρο ελιγμών αεροσκαφών θα χρειαστούν περαιτέρω διερευνητικές εργασίες έτσι ώστε να εξακριβωθεί τυπικά ο υπολειπόμενος χρόνος ζωής τους και το έτος αντικατάστασης. Καθώς το διάδρομος προσγείωσης/απογείωσης δε βρίσκεται υπό τον έλεγχο του αεροδρομίου, δεν αποτελεί τμήμα των επικείμενων εργασιών ανακαίνισης.



Αναδιαμόρφωση του αεροσταθμού και περαιτέρω επέκτασή του κατά την περίοδο επικείμενων έργων θα διασφαλίσει επαρκείς εγκαταστάσεις για τους επιβάτες

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Οι επεκτάσεις στον αεροσταθμό και την αστική περιοχή του αεροδρομίου έχουν μέγεθος τέτοιο ώστε να παρέχουν μια δυναμικότητα ως εξής:
  Φάση 1 – 2030 μέχρι 2055

ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Ο διάδρομος δεν περιλαμβάνεται στην περιοχή παραχώρησης, και ως εκ τούτου δεν έχει ληφθεί υπόψη για τη βελτίωση του οδοστρώματος στην παρούσα συγκυρία.

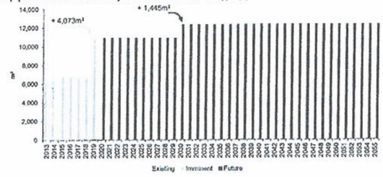
ΧΩΡΟΣ ΕΛΙΓΜΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ – ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Το 2023, η αναδιαμόρφωση των χώρων στάθμευσης των αεροσκαφών θα επιτρέπει την οπισθέλκυσή τους, με αποτέλεσμα την αύξηση της χωρητικότητας των θέσεων από 4 σε 6.

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

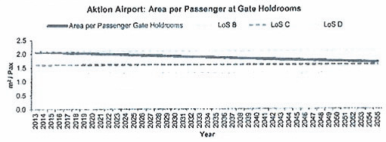
Σε συνέχεια της επέκτασης που θα λάβει χώρα κατά τη διάρκεια των Επικείμενων Εργων, ο αεροσταθμός θα χρειάζεται μόνο μια μικρότερη επέκταση το 2030, η οποία θα παρέχει επαρκή χωρητικότητα ως το τέλος της περιόδου Παραχώρησης. Η αναδιαμόρφωση των θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών, με τη δυνατότητα οπισθέλκυσης θα προσφέρει την απαιτούμενη δυναμικότητα των θέσεων στάθμευσης για τις μετακινήσεις (ATM) τις ώρες αιχμής.

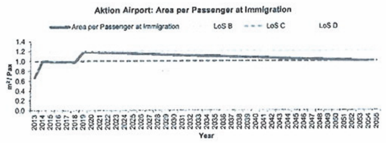
Έχουμε σχεδιάσει μια σταδιακή επέκταση του αεροσταθμού και της αστικής περιοχής του αεροδρομίου κατά τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης. Η αρχική επέκταση θα λάβει χώρα κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων, με μια περαιτέρω επέκταση κατά τη διάρκεια της περιόδου των Μελλοντικών Έργων. Αυτό απεικονίζεται στο κάτωθι διάγραμμα:

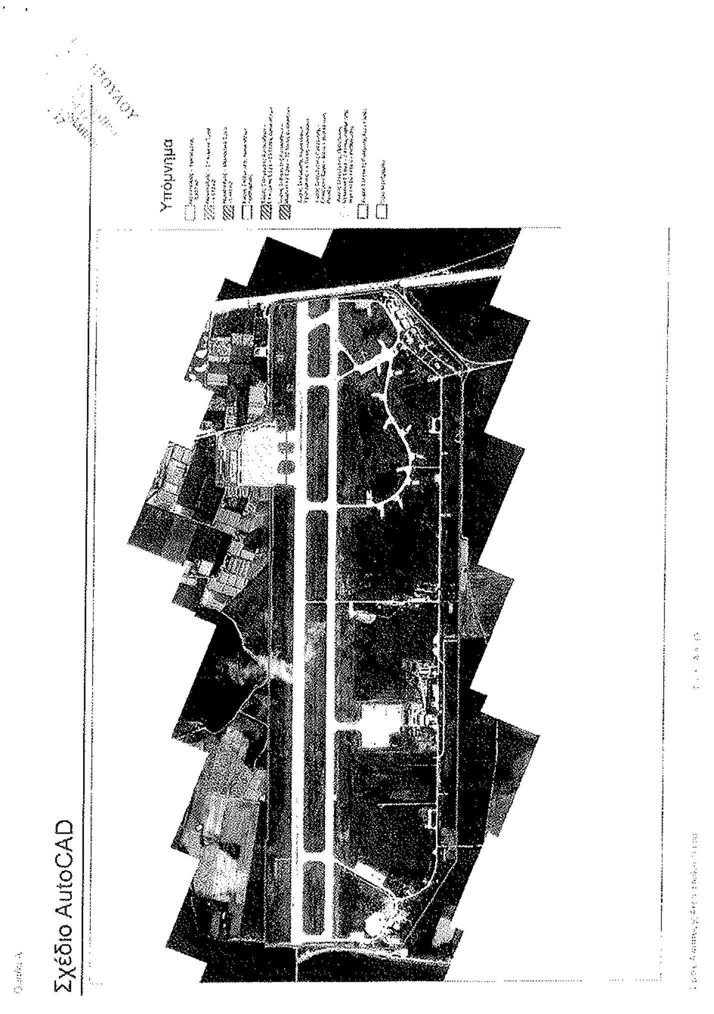


Οι εγκαταστάσεις του αεροσταθμού για τους επιβάτες έχουν αξιολογηθεί κατά την ώρα σχεδιασμού με σκοπό να παρέχουν ένα ελάχιστο επίπεδο υπηρεσιών κλάσης C σύμφωνα με τα πρότυπα LoS C της IATA κατά τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης.

Η ανάλυσή μας, που απεικονίζεται και στο διάγραμμα παρακάτω, δείχνει ότι η κύρια διαδικασία του αεροδρομίου η οποία εμφανίζει περιορισμένη δυναμικότητα είναι ο έλεγχος διαβατηρίων. Ωστόσο τα έργα μελλοντικής επέκτασης θα εξασφαλίσουν ένα επίπεδο LoS B, το οποίο θα διατηρηθεί καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης. Η βασική διαδικασία κατά τις αναχωρήσεις η οποία είναι επί του παρόντος περιορισμένη, στον χώρο αναμονής των πυλών η οποία έχει ένα ικανοποιητικό επίπεδο υπηρεσιών, που υπερβαίνει το ελάχιστο απαιτητό LoS C.






Σχέδιο AutoCAD
Υπόμνημα

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική

Αθήνα, 03/10/2014

Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα δικηγόρος

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΛΑΚΩΝΙΑΣ [illegible] ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ./FAX: 210 [illegible]4377
ΑΦΜ [illegible]730 ΔΟΥ: ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ
Α.Μ. Δ.Σ.Α.: 20[illegible]57

Kavala Airport Development Plan

Location and Connectivity: Kavala Airport is located near Kavala, which is the second largest mainland town in Northern Greece, after Thessaloniki. The airport serves both all-year-round domestic and seasonal international flights.

Challenge: Optimisation and expansion of terminal passenger processing facilities will help deliver an improved level of service and increased non-aeronautical revenues.

Key Airport Facts

Number of Runways: 1 (05R/23L)

Dimensions of Runways: 3,000m x 45m

Number of Terminals: 1

Number of Stands: 10

2013 – Annual Passengers: 0.21 mppa

2013 – Annual Movements: 2,604 ATMs

Current 2-Way Peak Hour Passengers: 448 pax / hour

Current 2-Way Peak Hour ATMs: 6 ATMs / hour

Calculated Runway Capacity: 28 ATMs / hour

Current Terminal Size: 8,820m²



KAVALA AIRPORT

This is a well maintained airport and will continue to provide commercial opportunities from both domestic and international customers. Utilising vacant space for commercial assets will provide a larger commercial offering and a single terminal expansion will ensure peak hour efficiency throughout a planned increase in passengers.

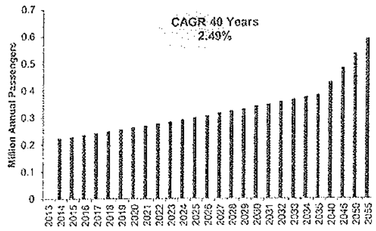
The airside infrastructure is in good condition and a reconfiguration of stands will increase overall stand capacity.

BACKGROUND

- The airport provides connection to North-Eastern Greece and the island of Thassos.
- With annual passenger traffic of 0.21 mppa, it serves some domestic and seasonal international flights, most of them to / from Germany and the UK.
- The town of Kavala is within driving distance from Thessaloniki Airport, the second largest in the country and an international airport (200 km), and Alexandroupolis Airport (150 km) that serves domestic flights.

TRAFFIC FORECAST

Passengers are forecast to grow from 0.21 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 0.59 mppa in 2055, with a CAGR of 2.49%. Air traffic movements (ATMs) are forecasted to increase from 2.8 to 7.6 thousand in 2055.



TERMINAL CAPACITY

- Passenger processing facilities for both arriving and departing flows across all design hours in 2015 are currently constrained.

STAND CAPACITY

- Current stand capacity of 10 stands is sufficient to meet current ATM peak hour demand with no stand expansion required in the Imminent Works period.



Expansion is required to increase check-in capacity.

ASSESSMENTOF CURRENT INFRASTRUCTURE

TERMINAL

The capacity assessment of the arriving and departing passenger processes within the terminal building has been informed by:

- A site visit to Kavala Airport.
- Planning assumptions driven by current airport operational performance,IATA standards and industry benchmarks.
- Information available from the data room and airport fact sheets.

Our assessment of the current terminal indicates:

- Relatively small airport which has been well maintained.
- Due to the peakiness of the traffic the current terminal is undersized with severe bottlenecks for both departing and arriving passengers.
- There is an area of unutilised space on the mezzanine level.

AIRFIELD

The airport has a single runway with a full length parallel taxiway. A perimeter road and fence exist and the parallel taxiway can be used as a temporary runway if required. The main runway was refurbished in 2010.

The area is available within the aerodrome boundary to provide the required runway strip width and length (150m from runway centreline and 60m from each end of the runway).

RWY 23L and RWY 05R both have compliant Runway End Safety Areas (RESA) which are in excess of ICAO Annex 14 requirements.

INFRASTRUCTURE HIGHLIGHT

Kavala Airport has significant land to grow and expand both terminal and apron facilities.

TERMINAL – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

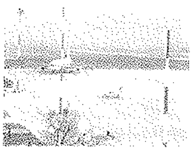
- Unused area of c.500m² on the mezzanine level can be utilised to provide a retail / duty free / Food and Beverages (F&B) offering for airside / landside passengers.

TERMINAL – IMMINENT EXPANSION WORKS

- Terminal expansion of 4,061m² to meet forecast demand and IATA LOS C standard for passenger processing.

AIRSIDE – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

- Airfield infrastructure is generally in good condition, with no major maintenance required in the next 5 years.



No significant asset maintenance is envisaged on the airfield over the next 5 years.

IMMINENT WORKS

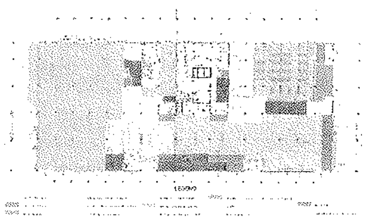
Imminent refurbishment works are proposed at Kavala Airport in order to provide facilities that are suitable for the ongoing operation of the facilities at the airport. A terminal extension of approximately 4,061m² is required at the airport to meet forecast demand.

There are no imminent Airside works required at the airport.

TERMINAL – IMMINENT WORKS

The main focus of the Imminent terminal refurbishment works is to fully utilise the existing space available within the building. The imminent expansion works will then complement this work to fully enhance the passenger experience. Unused areas will be brought into use and together, with the expansion, will enable the airport to maximise commercial opportunities within the terminal.

Ground floor



AIRSIDE – IMMINENT WORKS

The Airside infrastructure is in a good condition and therefore no significant works will be required in the imminent works period.

TERMINAL – FUTURE EXPANSION WORKS

- The expansion in the Imminent works period will provide adequate facilities for the duration of the Concession period.

RUNWAY – FUTURE REFURBISHMENT WORKS

- The airside pavement is likely to require rehabilitation in 2035.

APRON – FUTURE EXPANSION WORKS

- Stands to be reconfigured to allow pushbacks increasing stand capacity from 10 to 12 aircraft stands.

FUTURE WORKS

Future Expansion works in the terminal beyond 2020 are not envisaged. This is due to the facilities provided during the Imminent works period being adequate to the long term operation of the airport during the rest of the Concession period.

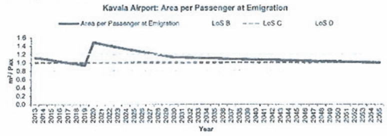
Future stand reconfiguration to allow pushbacks will increase stand capacity in order to meet future demand. The Airside pavement is likely to require rehabilitation in 2035.

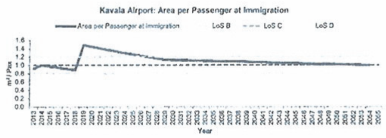
We have planned a phased expansion of the terminal and landside over the Concession period. The initial expansion will be constructed during the Imminent Works period with no further expansions to be constructed during the Future Works period as shown in the chart below.

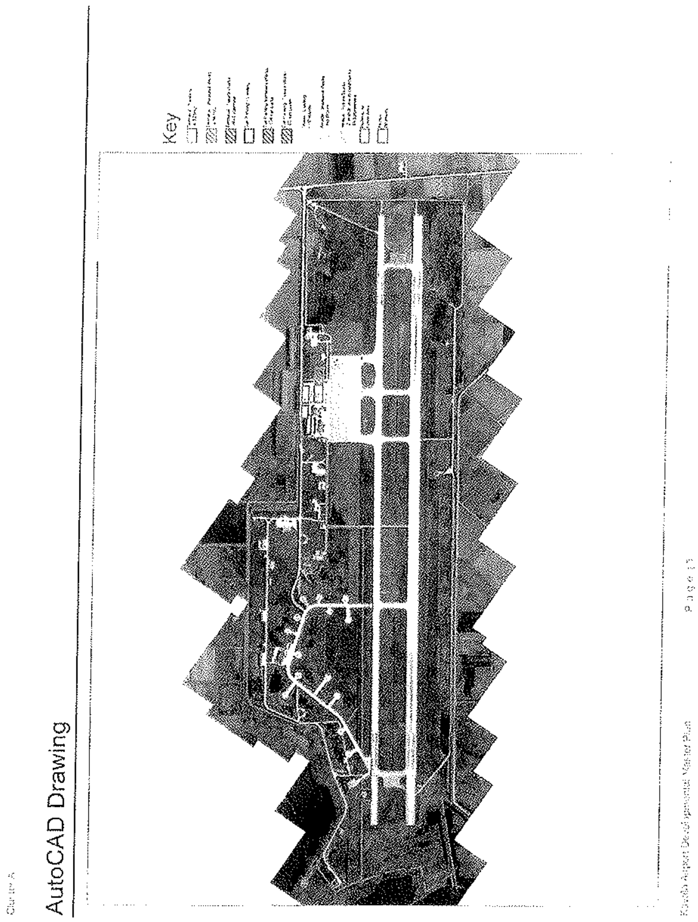


The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimumIATA LoS C across the duration of the Concession period.

Our analysis, illustrated in the charts below, shows that the two key capacity constrained processes at the airport are Emigration and Immigration. Emigration will be above the required LoS C level for the majority of the Concession period. Immigration capacity constraints will be relieved after the Imminent works period and will continue to provide a comfortable level of capacity above LoS C for theremainder of the Concession period.






AutoCAD Drawing
Key

Ομάδα Α

Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Καβάλας

Τοποθεσία και Διασυνδέσεις: Το αεροδρόμιο της Καβάλας βρίσκεται κοντά στην Καβάλα, η οποία είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της ΒορειοΑνατολικής ηπειρωτικής Ελλάδας μετά τη Θεσσαλονίκη. Το αεροδρόμιο εξυπηρετεί τόσο εγχώριες πτήσεις καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, όσο και εποχιακές διεθνείς πτήσεις.

Προκλήσεις: Βελτιστοποίηση και επέκταση του αεροσταθμού επιβατών θα βοηθήσουν στο να επιτευχθεί ένα βελτιωμένο επίπεδο υπηρεσιών καθώς και αύξηση στα έσοδα από μη αεροπορικές δραστηριότητες.

Βασικα Στοιχεια Αεροδρομιου

Αριθμός Διαδρόμων: 1 [05R/23L]
Διαστάσεις Διαδρόμου: 3.000m x 45m
Αριθμός Αεροσταθμών: 1
Αριθμός Θέσεων Στάθμευσης: 10
2013 Επιβάτες Ετησίως: 0,21 εκατ. επιβάτες
2013 Μετακινήσεις Ετησίως: 2.804 ATMs
Αναχωρήσεις/Αφίξεις Επιβατών κατά την Ώρα Αιχμής: 448 επιβάτες / ώρα
Κινήσεις Αναχωρήσεων/Αφίξεων κατά την Ώρα Αιχμής: 5 ATMs / ώρα
Υπολογιζόμενη Χωρητικότητα Διαδρόμων:
28 ATMs / ώρα
Μέγεθος Υφιστάμενου Αεροσταθμού: 6.829m²



Αεροδρομιο Καβαλας

Πρόκειται για ένα αεροδρόμιο στο οποίο πραγματοποιείται καλή συντήρηση, και θα συνεχίσει να παρέχει εμπορικές ευκαιρίες τόσο από εγχώριους πελάτες όσο και από πελάτες του εξωτερικού. Η αξιοποίηση των κενών χώρων για εμπορικά αγαθά θα αυξήσει την προσφορά σε εμπορικό επίπεδο, και μια μόνο επέκταση του αεροσταθμού θα διασφαλίσει τη δυναμικότητα κατά τις ώρες αιχμής για όλη την προγραμματισμένη αύξηση των επιβατών.

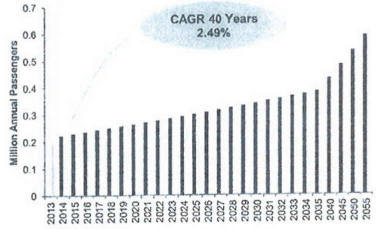
Οι υποδομές του ελεγχόμενου χώρου πρόσβασης του αεροδρομίου βρίσκονται σε καλή κατάσταση και μια αναδιαμόρφωση των θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών θα αυξήσει τη συνολική χωρητικότητά τους.

Ιστορικο

- Το αεροδρόμιο παρέχει σύνδεση με τη Βορειοανατολική Ελλάδα, καθώς και με την Θάσο.
- Με ετήσια επιβατική κίνηση 0,21 mppa, το αεροδρόμιο εξυπηρετεί κάποιες εγχώριες και διεθνείς πτήσεις, οι περισσότερες εκ των οποίων γίνονται από/προς τη Γερμανία και το Ηνωμένο Βασίλειο.
- Η πόλη της Καβάλας βρίσκεται σε κοντινή απόσταση με αυτοκίνητο από το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης, το δεύτερο μεγαλύτερο αεροδρόμιο της χώρας, το οποίο είναι και διεθνές (200km) καθώς και από το αεροδρόμιο της Αλεξανδρούπολης (150km) το οποίο εξυπηρετεί εγχώριες πτήσεις.

Προβλεψη Επιβατικης Κινησης

Ο αριθμός των επιβατών αναμένεται να αυξηθεί από 0,21 mppa που ήταν το 2013 σε 0,59 mppa το 2055, με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του 2,49%. Η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) προβλέπεται να αυξηθεί από 2.800 σε 7.600 το 2055.



[illegible]



Απαιτείται επέκταση για να αυξηθεί η χωρητικότητα των γκισέ.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ

Η αξιολόγηση των διαδικασιών που αφορούν στις αναχωρήσεις και στις αφίξεις που λαμβάνουν χώρα στο κτήριο του αεροσταθμού βασίστηκε σε:

- Επιτόπια επίσκεψη στο Αεροδρόμιο της Καβάλας
- Παραδοχές σχεδιασμού από την τωρινή λειτουργική επίδοση του αεροδρομίου, τα πρότυπα της ΙΑΤΑ και τα σημεία αναφοράς του τομέα των αερομεταφορών.
- Διαθέσιμες πληροφορίες από το data room και τα πληροφοριακά δελτία του αεροδρομίου.

Η αξιολόγησή μας για τον υφιστάμενο αεροσταθμό υποδεικνύει ότι:

- Σχετικά μικρό αεροδρόμιο στο οποίο γίνεται καλή συντήρηση
- Λόγω της μεγάλης αιχμής της επιβατικής κίνησης, ο υφιστάμενος αεροσταθμός θεωρείται μικρός και εμφανίζει μεγάλες συμφορήσεις τόσο για τους αφικνούμενους όσο και για τους αναχωρούντες επιβάτες.
- Υπάρχει έκταση αναξιοποίητου χώρου στο επίπεδο του ημιώροφου.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Το αεροδρόμιο διαθέτει έναν διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης με έναν παράλληλο διάδρομο τροχοδρόμησης σε όλο το μήκος του. Περιμετρικά υπάρχουν ένας δρόμος με ένα φράχτη, και ο παράλληλος διάδρομος τροχοδρόμησης μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν διάδρομος προσγείωσης/απογείωσης, αν χρειαστεί. Ο κύριος διάδρομος ανακαινίστηκε το 2010.

Η έκταση υπάρχει εντός των ορίων του αεροδρομίου, παρέχοντας έτσι το απαιτούμενο μήκος και πλάτος του διαδρόμου (150m από τον κεντρικό άξονά του και 60m από το κάθε άκρο του).

Και οι δυο διάδρομοι RWY 23L and RWY 05R διαθέτουν Ζώνες Ασφαλείας Τέλους Διαδρόμου (RESA) που υπερβαίνουν τις απαιτήσεις του Παραρτήματος 14 του ICAO.

ΒΑΣΙΚΟΤΕΡΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

Το Αεροδρόμιο της Καβάλας διαθέτει σημαντικές εκτάσεις γης προς ανάπτυξη και επέκταση τόσο του αεροσταθμού όσο και του χώρου ελιγμών των αεροσκαφών.

Ομάδα Α

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

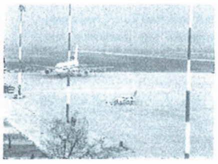
- Η αχρησιμοποίητη έκταση των 500m² στο επίπεδο του ημιώροφου μπορεί να αξιοποιηθεί για την κατασκευή καταστημάτων και χώρων λιανικής / ΚΑΕ / μαζικής εστίασης για τους επιβάτες στον αστικό χώρο και τον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Εεπέκταση του αεροσταθμού των ~4.961m² έτσι ώστε να ανταποκριθεί στην προβλεπόμενη ζήτηση και Επιπέδου Εξυπηρέτησης επιβατών IATA LoS C.

ΧΩΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Οι υποδομές του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης βρίσκονται σε γενικές γραμμές σε καλή κατάσταση, χωρίς μεγάλες απαιτήσεις συντήρησης για τα επόμενα 5+ έτη.



Δεν διαφαίνονται σημαντικές απαιτήσεις συντήρησης στην περιοχή κίνησης αεροσκαφών για τα επόμενα 5 έτη.

ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

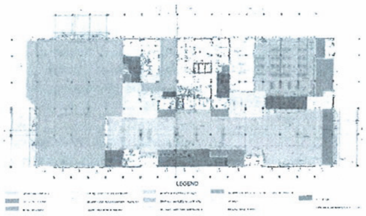
Προτείνονται επικείμενα έργα ανακαίνισης για το Αεροδρόμιο Καβάλας με σκοπό να παρασχεθούν εγκαταστάσεις που θα είναι κατάλληλες για τη συνεχή λειτουργία των εγκαταστάσεων του αεροδρομίου. Μια επέκταση του αεροσταθμού της τάξης των 4961m² περίπου, είναι απαραίτητη για να ικανοποιηθεί η προβλεπόμενη ζήτηση.

Δεν απαιτούνται επικείμενα έργα στο χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Τα επικείμενα έργα ανακαίνισης εστιάζουν κατά κύριο λόγο στην πλήρη αξιοποίηση του υφιστάμενου χώρου που βρίσκεται μέσα στο κτήριο. Τα επικείμενα έργα επέκτασης θα συμπληρώσουν τα παραπάνω έργα, έτσι ώστε να βελτιώσουν την ταξιδιωτική εμπειρία των επιβατών. Οι αχρησιμοποίητοι χώροι θα χρησιμοποιηθούν, και μαζί με την επέκταση, θα δώσουν στο αεροδρόμιο τη δυνατότητα να μεγιστοποιήσει τις εμπορικές ευκαιρίες εντός του αεροσταθμού.

Ground floor



ΧΩΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ (AIRSIDE) – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Οι υποδομές του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου βρίσκεται σε καλή κατάσταση και ως εκ τούτου δεν θα απαιτηθούν σημαντικές εργασίες κατά τη διάρκεια της περιόδου των επικείμενων έργων.

Ομάδα Α

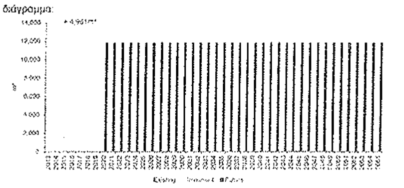
[illegible]

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

Μελλοντικά έργα επέκτασης στον αεροσταθμό μετά το 2020 δεν προβλέπονται. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι εγκαταστάσεις που θα κατασκευαστούν κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων, θα επαρκούν για τη μακροχρόνια λειτουργία του αεροδρομίου για όλο το υπόλοιπο της Περιόδου Παραχώρησης.

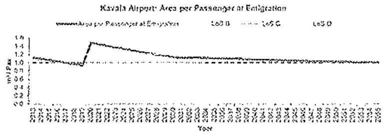
Μελλοντική αναδιάταξη των θέσεων στάθμευσης των αεροσκαφών με στόχο τη δυνατότητα αποθέλκυσής τους θα αυξήσει τη χωρητικότητα των θέσεων, έτσι ώστε να ικανοποιηθεί η προβλεπόμενη ζήτηση. Το οδόστρωμα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης είναι πιθανό να χρειαστεί αποκατάσταση το 2035.

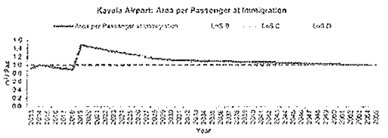
Έχουμε σχεδιάσει μια σταδιακή επέκταση του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου κατά τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης. Η αρχική επέκταση θα λάβει χώρα κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων και δεν απαιτούνται άλλες επεκτάσεις κατά την περίοδο των Μελλοντικών Έργων, όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα:

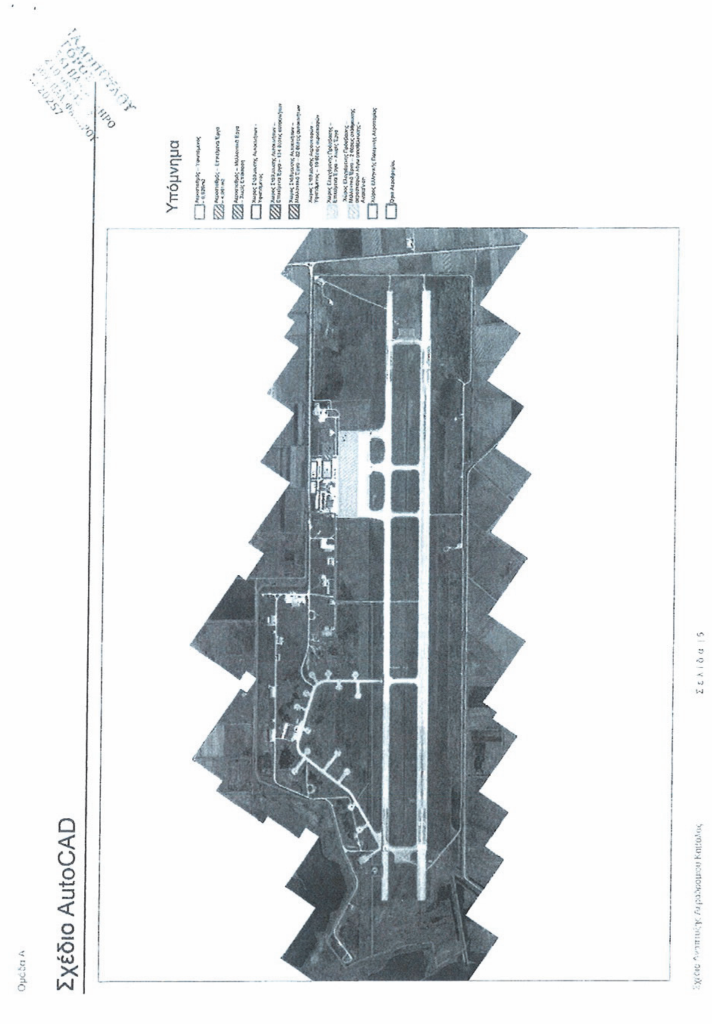


Οι εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών του αεροσταθμού έχουν αξιολογηθεί κατά την ώρα σχεδιασμού με σκοπό να παρέχουν ένα ελάχιστο επίπεδο εξυπηρέτησης με βάση τα πρότυπα της ΙΑΤΑ, κλάσης LoS C, καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης.

Η ανάλυσή μας, όπως απεικονίζεται στα παρακάτω διαγράμματα, παρουσιάζει ότι οι δυο βασικές διαδικασίες του αεροδρομίου που εμφανίζουν περιορισμένη χωρητικότητα είναι ο έλεγχος κατά την άφιξη και αναχώρηση. Η πρώτη θα βρίσκεται πάνω από το επίπεδο LoS C για το μεγαλύτερο μέρος της περιόδου Παραχώρησης. Η περιορισμένη χωρητικότητα στον Έλεγχο Διαβατηρίων θα αρθεί μετά την περίοδο των Επικείμενων Έργων, συνεχίζοντας έτσι να προσφέρει στους επιβάτες ένα επίπεδο εξυπηρέτησης πάνω από το LoS C για το υπόλοιπο της περιόδου Παραχώρησης.






Σχέδιο AutoCAD
Υπόμνημα

Ακριβής μετάφραση στην ... γλώσσα ... του ... προτοτύπου ... αγγλικά

03/10/2014

ΙΡΙΣ ... ΠΑΠΑ...

SOLEMN DECLARATION

(art. 8 of L. 1599/1986)

To:	THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND S.A.		
Name:	Christoph Hans	Surname:	Nanke
Father's name and Surname:	Egmond Hans, Nanke		
Mother's name and surname:	Gertrud Anneliese Ernestine, Nanke		
Date of Birth:	05.08.1966		
Place of Birth:	Rüsselsheim		
ID No:	409424755	Tel: +49 69 690 78459	
Place of Residence: Wiesbaden	Street: Am Allersberg	No.: 9	PC: 65191
Fax: +49 69 690 495 78459		Email: c.nanke@fraport.de	

I, the undersigned, acting as legal representative of the legal entity under the corporate name Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, established under the laws of Germany, with company registration number HRB 7042 and registered offices at Germany, 60547 Frankfurt am Main, with German tax registration number DE 114150623 being a member of the Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" by holding a 65.00% stake in the Consortium, being fully aware of the consequences of the Greek law 1599/1986 for making false / untrue solemn declarations, hereby declare in connection with the submission by the above Consortium of a binding offer for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster A Regional Airports of the Hellenic Republic pursuant to paragraph 4.1.9(a) of the relevant Request for Proposal issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. ("HRADF") on 4 February 2014, that the company proposed by our Consortium to act as the Independent Engineer (as this term is defined in the Request for Proposal) is EC Harris (UK) Limited Liability Company registered in England and Wales, with Registered Office: ECHQ, 34 York Way, London, N1 9AB, tel.: +44 (0)207 812 2000, fax: +44(0)20778122001, email: paul.willis@arcadis.com, web: www.echarris.com.

The description of the experience and of the credentials of the Independent Engineer is attached hereto. Should our Consortium be selected as the Preferred Investor or the Reserve Candidate we shall submit, within thirty (30) days from our selection, all the required evidence to the Greek State and the HRADF in relation to the satisfaction by the Independent Engineer of the conditions set out in paragraph 4.1.9(c) of the Request for Proposal.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΔΗΜΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ Κ.Ε.Π. (4)
Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής ... Christoph
... 30/9/2014
ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Η αρμόδια υπάλληλος
ΜΑΡΙΑ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΟΥ

Athens, 30.9.2014

Christoph Hans Nanke

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

(άρθρο 8 Ν.1599/1986)

Προς:	Το ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.		
Ο-Η Όνομα:	Christoph Hans	Επώνυμο:	Nanke
Όνομα και Επώνυμο Πατέρα:	Egmond Hans, Nanke		
Όνομα και Επώνυμο Μητέρας:	Gertrud Anneliese Ernestine, Nanke		
Ημερομηνία Γέννησης:	05.08.1966		
Τόπος Γέννησης:	Rüsselsheim		
Αριθμός Ταυτότητας	409424755	τηλ	+49 69 690 78459
Τόπος Κατοικίας: Wiesbaden		Οδός: Am Allersberg	Αριθ.: 9 Τ.Κ.: 65191
Αρ. Τηλεομοιοτύπου (Fax)	+49 69 690 495 78459	Δ/νση Ηλεκτρ. Ταχυδρομείου	: c.nanke@fraport.de

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος, ενεργώντας ως νόμιμος εκπρόσωπος του νομικού προσώπου με την εταιρική επωνυμία Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, που συστήθηκε σύμφωνα με τους νόμους της Γερμανίας, με αριθμό μητρώου εταιρίας HRB 7042 και το οποίο εδρεύει στην Γερμανία, 60547 Φρανκφούρτη am Main, με αριθμό φορολογικού μητρώου Γερμανίας DE 114150623, όντας μέλος της Κοινοπραξίας "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" κάτοχος του 65,00% της Κοινοπραξίας, έχοντας πλήρη επίγνωση των συνεπειών που προβλέπονται υπό τον Ελληνικό νόμο 1599/1986 για τις ψευδείς/αναληθείς υπεύθυνες δηλώσεις, δηλώνω δια της παρούσης, σχετικά με την υποβολή εκ μέρους της ως άνω Κοινοπραξίας δεσμευτικής προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με την λειτουργία και συντήρηση των περιφερειακών αεροδρομίων της Ομάδας Α του Ελληνικού Δημοσίου, σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.9(a) της σχετικής Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς που εξέδωσε το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. στις 4 Φεβρουαρίου 2014, ότι η εταιρεία που προτείνεται από την Κοινοπραξία μας ως Ανεξάρτητος Μηχανικός (όπως ο όρος αυτός καθορίζεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς) είναι η εταιρεία EC Harris (HB) Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης εγγεγραμμένη στην Αγγλία και Ουαλία, Διεύθυνση: ECHQ, 34 York Way, Λονδίνο, N1 9AB, τηλ.: +44 (0)207 812 2000, φαξ: +44(0)20778122001, email: paul.willis@arcadis.com, ιστοσελίδα: www.echarris.com.

Επισυνάπτεται περιγραφή της εμπειρίας και των επαγγελματικών προσόντων του Ανεξάρτητου Μηχανικού. Εφόσον η Κοινοπραξία μας επιλεγεί ως ο Επιλεγείς Επενδυτής ή ο Αναπληρωματικός Υποψήφιος θα υποβάλουμε, εντός τριάντα (30) ημερών από την επιλογή μας, στο Δημόσιο και στο ΤΑΙΠΕΔ όλα τα απαραίτητα στοιχεία που αποδεικνύουν από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό την ικανοποίηση των απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς.

Αθήνα, 30-9-2014

ΕΠΙΣΗΜΗ ΣΦΡΑΓΙΔΑ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ

Christoph Hans Nanke

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής του Christoph Hans Nanke
Α. Δ. Τ. 409424755
Κηφισιά 30/9/2014
ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Η αρμόδιο Υπάλληλος
ΜΑΡΙΑ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΟΥ
ΔΕ/Δ'
ΥΠΟΓΡΑΦΗ

Αθήνα, 03/10/2014

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

SOLEMN DECLARATION

(art. 8 of L. 1599/1986)

To:	THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND S.A.		
Name:	Charles	Surname:	Weinland
Father's name and Surname:	Dieter, Weinland		
Mother's name and surname:	Frauke Emmy Martha, Weinland		
Date of Birth:	09.02.1969		
Place of Birth:	Kiel		
ID No:	415332590	Tel: +49 69 690 70782	
Place of Residence: Schwalbach	Street: Pfingstbrunnenstr.	No.: 16a	PC: 65824
Fax: +49 69 690 495 70782		Email: c.weinland@fraport.de	

I, the undersigned, acting as legal representative of the legal entity under the corporate name Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, established under the laws of Germany, with company registration number HRB 7042 and registered offices at Germany, 60547 Frankfurt am Main, with German tax registration number DE 114150623 being a member of the Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" by holding a 65.00% stake in the Consortium, being fully aware of the consequences of the Greek law 1599/1986 for making false / untrue solemn declarations, hereby declare in connection with the submission by the above Consortium of a binding offer for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster A Regional Airports of the Hellenic Republic pursuant to paragraph 4.1.9(a) of the relevant Request for Proposal issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. ("HRADF") on 4 February 2014, that the company proposed by our Consortium to act as the Independent Engineer (as this term is defined in the Request for Proposal) is EC Harris (UK) Limited Liability Company registered in England and Wales, with Registered Office: ECHQ, 34 York Way, London, N1 9AB, tel.: +44 (0)207 812 2000, fax: +44(0)20778122001, email: paul.willis@arcadis.com, web: www.echarris.com.

The description of the experience and of the credentials of the Independent Engineer is attached hereto. Should our Consortium be selected as the Preferred Investor or the Reserve Candidate we shall submit, within thirty (30) days from our selection, all the required evidence to the Greek State and the HRADF in relation to the satisfaction by the Independent Engineer of the conditions set out in paragraph 4.1.9(c) of the Request for Proposal.

Athens, 30-9-2014

Charles Weinland

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

(άρθρο 8 Ν.1599/1986)

Προς:	Το ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.		
Ο-Η Όνομα:	Charles	Επώνυμο:	Weinland
Όνομα και Επώνυμο Πατέρα:	Dieter, Weinland		
Όνομα και Επώνυμο Μητέρας:	Frauke Emmy Martha, Weinland		
Ημερομηνία Γέννησης:	09.02.1969		
Τόπος Γέννησης:	Kiel		
Αριθμός Ταυτότητας	415332590	Τηλ:	+49 69 690 70782
Τόπος Κατοικίας: Schwalbach		Οδός: Pfingstbrunnen str.	Αριθ.: 16A Τ.Κ.: 65824
Αρ. Τηλεομοιοτύπου (Fax):	+49 69 690 495 70782	Δ/νση Ηλεκτρ. Ταχυδρομείου (Email):	c.weinland@fraport.de

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος, ενεργώντας ως νόμιμος εκπρόσωπος του νομικού προσώπου με την εταιρική επωνυμία Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, που συστήθηκε σύμφωνα με τους νόμους της Γερμανίας, με αριθμό μητρώου εταιρίας HRB 7042 και το οποίο εδρεύει στην Γερμανία, 60547 Φρανκφούρτη am Main, με αριθμό φορολογικού μητρώου Γερμανίας DE 114150623, όντας μέλος της Κοινοπραξίας "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" κάτοχος του 65,00% της Κοινοπραξίας, έχοντας πλήρη επίγνωση των συνεπειών που προβλέπονται υπό τον Ελληνικό νόμο 1599/1986 για τις ψευδείς/αναληθείς υπεύθυνες δηλώσεις, δηλώνω δια της παρούσης, σχετικά με την υποβολή εκ μέρους της ως άνω Κοινοπραξίας δεσμευτικής προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με την λειτουργία και συντήρηση των περιφερειακών αεροδρομίων της Ομάδας Α του Ελληνικού Δημοσίου, σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.9(a) της σχετικής Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς που εξέδωσε το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. στις 4 Φεβρουαρίου 2014, ότι η εταιρεία που προτείνεται από την Κοινοπραξία μας ως Ανεξάρτητος Μηχανικός (όπως ο όρος αυτός καθορίζεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς) είναι η εταιρεία EC Harris (HB) Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης εγγεγραμμένη στην Αγγλία και Ουαλία, Διεύθυνση: ECHQ, 34 York Way, Λονδίνο, N1 9AB, τηλ.: +44 (0)207 812 2000, φαξ: +44(0)20778122001, email: paul.willis@arcadis.com, ιστοσελίδα: www.echarris.com

Επισυνάπτεται περιγραφή της εμπειρίας και των επαγγελματικών προσόντων του Ανεξάρτητου Μηχανικού. Εφόσον η Κοινοπραξία μας επιλεγεί ως ο Επιλεγείς Επενδυτής ή ο Αναπληρωματικός Υποψήφιος θα υποβάλουμε, εντός τριάντα (30) ημερών από την επιλογή μας, στο Δημόσιο και στο ΤΑΙΠΕΔ όλα τα απαραίτητα στοιχεία που αποδεικνύουν από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό την ικανοποίηση των απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς.

Αθήνα, 30-9-2014

ΕΠΙΣΗΜΗ ΣΦΡΑΓΙΔΑ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ

Charles Weinland

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής του Charles Weinland
ΑΔΤ 415332590
Κηφισιά 30/9/2014
ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Η αρμόδια Υπάλληλος
ΜΑΡΙΑ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΟΥ
ΔΕ/Δ’
ΥΠΟΓΡΑΦΗ

03/10/2014

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

(άρθρο 8 Ν.1599/1986)

Προς:	Το ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.		
Ο-Η Όνομα:	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Επώνυμο: ΗΜΕΛΛΟΥ		
Όνομα και Επώνυμο Πατέρα:	ΗΛΙΑΣ ΗΜΕΛΛΟΣ		
Όνομα και Επώνυμο Μητέρας:	ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΗΜΕΛΛΟΥ		
Ημερομηνία Γέννησης:	28/1/1966		
Τόπος Γέννησης:	ΑΘΗΝΑ		
Αριθμός Δελτίου Ταυτότητας/Διαβατηρίου:	ΑΚ 221264	Τηλ:	
Τόπος Κατοικίας: ΔΡΟΣΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ Οδός: ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ		Αριθ.: 17Α	Τ.Κ.: 14572
Αρ. Τηλεομοιοτύπου (Fax):		Δ/νση Ηλεκτρ. Ταχυδρομείου	imellouk@yahoo.gr

Η κάτωθι υπογεγραμμένη, ενεργώντας ως πληρεξουσία του νομικού προσώπου με την εταιρική επωνυμία SLENTEL LIMITED, που συστήθηκε σύμφωνα με τους νόμους της Κυπριακής Δημοκρατίας με αριθμό μητρώου εταιρίας ΗΕ 280254 και το οποίο εδρεύει στην Κύπρο, Λευκωσία, Οδός Αγίου Προκοπίου 13, 2406, Εγκωμή, με Κυπριακό αριθμό φορολογικού μητρώου 12280254J όντας μέλος της Κοινοπραξίας «FRAPORT AG – SLENTEL LTD», κάτοχος του 35% της Κοινοπραξίας, έχοντας πλήρη επίγνωση των συνεπειών που προβλέπονται από τον Ελληνικό νόμο 1599/1986 για τις ψευδείς/αναληθείς υπεύθυνες δηλώσεις, δηλώνω δια της παρούσης, σχετικά με την υποβολή εκ μέρους της ως άνω Κοινοπραξίας δεσμευτικής προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με την λειτουργία και συντήρηση των περιφερειακών αεροδρομίων της Ομάδας Α του Ελληνικού Δημοσίου, σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.9(α) της σχετικής Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς που εξέδωσε το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. στις 4 Φεβρουαρίου 2014, ότι η εταιρεία που προτείνεται από την Κοινοπραξία μας ως Ανεξάρτητος Μηχανικός (όπως ο όρος αυτός καθορίζεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς) είναι η εταιρεία EC Harris (HB) Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης εγγεγραμμένη στην Αγγλία και Ουαλία, Διεύθυνση: ECHQ, 34 York Way, Λονδίνο, N1 9AB, τηλ.: +44 (0)207 812 2000, φαξ: +44(0)20778122001, email: paul.willis@arcadis.com, ιστοσελίδα: www.echarris.com.

Επισυνάπτεται περιγραφή της εμπειρίας και των επαγγελματικών προσόντων του Ανεξάρτητου Μηχανικού. Εφόσον η Κοινοπραξία μας επιλεγεί ως ο Επιλεγείς Επενδυτής ή ο Αναπληρωματικός Υποψήφιος θα υποβάλουμε, εντός τριάντα (30) ημερών από την επιλογή μας, στο Δημόσιο και στο ΤΑΙΠΕΔ όλα τα απαραίτητα στοιχεία που αποδεικνύουν την ικανοποίηση από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό των απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς.

Αθήνα 17-9-2014

Αικατερίνη Ήμελλου

Ελισάβετ Σέντζουϊκ
ΤΕ 17/Γ

SOLEMN DECLARATION

(art. 8 of L. 1599/1986)

TO	THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND S.A		
Name:	AIKATERINI	Surname: IMELLOU	
Father's name and Surname:	ILIAS IMELLOS		
Mother's name and surname:	KALLIOPI IMELLOU		
Date of Birth:	28/1/1966		
Place of Birth:	ATHENS		
Identity/Passport No:	AK 221264	Tel:	
Place of Residence: DROSIA ATTIKI	Street: DODEKANISOU	No : 17A	PC: 14572
Fax		Email:	imellouk@yahoo.gr

I, the undersigned, acting as attorney in fact of the legal entity under the corporate name SLENTEL LIMITED, established under the laws of Cyprus, with company registration number HE 280254 and registered offices at 13 Agiou Prokopiou Street, 2406 Egkomi, Nicosia, Cyprus with Cyprus tax registration number 12280254J, being a member of the Consortium «FRAPORT AG - SLENTEL LTD» by holding a 35,00% stake in the Consortium, being fully aware of the consequences of the Greek law 1599/1986 for making false / untrue solemn declarations, hereby declare in connection with the submission by the above Consortium of a binding offer for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster A Regional Airports of the Hellenic Republic, pursuant to paragraph 4.1.9(a) of the relevant Request for Proposal issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. ("HRADF") on 4 February 2014, that the company proposed by our Consortium to act as the Independent Engineer (as this term is defined in the Request for Proposal) is EC Harris (UK) Limited Liability Company registered in England and Wales, with Registered Office: ECHQ, 34 York Way, London, N1 9AB, tel.: +44 (0)207 812 2000, fax: +44(0)20778122001, email: paul.willis@arcadis.com, web: www.echarris.com

The description of the experience and of the credentials of the Independent Engineer is attached hereto. Should our Consortium be selected as the Preferred Investor or the Reserve Candidate we shall submit, within thirty (30) days from our selection, all the required evidence to the Greek State and the HRADF in relation to the satisfaction by the Independent Engineer of the conditions set out in paragraph 4.1.9(c) of the Request for Proposal.

Athens, 17-9-2014

OFFICIAL SEAL

Signature

....

AIKATERINI IMELLOU

This is to certify that the signature appearing is the signature of Mrs IMELLOU AIKATERINI
ID No AK221264
Kifisia 17-09-2014
By MAYOR'S AUTHORIZATION
The Department Chief of the Public Services Support
SIGNATURE
Elisavet Sentzouk TE 17/C

True and exact translation to the English language of the hereto attached document in Greek
Athens, 25/09/2014
The certifying lawyer

Company Overview

September 2014

EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

CONTACTS



PAUL WILLIS
GLOBAL HEAD OF AVIATION

EC HARRIS LLP
34 YORK WAY
LONDON
N1 9AB

TELEPHONE: +44 (0) 207 832 2273
UK MOBILE: +44 (0) 7826 535 496
EMAIL: PAUL.WILLIS@ARCADIS.COM
www.echarris.com

An ARCADIS Company
EC Harris LLP is part of the ARCADIS Group of Companies

Table of Contents

1. Introduction

With over 22,000 people worldwide and € 2.5 billion in revenues EC Harris part of the Arcadis Group has an extensive international network that is supported by strong local market positions. We rank among the top 10 management and engineering consultancies in the world. In Europe, Brazil and Chile we have a top 5 position. In the global environmental market we are positioned in the top 3. We operate out of more than 300 offices in 40 countries including:



Europe Belgium, Czech Republic, France, Germany, Hungary, Italy, the Netherlands, Poland, Romania, Russian Federation, Serbia, Spain, Slovakia, Switzerland, United Kingdom

North and South America United States, Canada, Brazil, Chile, Peru

Other countries Brunei, China, Hong Kong, India, Indonesia, Korea, Macau, Malaysia, Oman, Pakistan, Philippines, Qatar, Saudi Arabia, Singapore, Taiwan, Thailand, United Arab Emirates, Vietnam.

1.1 Our Global Capability

EC Harris, part of the ARCADIS Group is a successful global Built Asset Consultancy in the infrastructure, industrial, real estate and construction sectors that offers clients expertise at all stages of the product life cycle. We offer our clients solutions that are robust in the long term, and are viewed within the context of their business needs rather than as simple one-off exercises.

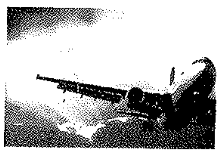
Our Aviation Sector has the experience, knowledge, relationships and skills to deliver business solutions required by Public and Private Airport Owners, Operators, Investors, Acquirers and Vendors when dealing with all forms of Aviation Built Assets.

Our experience shows that the challenges faced by our Clients are rarely met through the provision of singular traditional professional services. It is our ability to understand the specific needs of clients and our innovative application of a wide range of both new to the industry and traditional skills delivers real results to our clients.

Our Aviation Sector offers high quality professional services to the aviation industry bringing significant operational and business benefits to our clients.

Our successes to date on a number of high profile aviation projects gives our customer's confidence in our ability to deliver high quality cost effective solutions on time and on budget. Our services include:

- Cost Management Services
- Programme & Construction Management
- Master Planning & Design Services
- Traffic Forecasting & Market Assessments
- Operational Readiness and Testing
- Investment & Due Diligence
- Air Traffic Management & CNS Consultancy
- Policy & Regulation & Documentation
- Information, Communications & Technology for Airports
- ICT Systems Assurance
- Safety and Risk Engineering and Business Critical Systems



- Environmental Assessment

These services are the cornerstones around which our general Aviation industry products and solutions are derived. They are also the key disciplines around which we deliver our clients' requirements.

Our Aviation Sector Team comprises of over 240 staff of professionals from the aviation and consultancy sectors offering cost effective operational solutions to the aviation industry. Our aviation sector has an annual turnover of approximately €30 million undertaking airport design projects of passenger terminals, airside infrastructure and landside access. Our engineers, architects, planners, construction / programme managers, operational researchers, financial specialists, cost managers and planners have a vast experience in deliver airport infrastructure.

If successful, our proposed team to undertake the Independent Engineer role will be comprised of a team of both Greek nationals and International aviation expertise. Our proposed Independent Engineer Lead, Alexandros Noutsos, is a Greek National and is a Civil Engineer. Alexandros Noutsos has held several senior positions at Athens International Airport supporting both the Contractor and the Airport Operator. Since leaving Athens International Airport in 2008 he was the Technical Director at Queen Alia International Airport responsible on behalf of the Operator and Investor for the design, construction and start-up operations of the New Passenger 9 mppa Terminal. In 2013, Mr. Noutsos was the Technical Director responsible for the delivering of TP3 in Sao Paulo (200,000 m^2 of Terminal delivering an additional 20 mppa) in readiness for the World Cup. Since the opening in May 2014 Mr. Noutsos is the Design Manager at Lima International Airport, Peru where he is responsible for the delivery of the design (preliminary, detailed design and construction documentation) for the re-development of the existing terminal, new midfield terminal, new 3,500m runway, airside infrastructure, cargo facilities, Airport Rescue and Fire Fighting Station, Control Tower and Landside Facilities.

Alexandros Noutsos will be supported by a team of local and international civil, mechanical and electrical engineers as well as airport planners, cost specialists and planners who have experience in the design of airports and members of the team have extensive experience in undertaking independent engineering roles at Queen Alia International Airport, Athens International, Larnaca and Pafos Airports and acting as technical advisor for numerous operators including Delhi International Airport, Heathrow Airport, Gatwick Airport, Sao Paulo Airport and supporting the Portuguese State for the sell off of their airport network.

The team will be responsible as per the requirements set out in the concession agreement article 21 for the supervision of the imminent works, inspect and issue the handover certification of State Works, monitoring of works (programme & cost), undertake facilities conditions assessments, approve & review refurbishment plans, quality assurance, attend supplier factory testing, manage variations and changes requested, monitor the application of approved environmental terms, certification of archaeological test excavation, inspection of construction works, design review & approval and review and confirm master plans and imminent works implementation is aligned to traffic demand and fit for purpose.

Our wealth of cross sector skills, experience and innovative solutions, creates a first class consultancy service that adds real value and tangible benefits. EC Harris has already gained an excellent reputation for the delivery of high quality airport design solutions meeting client's requirements, on time and within budget.

2. Name of Company

EC Harris International Limited (Part of the Arcadis Group)

Company Number: 01093549

Limited Liability Company registered in England and Wales

Registered Office: ECHQ, 34 York Way, London, N1 9AB

Office: +44 (0)207 812 2000

Fax +44 (0)207 7812 2001

3. Contact Person

Paul Willis

paul.willis@arcadis.com

www.echarris.com

Global Head of Aviation

4. Eligibility Criteria for Independent Engineer

Below is a selection of some of the aviation projects EC Harris have completed and/or are currently undertaking in recent years.

1. New Lisbon Airport Master Plan, Concept Design, Financial Feasibility, CAPEX, OPEX Assessment, Traffic Forecasting, Minimum Technical Requirements and ICT Concept Design, Portugal;
2. Marseilles Airport, Master Planning, Terminal Design Programme Management, Cost and Commercial and Business Benefits;
3. Athens International Airport, independent engineer for the design and construction of the airport, technical advisor for the Olympic Games and UEFA Champions League operations;
4. Larnaca Cyprus, support to independent engineer for the airport specialist systems (VDGS, CUTE, CUSS, AODB, PBB etc.) and Operational Readiness and start up operations for airside and ATC operations. Preparation of Licensing requirements, Aerodrome Operations Manual and Standard Operating Procedures;
5. Singapore, Changi Airport, Safety & Risk Assessments to support the development of airfield infrastructure and the approval of the development by the national regulator.
6. Heathrow Airport, Managed Service Provider to Heathrow to support their €4.5 bn capital development program. Our services included Programme Managers for Heathrow T2, Cost & Commercial Management, Master Planning, Design Management, Benefits Analysis, Risk & Project Controls;
7. Sao Paulo Airport, Programme & Construction Managers for the development of their New 200,000 m^2 Terminal, TPS-3 as well as Operational Readiness and start-up operations of the Facility;
8. New Beijing Airport, concept Design of the new 700,000 m^2 terminal for the New Beijing Airport;
9. Brunei Airport, master planning, airfield design and programme / construction management for the runway rehabilitation and airfield modernisation of the airport;
10. Hong Kong Airport, Environmental Assessment and Strategy Development for their proposed 3rd Runway.
11. Portuguese Airports, Technical Advisor to one of the Consortia bidding for the Portuguese Airports. Services included traffic forecasting, master planning, CAPEX, OPEX and revenue assessments;
12. Abu Dhabi Airport, development of a Concept of Operations to support the new Passenger Terminal Building at Abu Dhabi Airport.
13. World Cargo Centre, Heathrow, Master Plan and Strategic Assessment of British Airways World Cargo Centre including concept design of new facilities;
14. Nice Côte d'Azur Airport, France, Structural Design of their New Control Tower.
15. Queen Alia International Airport, Technical Advisor to Invest AD and ADPi for the re-development of Queen Alia International Airport.
16. Dublin Terminal 1, Design and Business Plan Advisors for the modernization of Terminal 1 at Dublin Airport

17. Manchester Airport, development of their asset management strategy for the operation and maintenance of the airports operated and owned by the Manchester Airport Group (Manchester, Stansted, East Midlands and Bournemouth Airports); and
18. London City Airport, Project and Cost Managers for the redevelopment of London City Airport.

4.1 Specific References in accordance with RFP Requirements 4.1.9 (c)

Jorge Chavez International Airport, Lima, Peru



Design for an Airport (15 mppa)

Description

EC Harris have been appointed by LAP (Lima Airport Partners) to re-design the existing passenger terminal, design a new midfield terminal, Cargo Facilities, Air Traffic Control Tower Building, New parallel Runway and supporting landside facilities. The project also includes systems design of IT, security, BHS and other related aeronautical and specialist systems.

The project has a duration of 20 months and includes master planning, preliminary design, detailed design to construction documentation.

New Terminal Design, Charleroi Airport, Brussels, Belgium



Design for an Airport (7 mppa)

Description

EC Harris (Arcadis) supplied the detailed technical and construction design for the new terminal at Charleroi Airport in Belgium. The airport is dominated by low cost carriers and the terminal was designed specifically to accommodate these airlines. We specialised in the efficiency of the operation, IT solutions and passenger processing to accommodate large peaks in traffic. Our design also included BHS, IT and specialist systems. We also provide Programme and Construction Management to completion and start up of operations.

Technical Advisor – GIP (Gatwick Airport)



Technical Advisor to GIP – Gatwick Airport (35 mppa)

Description

EC Harris was appointed in 2010 Gatwick Airports Technical Advisor to support their Investor, GIP and the Capital Development Team with their €1,2 billion investments at the airport. EC Harris has 30 full time staff located on site at the airport working with the development team at Gatwick to deliver its capital investment program. We are providing, Development Managers, Field Engineers, Project Managers, Construction Managers, Cost Managers and Master Planning / Design specialists as Gatwick implements its modernisation of its North and South Terminals, BHS systems and upgrade of the airfield.

5. Organisational and Administrative Capability

We operate across a number of sectors. Our experts have specific sector knowledge, expertise and experience. We understand the challenges faced within each sector and provide effective solutions to clients to address these.

We systematically invest in our employees and their capabilities, promote self-development and reward high performance. We combine our comprehensive sector-based knowledge and industry-leading IT with resources located throughout the world. Our innovative workforce has access to global expertise, allowing for the successful delivery of commercially viable solutions.

6. Capacity to Meet Obligations

EC Harris is an established organisation (formed May 1911). EC Harris provides Professional Indemnity Insurance on all our projects at a level commensurate with the size and complexity of the project where we are providing our services. EC Harris confirms that we are fully compliant with the terms set out in the Request for Proposal, dated 4 February 2014 paragraph 4.1.9 (c) (iii).

EC HARRIS LLP
34 YORK WAY
LONDON
N1 9AB

WWW.ECHARRIS.COM

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2014

EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ



PAUL WILLIS
GLOBAL HEAD OF AVIATION

EC HARRIS LLP
34 YORK WAY
LONDON
N1 9AB

TELEPHONE: +44 (0) 207 832 2273
UK MOBILE: +44 (0) 7826 535 496
EMAIL: PAUL.WILLIS@ARCADIS.COM
www.echarris.com

An ARCADIS Company
EC Harris LLP is part of the ARCADIS Group of Companies

Περιεχόμενα

1. Εισαγωγή



Η εταιρεία EC Harris είναι μέλος του ομίλου εταιρειών της ARCADIS Group, και αριθμεί πάνω από 22,000 ανθρώπινο δυναμικό σε ολόκληρη την υφήλιο με 2.5 δις € έσοδα και συνίσταται από ένα διευρυμένο διεθνές δίκτυο το οποίο υποστηρίζεται δυναμικά από την εκάστοτε τοπική αγορά. Η εταιρεία μας βρίσκεται διεθνώς ανάμεσα στις 10 πρώτες στον τομέα παροχής υπηρεσιών συμβούλων μηχανικών και διαχείρισης έργων. Στην Ευρώπη, Βραζιλία και Χιλή η εταιρεία μας βρίσκεται ανάμεσα στις 5 πρώτες. Στον τομέα της παγκόσμιας περιβαλλοντικής διαχείρισης η εταιρεία μας καταλαμβάνει μια από τις 3 πρώτες θέσεις.

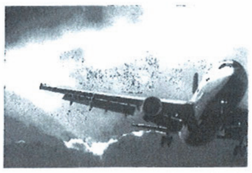
Η εταιρεία μας δραστηριοποιείται σε περισσότερες από 40 χώρες με περισσότερα από 300 γραφεία όπως:

Ευρώπη: Βέλγιο, Τσεχία, Γάλλια, Γερμάνια, Ουγγαρία, Ιταλία, Ολλανδία, Πολωνία, Ρουμανία, Ρωσία, Σερβία, Ισπανία, Σλοβακία, Ελβετία, Ηνωμένο Βασίλειο.

Νότια και Λατινική Αμερική: ΗΠΑ, Καναδάς, Βραζιλία, Χιλή, Περού

Λοιπές Χώρες: Μπρούνεϊ, Κίνα, Χονγκ Κονγκ, Ινδία, Ινδονησία, Κορέα, Μακάο, Μαλαισία, Ομάν, Πακιστάν, Φιλιππίνες, Κατάρ, Σαουδική Αραβία, Σιγκαπούρη, Ταιβάν, Ταϊλάνδη, Ην. Αραβικά Εμιράτα, Βιετνάμ.

1.1 Διεθνής Δυναμική και Ικανότητα



Η EC Harris, μέλος του ομίλου ARCADIS Group, είναι μια επιτυχημένη διεθνής εταιρεία παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών στον τομέα των Ακίνητων Περιουσιακών Στοιχείων (Built Asset Consultancy) σε τομείς όπως τα έργα υποδομής, ο βιομηχανικός τομέας, η αγορά ακινήτων (real estate) και ο κατασκευαστικός τομέας, προσφέροντας στους πελάτες της εξειδικευμένες υπηρεσίες συμβούλου σε όλα τα στάδια ολοκλήρωσης του έργου. Παρέχουμε στους πελάτες μας λύσεις οι οποίες είναι μακροπρόθεσμα βιώσιμες και οι οποίες αντιμετωπίζονται μέσα στο πλαίσιο των επιχειρηματικών τους αναγκών και όχι απλά σαν μεμονωμένα έργα.

Ο Τομέας Αεροδρομίων της εταιρείας μας διαθέτει την εμπειρία, την τεχνογνωσία τις σχέσεις και την ικανότητα να διεκπεραιώνει και να παραδίδει επιχειρηματικές λύσεις που απαιτούν οι Ιδιωτικές ή Κρατικές εταιρείες αεροδρομίων, εταιρείες λειτουργίας και διαχείρισης αεροδρομίων, επενδυτές, προμηθευτές για κάθε είδους Αεροπορικές Κατασκευές .

Η εμπειρία μας έχει αποδείξει ότι πολύ σπάνια οι προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι Πελάτες μας μπορούν να αντιμετωπιστούν με μια μονοσήμαντη παραδοσιακή παροχή υπηρεσίας συμβούλου. Εμείς έχουμε την ικανότητα να αντιλαμβανόμαστε τις συγκεκριμένες ανάγκες των πελατών μας και να δημιουργούμε πρωτοπόρες εφαρμογές ενός ευρέωςφάσματος καινοτόμων αλλά και παραδοσιακών μεθόδων ώστε να παραδίδουμε ρεαλιστικά/πραγματικά αποτελέσματα στους πελάτες μας.

Ο Τομέας Αεροδρομίων της εταιρείας μας, προσφέρει υψηλής ποιότητας επαγγελματικές υπηρεσίες στον τομέα της αεροπορικής μεταφοράς, εξασφαλίζοντας σημαντικά λειτουργικά και επιχειρηματικά οφέλη στους πελάτες μας.

Η μέχρι τώρα επιτυχημένη πορεία μας σε μεγάλο αριθμό σημαντικών αεροπορικών έργων δίνει στους πελάτες μας εμπιστοσύνη για την ικανότητα μας να παραδίδουμε υψηλής ποιότητας, οικονομικά αποδοτικές λύσεις με χρονική συνέπεια και εντός προϋπολογισμού. Οι υπηρεσίες μας περιλαμβάνουν:

- Υπηρεσίες διαχείρισης Κόστους (Cost Management)
- Διαχείριση Χρονοδιαγράμματος και Κατασκευής (Programm & Construction Management)
- Ρυθμιστικά Σχέδια (Master Planning) και Υπηρεσίες Σχεδιασμού (Design Services)
- Μελέτες Πρόβλεψης Κίνησης (Traffic Forecasting), Αξιολόγηση της Αγοράς (Market Assessments)
- Επιχειρησιακή Ετοιμότητα και Δόκιμες Συστημάτων (Operational Readiness and Testing)
- Επενδύσεις και Υπηρεσίες Ελέγχου (Investment and Due Diligence)
- Διαχείριση Αεροπορικής Κίνησης & Μελέτες Αεροναυτιλίας (Air Traffic Management & Communication Navigation Surveillance Consultancy)
- Στρατηγικές & Κανονισμοί & Τεκμηρίωση (Policy & Regulation & Documentation)
- Μελέτες Πληροφοριών, Επικοινωνιών και Τεχνολογίας Αεροδρομίων (Information, Communications & Technology for Airports)
- Διασφάλιση Συστημάτων Πληροφορικής και Τεχνολογίας ICT (Information Communication Technology Systems Assurance)
- Μελέτες Ασφάλειας και Επικινδυνότητας (Safety and Risk Engineering) και Μελέτες Επιχειρησιακά Κρίσιμων Συστημάτων (Business Critical Systems)
- Περιβαλλοντική Αξιολόγηση (Environmental Assessment)

Όλες οι παραπάνω υπηρεσίες είναι οι βασικοί κλάδοι από τους οποίους απορρέουν τα προϊόντα μας για την Αεροπορική Βιομηχανία και οι λύσεις που παρέχουμε. Είναι επίσης οι βασικές αρχές βάσει των οποίων ικανοποιούμε τις απαιτήσεις των πελατών μας.

Η ομάδα του Τομέα Αεροδρομίων της εταιρίας μας στελεχώνεται με πάνω από 240 επαγγελματίες της Αεροπορικής Βιομηχανίας και των συμβουλευτικών υπηρεσιών που προσφέρουν οικονομικά αποδοτικές και λειτουργικές λύσεις στην εν λόγω βιομηχανία. Ο Τομέας Αεροδρομίων της εταιρείας μας έχει ετήσιο κύκλο εργασιών €30 εκατομμυρίων και αναλαμβάνει έργα σχεδιασμού αεροσταθμών αεροδρομίων (terminals), υποδομών χώρων ελεγχόμενης πρόσβασης (airside) και χώρων αστικής πρόσβασης (landside). Οι μηχανικοί μας, , αρχιτέκτονες, σχεδιαστές, μηχανικοί οργάνωσης και διαχείρισης κατασκευών, επιστήμονες επιχειρησιακής έρευνας, ειδικευμένοι οικονομολόγοι, αναλυτές κοστολόγησης έχουν πολύ μεγάλη εμπειρία σε έργα αεροδρομικής υποδομής.

Σε περίπτωση επιτυχούς επιλογής μας, η προτεινόμενη ομάδα μας που θα αναλάβει τον ρόλο του Ανεξάρτητου Μηχανικού θα αποτελείται από Έλληνες καθώς και διεθνείς εμπειρογνώμονες της αεροπορικής βιομηχανίας. Ο επικεφαλής της ομάδας μας, Αλέξανδρος Νούτσος, είναι Έλληνας υπήκοος και Πολιτικός Μηχανικός. Κατείχε σημαντικές θέσεις στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών υποστηρίζοντας τόσο τον Κατασκευαστή όσο και την Εταιρεία Διαχείρισης του Αεροδρομίου.

Μετά την λήξη της θητείας του στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών το 2008 διετέλεσε Δ/της Τεχνικών Υπηρεσιών στο Διεθνές Αεροδρόμιο Queen Alia, υπεύθυνος για λογαριασμό του Διαχειριστή του Αεροδρομίου και Επενδυτή για το σχεδιασμό, κατασκευή και λειτουργία έναρξης του καινούργιου επιβατικού αεροσταθμού, ικανότητας 9 εκατομμυρίων επιβατών ετησίως.

Το 2013, ο κ. Νούτσος διατέλεσε Δ/ντης Τεχνικών Υπηρεσιών στο Διεθνές Αεροδρόμιο του Sao Paulo για την κατασκευή του 3ου επιβατικού αεροσταθμού (TPS3) (αεροσταθμός 200.000μ2 και 20 εκ. επιβατών ετησίως) για το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Ποδόσφαιρου. Μετά την έναρξη

λειτουργίας του αεροσταθμού τον Μάιο του 2014, ο κ. Νούτσος είναι Υπεύθυνος Σχεδιασμού στο Διεθνές Αεροδρόμιο της Λίμα στο Περού, όπου είναι υπεύθυνος για την εκπόνηση του σχεδιασμού (προμελέτη, μελέτη εφαρμογής και σύνταξη τευχών δημοπράτησης) για την αναβάθμιση του υπάρχοντος αεροσταθμού, νέου ενδιάμεσου αεροσταθμού, νέου διαδρόμου 3.500μ, , υποδομής χώρων ελεγχόμενης πρόσβασης, εμπορευματικού σταθμού, κτίριο διάσωσης και πυροσβεστικής υπηρεσίας, πύργου έλεγχου και εγκαταστάσεων αστικής πρόσβασης.

Ο Αλέξανδρος Νούτσος θα υποστηρίζεται από ομάδα Ελλήνων και αλλοδαπών μηχανικών (πολιτικών μηχανικών, μηχανολόγων και ηλεκτρολόγων) καθώς επίσης και σχεδιαστών αεροδρομίων και ειδικών κοστολογήσεων, που έχουν εμπειρία στον σχεδιασμό αεροδρομίων, ενώ μέλη της ομάδας έχουν ευρεία εμπειρία σε θέσεις ανεξάρτητου συμβούλου μηχανικού σε αεροδρόμια όπως τα Queen Alia International Airport, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, Αεροδρόμιο Λάρνακας και Πάφου, καθώς και τεχνικού συμβούλου για πολυάριθμες εταιρίες λειτουργίας και διαχείρισης αεροδρομίων, όπως το Διεθνές Αεροδρόμιο του Δελχί, το Αεροδρόμιο Heathrow, το Αεροδρόμιο Gatwick, το Αεροδρόμιο του Sao Paolo και έχουν υποστηρίξει το Πορτογαλικό Δημόσιο για την πώληση/ιδιωτικοποίηση του δικού του δικτύου αεροδρομίων.

Η ομάδα θα είναι υπεύθυνη σύμφωνα με τις προδιαγραφές του άρθρου 21 της Σύμβασης Παραχώρησης για την επίβλεψη των Επικείμενων Έργων, επιθεώρηση και έκδοση του πιστοποιητικού παράδοσης των Έργων του Δημοσίου, παρακολούθηση των εργασιών (χρονοδιάγραμμα υλοποίησης και κόστος), αξιολόγηση συνθηκών των εγκαταστάσεων, έλεγχο και έγκριση των σχεδίων υλοποίησης ανακαίνισης, διασφάλιση ποιότητας, παρακολούθηση εργοστασιακών δοκιμών προμηθευτών, διαχείριση όποιων αλλαγών και διαφοροποιήσεων απαιτηθούν, παρακολούθηση της εφαρμογής των εγκεκριμένων περιβαλλοντικών όρων, πιστοποίηση των δοκιμαστικών αρχαιολογικών τομών, επίβλεψη των εργασιών κατασκευής, έλεγχο και έγκριση μελετών/σχεδίων, έλεγχο, και επιβεβαίωση ότι η εφαρμογή του Ρυθμιστικού Σχεδίου και των Επικείμενων Έργων συμβαδίζει με τις απαιτήσεις της επιβατικής κίνησης και ικανοποιούν τον αρχικό στόχο.

Η ποιότητα και η πληθώρα των ικανοτήτων της ομάδας με την εκτεταμένη εμπειρία και την ικανότητα σε καινοτόμες λύσεις, παρέχει υψηλής ποιότητας συμβουλευτικές υπηρεσίες με προστιθέμενη άξια και απτά οφέλη. Η EC Harris έχει ήδη κερδίσει μια εξαιρετική φήμη στην παράδοση υψηλής ποιότητας σχεδιασμού έργων αεροδρομίων καλύπτοντας τις απαιτήσεις των πελατών, με χρονική συνέπεια και εντός του οικονομικού προϋπολογισμού.

2. Όνομα Εταιρείας

EC Harris International Limited (Μέλος της Arcadis Group)

Αριθμός: 01093549

Ανώνυμη Εταιρεία καταχωρημένη στην Αγγλία και στην Ουαλία.

Έδρα: ECHQ, 34 York Way, London, N1 9AB

Τηλ: +44 (0)207 812 2000

Φαξ: +44 (0)207 7812 2001

3. Στοιχεία Επικοινωνίας

Paul Willis

paul.willis@arcadis.com

www.echarris.com

Global Head of Aviation Sector

4. Κριτήρια Επιλεξιμότητας για το ρόλο του Ανεξάρτητου Συμβούλου Μηχανικού

Παραθέτουμε κατωτέρω μερικά από τα έργα της EC Harris στον τομέα των Αεροπορικών Μεταφορών τα οποία έχουν ολοκληρωθεί ή βρίσκονται σε εξέλιξη τα τελευταία χρόνια:

1. Νέο Αεροδρόμιο Λισσαβόνας Πορτογαλία: Master Plan, Προμελέτη, Μελέτη Οικονομικής Βιωσιμότητας Έργου, Εκτίμηση CAPEX, OPEX, Μελέτες Πρόβλεψης Κίνησης, Τεχνικές Προδιαγραφές και Προμελέτη Σχεδιασμού Πληροφορικής και Επικοινωνίας;
2. Αεροδρόμιο Μασσαλίας, Master Plan, Διαχείριση Προγράμματος Σχεδιασμού Αεροσταθμού (Terminal Design Programme Management), Διαχείριση Κόστους και Εμπορική Διαχείριση (Cost and Commercial) και την Μελέτες Ανάλυσης Οφελών (Business Benefits);
3. Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, ανεξάρτητος μηχανικός για τον Σχεδιασμό και Κατασκευή του αεροδρόμιου, Τεχνικός Σύμβουλος Λειτουργίας του αεροδρόμιου κατά την διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων και του Champions League της UEFA;
4. Λάρνακα Κύπρος, υποστήριξη του ανεξάρτητου μηχανικού για τα εξειδικευμένα συστήματα του αεροδρομίου (VDGS, CUTE, CUSS, AODB, PBB etc.) και την Λειτουργία Έναρξης (Operational Readiness) and λειτουργία εκκίνησης για την περιοχή ελεγχόμενης πρόσβασης και για τα συστήματα αεροναυτιλίας. Εκπόνηση των Προδιαγραφών Αδειοδότησης (Licensing Requirements), εκπόνηση Εγχειριδίου Λειτουργίας του Αεροδρομίου (Aerodrome Operational Manual) και όλων των Πρότυπων Διαδικασιών Λειτουργίας (Standard Operational Procedures).
5. Σιγκαπούρη, Changi Airport, Τεχνικές Μελέτες Αξιολόγησης Ασφάλειας και Επικινδυνότητας (Safety & Risk Assessments) για την υποστήριξη της ανάπτυξης των έργων υποδομής των χώρων ελεγχόμενης και την έγκριση της ανάπτυξης από τον κρατικό φορέα/ρυθμιστή.
6. Αεροδρόμιο Heathrow, Παροχή Υπηρεσιών Συμβούλου για την υποστήριξη του προγράμματος κεφαλαιακής ανάπτυξης ύψους € 4.5 δις . Οι υπηρεσίες μας περιελάμβαναν τη Διαχείριση Προγράμματος (Program Managers) για τον αεροσταθμό T2, τη Διαχείριση Κόστους και την Εμπορική Διαχείριση, Master Planning, τη Διαχείριση Σχεδιασμού, τις Μελέτες Ανάλυσης Οφελών (Benefits Analysis) και Ελέγχους Επικινδυνότητας και Έργου (Risk & Project Controls);
7. Αεροδρόμιο Σάο Πάολο, Διαχείριση Προγράμματος και Κατασκευής για την επέκταση του Νέου Αεροσταθμού έκτασης 200,000 m^2, TPS-3 και επίσης Σχεδιασμός Ετοιμότητας Λειτουργίας και Λειτουργίας Έναρξης του Σταθμού;
8. Νέο Αεροδρόμιο Πεκίνου, Προμελέτη του Νέου Αεροσταθμού έκτασης 700,000 m^2 για το Νέο Αεροδρόμιο του Πεκίνου;
9. Αεροδρόμιο Μπρουνέϊ, Master planning, Σχεδιασμός χώρων ελεγχόμενης πρόσβασης, και Διαχείριση χρονοδιαγράμματος και κατασκευής για την αναβάθμιση του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης και τον εκσυγχρονισμό των χώρων ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρόμιου
10. Αεροδρόμιο Χονγκ Κονγκ, Μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων και Ανάπτυξη Στρατηγικής του προτεινομένου 3ου διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης.
11. Αεροδρόμια της Πορτογαλίας, Τεχνικός Σύμβουλος σε μια από τις Κοινοπραξίες που υπέβαλαν προσφορά για τα Αεροδρόμια της Πορτογαλίας. Οι υπηρεσίες περιελάμβαναν μελέτες πρόβλεψης κίνησης, Master planning, CAPEX, OPEX και μελέτη αξιολόγησης εσόδων.

12. Αεροδρόμιο Abu Dhabi, μελέτη/ανάπτυξη σχεδίου λειτουργίας για την υποστήριξη του νέου κτιρίου του αεροσταθμού στο αεροδρόμιο του Abu Dhabi.
13. Διεθνής Εμπορευματικός Σταθμός Heathrow, Master Plan και Στρατηγική Αξιολόγησης του Σταθμού Εμπορευμάτων της αεροπορικής εταιρείας British Airways, προμελέτη των νέων εγκαταστάσεων.
14. Νίκαια, Αεροδρόμιο Κυανής Ακτής (Côte d'Azur Airport) Γάλλια, Στατική μελέτη του νέου πύργου έλεγχου.
15. Διεθνές Αεροδρόμιο Queen Alia, Τεχνικός Σύμβουλος Επένδυσης για την εταιρεία AD και ADPi για την αναδιαμόρφωση του αεροδρομίου;
16. Αεροδρόμιο Δουβλίνου, Αεροσταθμός 1, Τεχνικός Σύμβουλος για την Μελέτη σχεδιασμού και το επιχειρηματικό σχέδιο, του εκσυγχρονισμού του αεροσταθμού 1του Αεροδρομίου του Δουβλίνου.
17. Αεροδρόμιο Μάντσεστερ, Ανάπτυξη της Στρατηγικής διαχείρισης των περιουσιακών στοιχείων και ακινήτων του αεροδρομίου για την λειτουργία και συντήρηση των αεροδρομίων που είναι υπό την διαχείριση και ανήκουν στον Όμιλο του Αεροδρομίου του Μάντσεστερ.(Αεροδρόμια Manchester, Stansted, East Midlands and Bournemouth).
18. London City Airport, Διαχείριση Έργου και Κόστους (Project and Cost Managers) για την αναδιαμόρφωση του αεροδρομίου.

4.1 Παραδείγματα/Αναφορές έργων βάσει της απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς

Διεθνές Αεροδρόμιο Jorge Chavez, Λίμα, Περού



Σχεδιασμός Αεροδρόμιου(15 εκατ. Επιβάτες ετησίως)

Περιγραφή

Η εταιρεία LAP (Lima Airport Partners) ανάθεσε στην EC Harris να ανασχεδιάσει τον υπάρχοντα αεροσταθμό, να σχεδιάσει ένα νέο ενδιάμεσο αεροσταθμό, ένα σταθμό εμπορευμάτων, ένα νέο πύργο ελέγχου καθώς επίσης και ένα νέο παράλληλο διάδρομο καθώς και υποστηρικτικές εγκαταστάσεις χώρων αστικής πρόσβασης. Το έργο επίσης περιλαμβάνει σχεδιασμό συστημάτων πληροφορικής, ασφάλειας, διαχείρισης αποσκευών, και συστημάτων πλοήγησης και άλλων εξειδικευμένων συστημάτων αεροπλοΐας. Το έργο έχει διάρκεια 20 μήνες και περιλαμβάνει βασικό σχεδιασμό (master planning), προμελέτες, μελέτες εφαρμογής και τεύχη δημοπράτησης για την φάση κατασκευής.

Σχεδιασμός Νέου Αεροσταθμού του Αεροδρομίου Charleroi,

Βρυξέλλες, Βέλγιο



Σχεδιασμός Αεροδρομίου (7 εκατ. Επιβάτες ετησίως)

Περιγραφή

Η EC Harris (Arcadis) παρέδωσε τις λεπτομερείς μελέτες σχεδιασμού και κατασκευής για το νέο αεροσταθμό του Αεροδρομίου Charleroi στο Βέλγιο. Το αεροδρόμιο εξυπηρετεί κυρίως αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους και έτσι σχεδιάστηκε ακριβώς για αυτό τον σκοπό. Η εταιρεία μας στόχευσε στην αποτελεσματικότητα της λειτουργίας, των συστημάτων πληροφορικής και στο μεγάλο αριθμό επιβατών που πρέπει να εξυπηρετηθούν τις ώρες αιχμής. Ο σχεδιασμός μας περιελάμβανε επίσης σχεδιασμό συστήματος διαχείρισης αποσκευών, μηχανογράφησης και άλλων εξειδικευμένων συστημάτων. Επίσης παρείχαμε Διαχείριση Χρονοδιαγράμματος και Κατασκευής έως την ολοκλήρωση της κατασκευής των έργων και την έναρξη της λειτουργίας του.

Τεχνικός Σύμβουλος – GIP (Αεροδρόμιο Gatwick)



Τεχνικός Σύμβουλος GIP – Αεροδρόμιο Gatwick (35 κατ. Επιβάτες ετησίως)

Περιγραφή

Η EC Harris ορίστηκε το 2010 από την Gatwick Airports ως Τεχνικός Σύμβουλος για να υποστηρίξει τον επενδύτη τους GIP και την Ομάδα Ανάπτυξης στα επενδυτικά έργα κόστους € 1,2 δις στο αεροδρόμιο. Η EC Harris έχει 30 άτομα μόνιμο προσωπικό στο αεροδρόμιο το οποίο εργάζεται μαζί με την ομάδα ανάπτυξης στο Gatwick για αυτό το συγκεκριμένο επενδυτικό πρόγραμμα. Η ομάδα μας αποτελείται από διευθυντές ανάπτυξης, μηχανικούς έργου, υπεύθυνους εργοταξίου, διευθυντές κατασκευών, διευθυντές κοστολόγησης, διευθυντές σχεδιασμού και master plan καθώς το Gatwick αναβαθμίζει/ανακατασκευάζει τον Βόριο και Νότιο αεροσταθμό, το σύστημα διαχείρισης αποσκευών και τον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης.

5. Οργανωτική Ικανότητα και Ικανότητα Διαχείρισης

Λειτουργούμε σε πολλούς τομείς. Οι ειδικοί μας έχουν εξειδικευμένες γνώσεις στον τομέα τους, τεχνογνωσία και εμπειρία. Αντιλαμβανόμαστε τις προκλήσεις σε κάθε τομέα και παρέχουμε αποτελεσματικές λύσεις στους πελάτες μας ώστε να αντιμετωπίσουν αυτές τις προκλήσεις.

Η εταιρεία μας επενδύει συστηματικά στους υπαλλήλους μας και στις ικανότητές μας, προωθεί την προσωπική τους ανέλιξη και επιβραβεύει την υψηλή απόδοση. Συνδυάζουμε την ολοκληρωμένη ανά τομέα γνώση μας και τα πιο σύγχρονα τεχνολογικά μέσα με πόρους σε όλον τον κόσμο. Το καινοτόμο εργατικό δυναμικό μας διαθέτει πρόσβαση στη διεθνή τεχνογνωσία επιτρέποντας έτσι την επιτυχημένη εκπόνηση και παράδοση εμπορικά βιώσιμων λύσεων.

6. Ικανότητα Εκπλήρωσης Υποχρεώσεων

Η εταιρεία EC Harris ιδρύθηκε τον Μάιο 1911. Η εταιρεία μας παρέχει Ασφάλιση Επαγγελματικής Ευθύνης (Professional Indemnity Insurance) σε όλα τα έργα που αναλαμβάνει και σε επίπεδο που αναλογεί στο μέγεθος και την πολυπλοκότητα του κάθε έργου για το οποίο παρέχουμε τις υπηρεσίες μας. Η EC Harris επιβεβαιώνει ότι συμμορφώνεται απόλυτα με τους όρους που αναγράφονται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς με ημερομηνία 4 Φεβρουαρίου 2014, παράγραφος 4.1.9 (C)(iii).

EC HARRIS LLP
34 YORK WAY
LONDON
N1 9AB

WWW.ECHARRIS.COM

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.
Αθήνα, 06/10/2014
Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα Δικηγόρος

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΑΛΚΥΟΝΗΣ 37, 175 61 ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ.& FAX: 210 9883377
ΑΦΜ 043960730 - ΔΟΥ ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ
Α.Μ. Δ.Σ.Α.: 20257


EC HARRIS

EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY



EC HARRIS CAPABILITY STATEMENT

Prepared by: Paul Willis
Global Head of Aviation
EC Harris
t: +44(0) 7826 535496

EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY

ABOUT US

EC Harris is a successful global built asset consultancy in the infrastructure, industrial, real estate and construction sectors that offers clients expertise at all stages of the product life cycle. We offer our clients solutions that are robust in the long term, and are viewed within the context of their business needs rather than as simple one-off exercises. EC Harris' reputation is founded upon delivering better value results to clients through the provision of business support and project services. Established in London in 1911, EC Harris now operates with over 3,000 staff in over 40 offices in 28 counties worldwide, specialising in the strategic control and management of construction projects and facilities.

Our experience shows that the challenges faced by our Clients are rarely met through the provision of singular traditional professional services. It is our ability to understand the specific needs of clients and our innovative application of a wide range of both new to the industry and traditional skills that delivers real results.

The EC Harris Aviation Sector has the experience, knowledge, relationships and skills to deliver business solutions required by Public and Private Airport Owners, Operators, Acquirers and Vendors when dealing with all forms of Aviation Built Assets.

Our Aviation Sector offers high quality professional services to the aviation industry bringing significant operational and business benefits to our clients.





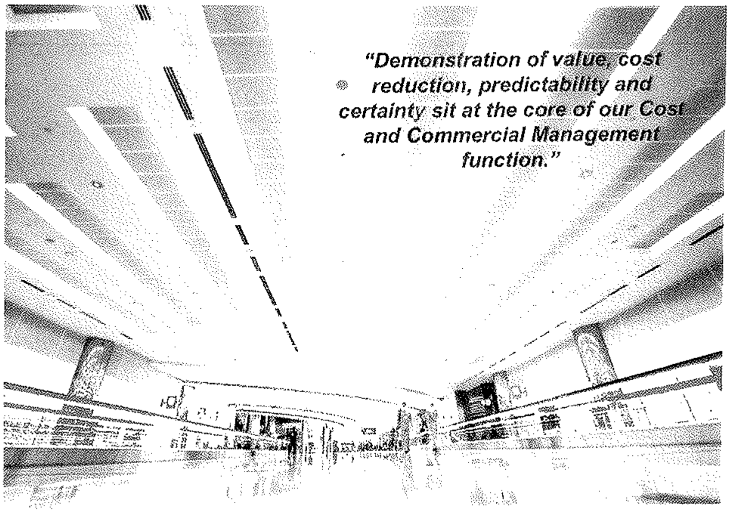
SERVICES & PRODUCTS

Our successes to date on a number of high profile aviation projects gives our customer's confidence in our ability to deliver high quality cost effective solutions on time and on budget. Our services include:

- £€$ nagement Services
- me & Construction Management
- Planning & Design Services
- Capacity Studies & Simulation
- orecasting , Market Assessments and Route Development Support
- nal Readiness and Testing
- ent & Due Diligence
- ic Management & CNS Consultancy
- Regulation & Documentation
- ion, Communications & Technology for Airports
- tems Assurance
- Safety and Risk Engineering and Business Critical s
- mental Assessment

These services are the cornerstones around which our general Aviation industry products and solutions are derived. They are also the key disciplines around which we deliver our clients' requirements.

4



COST AND COMMERCIAL MANAGEMENT

£€$

Our experience of working in complex airport environments within the UK and internationally, gives us significant knowledge and insight together with our understanding of the challenges you face allows us to deliver the following benefits:

- Demonstrable value for money
- Integrated and affordable solutions
- Access to external benchmarks and standards
- Predictability and certainty of outcomes
- Benefits of competition realised in outturn costs
- Commercial protection and advantage
- Rigorous application of mandatory processes
- Stakeholder acceptance
- Commercial planning to enable informed decision making

Our Cost and Commercial function is underpinned by the ability of our people to integrate and influence all members of the programme, project teams and supply chain to make this happen. We combine our knowledge and insight with Cost and Commercial expertise from other sectors and geographies, which bring new ideas, innovation, best practice and the required continuous improvement.

EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

PROGRAMME AND CONSTRUCTION MANAGEMENT

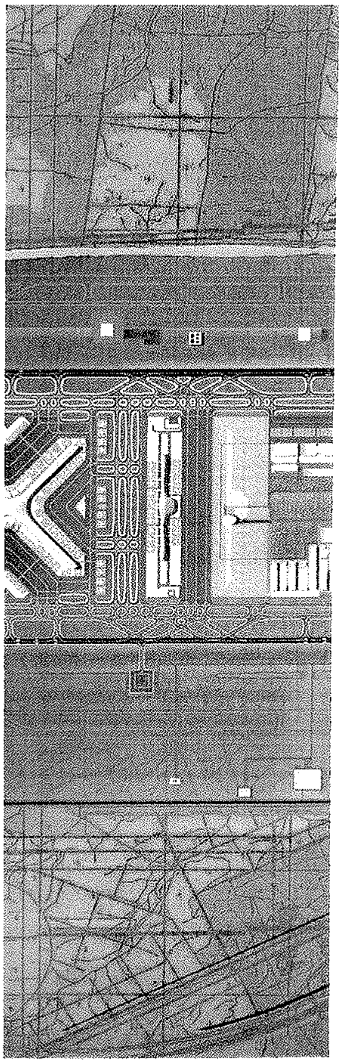
As one of the world's most dynamic industries, with a truly global perspective on its business development, there is a continual need to develop infrastructure to meet ever changing passenger and airline requirements.

But do you know:

- If you have the right evidence to support capacity and investment decisions?
- The trigger point for new infrastructure development?
- The impact of increased traffic levels on delays and service?

To help our clients answer these questions, we have developed a number of strategic aviation services that bring certainty in an uncertain market. Whether it is our airport capacity studies which integrate passenger forecasts, planning and CAPEX spend; or airside, airspace and passenger simulation which evaluates the benefits of infrastructure investment prior to implantation, we maximise our clients efficiency agenda through predictability.





MASTER PLANNING AND DESIGN SERVICES

With a wealth of airport planning and industry knowledge our team offers planning & design management supervision to airport operators, developers and ATC service providers, engineer consultants and architects. Our range of master planning and design management services include:

- Airport Master Planning
- Airside Planning
- RET Placement
- RESA Design
- Retail and Commercial Development
- Design Management & Coordination
- CAPEX, OPEX & Revenue Modelling
- CNS-ATM & Airspace Planning
- Resource Planning
- Terminal Flow Management
- Facilities Planning and Sizing
- Minimum Technical Requirements Development

An ICT Master Plan should sit beside your Airport Master Plan as the mechanism for budgeting, staff management and process development. EC Harris will give you the confidence that your plan will lead to success in your ICT Operations.

The benefits of bringing us onto your team include:

- We provide an independent and unbiased view of your ICT environment
- We understand that your airport is unique and will develop a plan that matches your specific needs
- We bring a range of systems, people and process experience from a number of airport projects around the globe
- We have a culture of transferring knowledge and experience to leave a legacy of understanding from the ICT Planning process
- We are able to call upon an unrivalled amount of specific expertise to develop a plan that works for your airport.

7

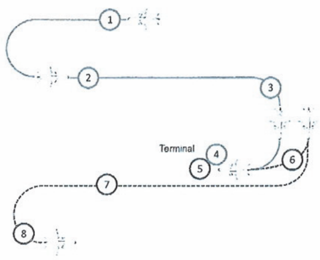
EC HARRIS
BUILT ASSET CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

AIRPORT CAPACITY STUDIES AND SIMULATION

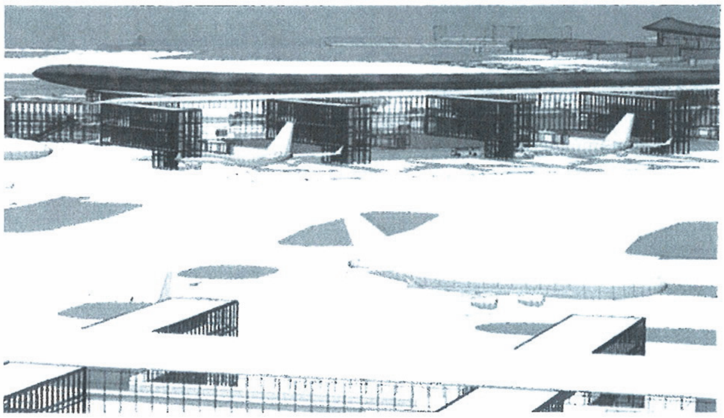
Our team offers a unique blend of operational and simulation expertise in tackling airport capacity and efficiency issues to ensure that the airport asset is being used effectively.

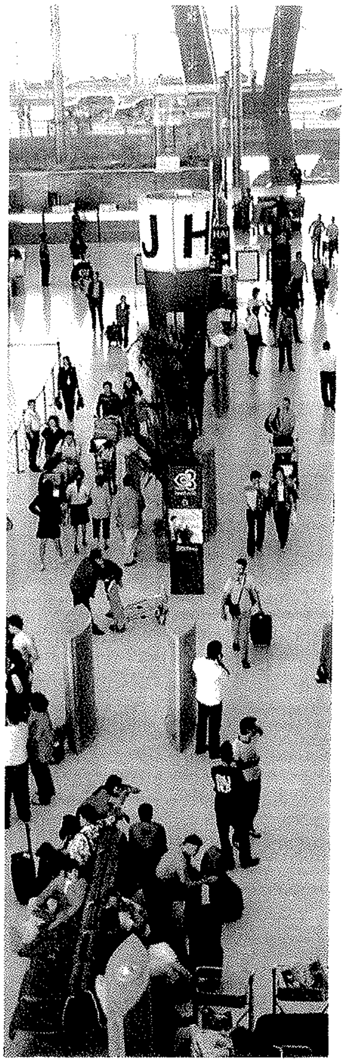
With the ability to undertake both static assessments using our range of in house capacity assessment tools as well as our extensive experience in using commercial simulation software such as Simmod PRO! and CAST Modelling the EC Harris team offers a flexible and cost effective solution to our client's capacity and simulation needs including:

- Airside Simulation
- Terminal Simulation
- Airspace Simulation
- Carbon & Emissions Modelling
- Noise & Air Quality Modelling
- Runway Throughput Analysis
- Stand/Gate Capacity Analysis
- Efficiency and Bottleneck Analysis



1 Airborne Holding and Radar Manoeuvring
2 Approach and Landing
3 Arrival Taxi
4 Disembarkation
5 Departure Gate
6 Pushback
7 Departure Taxi
8 Runway Holding and Take-off





TRAFFIC FORECASTING, MARKET ASSESSMENTS AND ROUTE DEVELOPMENT SUPPORT

Using our in-house model, our forecasting experts have the ability to carry out detailed long range air traffic forecasts using either top down or bottom up approaches according to specific client or study requirements. Our range of services in this area are listed below:

- Short, Medium and Long Range Forecast Development
- Economic forecasting
- Market Sector Analysis and Cost Benefit Analysis
- Bespoke airport forecasts
- Air route demand assessments

Traffic forecasting and the ability to accurately predict future passenger, aircraft movements and cargo demand is fundamental to any airport and the decisions that are required to be made for future investments. The ability to predict future growth in a cost and time effective manner is an essential objective so that airport operator or owner, its executive management and investors can make the right operational and strategic decisions. EC Harris has a vast experience in developing traffic forecasts for numerous international airports, investors and developers. Through these commissions we have built a comprehensive Traffic Forecast Model that we have used on projects for numerous clients. The development of a traffic forecast model and the inputs and outputs that are required differ from client to client and from our experience there is not one model that fits all requirements.

EC Harris has also developed a Route Development Support framework that identifies whether the expected benefits from the proposed route applying for the support outweigh the cost for supporting it and proposes the most appropriate strategy for supporting each route under appraisal. The main strategies that we employ for supporting these routes include:

- Direct funding from the organisations and authorities involved
- Co-marketing strategies with other interested parties
- Connecting cultures and regions
- The grouping of a huge variety of different incentives under a single framework

9

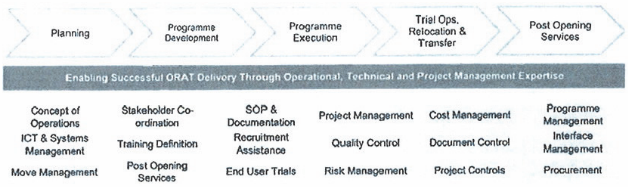


OPERATIONAL READINESS AND TESTING

With experience in operational readiness and transfer and testing of airport terminal buildings and airside operations, EC Harris has unique expertise in providing management, co-ordination, stakeholder alignment, trial operations, training and documentation preparation for the opening and transfer of airport operations.

Our services include:

- Facility & Operational Planning
- Stakeholder Coordination & Alignment
- Resource Planning & Contingency Management
- Management & Coordination
- Operational Readiness
- Transfer of Operations
- Staff Training
- Preparation of Standard Operating Procedures



EC HARRIS

INVESTMENT AND DUE DILIGENCE

The acquisition of any major asset must be undertaken with extreme care in order to protect the client both during the acquisition and during the lifetime of operational use following the acquisition.

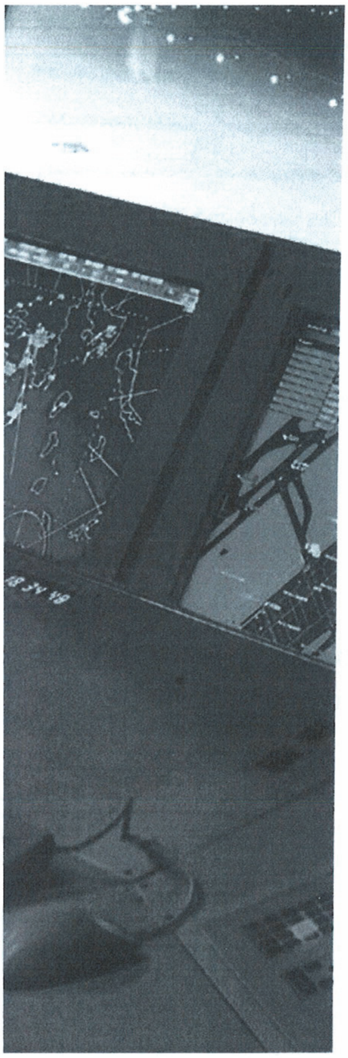
EC Harris has a combined Technical & Operational Team that have developed a process to support investors, developers, vendors and operators with airport privatisation and acquisition initiatives. We can provide the detailed technical and operational support to provide clients with the assurance and certainty throughout the bidding, negotiation, contract award and operation of the airport asset.

Our core skills include.

- Risk & Opportunity Assessment
- Asset Valuation
- Financial Feasibility & Investment advice
- Commercial and Contract Valuation
- Investment & Traffic Scenario Testing
- Integrated CAPEX, OPEX & Revenue Modelling
- Technical & Financial Due Diligence
- ICT Due Diligence
- Feasibility and Business Planning
- Data Room Management
- Environmental Impact

We also have significant experience in undertaking Due Diligence of airport ICT infrastructure. Our professionals can undertake detailed audits of the solutions in place to understand the functionality, maintainability and commercial aspects that might have a major impact upon the acquisition of the airport. From these initial audits we will work with you to develop strategies for acquisition including ICT planning, solution modification or replacement, commercial novation and transition. A major part of this work will be to develop models for acquisition and long term costs relating to the ICT infrastructure.





AIR TRAFFIC MANAGEMENT & CNS CONSULTANCY

With a wealth of expertise in this area, our team can provide ATM and CNS consultancy services in the following areas:

- Airspace Planning and Procedure Design
- ICAO Annex 14, FAA and PANS-OPS 8168 obstacle assessment
- Preparation of Aeronautical Information Publications and MATS documentation
- ATC Tower planning and operational support
- Preparation of CNS-ATM Technical & Operational Requirements
- CNS – ATM Risk & Safety Assessments
- Supplier programme and conformance monitoring
- Integration, testing and acceptance management
- Software engineering

We are working globally with ANSP's and their suppliers to help them achieve their safety objectives, and importantly, demonstrate this to the satisfaction of national and international regulators. We can support you with safety training, safety management and safety engineering support. Our Consultants are experts in the application of National and International standards and guidelines including IEC 61508 and RTCA DO 178B.

We offer a wide range of Safety Consultancy services including:

- Hazard and risk assessments
- Specification of safety policies and procedures
- Safety case preparation and maintenance
- Vendor assessment and management

The EC Harris Strategic Aviation Team has a proven record of fulfilling the needs of ANSP's and solution providers, from airport control towers to complete area control centres. Regulatory authorities around the globe have benefitted from our expertise in the specification of safety-management and safety-approval standards and requirements.

12

EC HARRIS

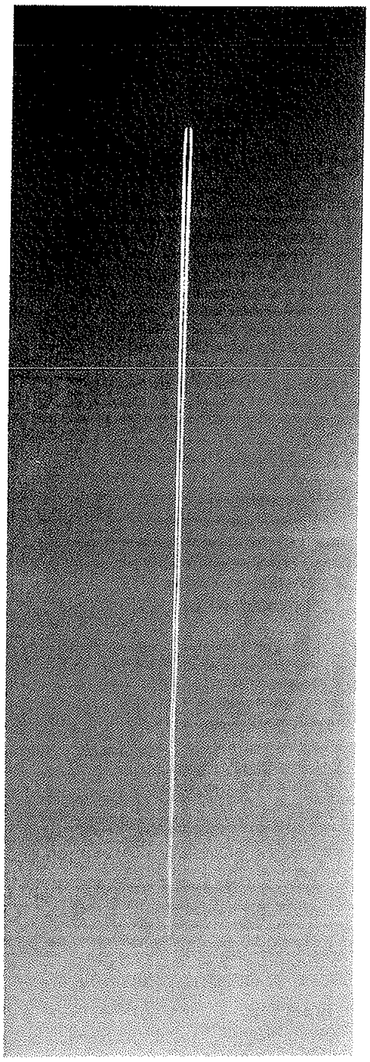
POLICY, REGULATION & DOCUMENTATION

The continuous requirement for a safe and efficient operation for airport operators, service providers and the general public has resulted in the requirement of Standards and Recommended Practices (SARPs) for assuring a safe and efficient operation on and around an airport. Consequently, the need for national authorities to have clearly defined processes and procedures for the certification and on-going regulation of airports and the national airspace infrastructure is essential.

In addition to Safety Regulation many airports are subject to economic regulation. The application of different regulatory modes such as price caps our rate of return regulation have a direct impact on the capital investment and the average yield per passenger to be charged to the airlines.

Our team is experienced and can offer the following services.

- Certification & Approval
- Economic Regulatory Modelling
- ICAO Annex 14 and CAP168 Audits
- Preparation of Aerodrome Operations Manuals, Standard Operating Procedures, Stand Manuals, Emergency Plans, Contingency Plans etc.
- Risk and Safety Assessments



EC HARRIS
BUILT ASSET CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

INFORMATION, COMMUNICATIONS AND TECHNOLOGY FOR AVIATION



Operating modern airports requires the highest standards in processes and people to deliver safe and efficient service. More and more reliance is being placed upon computer systems to support the demands of the many stakeholders involved. Procuring and managing the development of complex and integrated systems requires specialist skills. Our specialist Information, Communications and Technology Team has an enviable track record in this field, meeting and exceeding the demands of airport builders, operators and system and solution suppliers. We have supplied airport authorities worldwide with expertise throughout their projects, ensuring that suppliers deliver solutions that work correctly, are on time and within budget. Services offered include:

- ICT Strategy and Master Planning
- Due Diligence
- Requirements management
- Tender preparation and evaluation
- Vendor assessment and supplier management
- System and software design and assurance
- Acceptance and benchmark testing
- Project risk management

Our expertise in system and software procurement, design, development and integration of landside and airside systems include:

- Communications
- Passenger processing
- Safety and security
- Building management and logistics
- Back office and support solutions
- Systems integration
- Command and Control including Collaborative Decision Making

EC Harris gives clients peace of mind by demonstrably reducing the risks involved in procuring and developing large and complex airport systems, building confidence into projects from initial stages through to operational use.

EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY

ICT SYSTEMS ASSURANCE

Industry today has become totally reliant upon computer based systems, systems that have become increasingly complex to specify, to develop, to integrate and to operate. The task of ensuring that these systems can be trusted to work as intended, that are predictable in their operation and meet the required standards is known as Systems Assurance.

There is a large range of tools available to undertake the Systems Assurance function. While all are valid, the selection of the most appropriate tool for a project or task is one that requires experience, sound judgement and industry knowledge.

Through a history spanning more than 25 years, our specialist ICT Team has been providing Systems Assurance consultancy services to support development projects around the globe. Our experience is second to none and over time we have developed methods and processes that are both appropriate and cost effective.

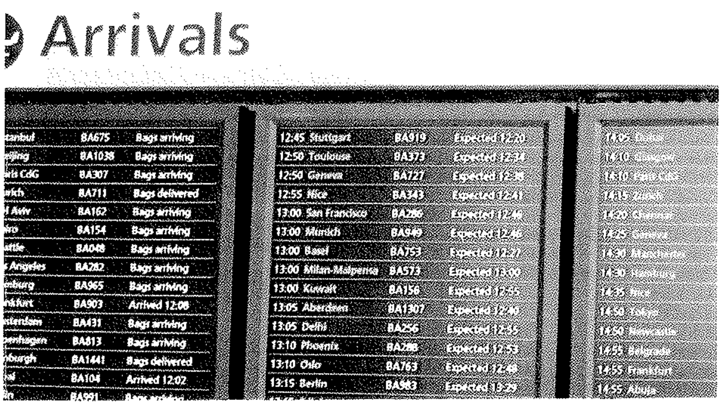
Combining Systems Management functions with Performance and Standards confirmation, we are able to deliver confidence in the outcome of your projects.

We underpin on-going project support activities with assessments of safety, hazards and risks combined with formal analysis of Reliability, Availability and Maintainability to provide comprehensive coverage of Systems Assurance tasks.

We offer support through the complete project lifecycle from initial requirements capture through to transition to operational use. By working as an integral part of your own project team we are able to instil principals of good Systems Assurance leaving a legacy of project discipline and process to your future projects.

The benefits to your project will include:

- Risks are identified and managed early in the project
- Evidence of compliance with requirements, both functional and non-functional is available throughout the project
- Resources for management are focused on areas of highest risk
- High levels of visibility are achieved
- Risks of cost and programme overrun are minimised



EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

SAFETY AND RISK ENGINEERING AND BUSINESS CRITICAL SYSTEMS

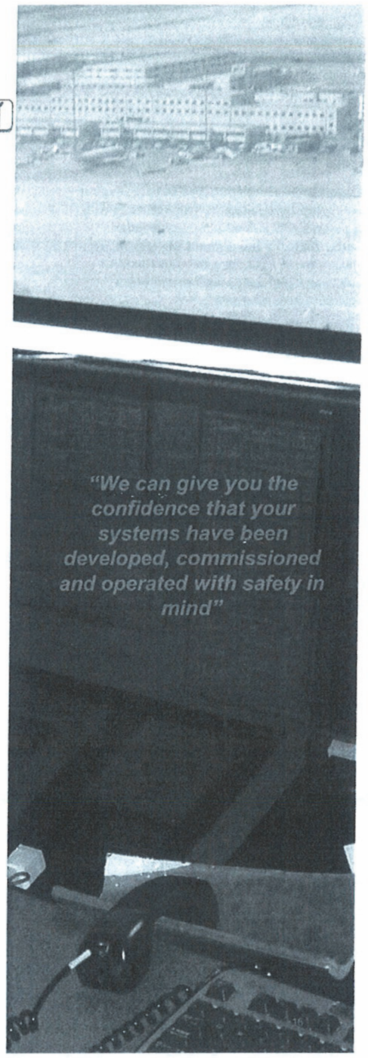
Computer based systems now form the basis of most operational environments. These solutions are often complex, powerful and difficult to understand yet they can form a major part of any infrastructure project. For systems that are relied upon to provide a safe and reliable operational environment it is vital that those developing, buying and operating them have the confidence that safety has been built in from the outset.

Our experts have been providing consultancy in safety and critical systems and software engineering for over 25 years. In that time we have built a superb reputation for our skills, understanding and practical capabilities in supporting the development of safety and business critical solutions around the globe. Our knowledge and understanding of the need for safety and reliability, the application of international standards and the demands of regulatory organisations in unsurpassed.

EC Harris can provide you with support as you procure or develop safety and business critical systems:

- Identification of hazards and risks
- Hazard and Risk Analysis
- Oversight of hazard and risk resolution
- Independent audit and verification
- Software analysis and reverse engineering
- Safety Plan and Strategy development
- Complete Safety Management Systems
- Safety Case development
- Standards conformance auditing
- Provision of Independent Safety Assessors
- Vendor safety oversight

We can give you the confidence that your systems have been developed, commissioned and operated with safety in mind, satisfying you, your staff and regulators that you have done all you can to deliver safe and reliable products and services to your clients.



EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY

ENVIRONMENTAL ASSESSMENT

In shaping the future, airports will need to increase efforts to make the case for going green more compelling. This is not straightforward, as the green agenda still struggles to gain traction and move beyond the stigma of being an overused, misunderstood buzzword. EC Harris aviation experts actively deliver a range of green advisory and technical services to airline and airport clients across Europe, Asia-Pacific, Africa and Latin America. A key focus is to highlight the benefits that green solutions provide using a 'whole life cost' approach. For example, the rationale behind investing in intelligent building systems, green technologies or renewable energy systems is far more compelling when significant operational cost savings can be demonstrated across a 20-25 year asset life with attractive returns on investment and better overall asset performance. Importantly, the thinking must move beyond the capital expenditure focus to 'whole life cost' performance where significant financial and environmental benefits await.

Our team of Aviation Environmental & Sustainability experts are highly experienced at working with Airport operators, Airlines and Investors to provide the following broad spectrum of services:



CORE SERVICES					
[illegible]	Management + Coordination	Screening + Scoping Studies	EIS Preparation	Post-Application Support	Peer Review
[illegible]	Environmental Policy	EMS (ISO 14001:2004 + Bespoke)	Environmental Management Plans	Audits (Environment + Compliance)	Environmental Awareness Training
Strategic Environmental Planning	Environmental Permits + Compliance	Benchmarking	Environmental Due Diligence	Risk Assessment	Technical Advisory
Airspace + Airport Carbon Assessment	Aircraft Fuel Burn Analysis	Aircraft + Airport CO_2 Analysis	LTO Cycle Accounting	Fuel + CO_2 Cost Analysis	ACA Programme Advisory
[illegible]	Birdstrike Hazard Assessment	Bird Control/Management Plans	Wake Vortex Strike Risk Assessment		

EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

WHAT SETS US APART?

- Our integrated strategic and commercial approach maximises return on investment in contrast to traditional engineering based solutions
- Our capability is end-to-end that fully encompasses planning, development and investment advice through to capital delivery, programme management and operations
- Our aviation decision making tool kit provides key decision makers with accurate, transparent and detailed analysis to support critical business strategies
- We have the ability to secure the best financial outcome and deal in the privatisation of aviation assets
- We have proven processes and track record for delivering time and cost certainty
- Cross sector expertise in aviation, commercial, retail, residential, hotels, highways and rail delivers maximum value
- Global reach spans the UK & Ireland, United States of America, Europe, Middle East and Asia.



EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY

CASE STUDIES



CASE STUDIES

DEVELOPMENT OF 5 YEAR CAPITAL PLANS, STANSTED AND EDINBURGH AIRPORTS, UK



Services included whole life costing, the evaluation of risk and opportunity and consultancy services relating to procurement.

T1 PORTFOLIO, HEATHROW AIRPORT, UK



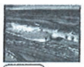
We designed and implemented a programme and project level methodology to manage risk and opportunity. The key levers of risk and business continuity were balanced with investment opportunities.

LAX SOUTHSIDE AIRFIELD IMPROVEMENT PROGRAMME, LOS ANGELES AIRPORT, USA



We provided staff for the Construction Management. The projects included widening taxiway/runway intersections along the north and south airfields, relocation of Runway 25L, and construction of a new Centre Taxiway.

DUBAI INTERNATIONAL AIRPORT, UAE, ROYAL AIR WING



Appointed as Project Quantity Surveyor . The project incorporated eight hangers, an exclusive terminal building and comprised of a Royal Majlis and administrative offices.

TERMINAL 3, FRANKFURT AIRPORT, GERMANY



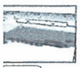
The project comprised the cost verification of the competition documents for Terminal 3. We provided the plausibility study, with a focus on cost calculation of the competition winner.

DUBAI CIVIL AVIATION ENGINEERING FACILITIES COMPLEX, DUBAI, UAE,



Provided design and cost consultancy in relation to the construction of five double-volume workshop buildings, two two-storey office buildings and a single-storey police training centre.

NEW BAGGAGE HALL, HEATHROW AIRPORT, UK,



To provide confidence in the AFC and future spend profile whilst achieving the business target expenditure of £177.1 million

BUSINESS CLASS LOUNGE EXTENSION, QANTAS AIRWAYS LTD, CHANGI AIRPORT, SINGAPORE



We were commissioned to provide project and cost management consultancy on this project. This followed similar consultancy work that we had undertaken regionally, for this client, since January 2000.

PIER 5 SEGREGATION, HEATHROW AIRPORT, UK,



The challenge was to bring-forward completion dates and provide a close-out strategy to complete the project, whilst achieving the savings targets of £5m.

TERMINAL 3 IDL (PHASE 3.3), HEATHROW AIRPORT, UK



We provided project and cost management during the £100m redevelopment of Terminal 3 departure lounge designed to increase retail floor space improve terminal capacity.

CASE STUDIES

OPPORTUNITY DELIVERY ACCELERATION PHASE 2. HEATHROW AIRPORT, UK

We were employed by BAA during the construction of the Terminal 5 rail project to help identify opportunities to reduce the final construction cost by £20 million.

£€$

PROJECT AND COST MANAGEMENT CONSULTANCY, SEEB INTERNATIONAL AIRPORT, OMAN



We were appointed to provide project and cost management services by an international consortium, tasked with operating and redeveloping the Seeb International Airport.

£€$

ACTIVATION PROGRAMME, TED STEVENS ANCHORAGE INTERNATIONAL AIRPORT, ALASKA, USA



We developed a comprehensive activation program for the new Concourse C that facilitated the engagement and participation of all key stakeholders in the completion of over 2,000 key activities thus to ensuring a smooth and seamless opening.

£€$

COST MANAGEMENT AND QUANTITY SURVEYING, DUBAI FLOWER CENTRE, UAE



We provided executive cost management and quantity surveying services on a new airside floriculture redistribution centre for the Dubai Department of Civil Aviation.

£€$

ERFORMANCE MANAGEMENT OF CAPITAL ELIVERY BUSINESS, BAA, UK

Commissioned by BAA to develop a robust approach designed to measure performance within their capital delivery teams. We focused on combining key value driven measures and performance indicators, benchmarked against industry best practice.

£€$

CAPABILITY DEVELOPMENT, BAA, UK

Using our expert knowledge and experience in dealing with NEC forms of contract, developed a specifically tailored training programme for BAA staff on the drafting, execution and delivery of all contracts across the BAA estate.

£€$

TANSTED AND EDINBURGH AIRPORT, UK



We provided cost and commercial services to BAA in support of the development of Stansted and Edinburgh airports. Services include whole life costing, the evaluation of risk and opportunity and consultancy services relating to procurement.

LUFTHANSA AVIATION CENTRE, FRANKFURT INTERNATIONAL AIRPORT, GERMANY



Organisation of the architectural design competition and project management for Lufthansa's new head office. Services included: claim management, design and planning management and detailing scheduling of the construction space.

£€$

OODMAN INTERLINK – LOGISTICS CENTRE



Appointed to manage this HK$4 billion distribution centre and warehouse development. It is a 2.4 million square feet development and will be the fourth largest warehouse in Hong Kong.

SECURITY IN-LINE BAGGAGE SCREENING SYSTEM PROGRAMME, LAX SOUTH TERMINALS, LOS ANGELES, USA



Selected to provide construction management services for the $350 million south terminals package, which included new in-line EDS baggage handling systems in five terminals and a new IT fibre loop servicing all terminals.

CASE STUDIES

PROGRAMME MANAGEMENT, LONDON CITY AIRPORT, UK



Provided programme management services including capital expenditure forecasting, procurement, contract administration, programme reporting, value engineering, risk and opportunity services.

PROJECT ISSUES RISK & OPPORTUNITY MANAGEMENT, HEATHROW AIRPORT, UK



We developed a project issues risk and opportunity management methodology to help BAA understand their business drivers and objectives by the improved management of risk, business continuity and value preservation and through this helped deliver c£95m of savings.

ARTURO MERINO BENITEZ AIRPORT, CHILE



We provided consulting services in connection with the expansion of the airport, including the terminal, apron and taxiway extensions, the construction of a new control tower and the expansion of cargo facilities.

AIRPORT EXPANSION, ARTURO MERINO BENITEZ AIRPORT, SANTIAGO, CHILE



We provided services for the expansion of the existing airport, including terminal, apron and taxiway extensions, the construction of a new control tower and the expansion of cargo facilities.

PROJECT MANAGEMENT, TED STEVENS ANCHORAGE INTERNATIONAL AIRPORT, ALASKA



We provided comprehensive project management services for the phased programme for the $300 million terminal redevelopment program (TRP).

PLAN OF FINANCE REPRESENTATION, TED STEVENS ANCHORAGE INTERNATIONAL AIRPORT, ALASKA



Contracted to provide the integration of the funding plan with the project and program construction and operating plans for the terminal redevelopment program. Our team of experts included financial leaders, feasibility analysts and project controls professionals.

AIRPORT CAPITAL IMPROVEMENT PLAN, TED STEVENS ANCHORAGE INTERNATIONAL AIRPORT, ALASKA



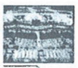
Provided project and construction management services for the airport capital improvement program. Serving as project advisor we provided project financial and grant management, and on-call support to the airport and the Alaska DOT for all aspects of the five-year program.

CONSTRUCTION ENGINEERING & INSPECTION SERVICES, TED STEVENS ANCHORAGE INTERNATIONAL AIRPORT, ALASKA



Provided construction engineering, inspection and construction and project management services on three runway projects from pre-construction through to final project closeout.

SAO PAULO AIRPORT, BRAZIL



Land-use planning, facilities planning and Minimum Technical Requirements check against design. The project also involves development of governance around programme management and providing schedule certainty.

TERMINAL AREA DEVELOPMENT PLAN, FAIRBANKS INTERNATIONAL AIRPORT, ALASKA



We provided program management services and were responsible for the overall execution and delivery of the airport's $99 million terminal area development plan that was finalised one year early and $2 million under budget.

CASE STUDIES

TAXIWAY B CONSTRUCTION, LAX, LOS ANGELES, USA



We provided project management, proactive schedule monitoring, field engineering support and project and document control during the construction of a new taxiway

C-13 CROSSFIELD TAXIWAY PROJECT, LAX, LOS ANGELES, USA



We provided project control services during the design and construction of a new cross field taxiway to help relieve existing taxiway congestion.

SIGNAGE AND WAYFINDING PROJECTS, LAX, LOS ANGELES, USA



Contracted to perform construction and project management, cost estimating and cost control, quality assurance and database management and document control services for the on-going signage and way-finding project as part of the LAX Enhancement Program.

JET A FUEL STORAGE FACILITY, MARCH AIR RESERVE BASE, RIVERSIDE, CA



We provided professional construction management services for the demolition of the "ready alert" (Building 1305) facility and construction of Phase 1 of the March Inland Port Jet-A Bulk Fuel Storage Facility.

MONITORING AND PROJECT CONTROLS, SAN DIEGO AIRPORT, CA



We served as a sub-consultant to DMJM Aviation and provided support for the development of the program master schedule through the provision of programme scheduling and project controls.

CHINO AIR OPERATIONS FACILITY, SOUTHERN CALIFORNIA EDISON (SCE), CA



We provided construction management services in relation to the construction of a new $18 million 40,000 sq ft hangar and administration building.

PIER DESIGN, HEATHROW AIRPORT, UK



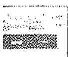
Engaged in a study to develop a generic approach to pier design. One of the solutions was to produce a database which benchmarks the CAPEX base costs and defines the project specifics for the existing best practice Pier forms.

SITE DATABASE, INTERNATIONAL AIRPORT BERLIN, GERMANY



During the course of the project, extensive data from numerous sources needed to be recorded and managed. We developed a database programme for management of this information

CONSTRUCTION CONSULTING SERVICES, MIDWAY AIRPORT, CHICAGO



We provided construction consulting services for an elevated parking structure and consolidated rental car park facility, including the development of construction schedules, cost estimates and the provision of construction and logistic advisory services.

T1 FCC & IMMIGRATION, HEATHROW AIRPORT, UK



We provided commercial, risk and opportunity management during the refurbishment and upgrading of Heathrow's Terminal 1 immigration facilities.

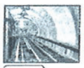
CASE STUDIES

NEW PADANG AIRPORT CONSTRUCTION PROJECT, NEW PADANG AIRPORT, INDONESIA



We provided risk control services to the development of a new green field airport through the review of all contract and related documents, thus allowing us to identify areas of high financial and construction risk to our client.

POST T5 BAGGAGE TRANSFER SYSTEM, HEATHROW, UK



We provided risk management services which involved engaging with over fifty stakeholders to ensure that they were informed of the risk management process central to the project delivery management plan.

AIRPORT EXPANSION PROGRAMME, CHICAGO O'HARE INTERNATIONAL AIRPORT, USA



We supported the airport's planning team to prepare a comprehensive development program that included program management, the preparation of a phased master program schedule and cost estimates, construction phasing and construction equipment analyses.

AIR CARGO BUILDING DEMOLITION, ONTARIO AIRPORT. CANADA



The project included asbestos and lead-based paint abatement and removal of contaminated soils. Scope of work included a study of the drawings and special provisions to identify patent ambiguities within the contract documents as well as an engineer's estimate for the project.

STAKEHOLDER CO-ORDINATION, ABU DHABI INTERNATIONAL AIRPORT, UAE



We provided stakeholder co-ordination during the planning, development and construction of the Etihad pier extension at Abu Dhabi International Airport.

ROTTERDAM THE HAGUE AIRPORT, ROTTERDAM, THE NETHERLANDS



We provided project management and technical advice on the expansion of Rotterdam airport from the existing one million passenger per annum capacity to four million per annum.

TERMINAL C CONSTRUCTION PROGRAMME, JOHN WAYNE AIRPORT (JWA), CA, USA



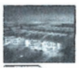
We provided construction management services including building information modelling and 4D navisworks scheduling during the design and construction of John Wayne airport's new $543 million, 282,000 m2 Terminal C.

TERMINAL AREA IMPROVEMENTS, LONG BEACH AIRPORT, CA, USA



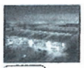
We provided construction management services for the terminal area improvements project that included the construction of two new buildings plus connectors.

PROJECT ISSUES RISK AND OPPORTUNITY MANAGEMENT, HEATHROW AIRPORT, UK



We developed a project issues risk and opportunity management methodology to help Heathrow understand their business drivers and objectives by the improved management of risk, business continuity and value preservation and through this helped deliver c£95m of savings.

MANAGED SERVICE PROVIDER, HEATHROW AIRPORT, UK



Undertaking the commercial, cost and risk management roles throughout the proposed development of the eastern side of the Airport, incorporating the construction of the new passenger Terminal T2A, designed to replace the existing airport terminals.

CASE STUDIES

PROFESSIONAL SERVICES, GATWICK AIRPORT LIMITED (GAL). UK



Working with the development team at Gatwick to deliver its twenty year capital investment program through the provision of commercial and project management and commercial design management aimed at maximising the airports return from its capital investment.

BRITISH AIRWAYS PLC, UK



British Airways preferred partnering supplier for CDM-C Services since the mid 1990s, working on projects at both Gatwick and Heathrow Airports. Projects include apron repairs, hangar demolitions, airport lounges, a new operations control centre and flight simulator facilities.

<UALA LUMPUR INTERNATIONAL AIRPORT, MALAYSIA



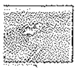
Risk and scenario analysis of the feasibility of the planning for the new airport in Kuala Lumpur. For this purpose the project has been divided into a number of blocks (terminal, runways etc.) with a number of critical relations between these blocks.

CLP POWER TSING YI HELIPAD, ARUP



Appointed to sub-consultant for CLP Power and Arup at Tsing Yi site responsible for drafting the helipad standard operating procedures (SOPs), risk assessment report and helipad maintenance guidelines for the existing helipad and 2nd helipad.

'ECHNICAL SERVICES, AL DUQUM INTERNATIONAL \IRPORT, OMAN



We provided traffic forecasting services feeding into the master plan for the green field airport development of Al Duqum airport in Oman.

REVIEW OF DEVELOPMENT OPTIONS, GATWICK AIRPORT, UK



Assessment of the proposed development options for increasing airside departure lounge capacity and providing new CIP and crew reporting facilities. The study also involved static analysis of stand capacity and terminal passenger flow analysis.

.IRPORT CITY MASTER PLAN, LATINA AIRPORT, 'ALY



Development of a master plan for Latina Airport City providing airfield, runway, taxiway, aircraft parking and terminal planning together with technical specifications for airfield lighting, terminal planning, ATC and support facilities and capital and operating expenditure forecasts.

ICT SYSTEMS STRATEGY DEVELOPMENT; SYSTEMS SPECIFICATION, [illegible]



Provided ICT Consultancy Services to develop the ICT Systems Strategy, Systems Specifications and recommendations for CAPEX budget for the ICT Infrastructure at Rwanda International Airport.

T INTEGRATION STRATEGY; CORE ICT PROCUREMENT PECIFICATION; TECHNICAL ORAT, BORYSPIL INT AIRPORT,



Undertook a detailed audit and gap analysis and created an ICT Master Plan. Focus placed upon the core integrated infrastructure – AODB, FIDS and RMS with integration strategy and procurement specifications being drafted and budgets established.

ICT STRATEGY ,DONETSK INT AIRPORT AND LVIV INT AIRPORT EURO2012 NATIONAL AGENCY, [illegible]



On behalf of the National Agency for EURO2012, undertook an audit of the ICT systems at Donetsk and Lviv airports during the EURO2012 Football Competition. The outcome was a report including ICT requirements for an integrated airport including the new terminal complexes.

25

CASE STUDIES

ICT PROGRAMMES, NEW DELHI INTERNATIONAL AIRPORT, INDIA



Engineer for the ICT Systems contract. Duties included confirmation of user requirements, comprehensive review and update of systems specifications, vendor selection and negotiation, oversight of vendor delivery including programme, technical and risk management.

ICT STRATEGY DEVELOPMENT AND ICT SYSTEMS SPECIFICATION, NEW DELHI INTERNATIONAL AIRPORT, INDIA



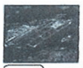
Specifed the ICT Systems for the new - terminal at Mumbai and working direct for the Airport Authority to review airport security systems, provide recommendations, develop procurement specifications for perimeter security and support the vendor selection process.

ICT SYSTEMS ASSURANCE AND VENDOR OVERSIGHT, TERMINAL 5, LONDON HEATHROW, UK



Provided systems assurance for IT systems including design review, implementation review and audit, oversight of the operation of the Interface Test Facility, oversight of installation and commissioning and technical support through transition to operations.

AIRPORT EXPANSION DESIGN COMPETITION, MILAN MALPENSA AIRPORT, ITALY



We developed a Simmod simulation model as part of a design competition for the expansion of the airport. The model focused on runway capacity and highlighted the efficiencies of the proposed taxiway developments

MASTER PLAN REVIEW, AUCKLAND AIRPORT, NEW ZEALAND

Auckland Airport

Commissioned to provide a peer review on the master plan options and traffic forecasts produced by the airport operator. Specifically our work involved reviewing traffic flow on the airfield and position of terminal building and the RMO for a proposed second runway.

AIRPORT MASTER PLAN, NEW LISBON AIRPORT, PORTUGAL



Technical Consultant providing support, including project management to NAER in the technical assessment phase and also during the preparation of the ITT for the privatisation of the Portuguese airport system.

STRUCTURAL DESIGN OF CONTROL TOWER, NICE CÔTE D'AZUR AIRPORT, FRANCE



Provided the final structural design of Nice Airport's 10 storey air traffic control tower. The control tower was a composite structure in order to comply with paraseismic standards.

AIR FREIGHT TERMINAL, NICE CÔTE D'AZUR AIRPORT, FRANCE



Provided the co-ordination and integration of the structural design, as well as project management services for the air freight terminal at Nice Côte d'Azur Airport.

NEW TERMINAL DESIGN, SOUTH CHARLEROI AIRPORT, BRUSSELS, BELGIUM



Supplied the technical and construction design for the new terminal and provided the electronic installations and flight information displays. Our broad expertise in the field of airport systems and baggage handling ensured successful project completion.

AIRPORT MASTER PLAN, PHILADELPHIA INTERNATIONAL AIRPORT, USA



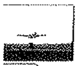
Working within a multidisciplinary planning team providing support in construction phasing, sequencing and constructability analysis we prepared summary schedules including an analysis of the pre construction and construction period.

CASE STUDIES

LONG TERM DEVELOPMENT STRATEGY, IAG CARGO, HEATHROW, UK

Delivered to schematic design, long term asset management strategy that ensured sufficient ground capacity is available at London Heathrow to handle the increased volume of cargo driven by new aircraft, industry and IAG growth.

MASTER PLAN REVIEW, AEROPUERTO CIUDAD REAL, SPAIN



Part of a multidisciplinary planning team tasked with developing a master planning study for the location of a new airport. Provided project management services with a focus on cost estimating and construction phasing and sequencing.

NEW BEIJING AIRPORT DESIGN COMPETITION, BEIJING, CHINA



As part of a consortium delivered a response to the call for a design for the new airport planned for Beijing, China. We provided master planning and capital cost estimations for the consortium.

MASTER PLAN, AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL, THE NETHERLANDS



Provided the planning and co-ordination of several master plans, the coordination of construction of C, D & F-piers, project management of several refurbishments, and the project planning of the 5th runway.

INTERNATIONAL AIRPORT RAIL STATION, TED STEVENS ANCHORAGE INTERNATIONAL AIRPORT,

The Alaska Railroad Corporation (ARRC) commissioned us to provide project management of a concept plan for a $28 million airport rail station. We led the concept development phase of the project, working to integrate airport operations with terminal redevelopment.

AIRPORT PLANNING MODEL, MAJOR PORTUGUESE AIRPORTS, PORTUGAL

Developed the planning tool and performed analysis of terminal and airside infrastructure and facilities requirements for the major airports of Portugal. Created the calculation of the capital investments for each airport for the duration of the proposed airport operating concession.

FACILITY PLANNING AND TECHNICAL SERVICES, ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT, GREECE



We provided operational facility planning and technical services to the new international airport serving Athens. Provided support throughout the design, Construction and operational start-up of the new Airport.

FEASIBILITY STUDY, DUBLIN INTERNATIONAL AIRPORT, IRELAND



As part of the on-going expansion plans we undertook a feasibility and location study for the new air traffic control tower to serve Dublin airport.

TERMINAL AREA MASTER PLAN STUDY, CINCINNATI/NORTHERN KENTUCKY INTERNATIONAL



Part of a multidisciplinary planning team providing conceptual level engineering and analysis on the implementation plans. Tasks included preparation of conceptual construction phasing and sequencing plans, and preparation of cost estimates for identified priority projects.

TERMINAL INTERIOR, TOM BRADLEY INTERNATIONAL TERMINAL INTERIOR, LAX, LOS ANGELES



Provided detailed analysis on the architectural and engineering design for baggage handling facilities, signage, and security improvement during pre-construction. Led the development of a 4D project phasing plan, which minimized impacts to airport operations.

27

CASE STUDIES

RISK & AERONAUTICAL ASSESSMENT, NEW DELHI AIRPORT, INDIA



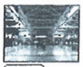
Provided risk management services during the design and construction of a new 102m tall ATC Tower including an analysis of the design of the tower to ensure it complied with all relevant airport and design standards.

COMBAT SUPPORT VEHICLE MAINTENANCE FACILITY, ANDERSEN AFB, GUAM



The Design/Build team has incorporated multiple sustainable design attributes with regards to achieving LEED Silver certification including the use of recycled construction materials, energy efficient mechanical and lighting.

REDESIGN REVIEW, NANJING LUKOU INTERNATIONAL AIRPORT, PR CHINA



Provided investigation of several operational scenarios, review of the Domestic and International Terminal 2 Design and delivery of the respective report in order to identify the preferred operational model and highlight and prevent possible operational constraints.

KUALA LUMPUR SUBANG AIRPORT, MALAYSIA



Provided business planning and development advice including the development of a master planning vision, forecasting and a commercial benefits case strategy over the upcoming decade.

BUSINESS PLANNING, HONG KONG BUSINESS AVIATION CENTRE, HONG KONG



Delivery of a comprehensive business planning, traffic forecasting, facilities development and benefits program to align with Hong Kong International Airport's master plan 2030 development.

HONG KONG AIR CARGO AND LOGISTICS HACTL, HONG KONG



Appointed to assess the world's most efficient cargo facility of HACTL at Hong Kong International Airport. Delivered an Optimization and Performance Strategy after Cathay Pacific Cargo move.

CAPACITY STUDY, ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT, GREECE



Undertook a detailed study to determine the airside capacity of the new Athens International Airport. The study assessed the capacity of the runways, aircraft stands and the airport manoeuvring area, including taxiways.

FUTURE DEVELOPMENT, AFL, NADI AIRPORTS FIJI



Contracted to assist Thinc./ AFL with the present Terminal re-design exercise to select the most suitable approach for future development, demand and strategy based on the current utilization, mode of operation and capacity of Nadi Airport.

SIMULATION STUDY, LARNACA INTERNATIONAL AIRPORT , CYPRUS



Carried out an Airside simulation study which included the analysis of aircraft pushbacks and aircraft flows on the new apron and simulation of the bowser fuelling process to determine if the increased travel time from the fuel farm resulted in delays in reaching aircraft and therefore a reduction in on- time performance.

AIRPORT PLANNING & SIMULATION , NEW DELHI AIRPORT, INDIA

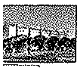


Appointed to deliver airport planning services and an airside and terminal operational efficiency and capacity analysis. Evaluated runway operating modes in order to determine the impact on runway capacity and aircraft taxi times.

28

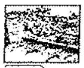
CASE STUDIES

TERMINAL CAPACITY ASSESSMENT, WROCLAW AIRPORT, POLAND



Undertook a terminal capacity assessment which involved the development of simulation models to assess the complete airport operation as well as the development of alternative infrastructure designs to enhance airport capacity.

AIRSIDE SIMULATION, DUBLIN AIRPORT, IRELAND



Examined the impact of the proposed airside development program using Simmod PLUS! to simulate airfield operations and determine how effectively the airside infrastructure and new runway could handle the forecasted growth in traffic.

SATELLITE UTILISATION PROJECT, ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT, GREECE



Undertook user requirements coordination and functional assessments for the "Satellite Utilisation" project at the New Athens International Airport.

AIRSIDE SIMULATION, FRANKFURT AIRPORT, GERMANY



As part of the planning for future airside development at Frankfurt airport we conducted a simulation exercise for the Lufthansa to determine the development option most favourable for airside operational performance.

AIRSIDE & AIRSPACE SIMULATION, COVENTRY AIRPORT, UK

Developed a simulation model of the airport and the surrounding airspace using Simmod PRO! This allowed the client to fully understand the interactions between the two airports and our analysis and expert advice was used to support the planning inquiry.

AIRSIDE SIMULATION, MANCHESTER AIRPORT, UK

Conducted a study to validate the proposed airfield master plan and terminal allocation strategy. The project involved the simulation of the master plan airside layout and a number of variations.

AIRSIDE SIMULATION, GATWICK AIRPORT, UK

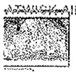


Commissioned to undertake an evaluation of the airfield performance using the simulation software Simmod PRO! The results of the simulation models was used to help inform the pier decision making process.

CAPACITY/DEVELOPMENT STRATEGY, LISBON PORTELA AIRPORT, PORTUGAL

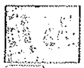
Operational assessment of the airport including the passenger terminal operation, baggage handling system, cargo facilities, airside, runways and airspace to enhance airport capacity.

GATWICK AIRPORT PLANNING SERVICES FRAMEWORK, GATWICK AIRPORT, UK



The scope of work included runways and taxiways through to terminal and landside planning providing specific services such as simulation, capacity assessment and functional layout planning.

CAPACITY STUDY, KRAKÓW AIRPORT, POLAND



Undertook a terminal and airfield capacity analysis of Kraków airport in order to facilitate the application for EU funding for proposed expansion works.

29

CASE STUDIES

AIRSIDE SIMULATION, OR TAMBO INTERNATIONAL AIRPORT IN JOHANNESBURG



Supported the consulting engineers Ove Arup by conducting an airside simulation study to determine the increase in runway capacity when switching from segregated mode to mixed mode operations.

TRAFFIC FORECAST, HONG KONG BUSINESS AVIATION, HONG KONG

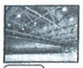


Provided a detailed traffic forecast by market segment of general aviation including business aviation, government, medical, diplomatic and military.

ROUTE PREPARATION & STRATEGY CO-OPERATION, GREECE

Route preparation and strategy cooperation with Athens International Airport, Hellenic Civil Aviation Authority and Elliniko Organismo Tourismo (Greek Tourism Board) for the "Routes" exhibition and pavilion in Dubai.

TRAFFIC FORECAST, HONG KONG BUSINESS AVIATION, HONG KONG



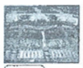
EC Harris provided a detailed traffic forecast by market segment of general aviation including business aviation, government, medical, diplomatic and military.

THE OLYMPIC & PARALYMPIC GAMES, ATHENS 2004

ATHENS 2004

Developed the traffic demand forecast, development of operational plans and concepts and the design and development of a temporary terminal facility as well as preparing standard operating procedures and emergency and contingency plans for the Olympic Games.

SAO PAULO AIRPORT, BRAZIL



Delivery partner for the Operational Readiness and Systems Integration for the new Terminal TPS3. Undertaking the operational readiness and transfer of airlines and staff into the new facility.

2007 CHAMPIONS LEAGUE FINAL, ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT, GREECE



Worked with Athens International Airport we were responsible for the development of the traffic forecasts and the development of operational plans for the 2007 Champions League Final in Athens.

ORAT REVIEW, QUEEN ALIA INTERNATIONAL AIRPORT, JORDAN



Established an ORAT strategy and plan to provide certainty of terminal opening of the new facility at Queen Alia International Airport, Amman.

OPERATIONAL READINESS AND TRANSFER (ORAT), ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT

ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT

We provided operational readiness support for the opening of the new Athens International Airport and acted as part of the technical team for the design, construction, development and operation of the airport.

OPERATIONAL READINESS AND TRANSFER, LARNACA INTERNATIONAL AIRPORT, CYPRUS



We provided operational readiness services for the transfer of operation to the new passenger terminal at Larnaca and developed standard operating procedures for airfield operations and new apron and re-fuelling processes.

CASE STUDIES

OPERATIONAL BRIEF FOR CONTROL TOWER, NEW DELHI AIRPORT, INDIA



Responsible for the development of an operational brief for the new control tower. The operational brief covered location and space requirements, design standards, utilities, concept of operation, operational and safety requirements.

BUSINESS CASE FOR THE DEVELOPMENT OF HEATHROW'S MASTERPLAN, HEATHROW AIRPORT, UK



Provided support in developing a long term business plan driven by a range of master plan options. This included evaluating the long term impact on airport charges together with evaluating the benefits of different master plan options to passengers and other stakeholders.

ICT DUE DILIGENCE ON BAA/FERROVIAL UK AIRPORT, JP MORGAN, UK

Advisors to JP Morgan on the acquisition of a major UK airport. Audited the existing ICT infrastructure including systems, staff capabilities and processes to establish the value of the existing ICT solutions, highlight required changes.

BUILD-OPERATE-TRANSFER (BOT) CONTRACT, NEW ISTANBUL AIRPORT, TURKEY



In order to meet the forecast demand the Turkish Airports Authority has developed a plan to build a new 3rd Istanbul Airport. EC Harris provided technical due diligence services for a potential bidder for the Build-Operate-Transfer contract for the new airport.

ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT, HOCHTIEF AIRPORT SALE (2014)



Acted as Technical Advisor to a potential investor in Athens International Airport (one of Hochtief's airports). Provided technical advisory services taking the client to the non-binding offer stage.

DUSSELDORF, HAMBURG, BUDAPEST AND TIRANA, HOCHTIEF AIRPORT SALE (2014)

Acted as the Technical Advisor to a potential investor for 4 of the airports in the Hochtief Airport portfolio. The services provided included: traffic forecasting, master planning, capital expenditure profiling, OPEX and revenue projections.

TECHNICAL DUE DILIGENCE, ANA AIRPORTS PRIVATISATION



Commissioned to support the bid for ANA Aeroportos de Portugal, in particular providing traffic and technical due diligence. This involved developing a future strategy for Lisbon airport and OPEX and CAPEX projections for the existing airport assets and an environmental assessment of the airport.

TECHNICAL DUE DILIGENCE, SALE OF RUSSIAN REGIONAL AIRPORT

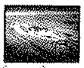


Acted as technical advisor to Vinci Airports in their bid for a regional airport in Russia. Technical advisory services included traffic forecasting, terminal preliminary design, master plan review, capex and business planning for the investors to detemine the ultimate financial feasibility and valuation of the asset.

ECHNICAL DUE DILIGENCE, SALE OF HOCHTIEF IRPORT

Acted as technical advisor to RREEF. Our services included a full review of the vendor information pack and technical and commercial advice on traffic forecasts, airport capacity and development plans, aeronautical, non aeronautical revenue and capital and operating costs.

TECHNICAL ADVISOR, QUEEN ALIA AIRPORT, JORDAN



We provided technical advisory services to Queen Alia International Airport including evaluating the capital investment program proposed by the airport to allow it to increase its capacity.

CASE STUDIES

TECHNICAL ADVISOR, JOMO KENYATTA INTERNATIONAL AIRPORT, NAIROBI, KENYA



On behalf of the European Investment Bank as technical advisor in relation to the expansion of Jomo Kenyatta airport. We provided master planning and capacity assessments of the existing and planned terminal facilities and a detailed review of the capital investment plan.

KUALA LUMPUR CARGO CITY



Appointed to manage the development and investment process for Kuala Lumpur's trade zone and cargo city. EC Harris managed the project realization, regulation and investment process on behalf of private investors and the Malaysian government.

SUBANG INTL. AIRPORT, KUALA LUMPUR



Contracted to help SkyPark Subang BHD and Malaysian Airports Holding MAHB with the future development and privatization of Subang International Airport.

TECHNICAL ADVISOR TO ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT, GREECE

Technical advisor to Athens International Airport for the supply and operation of Airport Air Navigation Equipment

CLP POWER TSING YI HELICOPTER STATION AND OPERATION



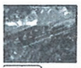
Provided the flight operation, helicopter operation risk management and aviation consultant for CLP Power. The services included Helipad SOPs, operation risk assessment report and hangar maintenance guidelines.

RUNWAY RISK ASSESSMENT, LISBON OTA AIRPORT, PORTUGAL



The study included identification of risks, mitigation and recommendations for future use and possible capacity attainment. The new airport was analysed for compliance with ICAO Annex 14, ICAO Doc. 8168 PANS-OPS and ICAO Doc. 4444 PANS-ATM.

TECHNICAL ADVISOR, WARSAW AIRPORT, POLAND



Provided technical advisory services in the form of a rapid exit taxiway location analysis and a risk assessment of the runway end safety areas.

AIR TRAFFIC CONTROL TOWERS IN LEIPZIG AND HANNOVER, GERMAN AIR TRAFFIC CONTROL, GERMANY



Provided project management and stakeholder management services to "DFS – Deutsche Flugsicherung GmbH" (German Air Traffic Control) who built new air traffic control towers at several German Airports.

BRISBANE INTERNATIONAL AIRPORT, AUSTRALIA – BACL



Acted as environmental leader and provided technical advisory services for the environmental assessment and management studies relating to the design of a new parallel runway.

JOMO KENYATTA INTERNATIONAL AIRPORT, NAIROBI, KENYA, EIB/KAA GROUP



Technical advisors for the long-term environmental management for the development of a new 15,575m2 terminal and associated support and landside car-parking facilities, the rehabilitation of existing airfield pavements and the expansion of the taxiway system.

CASE STUDIES

EIA/HIA PROJECT MANAGER, HEATHROW AIRPORT, UK



Project Manager for the environmental and health impact assessment (EIA/HIA) of enabling works for the implementation of full runway alternation that ended the Cranford Agreement.

ENVIRONMENTAL STUDY, HEATHROW AIRPORT, UK



Provided project management for the Heathrow East Terminal 2B environmental studies examining noise, air quality, flood risk and contamination.

SUSTAINABILITY AND ENVIRONMENTAL PLANNING LEADERS, BEIJING NEW AIRPORT DESIGN COMPETITION



Project included evaluating and implementing 'low carbon' design principles to stretch current 'best in class' practice being delivered by other leading airports of the world into the airport's design.

INDEPENDENT ENVIRONMENTAL & SUSTAINABILITY ADVISORS , VINCI AIRPORTS TRANSACTION TEAM



We were commissioned to develop a high-level sustainability strategy to aid the high-level design of a new terminal being proposed during the bidding phase for a BOT concession to operate a Russian regional airport

NDEPENDENT EIA TECHNICAL ADVISOR TO OHV ROUP, NEW LISBON AIRPORT , PORTUGAL



Acted as independent technical advisors responsible for guiding the undertaking of a major environmental impact assessment for a new 'green field' international airport situated on approximately 3,800ha of land, 40 km to the east of Lisbon at Campo de Tiro de Alochete.

ECOLOGICAL ASSISTANCE DURING CONSTRUCTION, BERLIN BRANDENBURG INTERNATIONAL AIRPORT



Provided ecological, technology and engineering services and compensation management assistance during the expansion of Berlin-Schönefld airport.

IRSIDE CARBON EFFICIENCY STUDY, HEATHROW IRPORT, UK



Conducted airside carbon efficiency analysis to support the business planning for the long-term development of London Heathrow designed to handle up to 95mppa by 2030.

TERMINAL AREA IMPROVEMENTS, LONG BEACH AIRPORT, USA



Provided LEED compliance and technical oversight services for the Long Beach Airport terminal area improvements project.

ONSTRUCTION MANAGEMENT SERVICES , CHINO IR OPERATIONS FACILITY, CA



Provided construction management services during construction to attain LEED certification through the implementation of several green building practices including brown field cleanup and a rooftop solar panel array.

ENVIRONMENTAL ASSESSMENT MIDWAY AIRPORT, CHICAGO, USA



Provided key support services in the environmental assessment for the reconstruction and modernization program , the main component of which was the development of the estimated construction equipment mix and utilization.

33

CASE STUDIES

AIRPORT MASTER PLAN ENVIRONMENTAL PROCESS, PHILADELPHIA INTERNATIONAL AIRPORT, USA



We provided master planning and environmental impact assessment for the long-term development of Philadelphia International Airport.

GREENSKY BIO JET FUEL FACILITY, BRITISH AIRWAYS & SOLENA, UK



Provided project and cost management together with environmental and health and safety advice relating to the development of the first facility in the UK to convert carbon bearing waste into clean sustainable bio fuel.

ICT INTEGRATION STRATEGY AND VENDOR SELECTION, ABU DHABI INTERNATIONAL AIRPORT, UAE



Project included business process analysis, ICT specifications , recommendations for re-organisation of business units and procurement specifications for AODB, MB, FIDS and RMS components and Technical and commercial support to vendor selection.

SECURITY SYSTEMS STRATEGY DEVELOPMENT, AEROPORT INTERNATIONAL DE DJIBOUTI, DJIBOUTI



Provided Consultancy Services to develop the Security Systems Strategy, Systems Specifications and recommendations for CAPEX budget for the security systems at Djibouti International Airport.

ICT AUDITING, KOREA AIRPORT CONSTRUCTION AUTHORITY, SOUTH KOREA



Provided independent audits of the status of ICT systems to verify readiness for commencement of ORAT. Provided guidance and recommendations on risks to delivery, risk mitigation and management activities.

BAGGAGE CONTROL SYSTEMS – SYSTEMS ASSURANCE, TERMINAL 5, LONDON HEATHROW, UK



Provided specific systems assurance and vendor oversight on the Control and Monitoring Systems for the new baggage handling system for the new terminal. Work included high level review and detailed implementation audits at the vendor site.

ICT SYSTEMS ASSURANCE AND VENDOR OVERSIGHT, TERMINAL 2, LONDON HEATHROW



Part of the team providing systems assurance on IT based systems for the Terminal 2 redevelopment project. Project include oversight of the operation of the Interface Test Facility, oversight of installation and commissioning and technical support through transition to operations.

ICT SPECIFICATION AND ICT SYSTEMS ASSURANCE, HONG KONG INTERNATIONAL AIRPORT, HONG KONG



Provided systems assurance on IT based systems for the new Chek Lap Kok airport project including design review, implementation review and audit, management of the Interface Test Facility, oversight of installation and commissioning and technical support through transition to operations.

ICT SPECIFICATION; VENDOR SELECTION; ICT PROGRAMME DEVELOPMENT; ICT SYSTEMS ASSURANCE, MUSCAT, OMAN



Working for COWI-Larsen as the Engineer for the MC6 (ICT Systems) contract. Duties included confirmation of user requirements, comprehensive review and update of systems specifications, vendor selection and negotiation, oversight of vendor delivery including programme, technical and risk management.

SMS TRAINING, NATS, UK



Delivery of Safety management training courses which included safety management systems, safety case development and safety assessment techniques.

34

CASE STUDIES

REGULATORY REQUIREMENTS FOR SOFTWARE DEVELOPMENT, CAA, UK

Contributor to the development of the objective-based software regulatory requirements and guidelines in CAP 670 Section SW01 and the development of compliance guides for SW01. Assisted in the application of the guidelines through the conduct of a safety assessment of a major new ATM facility.

ATC SAFETY CASE, EUROCONTROL, BELGIUM



Safety Cases covering systems, staff and procedures and for the New Operations Room, the Operator Input and display System and the New Flight Data Processing System. Work included Hazard Analysis, Safety Assessments and the analysis of safety evidence.

SUPPLIER ASSESSMENT, EUROCONTROL, BELGIUM



Worked on behalf of EUROCONTROL to assess the achievement of safety objectives by software system providers. Projects included safety audits, quality assurance audits, compliance studies and the assessment of operating systems used within safety critical systems.

SOFTWARE SAFETY ENGINEERING, EUROCONTROL, BELGIUM



Starting with a detailed safety assessment of the ARTAS Radar Tracking solution, the task included the reverse engineering of the complete software to provide evidence of safe engineering practices and to provide traceability of safety objectives to the delivered solution.

SUPPORT TO REGULATORY POLICY DEVELOPMENT, EUROCONTROL, BELGIUM

Performed a review of the Safety Regulation Unit (SRU) work programme. The task then provided recommendations for the safety work programme and produced a safety regulatory policy document.

SAFETY CASE WORKSHOPS, HONG KONG CIVIL AVIATION DEPARTMENT, HONG KONG



Running a series of workshops covering each aspect of Safety Case development for the new ATC Centre. Reviewing the work of HK CAD staff and providing specialist input as needed including in the use of Goal Structuring Notation toolset (GSN).

SMS DEVELOPMENT AND TRAINING, HONG KONG CIVIL AVIATION DEPARTMENT, HONG KONG



Provided consultancy, support and guidance in the development of the HK CAD safety management system. Subsequently provided a full training programme in its use and maintenance.

NEW AIR TRAFFIC CONTROL CENTRE, NAV PORTUGAL, PORTUGAL



Development of the Safety Case for the New Operations Room under contract to NAV Portugal. Development of the safety argument structure, PSSA and SSA activities for the majority of systems, and a software safety assessment of the software, which had been modified for the New Operations Room.

SKYGUIDE, SWITZERLAND

Supported the development of a number of safety cases, including the Kloten-Dubendorf Operational Transfer, the replacement ground-ground communications system, the Zurich airport ILS equipment and the Dubendorf Air-Ground Communications system.

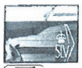
COVENTRY AIRPORT, UK

Safety cases for the Tower and Approach Control Room refurbishment, Flight Data Processing System, MET System, Automated Terminal Information System and Aerodrome Ground Lighting Control System. Supported the development of the Unit Safety Case.

35

CASE STUDIES

ATM MODERNISATION, DANISH CAA , DENMARK



Safety related activities including assistance in introducing a project safety management regime for the ATM modernisation programme, derivation of top level safety requirements and allocation to sub-systems using FHA and PSSA techniques and development of individual safety plans and initial Safety Cases.

FLIGHT DATA PROCESSING SYSTEMS, NATS, UK



Safety related studies including the dependability requirements for a replacement FDPS, safety assessment of the requirements for an automated flight plan reception facility and an assessment of the supplier safety management process for the new Oceanic FDPS at Prestwick

AIRFIELD GROUND LIGHTING SYSTEMS, EAST MIDLANDS AIRPORT, UK



Complete Safety Case for the design, installation and commissioning of the replacement AGL control and monitoring system . The project covered all aspects of the Safety Case from Functional Hazard Analysis through to acceptance of the case by the regulator.

CAIRDE 2000 PROGRAMME, IRISH AVIATION AUTHORITY (IAA), IRELAND

Support ed the IAA's CAIRDE 2000 programme including supplier selection, independent assessment of safety cases and supporting evidence, conduct of a Safety Assessment to support the safe entry to service of the system at Shannon and Dublin Area Control Centres.


EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY

SOLEMN DECLARATION

(art. 8 of L. 1599/1986)

To:	THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND S.A.		
Name:	Christoph Hans	Surname:	Nanke
Father's name and Surname:	Egmond Hans, Nanke		
Mother's name and surname:	Gertrud Anneliese Ernestine, Nanke		
Date of Birth:	05.08.1966		
Place of Birth:	Rüsselsheim		
ID No:	409424755	Tel: +49 69 690 78459	
Place of Residence: Wiesbaden	Street: Am Allersberg	No.: 9	PC: 65191
Fax: +49 69 690 495 78459		Email: c.nanke@fraport.de	

I, the undersigned, acting as legal representative of the legal entity under the corporate name Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, established under the laws of Germany, with company registration number HRB 7042 and registered offices at Germany, 60547 Frankfurt am Main, with German tax registration number DE 114150623 being a member of the Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" by holding a 65.00% stake in the Consortium, being fully aware of the consequences of the Greek law 1599/1986 for making false / untrue solemn declarations, hereby declare in connection with the submission by the above Consortium of a binding offer for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster A Regional Airports of the Hellenic Republic pursuant to paragraph 4.1.9(b) of the relevant Request for Proposal issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. ("HRADF") on 4 February 2014, that the company proposed by our Consortium to act as the Contractor (as this term is defined in the Request for Proposal) is "INTRACOM CONSTRUCTIONS SOCIETE ANONYME TECHNICAL AND STEEL CONSTRUCTIONS", with distinctive title "INTRAKAT", seated at Peania, Attiki (19^{th} km Peania-Markopoulo avenue, 19002 PEANIA), T:+302106674700, F:+302106646353, E: info@intrakat.gr, W: http://www.intrakat.com.

The description of the experience and of the credentials of the Contractor is attached hereto. Should our Consortium be selected as the Preferred Investor or the Reserve Candidate we shall submit, within thirty (30) days from our selection, all the required evidence to the Greek State and the HRADF in relation to the satisfaction by the Contractor of the conditions set out in paragraph 4.1.9(c) of the Request for Proposal.

Athens, 30.9.2014

Christoph Hans Nanke

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΣ ... Κ.Ε.Π. ... (4)
Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής του Christoph Hans Nanke ... 409424755
Ημερομηνία 30/9/2014
ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Η αρμόδια υπάλληλος
ΜΑΡΙΑ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΟΥ

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

(άρθρο 8 Ν 1599/1986)

Προς:	Το ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.		
Ο-Η Όνομα:	Christoph Hans	Επώνυμο	Nanke
Όνομα και Επώνυμο Πατέρα:	Egmond Hans, Nanke		
Όνομα και Επώνυμο Μητέρας:	Gertrud Anneliese Ernestine, Nanke		
Ημερομηνία Γέννησης:	05.08.1966		
Τόπος Γέννησης:	Rüsselsheim		
Αριθμός Ταυτότητας	409424755	τηλ	+49 69 690 78459
Τόπος Κατοικίας: Wiesbaden		Οδός: Am Allersberg	Αριθ.: 9 Τ.Κ.: 65191
Αρ. Τηλεομοιοτύπου (Fax):	+49 69 690 495 78459	Δ/νση Ηλεκτρ. Ταχυδρομείου	: c.nanke@fraport.de

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος, ενεργώντας ως νόμιμος εκπρόσωπος του νομικού προσώπου με την εταιρική επωνυμία Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, που συστήθηκε σύμφωνα με τους νόμους της Γερμανίας, με αριθμό μητρώου εταιρίας HRB 7042 και το οποίο εδρεύει στην Γερμανία, 60547 Φρανκφούρτη am Main, με αριθμό φορολογικού μητρώου Γερμανίας DE 114150623, όντας μέλος της Κοινοπραξίας "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" κάτοχος του 65,00% της Κοινοπραξίας, έχοντας πλήρη επίγνωση των συνεπειών που προβλέπονται από τον Ελληνικό νόμο 1599/1986 για τις ψευδείς/αναληθείς υπεύθυνες δηλώσεις, δηλώνω δια της παρούσης, σχετικά με την υποβολή εκ μέρους της ως άνω Κοινοπραξίας δεσμευτικής προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με την λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Α του Ελληνικού Δημοσίου, σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.9(β) της σχετικής Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς που εξέδωσε το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. στις 4 Φεβρουαρίου 2014, ότι η εταιρεία που προτείνεται από την Κοινοπραξία μας ως Εργολάβος (όπως ο όρος αυτός καθορίζεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς) είναι η «ΙΝΤΡΑΚΟΜ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ» με διακριτικό τίτλο "INTRAKAT", που εδρεύει στην Παιανία Αττικής (19ο χλμ Λεωφ. Παιανίας Μαρκοπούλου, 19002 ΠΑΙΑΝΙΑ), T:+302106674700, F:+302106646353, E: info@intrakat.gr, W: http://www.intrakat.com.

Επισυνάπτεται περιγραφή της εμπειρίας και των επαγγελματικών προσόντων του Εργολάβου. Εφόσον η Κοινοπραξία μας επιλεγεί ως ο Επιλεγείς Επενδυτής ή ο Αναπληρωματικός Υποψήφιος θα υποβάλουμε, εντός τριάντα (30) ημερών από την επιλογή μας, στο Δημόσιο και στο ΤΑΙΠΕΔ όλα τα απαραίτητα στοιχεία που αποδεικνύουν την ικανοποίηση από τον Εργολάβο των απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς.

Αθήνα, 30-9-2014

ΕΠΙΣΗΜΗ ΣΦΡΑΓΙΔΑ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ

Christoph Hans Nanke

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής του Christoph Hans Nanke
Α. Δ. Τ. 409424755
Κηφισιά 30/9/2014
ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Η αρμόδια Υπάλληλος
ΜΑΡΙΑ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΟΥ
ΔΕ/Δ'
ΥΠΟΓΡΑΦΗ

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.
Αθήνα, 03/10/2014
Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα δικηγόρος
ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

SOLEMN DECLARATION

(art. 8 of L. 1599/1986)

To:	THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND S.A.		
Name:	Charles	Surname:	Weinland
Father's name and Surname:	Dieter, Weinland		
Mother's name and surname:	Frauke Emmy Martha, Weinland		
Date of Birth:	09.02.1969		
Place of Birth:	Kiel		
ID No:	415332590	Tel: +49 69 690 70782	
Place of Residence: Schwalbach	Street: Pfingstbrunnenstr.	No.: 16a	PC: 65824
Fax: +49 69 690 495 70782		Email: c.weinland@fraport.de	

I, the undersigned, acting as legal representative of the legal entity under the corporate name Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, established under the laws of Germany, with company registration number HRB 7042 and registered offices at Germany, 60547 Frankfurt am Main, with German tax registration number DE 114150623 being a member of the Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" by holding a 65.00% stake in the Consortium, being fully aware of the consequences of the Greek law 1599/1986 for making false / untrue solemn declarations, hereby declare in connection with the submission by the above Consortium of a binding offer for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster A Regional Airports of the Hellenic Republic pursuant to paragraph 4.1.9(b) of the relevant Request for Proposal issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. ("HRADF") on 4 February 2014, that the company proposed by our Consortium to act as the Contractor (as this term is defined in the Request for Proposal) is "INTRACOM CONSTRUCTIONS SOCIETE ANONYME TECHNICAL AND STEEL CONSTRUCTIONS", with distinctive title "INTRAKAT", seated at Peania, Attiki (19th km Peania-Markopoulo avenue, 19002 PEANIA), T:+302106674700, F:+302106646353, E: info@intrakat.gr, W: http://www.intrakat.com.

The description of the experience and of the credentials of the Contractor is attached hereto. Should our Consortium be selected as the Preferred Investor or the Reserve Candidate we shall submit, within thirty (30) days from our selection, all the required evidence to the Greek State and the HRADF in relation to the satisfaction by the Contractor of the conditions set out in paragraph 4.1.9(c) of the Request for Proposal.

Athens, 30-9-2014

Charles Weinland

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΔΗΜΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ Κ.Ε.Π. (4)

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής του Charles Weinland ΑΔΤ 415332590
Κηφισιά 30/9/2014
ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Η αρμόδια Υπάλληλος
ΜΑΡΙΑ [illegible]ΑΝΙΔΟΥ

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

(άρθρο 8 Ν.1599/1986)

Προς:	Το ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.		
Ο-Η Όνομα:	Charles	Επώνυμο: Weinland	
Όνομα και Επώνυμο Πατέρα:	Dieter, Weinland		
Όνομα και Επώνυμο Μητέρας:	Frauke Emmy Martha, Weinland		
Ημερομηνία Γέννησης:	09.02.1969		
Τόπος Γέννησης:	Kiel		
Αριθμός Ταυτότητας	415332590	Τηλ:	+49 69 690 70782
Τόπος Κατοικίας: Schwalbach		Οδός: Pfingstbrunnen str.	Αριθ.. 16A T.K.: 65824
Αρ. Τηλεομοιοτύπου (Fax):	+49 69 690 495 70782	(Email):	c.weinland@fraport.de

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος, ενεργώντας ως νόμιμος εκπρόσωπος του νομικού προσώπου με την εταιρική επωνυμία Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, που συστήθηκε σύμφωνα με τους νόμους της Γερμανίας, με αριθμό μητρώου εταιρίας HRB 7042 και το οποίο εδρεύει στην Γερμανία, 60547 Φρανκφούρτη am Main, με αριθμό φορολογικού μητρώου Γερμανίας DE 114150623, όντας μέλος της Κοινοπραξίας "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" κάτοχος του 65,00% της Κοινοπραξίας, έχοντας πλήρη επίγνωση των συνεπειών που προβλέπονται από τον Ελληνικό νόμο 1599/1986 για τις ψευδείς/αναληθείς υπεύθυνες δηλώσεις, δηλώνω δια της παρούσης, σχετικά με την υποβολή εκ μέρους της ως άνω Κοινοπραξίας δεσμευτικής προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με την λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Α του Ελληνικού Δημοσίου, σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.9(β) της σχετικής Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς που εξέδωσε το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. στις 4 Φεβρουαρίου 2014, ότι η εταιρεία που προτείνεται από την Κοινοπραξία μας ως Εργολάβος (όπως ο όρος αυτός καθορίζεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς) είναι η «ΙΝΤΡΑΚΟΜ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ» με διακριτικό τίτλο "INTRAKAT", που εδρεύει στην Παιανία Αττικής (19ο χλμ Λεωφ. Παιανίας Μαρκοπούλου, 19002 ΠΑΙΑΝΙΑ), T:+302106674700, F:+302106646353, E: info@intrakat.gr, W: http://www.intrakat.com.

Επισυνάπτεται περιγραφή της εμπειρίας και των επαγγελματικών προσόντων του Εργολάβου. Εφόσον η Κοινοπραξία μας επιλεγεί ως ο Επιλεγείς Επενδυτής ή ο Αναπληρωματικός Υποψήφιος θα υποβάλουμε, εντός τριάντα (30) ημερών από την επιλογή μας, στο Δημόσιο και στο ΤΑΙΠΕΔ όλα τα απαραίτητα στοιχεία που αποδεικνύουν την ικανοποίηση από τον Εργολάβο των απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς.

Αθήνα, 30-9-2014

ΕΠΙΣΗΜΗ ΣΦΡΑΓΙΔΑ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ

Charles Weinland

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής του Charles Weinland
ΑΔΤ 415332590
Κηφισιά 30/9/2014
ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Η αρμόδια Υπάλληλος
ΜΑΡΙΑ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΟΥ
ΔΕ/Δ'
ΥΠΟΓΡΑΦΗ

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του συνημμένου πρωτοτύπου στην αγγλική.
03/10/2014
Μετέφρασα και βεβαιώνω
Δικηγόρος

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

(άρθρο 8 Ν.1599/1986)

Προς:	Το ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.		
Ο-Η Όνομα:	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Επώνυμο: ΗΜΕΛΛΟΥ	
Όνομα και Επώνυμο Πατέρα:	ΗΛΙΑΣ ΗΜΕΛΛΟΣ		
Όνομα και Επώνυμο Μητέρας:	ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΗΜΕΛΛΟΥ		
Ημερομηνία Γέννησης:	28/1/1966		
Τόπος Γέννησης:	ΑΘΗΝΑ		
Αριθμός Δελτίου Ταυτότητας/Διαβατηρίου:	ΑΚ 221264	Τηλ:	
Τόπος Κατοικίας: ΔΡΟΣΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ Οδός: ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ		Αριθ.: 17Α	Τ.Κ.: 14572
Αρ. Τηλεομοιοτύπου (Fax):		Δ/νση Ηλεκτρ. Ταχυδρομείου	imellouk@yahoo.gr

Η κάτωθι υπογεγραμμένη, ενεργώντας ως πληρεξουσία του νομικού προσώπου με την εταιρική επωνυμία SLENTEL LIMITED, που συστήθηκε σύμφωνα με τους νόμους της Κυπριακής Δημοκρατίας με αριθμό μητρώου εταιρίας ΗΕ 280254 και το οποίο εδρεύει στην Κύπρο Λευκωσία, Οδός Αγίου Προκοπίου 13, 2406, Εγκωμή, με Κυπριακό αριθμό φορολογικού μητρώου 12280254J όντας μέλος της Κοινοπραξίας «FRAPORT AG – SLENTEL LTD», κάτοχος του 35% της Κοινοπραξίας, έχοντας πλήρη επίγνωση των συνεπειών που προβλέπονται από τον Ελληνικό νόμο 1599/1986 για τις ψευδείς/αναληθείς υπεύθυνες δηλώσεις, δηλώνω δια της παρούσης, σχετικά με την υποβολή εκ μέρους της ως άνω Κοινοπραξίας δεσμευτικής προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με την λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Α του Ελληνικού Δημοσίου, σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.9(β) της σχετικής Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς που εξέδωσε το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. στις 4 Φεβρουαρίου 2014, ότι η εταιρεία που προτείνεται από την Κοινοπραξία μας ως Εργολάβος (όπως ο όρος αυτός καθορίζεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς) είναι η «ΙΝΤΡΑΚΟΜ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ» με διακριτικό τίτλο "INTRAKAT", που εδρεύει στην Παιανία Αττικής (19ο χλμ Λεωφ. Παιανίας Μαρκοπούλου, 19002 ΠΑΙΑΝΙΑ), Τ:+302106674700, F:+302106646353, E: info@intrakat.gr, W: http://www.intrakat.com.

Επισυνάπτεται περιγραφή της εμπειρίας και των επαγγελματικών προσόντων του Εργολάβου. Εφόσον η Κοινοπραξία μας επιλεγεί ως ο Επιλεγείς Επενδυτής ή ο Αναπληρωματικός Υποψήφιος θα υποβάλουμε, εντός τριάντα (30) ημερών από την επιλογή μας, στο Δημόσιο και στο ΤΑΙΠΕΔ όλα τα απαραίτητα στοιχεία που αποδεικνύουν την ικανοποίηση από τον Εργολάβο των απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς.

Αθήνα 17-9-2014

Αικατερίνη Ήμελλου

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής τ... ΗΜΕΛΛΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΑΔΤ ΑΚ 221264 ... 17-09-2014

Ελισάβετ Σεντζούκ ΤΕ 17/Γ

SOLEMN DECLARATION

(art. 8 of L. 1599/1986)

To:	THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND S.A				
Name:	AIKATERINI		Surname: IMELLOU		
Father's name and Surname:	ILIAS IMELLOS				
Mother's name and surname:	KALLIOPI IMELLOU				
Date of Birth:	28/1/1966				
Place of Birth:	ATHENS				
Identity/Passport No:	AK 221264		Tel:		
Place of Residence: DROSIA ATTIKI	Street: DODEKANISOU			No.: 17A	PC: 14572
Fax:			Email:	imellouk@yahoo.gr	

I, the undersigned, acting as attorney in fact of the legal entity under the corporate name SLENTEL LIMITED, established under the laws of Cyprus, with company registration number HE 280254 and registered offices at 13 Agiou Prokopiou Street, 2406 Egkomi, Nicosia, Cyprus with Cyprus tax registration number 12280254J, being a member of the Consortium «FRAPORT AG – SLENTEL LTD» by holding a 35% stake in the Consortium, being fully aware of the consequences of the Greek law 1599/1986 for making false / untrue solemn declarations, hereby declare in connection with the submission by the above Consortium of a binding offer for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster A Regional Airports of the Hellenic Republic pursuant to paragraph 4.1.9(b) of the relevant Request for Proposal issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. ("HRADF") on 4 February 2014, that the company proposed by our Consortium to act as the Contractor (as this term is defined in the Request for Proposal) is "INTRACOM CONSTRUCTIONS SOCIETE ANONYME TECHNICAL AND STEEL CONSTRUCTIONS", with distinctive title "INTRAKAT", seated at Peania, Attiki (19th km Peania-Markopoulo avenue, 19002 PEANIA), T:+302106674700, F:+302106646353, E: info@intrakat.gr, W: http://www.intrakat.com.

The description of the experience and of the credentials of the Contractor is attached hereto. Should our Consortium be selected as the Preferred Investor or the Reserve Candidate we shall submit, within thirty (30) days from our selection, all the required evidence to the Greek State and the HRADF in relation to the satisfaction by the Contractor of the conditions set out in paragraph 4.1.9(c) of the Request for Proposal.

Athens, 17-9-2014

OFFICIAL SEAL

Signature

....

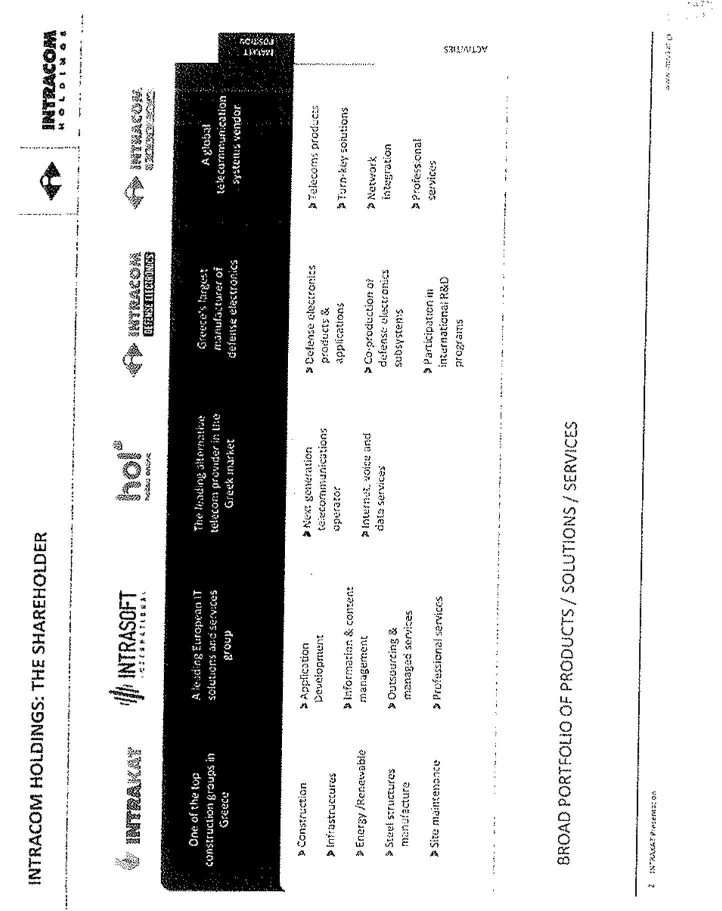
AIKATERINI IMELLOU

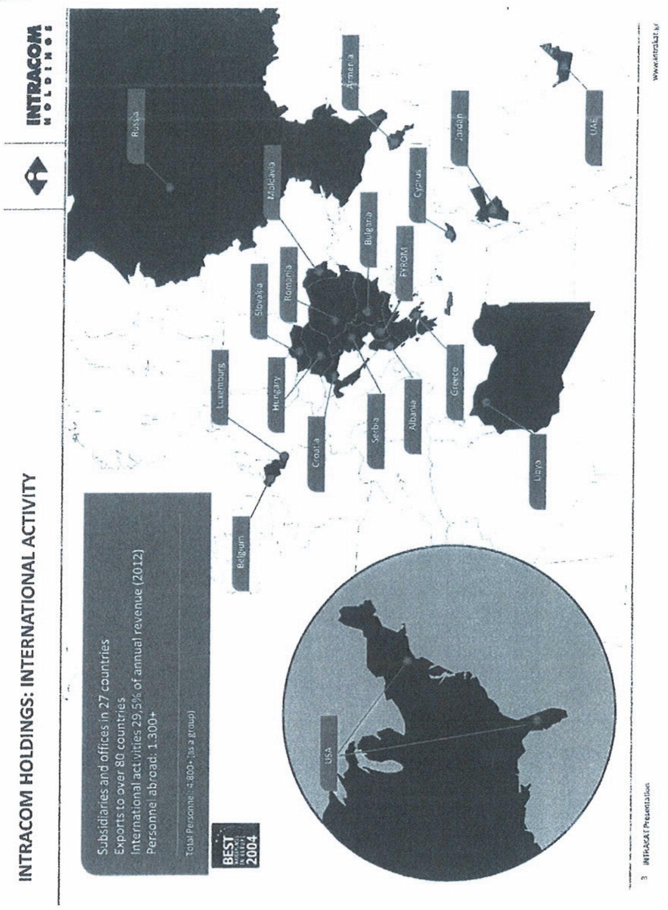
This is to certify that the signature appearing is the signature of Mrs IMELLOU AIKATERINI
ID No AK221264
Kifisia 17-09-2014
By MAYOR'S AUTHORIZATION
The Department Chief of the Public Services Support
SIGNATURE
Elisavet Sentzouik TE 17/C

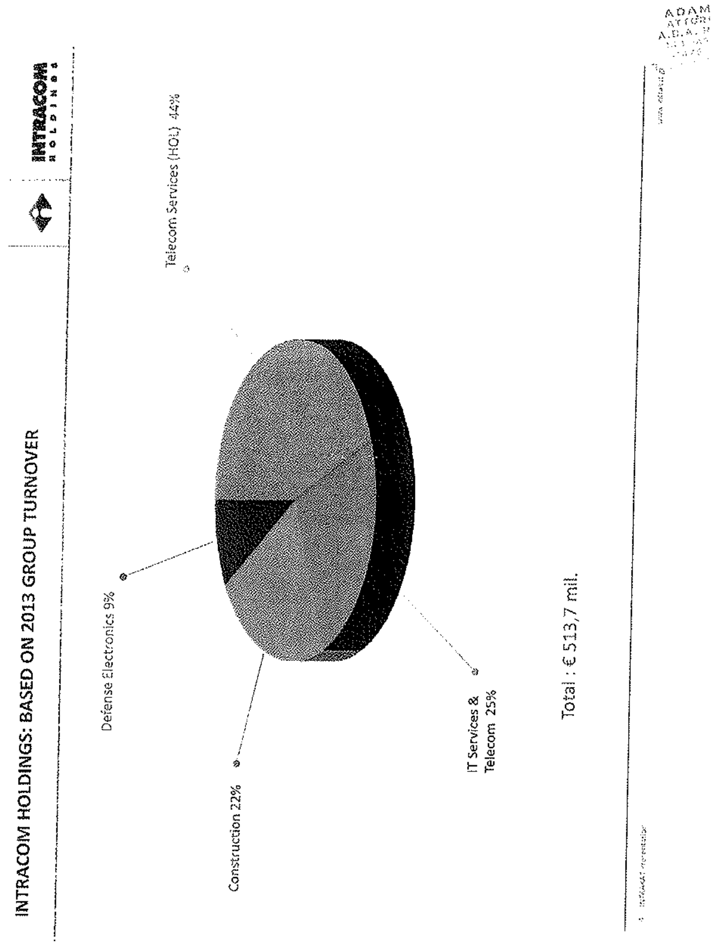
True and exact translation to the English language of the hereto-attached document in Greek.
Athens, 25/09/2014.
The certifying lawyer

Company Profile

INTRAKAT

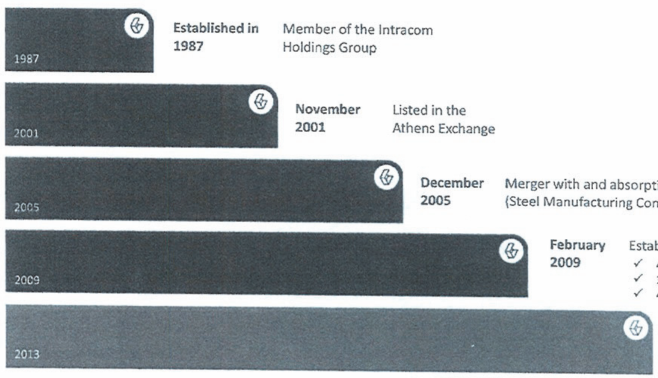

INTRACOM HOLDINGS: THE SHAREHOLDER
INTRACOM HOLDINGS
INTRAKAT
INTRASOFT INTERNATIONAL
hol
INTRACOM DEFENSE ELECTRONICS
INTRACOM
One of the top construction groups in Greece
A leading European IT solutions and services group
The leading alternative telecom provider in the Greek market
Greece's largest manufacturer of defense electronics
A global telecommunication systems vendor
MARKET POSITION
Construction
Infrastructures
Energy /Renewable
Steel structures manufacture
Site maintenance
Application Development
Information & content management
Outsourcing & managed services
Professional services
Next generation telecommunications operator
Internet, voice and data services
Defense electronics products & applications
Co-production of defense electronics subsystems
Participation in international R&D programs
Telecoms products
Turn-key solutions
Network integration
Professional services
ACTIVITIES
BROAD PORTFOLIO OF PRODUCTS / SOLUTIONS / SERVICES
2 INTRAKAT Presentation


INTRACOM HOLDINGS: INTERNATIONAL ACTIVITY
INTRACOM HOLDINGS
Subsidiaries and offices in 27 countries
Exports to over 80 countries
International activities 29,5% of annual revenue (2012)
Personnel abroad: 1.300+
Total Personnel: 4.800+ (as a group)
BEST 2004
Russia
Armenia
Jordan
UAE
Moldavia
Cyprus
Bulgaria
Romania
Slovakia
FYROM
Luxemburg
Hungary
Greece
Croatia
Serbia
Albania
Libya
Belgium
USA
INTRAKAT Presentation
www.intrakat.gr


INTRACOM HOLDINGS: BASED ON 2013 GROUP TURNOVER
INTRACOM HOLDINGS
Telecom Services (HOL) 44%
Defense Electronics 9%
Construction 22%
IT Services & Telecom 25%
Total : € 513,7 mil.

INTRAKAT - KEY MILESTONES

INTRAKAT



Established in 1987 — Member of the Intracom Holdings Group

November 2001 — Listed in the Athens Exchange

December 2005 — Merger with and absorption of Intramet (Steel Manufacturing Company)

February 2009 — Establish Group Organization Structure
- ✓ 4 Construction companies
- ✓ 3 Subsidiaries
- ✓ 4 Branches Internationally

Among the top five Greek Construction companies.

HIGHLIGHTS

Turnover

✓**2013:** 110 million euro

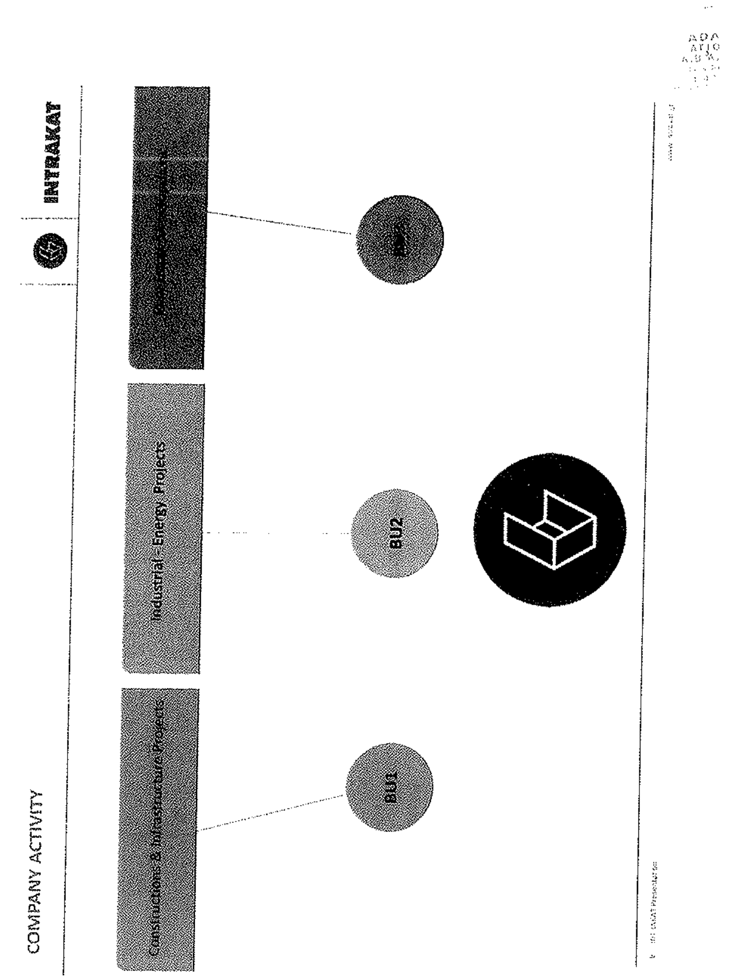
✓**2012:** 125 million euro

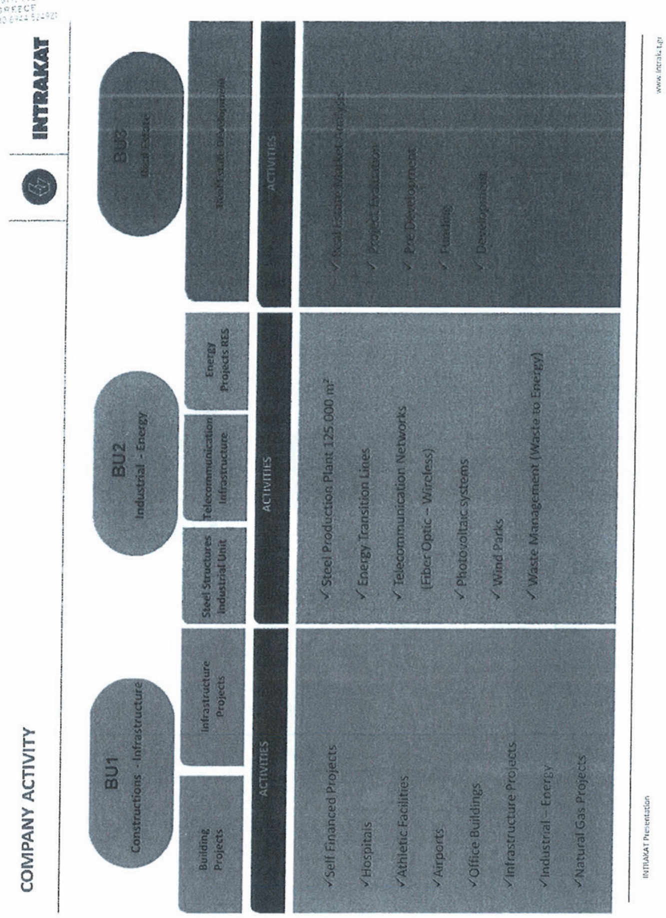
✓**2011:** 127 million euro

✓**Backlog:** 317 million euro

✓**International Group:** operates in 8 countries

5 INTRAKAT Presentation www.intrakat.gr

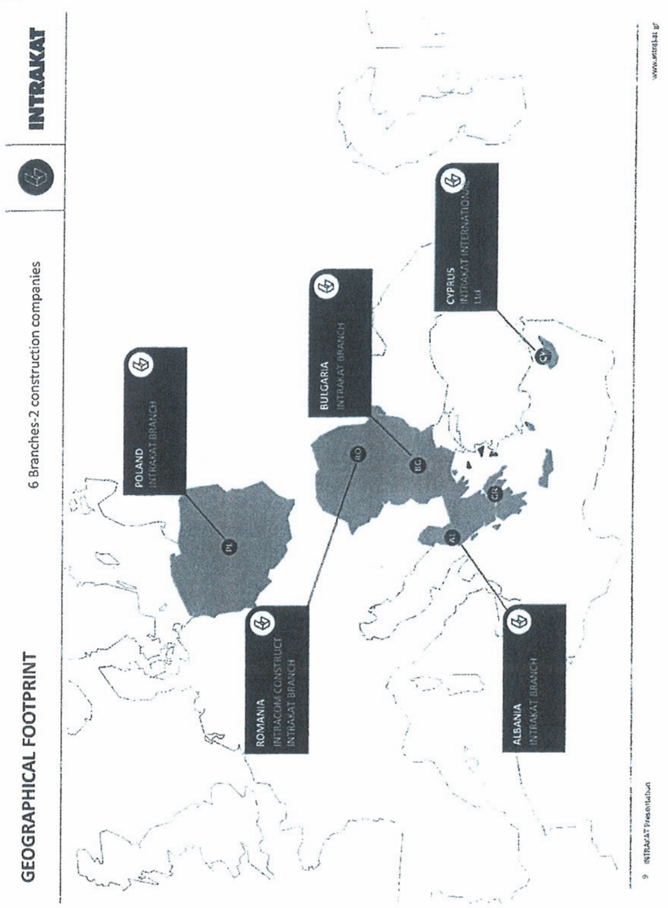

COMPANY ACTIVITY
INTRAKAT
Constructions & Infrastructure Projects
Industrial - Energy Projects
BU1
BU2

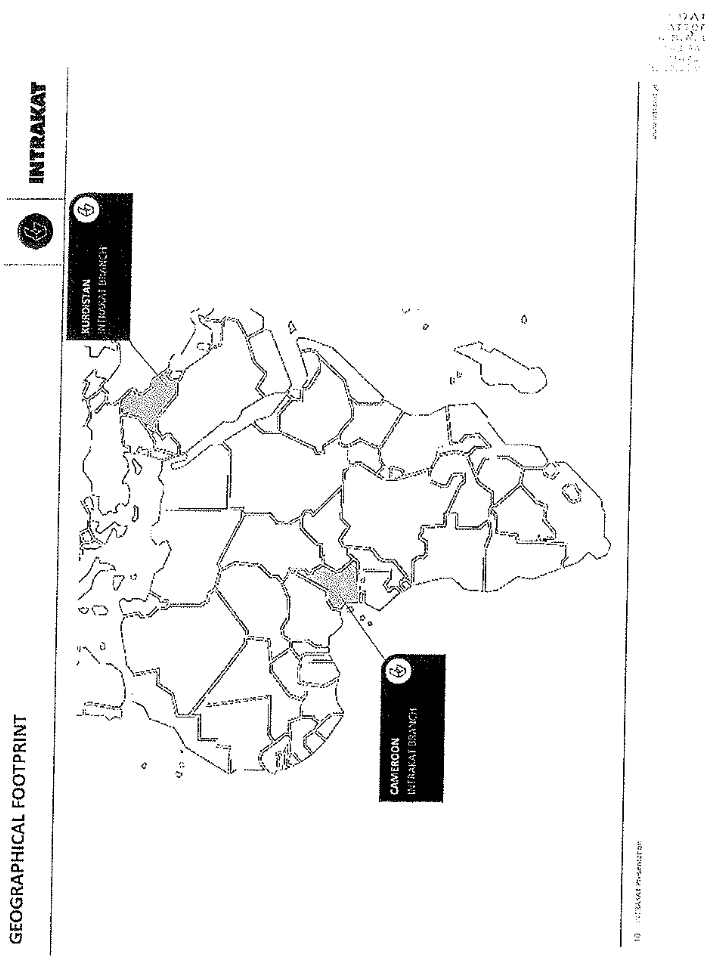

COMPANY ACTIVITY
INTRAKAT
BU1
Constructions - Infrastructure
Building Projects
Infrastructure Projects
ACTIVITIES
✓Self Financed Projects
✓Hospitals
✓Athletic Facilities
✓Airports
✓Office Buildings
✓Infrastructure Projects
✓Industrial - Energy
✓Natural Gas Projects
BU2
Industrial - Energy
Steel Structures Industrial Unit
Telecommunication Infrastructure
Energy Projects RES
ACTIVITIES
✓ Steel Production Plant 125.000 m²
✓ Energy Transition Lines
✓ Telecommunication Networks
(Fiber Optic – Wireless)
✓ Photovoltaic systems
✓ Wind Parks
✓ Waste Management (Waste to Energy)
BU3
Real Estate
Real Estate Development
ACTIVITIES
✓ Real Estate Market Analysis
✓ Project Evaluation
✓ Pre-Development
✓ Funding
✓ Development
INTRAKAT Presentation

MAIN SUBSIDIARIES

INTRAKAT

Company	Sector	Description
PRISMA DOMI	CONSTRUCTION / ENVIRONMENTAL	Company specialised in construction works, installations and waste management with contractors' certificate to participate in medium scale public tenders. Extensive experience and expertise in environmental and energy projects.
EUROKAT	CONSTRUCTION SERVICES	Construction company, active in energy and construction projects with contractors' certificate to participate in small scale public tenders. The company specialises in constructing and managing parking facilities.
IN MAINT	MAINTENANCE	Facility maintenance company providing integrated management, operating and maintenance services for buildings and electromechanical, industrial & sports facilities.
INTRAPOWER	ENERGY / RENEWABLES	Specialized in turn key construction of Renewable Energy Projects with high levels of technical know-how and environmental sensitivity.
FRACASSO	ROAD SAFETY SYSTEMS	Road safety systems company that designs, manufactures and provides an entire range of road restrain systems for modern motorways fully in line with European and international safety standards such as the EN 1317 standard. **Collaboration with Italian company FRACASSO SpA**


GEOGRAPHICAL FOOTPRINT
6 Branches-2 construction companies
INTRAKAT
POLAND
INTRAKAT BRANCH
BULGARIA
INTRAKAT BRANCH
CYPRUS
ROMANIA
INTRACOM CONSTRUCT
INTRAKAT BRANCH
ALBANIA
INTRAKAT BRANCH


GEOGRAPHICAL FOOTPRINT
INTRAKAT
KURDISTAN
INTRAKAT BRANCH
CAMEROON
INTRAKAT BRANCH

INTRAKAT

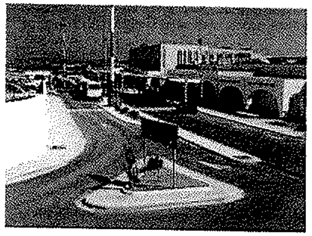
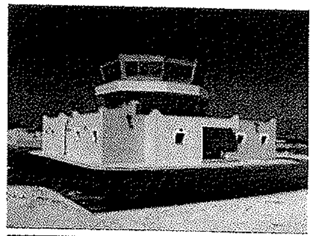
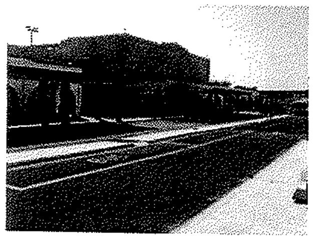
INDICATIVE PROJECTS

INFRASTRUCTURE PROJECTS – AIRPORTS

INTRAKAT

Hellenic Ministry for the Environment, Physical Planning and Public Works Expansion of terminal building, single level plus basement at the public airport of Karpathos, 12.500 m²

Location: Karpathos Island – Southern Greece
Budget: 31,77 mil €
Construction Period: 2005-2010


INFRASTRUCTURE PROJECTS – AIRPORTS

INTRAKAT

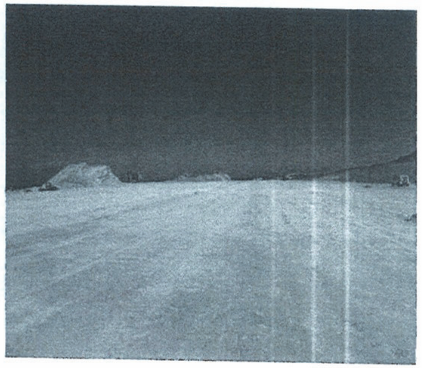
Ministry of Development, Competitiveness, Infrastructures, Transport & Networks)
Construction of the new maneuvering area of the National Paros Airport

Location: Paros Island

Budget: 13,1 mil Euros (+ VAT)

Description: 1400 m length by 45 m total width Aircraft Runway , with safety areas at both ends . Two taxiways, connecting runway with aircraft parking area. Parking area 200m X 130 m. Auxiliary route. Storage area. Drainage works. Runway and taxiways light signaling. Fencing and earthworks for new buildings.





13 INTRAKAT Presentation www.intrakat.gr

INFRASTRUCTURE PROJECTS – ROAD CONSTRUCTION PROJECTS

INTRAKAT

01 **Eastern Peloponnese Motorway,** Corinth-Tripoli-Kalamata and Lefktro-Sparta Section; 182.5 km.

02 **Egnatia Odos S.A.** Reconstruction of the Thessaloniki-Kavala National Road- Part Strymonas-AghiosAndreas, 51 km

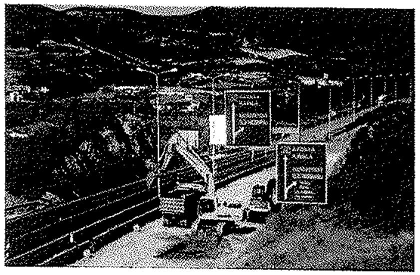
03 **Ministry of Environment & Public Works** Arta-Fillipiada bypass AghiosDimitrios – Selades section, 39 km.

04 **Central Macedonia Region** Construction of the Kassandra road circuit in the Chalkidiki Prefecture, part Poridaea-Kassandria, 17km.

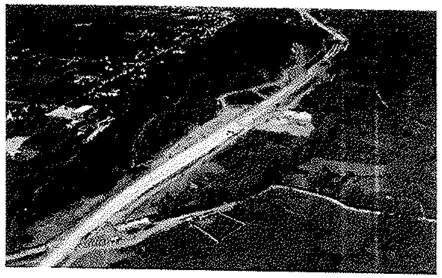
05 **Thessaly Region** Construction of the Artesiano and Rizovouni villages' road detours on the Karditsa-Tripoli national road, 5.2km.

06 **Epirus Region** Reconstruction (improvement-widening-asphalting) of the Tyria-Sistrouni road, Prefecture of Ioannina, 16.7 km.

07 **Ministry of Infrastructure, Transport and Networks -** Construction of the road section Equestrian Center-Kalyvia-Lagonisi-Anavyssos junction, Prefecture of Attica.



Egnatia Odos Thessaloniki - Kavala



Arta -Filippiada bypass

INFRASTRUCTURE PROJECTS – ROAD CONSTRUCTION PROJECTS

INTRAKAT

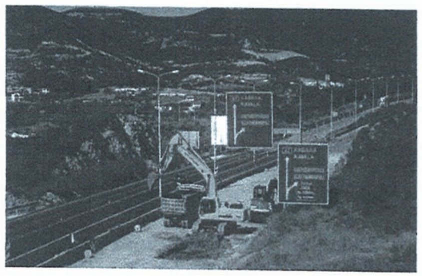
Egnatia Odos S.A. Reconstruction of the Thessaloniki-Kavala National Road- Part Strymonas-AghiosAndreas, 51 km

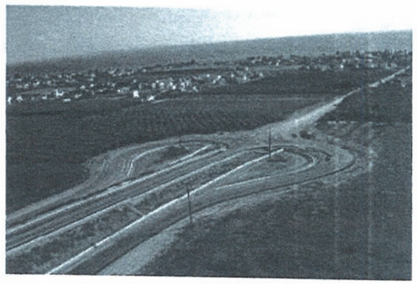
Location: Northern Greece, Kavala

Budget: 30 mi. Euros (+VAT)

Construction Period: 2005-2008

Description: Rehabilitation/Reconstruction of 51km motorway - 2 multi-level junctions - 3 overbridges – E/M works & lighting – Safety barriers procurement & installation – Road signalling & marking





15 INTRAKAT Presentation www.intrakat.gr

INFRASTRUCTURE PROJECTS – ROAD CONSTRUCTION PROJECTS

INTRAKAT

Central Macedonia Region Construction of the Kassandra road circuit in the Chalkidiki Prefecture, part Potidea-Kassandria, 17km.

Budget: 38 mi. Euros (+VAT)

Construction Period: 2010 - Ongoing

Description: Construction of road Potidaea to Cassandra Chalkidiki, Northern Greece. Construction length 15 km with two multilevel junctions 1,2 km length each.





INFRASTRUCTURE PROJECTS – HYDRAULICS

INTRAKAT

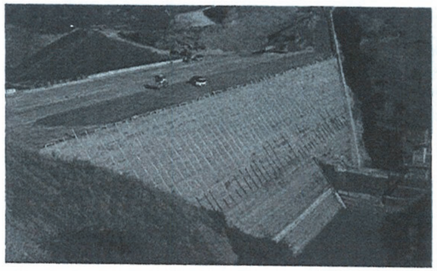
01 **Ministry of Infrastructures, Transportations and Networks** Water supply of Heraklion and Agios Nikolaos from Aposelemis Dam – Reinforcement works of Aposelemi Dam reservoir from Lassithi Plateau

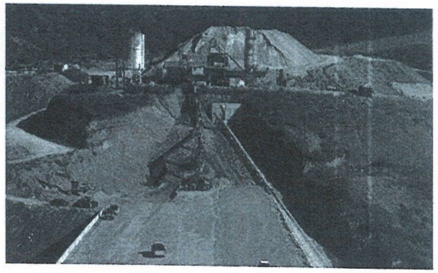
02 **Ministry of Rural Development & Food** Construction of dam in the Filiatrino basin, Prefecture of Messinia. Total volume 430.000 m^3 and useful reservoir volume of approximately 8 million m^3

03 **Egnatia Odos S.A.** Sewerage works, Municipality of Evergetoula, Lesvos Prefecture- Network Construction (N58.00)

04 **Ministry of Environment & Public Works** Arrangement of Ksirias stream in Corinth

05 **Region of Attica** Ministry of Infrastructure, Transport and Construction of the rainwater effusions network in Peania





Construction of a dam in the Filiatrino basin in Messinia prefecture

INFRASTRUCTURE PROJECTS – RAILROAD PROJECTS

INTRAKAT

01 **ERGA OSE S.A.** Construction of Railway Line, Stations, Stops and E/M installations of roadworks, Kiato-Rododafni section

02 **National railway company (CFR S.A.) of Romania** Renovation of the 3.800 sq.m. railway station, Oradea, Romania

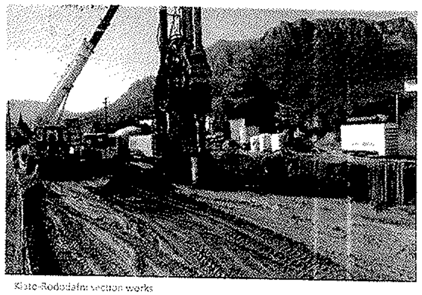
03 **OSE (National Railway Operator) GSM-R** Fiber Optic Network for the operation of GSM-R system of OSE, 600 km

04 **National railway company (CFR S.A.) of Romania** Modernisation of the CED system and construction of the railway's station control building in Timisoara, Romania.

05 **National railway company (CFR S.A.) of Romania** Modernisation of the railway's station CED system in Bucharest, Romania



Railway works

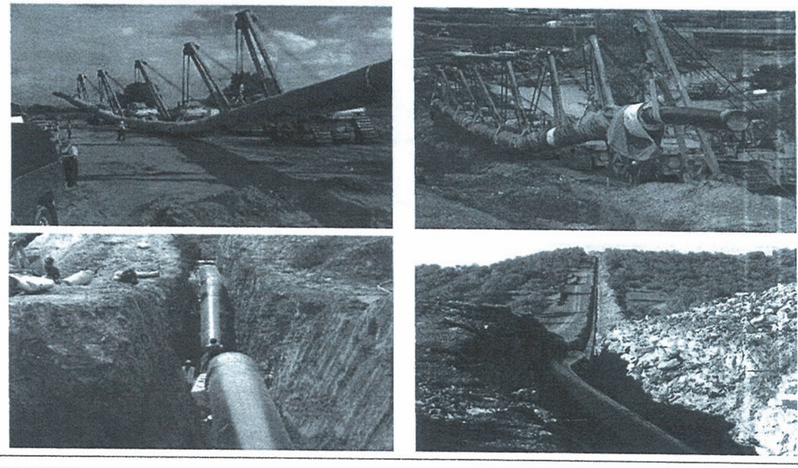


Kiato-Rododafni section works

INFRASTRUCTURE PROJECTS – NATURAL GAS: PIPING NETWORKS

INTRAKAT

CLIENT	PROJECT	DESCRIPTION
PROMETHEUS GAS SA	HIGH PRESSURE NATURAL GAS PIPING FROM ALEXANDROUPOLI TO KOMOTINI, GREECE	PROCUREMENT OF MATERIALS AND CONSTRUCTION OF HIGH PRESSURE NATURAL GAS PIPELINE FROM ALEXANDROUPOLIS (ANTHIA) TO KOMOTINI (Φ40 - 54.000m). MONITORING STATIONS / FO CABLING)



19 INTRAKAT Presentation

www.intrakat.gr

CONSTRUCTION PROJECTS - OFFICE BUILDINGS/RETAIL & BRANCH NETWORKS

INTRAKAT

01 **Intracom Holdings** Construction of a 7.100 m², 5-level building with two underground levels at Adrianiou street, Athens.

02 **Societe Generale** Construction of bank branches, 1.000 m² in total

03 **Benroubis** Renovation and modernisation of the 11.150 m² building in Marousi (Attica)

04 **Sato Group** Construction of 3.000 m², 3-level office building and stores with three underground levels, Athens, Greece

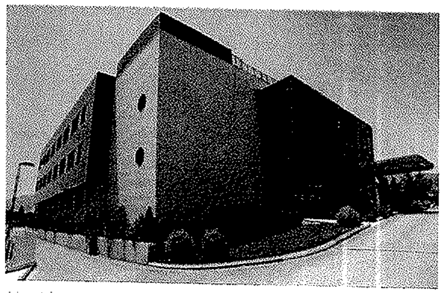
05 **Intracom Holdings** Construction of 5.000 m², 3-level office building in Xanthi, Greece

06 **BSB** Construction of new building with a total area of 17.500 m², 10th km on the Athens-Lamia National Road, Attica.

07 **Power Production Company of Bucharest** Renovation of the 10.000 m² head offices of the company in Bucharest, Romania



Science Education Centre, Arsakeio Secondary School, Patras



Athens Information Technology building, Peania, Attica

20 INTRAKAT Presentation www.intrakat.gr

CONSTRUCTION PROJECTS - HOSPITALS

INTRAKAT

01 **IASO THESSALIAS S.A.** Construction of a 28,000 m², 169-bed private general hospital in Larissa.

02 **REA S.A.** Construction of a 17.900 m², 7-level (plus 4 underground levels), 145-bed maternity hospital

03 **Public Hospital (DEPANOM S.A.)** New General Hospital of Corfu, construction of the 32.400 m², 4-level, (plus two basement levels), 277-bed general hospital

04 **Public Hospital (DEPANOM S.A.)** New General Hospital of Katerini, construction of the 31.600 m² 4-level, 217-bed general hospital

05 **Public Hospital (DEPANOM S.A.)** Construction of the 2.296 m², 2-level, 21-bed psychiatric unit in the Corfu General Hospital

06 **Public Hospital (DEPANOM S.A.)** Construction of the 1.800 m² 2-level, 26-bed, psychiatric unit in the Katerini General Hospital

07 **Ministry of Public Works and Housing & Ministry of Internal Affairs of Romania** Renovation of the 3.000 m² "Prof. Dr. Dimitrie Gerota" emergency hospital, Bucharest

08 **EUROMEDICA S.A.** Construction of a 9,681 m², 114-bed, 3-storey general private clinic with one underground level on the island of Corfu



REA Maternity Hospital


Corfu Public Hospital

CONSTRUCTION PROJECTS - EDUCATIONAL

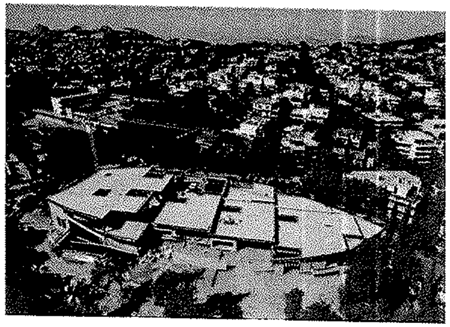
INTRAKAT

- Building Area: 3.000 m²
- Capacity: 276 childs
- Budget: 6 mio. €
- Construction: 2013-2014

Ελληνοαμερικανικόν Εκπαιδευτικόν Ίδρυμα

✓ **Construction of kindergarten in Psychiko College campus. The Kindergarten "John M. Karras' two pvergropund and two underground parking spaces in American Hellenic Educational Foundation - College. In kindergarten will attend 138 preschool and 138 infants.**





22 INTRAKAT Presentation

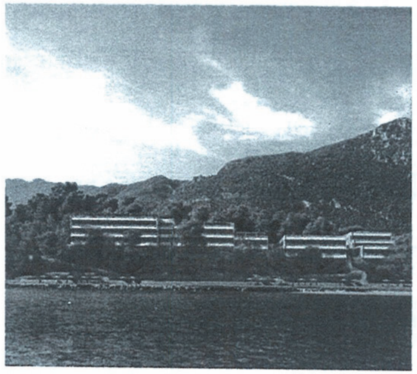
CONSTRUCTION PROJECTS – RESIDENTIAL COMPLEXES

INTRAKAT

01 **Alpha Krakow Development** Construction of the 70.323 m² "Garden Residence" residential and commercial complex in Krakow, Poland

02 **Blue Riviera** Residential Complex 4.500 m², Agios Konstantinos, Prefecture of Fthiotida, Greece

03 **National Forest Service of Romania** Construction of 1.500 m² hotel unit, Zarnesti, Romania



Blue Riviera, summer residence complex in Agios Konstantinos, Fthiotida



Urban residential and commercial building complex Garden Residence, Krakow, Poland

21 INTRAKAT Presentation www.intrakat.gr

NEW CONCESSION PROJECTS

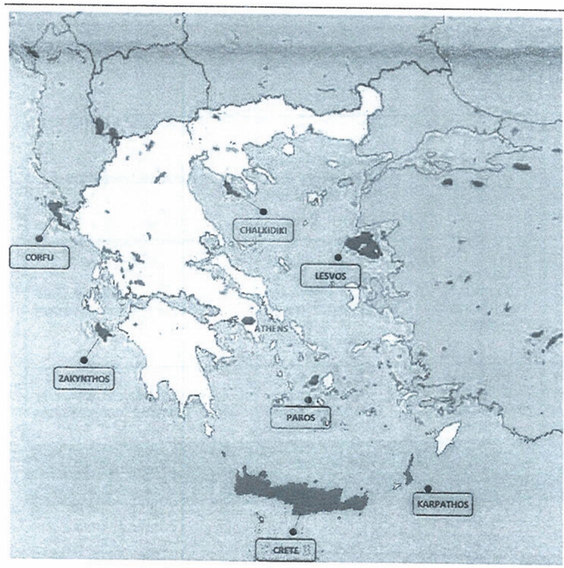
INTRAKAT

CLIENT	PROJECT	OPERATION PERIOD	DESCRIPTION
SERRES PREFECTURE WASTE TREATMENT ENTERPRISE	IMPLEMENTATION OF WASTE TREATMENT PLAND IN SERRES PREFECTURE	DESIGN, CONSTRUCTION & 27 YEARS OF OPERATION	NEW WASTE MUNICIPAL TREATMENT PLANT, FINANCING & 27 YEARS OF OPERATION AND MAINTENANCE 60.000.000 €
ATHENS URBAN TRANSPORT ORGANIZATION	IMPLEMENTATION OF A COMPLETE INFORMATORY SYSTEM FOR URBAN TRANSPROTATIONS IN ATHENS	DESIGN, CONSTRUCTION & 12 YEARS OF OPERATION	DESIGN, CONSTRUCTION, FINANCING & 12 YEARS OPERATION & MAINTENACE OF A COMPLETE INFORMATORY SYSTEM FOR URBAN TRANSPROTATIONS IN ATHENS. 48.000.000 €
GREEK INFORMATION SOCIETY	IMPLEMENTATION OF A BROADBAND SYSTEM IN REGIONS OF GREECE	CONSTRUCTION & 19 YEARS OF OPERATION	DESIGN, CONSTRUCTION, FINANCING & 19 YEARS OPERATION & MAINTENANCE OF BROADBAND NETWORKS IN RURAL AREAS OF GREECE – GEOGRAPHICAL ZONE 2 (CENTRAL GREECE) 161.000.000 €

INTRAKAT Presentation www.intrakat.gr

INTRAKAT

NEW CONCESSION PROJECTS



REGION	PROJECT
KARPATHOS ISLAND	• NEW AIRPORT TERMINAL
PAROS ISLAND	• NEW AIRPORT RUNWAY
LESVOS ISLAND	• EYRGETOULA SEWAGE PIPING INSTALLATIONS
CORFU ISLAND	• IOSNIOS MEDICAL CLINIC • NEW GENERAL PUBLIC HOSPITAL
ZAKYNTHOS ISLAND	• NEW HEALTH FACILITY
CHALKIDIKI (POTIDEA)	• CONSTRUCTION OF THE KASSANDRA ROAD CIRCUIT IN THE CHALKIDIKI PREFECTURE, PART POTIDEA-KASSANDRIA, 17KM
CRETE	• WATER SUPPLY OF HERAKLION AND AGIOS NIKOLAOS FROM APOSELEMIS DAM • NEW CORRECTIONAL FACILITIES BUILDING AT NEAPOLI CRETE • COMPLETION OF A ROAD JUNCTION AT RETHYMNON CRETE

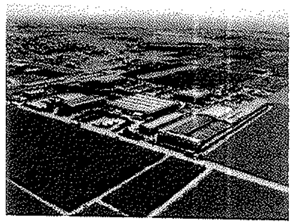
INTRAKAT Presentation

www.intrakat.gr

STEEL STRUCTURES FACTORY

INTRAKAT

✓The factory is located in Giannouli Larissa, Central Greece
✓Plot surface: 125.000 m²
✓Industrial facilities : 25.000 m²
✓Employs approximately: 135 persons



MAJOR CUSTOMERS

Public Power Corporation · AREVA · Hellenic Railways · OTE Hellenic Telecommunications Organization · SIEMENS · INTRACOM · ABB

HEAVYWEIGHT STEEL STRUCTURES UNIT	PREFABRICATED METALLIC SHELTERSUNIT	STEEL TOWERS & MASTS UNIT	HOT-DIP GALVANIZING UNIT
The core activity of the Unit is the production of grating steel, tubular structures, and heavyweight structures.	The Unit produces standardized and specialized prefabricated steel shelters.	Main products: ✓Lattice- steel towers for overhead transmission lines (150kV, 400kV etc.) ✓Supporting structures for electricity substations ✓Towers and masts ✓Railway electrification towers ✓Radar Towers	The Unit can galvanize structures up to 14 meters.
PRODUCTION CAPACITY 10.000 tones annually	PRODUCTION CAPACITY 1.200 pieces annually	PRODUCTION CAPACITY 10.000 tones annually	PRODUCTION CAPACITY 20.000 tones annually

20 INTRAKAT Presentation www.intrakat.gr

TELECOMMUNICATION PROJECTS

INTRAKAT

Vodafone

01 Fiber optic network Athens – Thessaloniki 382 km

02 Construction of over 1.800 mobile telephony base stations in Greece

03 Refurbishment of 21 retail branches

Wind Hellas

01 Construction of over 150 mobile telephony base stations in Greece

02 Refurbishment of 52 retail branches

03 Maintenance; 750 base stations; 9 telecommunication centers





Hellas On Line

01 Maintenance of the entire fiber optic network in Greece, 3.500 km

02 Metropolitan fiber optic networks throughout Greece, 3.000 km

Cosmote

01 Construction of over 700 mobile telephony base stations in Greece

02 Construction of over 400 mobile telephony base stations in Romania

03 Refurbishment of 26 retail branches

04 Refacing of 200 Germanos retail branches (subsidiary of Cosmote)

Forthnet

01 Metropolitan fiber optic networks, 430 km

02 Maintenance of 33 telecommunication centers

TELECOMMUNICATION PROJECTS - FIBER OPTIC NETWORKS

INTRAKAT

01 **Vodafone**
fiber optic network Athens – Thessaloniki 382 km

02 **Cyta Hellas**
Metropolitan Fiber Optic Network in Athens, 270 km

03 **GSM-R**
Fiber Optic Network for the operation of GSM-R system of OSE (National Railway Operator), 600 km

04 **Forthnet**
Metropolitan fiber optic networks, 430 km

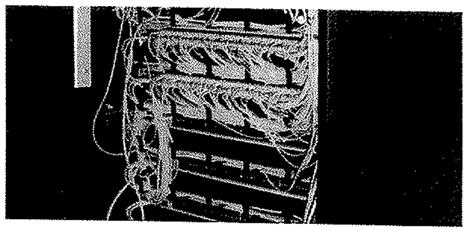
05 **hellas online**
Metropolitan fiber optic networks throughout Greece, 3.000 km

06 **Moldtelecom**
Fiber optic network in Moldavia, 1.000 km

07 **Wind Hellas**
Complete construction (turn key basis) and maintenance for 2 years of 100km backbone fiber optic network, between Rethimnon and Herakleion mobile switching sites on Crete island

08 **Information Society**
Construction of MAN networks in 28 big cities all over Greece, with more than 780 km of trenching, 1.600.000 m of fiber optic cables and 1.500 FTTX access nodes & access points. Also 238 wireless access points through Wi-fi and Wi-max technology are connected





TELECOMMUNICATION PROJECTS

INTRAKAT

Client	Project
Attiko Metro S.A.	Installation of radio systems at 18 stations.
Hellenic Telecommunications Organisation (OTE)	Installation of rural subscriber radio systems throughout Greece, 250 systems (11 stations per system).
SIEMENS	TETRA C4I, installation of TETRA electronic equipment in Attica; 151 stations.
STE Syria	Supply and installation of multipoint wireless system equipment (Point to Multipoint Wireless Access System) throughout Syria; 1.000 stations.
Moldtelecom	Fiber optic network in Moldavia, 1.000 km
Information Society	Construction of MAN networks in 28 big cities of Greece, more than 780 km trenching, 1.600.000 m fiber optic cables and 1.500 FTTX access nodes & access points. Also 238 wireless access points connected through Wi-fi and Wi-max technology
Romtelecom	Construction of over 120 FTTH Business Client connections and 150 FTTH Home Client connections

29 INTRAKAT Presentation www.intrakat.gr

THANK YOU

INTRAKAT

True translation of the attached true copy from Greek to English, according to Law No 4194/13 (art. 36 par. 20) "For Lawyers"

Paiania 24/04/2014

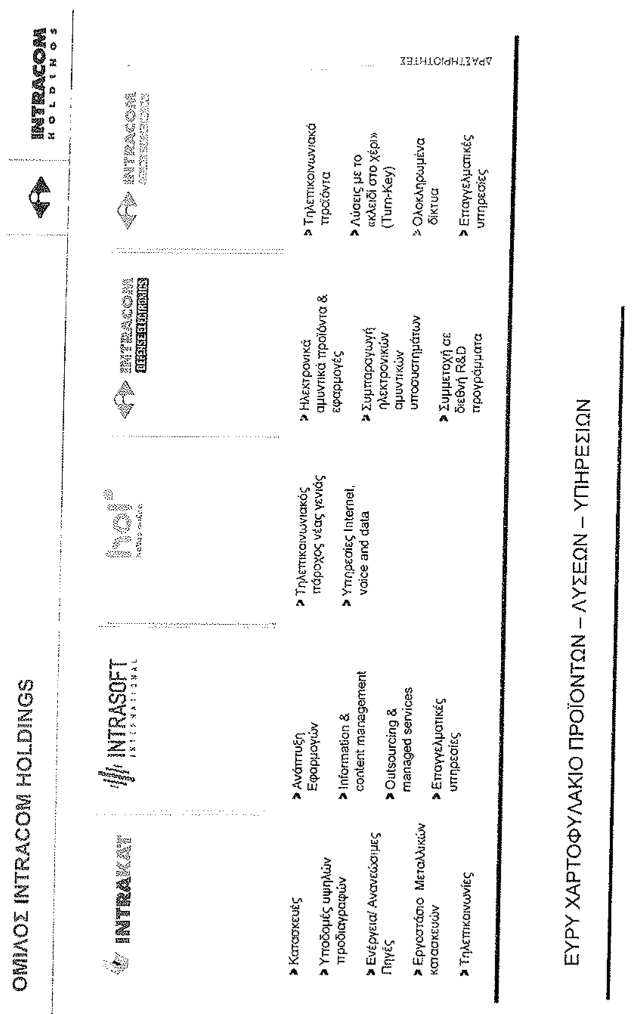
The Lawyer who confirms

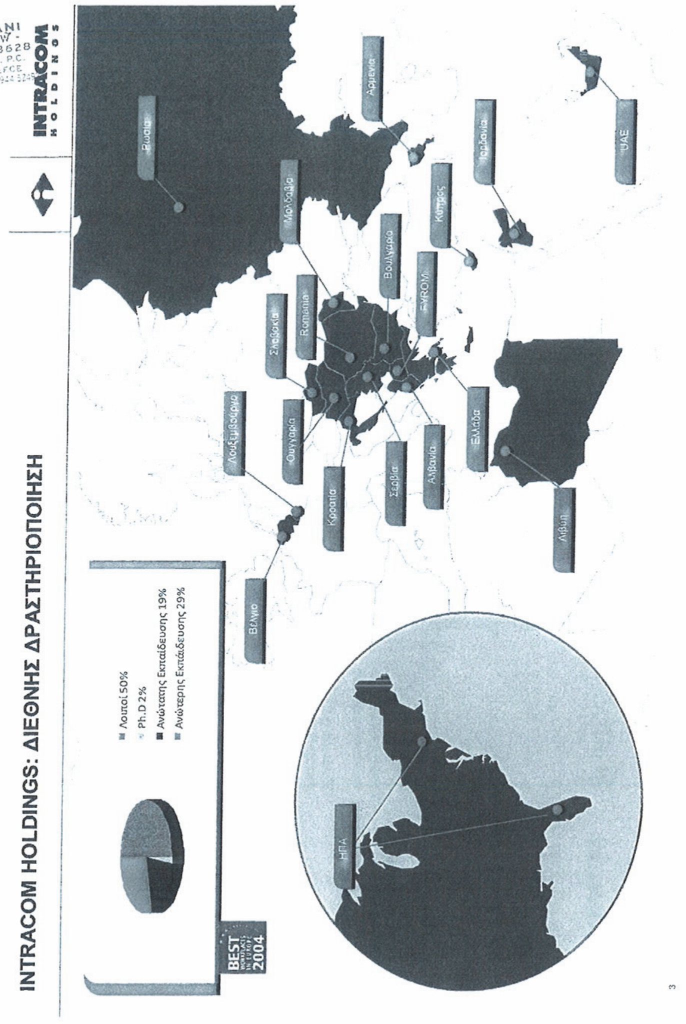
A.B.A. REG. No. 23323

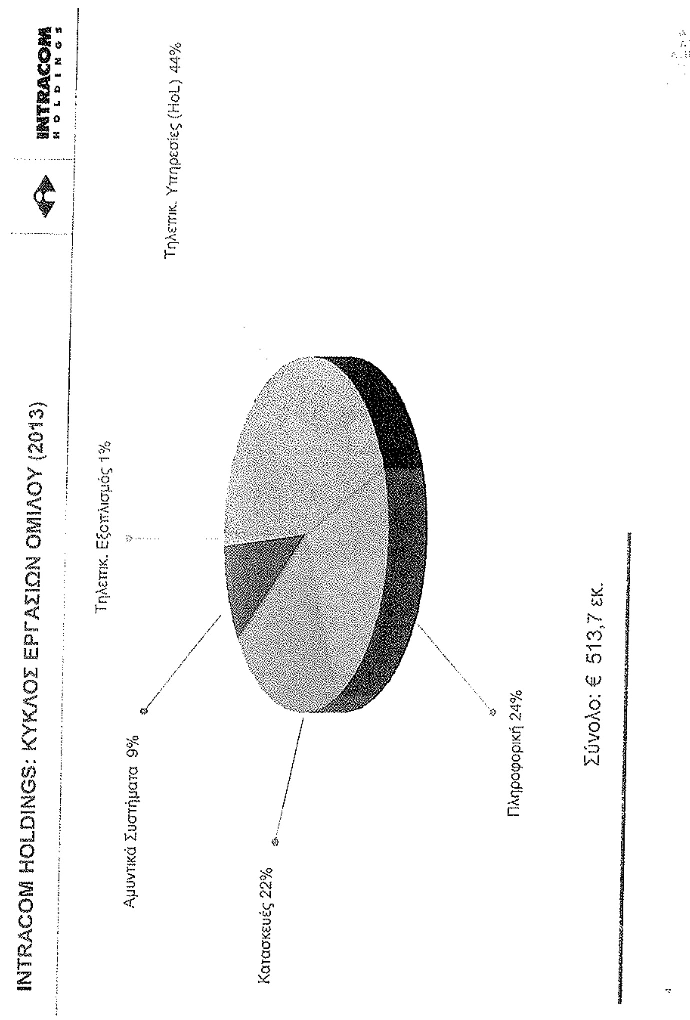
ATHENS GREECE

Εταιρικό προφίλ

INTRAKAT


ΟΜΙΛΟΣ INTRACOM HOLDINGS
INTRACOM HOLDINGS
INTRAKAT
INTRASOFT INTERNATIONAL
hol
INTRACOM DEFENSE ELECTRONICS
INTRACOM
Κατασκευές
Υποδομές υψηλών προδιαγραφών
Ενέργεια/ Ανανεώσιμες Πηγές
Εργοστάσιο Μεταλλικών κατασκευών
Τηλεπικοινωνίες
Ανάπτυξη Εφαρμογών
Information & content management
Outsourcing & managed services
Επαγγελματικές υπηρεσίες
Τηλεπικοινωνιακός πάροχος νέας γενιάς
Υπηρεσίες Internet, voice and data
Ηλεκτρονικά αμυντικά προϊόντα & εφαρμογές
Συμπαραγωγή ηλεκτρονικών αμυντικών υποσυστημάτων
Συμμετοχή σε διεθνή R&D προγράμματα
Τηλεπικοινωνιακά προϊόντα
Λύσεις με το «κλειδί στο χέρι» (Turn-Key)
Ολοκληρωμένα δίκτυα
Επαγγελματικές υπηρεσίες
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ
ΕΥΡΥ ΧΑΡΤΟΦΥΛΑΚΙΟ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ – ΛΥΣΕΩΝ – ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ


INTRACOM HOLDINGS: ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗ
INTRACOM HOLDINGS
Λοιποί 50%
Ph.D 2%
Ανώτατης Εκπαίδευσης 19%
Ανώτερης Εκπαίδευσης 29%
BEST
2004
Ρωσία
Αρμενία
Ιορδανία
UAE
Κύπρος
Μολδαβία
Βουλγαρία
FYROM
Ρουμανία
Σλοβακία
Ουγγαρία
Λουξεμβούργο
Κροατία
Σερβία
Αλβανία
Ελλάδα
Λιβύη
Βέλγιο
ΗΠΑ


INTRACOM HOLDINGS: ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΟΜΙΛΟΥ (2013)
INTRACOM HOLDINGS
Τηλεπικ. Υπηρεσίες (HoL) 44%
Τηλεπικ. Εξοπλισμός 1%
Αμυντικά Συστήματα 9%
Κατασκευές 22%
Πληροφορική 24%
Σύνολο: € 513,7 εκ.

INTRAKAT – ΣΤΑΘΜΟΙ ΟΡΟΣΗΜΑ

1987 — **Ιδρύθηκε το 1987** — Μέλος του Ομίλου Intracom Holdings

2001 — **Νοέμβριος 2001** — Εισαγωγή στο Χ.Α

2005 — **Δεκέμβριος 2005** — Συγχώνευση με την εταιρία Μεταλλικών Κατασκευών Intramet

2009 — **Φεβρουάριος 2009** — Δημιουργία Οργανωτικής Δομής Ομίλου
- 4 Κατασκευαστικές Εταιρείες
- 3 Θυγατρικές
- 4 Υποκαταστήματα Εξωτερικού

2013 — **Μεταξύ των 5 κορυφαίων κατασκευαστικών ομίλων.**

HIGHLIGHTS

Turnover

✓ **2013:** 110 εκατ. euro

✓ **2012:** 125 εκατ. euro

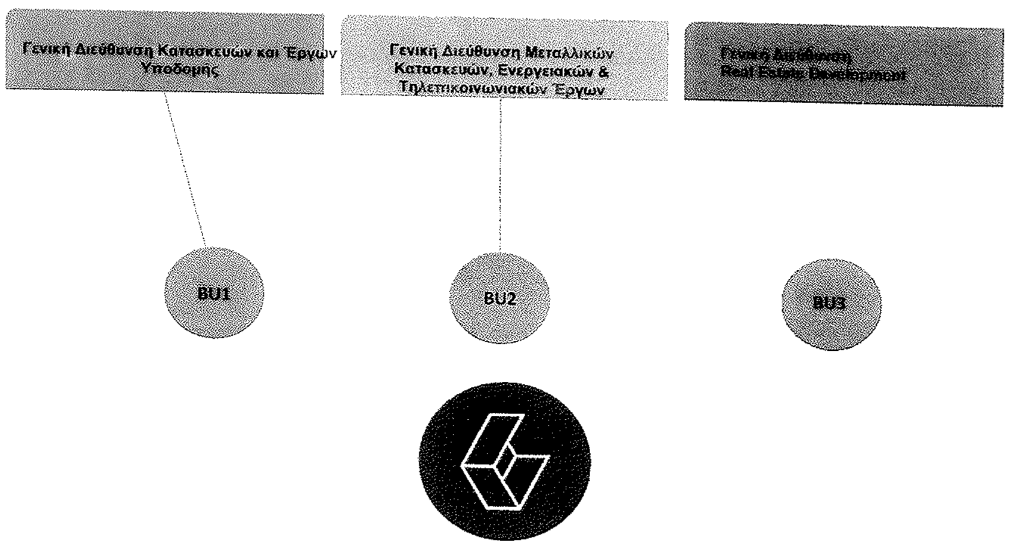
✓ **2011:** 127 εκατ. euro

✓ **Ανεκτέλεστο:** 317 million euro

✓ **Διεθνής Όμιλος:** δραστηριοποίηση σε 8 χώρες

5

ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΔΟΜΗ



ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΔΟΜΗ

BU1

Κτιριακά Έργα | Έργα Υποδομών

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

- ✓ Αυτοχρηματοδοτούμενα Έργα / ΣΔΙΤ
- ✓ Νοσοκομεία
- ✓ Αθλητικές Εγκαταστάσεις
- ✓ Αεροδρόμια
- ✓ Κτιριακά
- ✓ Έργα Υποδομών
- ✓ Βιομηχανικά – Ενεργειακά
- ✓ Έργα Φυσικού Αερίου

BU2

…ομηχανία Μεταλλικών Κατασκευών | Τηλεπικοινωνιακές Υποδομές | ΑΠΕ- Ενεργειακά Έργα

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

- ✓ Εργοστάσιο μεταλλικών κατασκευών 125.000 m^2
- ✓ Πυλώνες μεταφοράς ενέργειας
- ✓ Ευρυζωνικά Τηλεπικοινωνιακά δίκτυα
- ✓ Τηλεπικοινωνιακά Συστήματα Ασύρματης Μετάδοσης Δεδομένων
- ✓ Φωτοβολταϊκά Συστήματα
- ✓ Αιολικά Πάρκα
- ✓ Διαχείριση Αποβλήτων

BU3

Real Estate Development

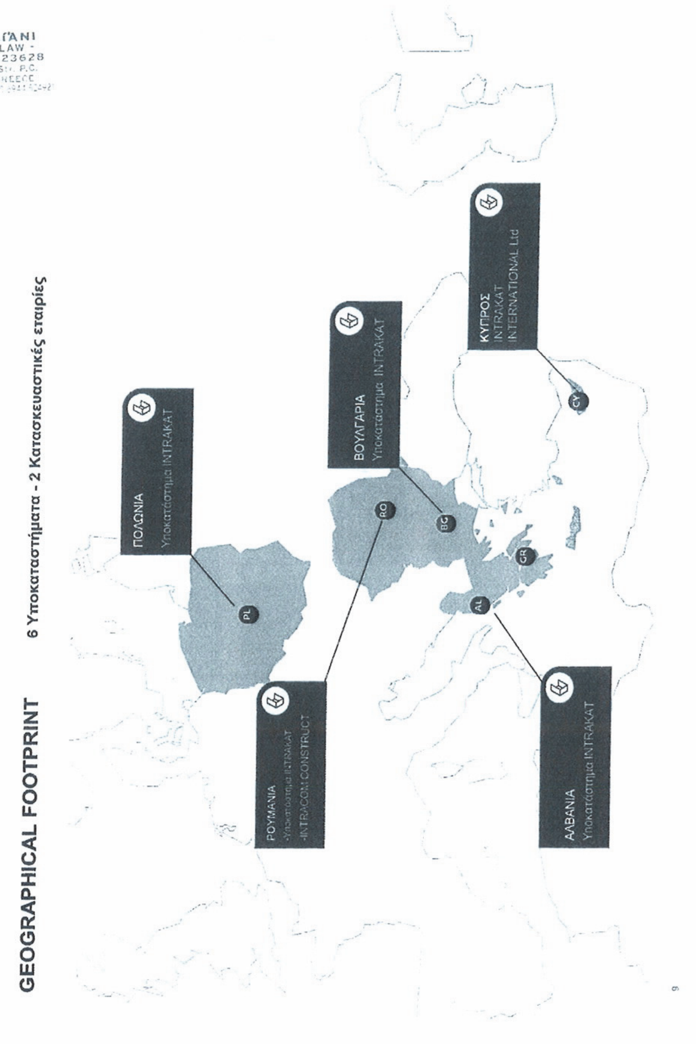
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

- ✓ Παρακολούθηση / Ανάλυση Αγοράς Ακινήτων
- ✓ Αξιολογήσεις Επενδύσεων
- ✓ Pre Development
- ✓ Εξεύρεση Χρηματοδότησης
- ✓ Development

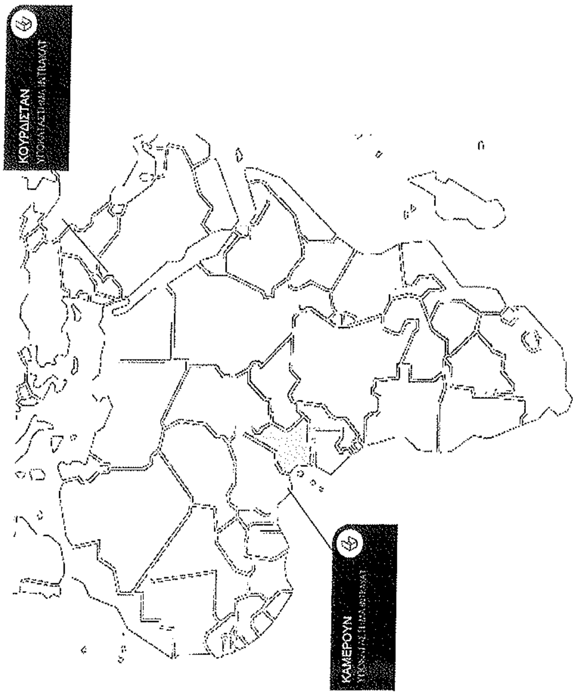
7

ΚΥΡΙΟΤΕΡΕΣ ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ

Εταιρεία	Τομέας	Περιγραφή
ΠΡΙΣΜΑ ΔΟΜΗ ΑΤΕ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ / ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	Η Εταιρεία διαθέτει κατασκευαστικό πτυχίο 5ης τάξης ΜΕΕΠ και μεγάλη εμπειρία και εξειδίκευση στον τομέα των Περιβαλλοντικών Ενεργειακών έργων.
EUROKAT	ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	Η Εταιρεία διαθέτει κατασκευαστικό πτυχίο 3ης τάξεως ΜΕΕΠ. Δραστηριοποιείται σε κατασκευαστικά και ενεργειακά έργα του Ιδιωτικού και Δημοσίου τομέα. Διαθέτει εξειδικευμένη εμπειρία στη λειτουργία και διαχείριση σταθμών αυτοκινήτων.
IN MAINT	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ / ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ	Η Εταιρεία παρέχει ολοκληρωμένες υπηρεσίες διαχείρισης λειτουργίας και συντήρησης μεγάλων κτιριακών, ηλεκτρομηχανολογικών, βιομηχανικών και αθλητικών εγκαταστάσεων.
INTRAPOWER	ΦΩΤΟΒΟΛΤΑΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ / ΕΝΕΡΓΕΙΑ	Εταιρεία παροχής ολοκληρωμένων λύσεων φωτοβολταϊκών συστημάτων με υψηλή τεχνογνωσία και περιβαλλοντική συνείδηση.
FRACASSO	ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	Η Εταιρεία σχεδιάζει, κατασκευάζει και διαθέτει ένα σύνολο από συστήματα μεταλλικών στηθαίων, πλήρως εναρμονισμένων με τα Ευρωπαϊκά και Διεθνή πρότυπα ασφαλείας (EN 1317) των σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων. **Συνεργασία με την Ιταλική εταιρεία FRACASSO SpA.**


GEOGRAPHICAL FOOTPRINT
6 Υποκαταστήματα - 2 Κατασκευαστικές εταιρίες
ΠΟΛΩΝΙΑ
Υποκατάστημα INTRAKAT
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ
Υποκατάστημα INTRAKAT
ΚΥΠΡΟΣ
INTRAKAT
INTERNATIONAL Ltd
ΡΟΥΜΑΝΙΑ
-Υποκατάστημα INTRAKAT
-INTRACOM CONSTRUCT
ΑΛΒΑΝΙΑ
Υποκατάστημα INTRAKAT
PL
RO
BG
GR
AL
CY

GEOGRAPHICAL FOOTPRINT



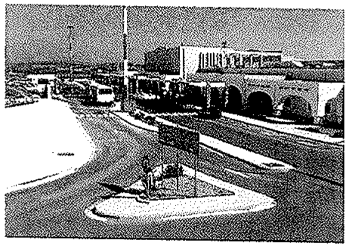
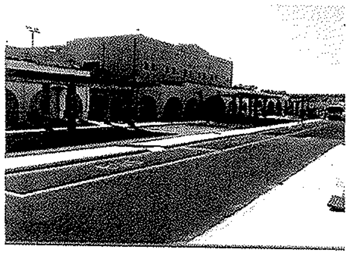
INTRAKAT

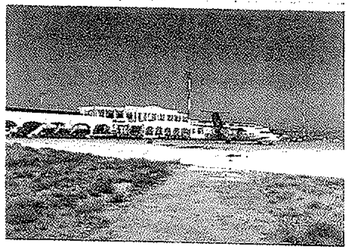
ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων Κατασκευή νέων κτιρίων αεροσταθμού στον Κρατικό Αερολιμένα Καρπάθου, 12.500 m²

Θέση: Νήσος Κάρπαθος, Νότια Ελλάδα
Προϋπολογισμός: 31,77 εκ. €
Περίοδος κατασκευής: 2005-2010



ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

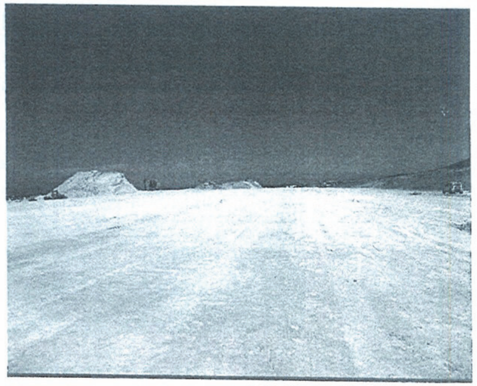
Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων
Κατασκευή του νέου πεδίου ελιγμών του κρατικού αερολιμένα Πάρου

Τοποθεσία: Βήσος Πάρος

Προϋπολογισμός: 13,1 εκ. Euros (+ ΦΠΑ)

Περιγραφή: 1400 m μήκος και 45 m πλάτος Διάδρομος Αεροδρομίου, με θέσεις ασφαλούς στάθμευσης στα δυο άκρα. Δυο διαδρόμους στάθμευσης taxi, που συνδέουν τον αεροδιάδρομο με το parking του αεροδρομίου. Χώρος parking 200m X 130 m. Βοηθητικός διάδρομος. Χώρος αποθήκευσης. Εργα αποχέτευσης. Εγκατάσταση φωτοσήμανσης για τον αεροδιάδρομο και τους διαδρόμους taxi. Περίφραξη και χωματουργικά έργα για τα νέα κτίρια.





13

ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ

01 **Αυτοκινητόδρομος Ανατολικής Πελοποννήσου** μήκους 182,5 χλμ Κόρινθος–Τρίπολη–Καλαμάτα και κλάδος Λεύκτρο – Σπάρτη

02 **Εγνατία Οδός Α.Ε.** Ανακατασκευή Εθνικής οδού Θεσσαλονίκης-Καβάλας, τμήμα Στρυμώνας – Αγ.Ανδρέας, 51 χλμ

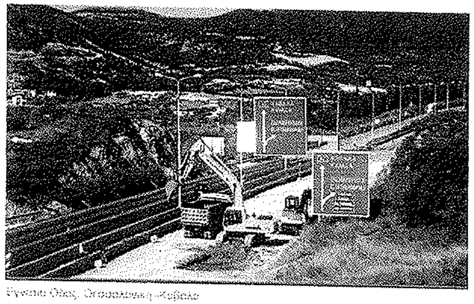
03 **ΥΠΕΧΩΔΕ** Παράκαμψη Άρτας Φιλιππιάδας – τμήμα Αγ. Δημήτριος Σελλάδες, 39 χλμ

04 **Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας** Κατασκευή οδικού τμήματος Ποτίδαια – Κασσάνδρεια, συνολικού μήκους 17χλμ

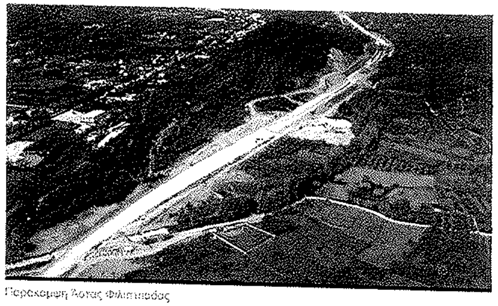
05 **Περιφέρεια Θεσσαλίας** Παρακάμψεις Αρτεσιανού και Ριζοβουνίου στην Ε.Ο. Καρδίτσα - Τρίκαλα, 5,2 χλμ

06 **Περιφέρεια Ηπείρου** Βελτίωση οδού Τύρια – Διστράτι στο Νομό Ιωαννίνων, 16,7 χλμ

07 **Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων** Κατασκευή οδικού τμήματος κόμβος Ιππικού Κέντρου – Καλύβια – Λαγονήσι – Ανάβυσσος, στο Νομό Αττικής



Εγνατία Οδός, Θεσσαλονίκη-Καβάλα



Παράκαμψη Άρτας Φιλιππιάδας

14

ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ

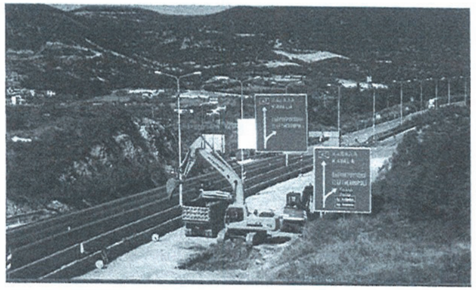
Εγνατία Οδός Α.Ε.: Ανακατασκευή Εθνικής οδού Θεσσαλονίκης-Καβάλας, τμήμα Στρυμώνας – Αγ.Ανδρέας, 51 km

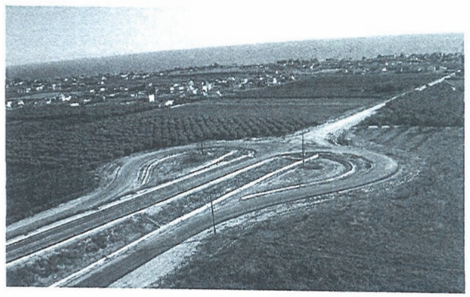
Τοποθεσία: Καβάλα, Βόρεια Ελλάδα

Προϋπολογισμός: 30 εκατ. Ευρώ (+ΦΠΑ)

Περίοδος κατασκευής: 2005-2008

Περιγραφή: Αποκατάσταση/Ανακατασκευή αυτοκινητοδρόμου 51km - 2 ανισόπεδοι κόμβοι - 3 άνω διαβάσεις – Η/Μ εργασίες & οδοφωτισμός – Προμήθεια & εγκατάσταση στηθαίων ασφαλείας – Οδοσήμανση & διαγράμμιση





15

ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ

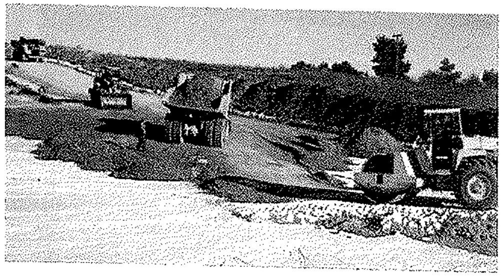
Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας Κατασκευή οδικού τμήματος Ποτίδαια - Κασσανδρεια του οδικού κυκλώματος Κασσάνδρας ν. Χαλκιδικής, 17km.

Προϋπολογισμός: 38 εκ. Euros (+ΦΠΑ)

Περίοδος κατασκευής: 2010 – Υπό κατασκευή

Περιγραφή: Κατασκευή της οδού Ποτίδαια-Κασσάνδρεια στην Χαλκιδική, Βάρεια Ελλάδα. Μήκος 15 km με δυο ανισόπεδους κόμβους 1,2 km μήκους ο καθένας.





ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΥΔΡΑΥΛΙΚΑ

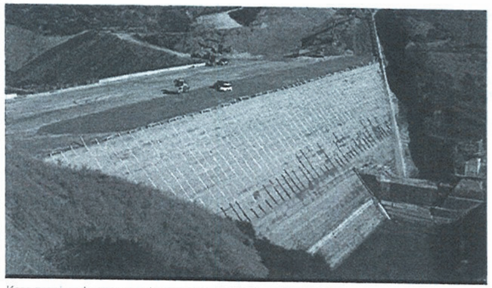
01 **ΥΠΥΜΕΔΙ** Ύδρευση Ηρακλείου και Αγίου Νικολάου από το Φράγμα Αποσελέμη – Έργα Ενίσχυσης Ταμιευτήρα Φράγματος Αποσελέμη από το Οροπέδιο Λασιθίου

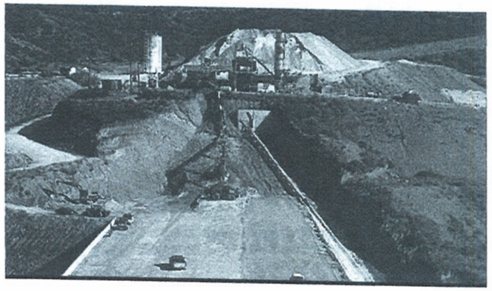
02 **Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων** Κατασκευή φράγματος στη λεκάνη Φιλιατρινού νομού Μεσσηνίας, συνολικού όγκου 430.000 μ³ και ωφέλιμου όγκου ταμιευτήρα του φραγματος περίπου 8 εκατ. Μ

03 **Εγνατία Οδός Α.Ε.** Έργα Αποχέτευσης Δήμου Ευεργέτουλα Νομού Λέσβου – Κατασκευή Δικτύων (Ν58.00)

04 **ΥΠΥΜΕΔΙ** Έργα διευθέτησης του χειμάρρου Ξηριά στην Κόρινθο

05 **ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ** Κατασκευή δικτύων απορροής ομβρίων υδάτων Δήμου Παιανίας, Αττικής





Κατασκευή φράγματος στη λεκάνη Φιλιατρινού νομού Μεσσηνίας

17

ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑ

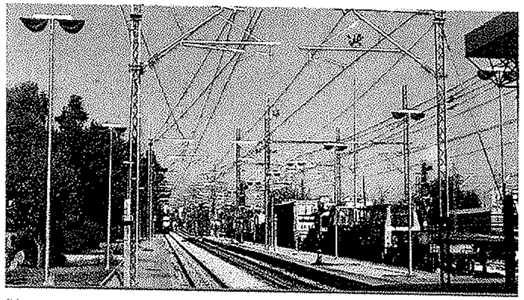
01 **ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.** Κατασκευή υποδομής νέας σιδηροδρομικής γραμμής, σταθμών και στάσεων στο τμήμα Κιάτο –Ροδοδάφνη

02 **CFR S.A. (Εθνική Εταιρία Σιδηροδρόμων Ρουμανίας)** Ανακατασκευή του σιδηροδρομικού σταθμού, επιφανείας 3.800 τ.μ. στην Oradea Ρουμανίας

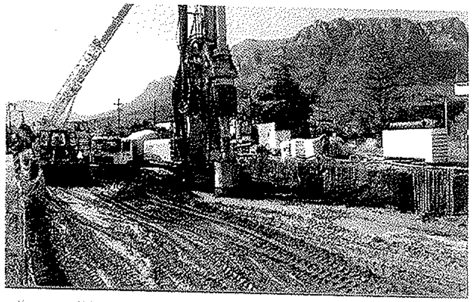
ΟΣΕ GSM-R Δίκτυο οπτικών ινών για την λειτουργία του συστήματος GSM-R του ΟΣΕ, 600 km

03 **CFR S.A. (Εθνική Εταιρία Σιδηροδρόμων Ρουμανίας)** Εκσυγχρονισμός του συστήματος παρακολούθησης (CED) του σιδηροδρομικού σταθμού στο Βουκουρέστι

04 **CFR S.A. (Εθνική Εταιρία Σιδηροδρόμων Ρουμανίας)** Εκσυγχρονισμός του συστήματος παρακολούθησης (CED) και κατασκευή κτιρίου ελέγχου κυκλοφορίας του σιδηροδρομικού σταθμού στην Τιμισοάρα Ρουμανίας



Σιδηροδρομικό έργο

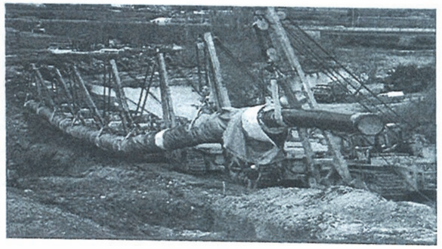


Κατασκευή Κιάτο –Ροδοδάφνη

ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ: ΔΙΚΤΥΑ ΑΓΩΓΩΝ

ΠΕΛΑΤΗΣ	ΕΡΓΟ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
PROMETHEUS GAS SA	ΑΓΩΓΟΣ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ ΥΨΗΛΗΣ ΠΙΕΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΛΕΞΑΝΔΟΥΠΟΛΗ ΣΤΗΝ ΚΟΜΟΤΗΝΗ, ΕΛΛΑΔΑ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΑΓΩΓΟΥ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ ΥΨΗΛΗΣ ΠΙΕΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΛΕΞΑΝΔΟΥΠΟΛΗ (ΑΝΘΕΙΑ) ΣΤΗΝ ΚΟΜΟΤΗΝΗ PROCUREMENT OF MATERIALS AND CONSTRUCTION OF HIGH PRESSURE NATURAL GAS PIPELINE FROM ALEXANDROUPOLIS (ANTHIA) TO KOMOTINI (Φ40 - 54.000m). ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΠΙΤΗΡΗΣΗΣ / ΔΙΚΤΥΟ ΟΠΤΙΚΩΝ ΙΝΩΝ)









19

ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑ – ΚΤΙΡΙΑ ΓΡΑΦΕΙΩΝ / ΔΙΚΤΥΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ

01 **Intracom Holdings** Κατασκευή πενταόροφου κτιρίου της hellas online με δύο υπογείους ορόφους συνολικής επιφάνειας 7.100 τ.μ., επί της οδού Αδριανείου, στην Αθήνα

02 **Societe Generale** Κατασκευή καταστημάτων σε διάφορες περιοχές της Αττικής

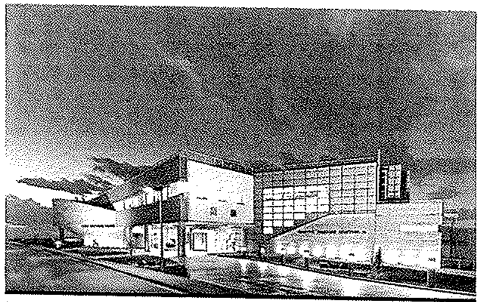
03 **Μπενρουμπή** Ανακαίνιση και εκσυγχρονισμός κτιρίου 11.150 τ.μ. στο Μαρούσι

04 **Sato** Κατασκευή κτιρίου γραφείων και καταστημάτων Ομίλου, συνολικής επιφάνειας 3.000 τ.μ

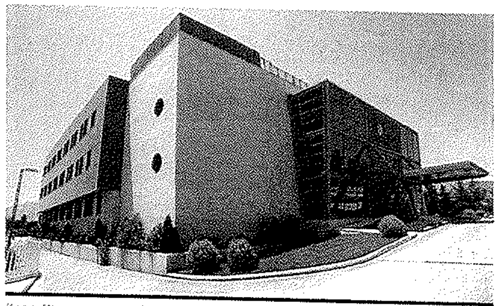
05 **Intracom Holdings** Κατασκευή τριώροφου κτιρίου γραφείων 5.000 τ.μ. στην Ξάνθη

06 **BSB ABEE** Κατασκευή νέου κτιρίου 17.500 τ.μ., επί της Ε.Ο Αθηνών–Λαμίας

07 **Εταιρεία παραγωγής ρεύματος Βουκουρεστίου** Ανακατασκευή κεντρικών γραφείων, συνολικής επιφάνειας 10.000 τ.μ., στο Βουκουρέστι, Ρουμανίας



Κέντρο Παιδείας Επιστημών, Αρσάκειο Λύκειο Πατρών



Κτίριο Athens Information Technology στην Παιανία

20

ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑ - ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΑ

01 **ΙΑΣΩ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ Α.Ε.** Ανέγερση Γενικής Ιδιωτικής Κλινικής, δυναμικότητας 213 κλινών, εμβαδού 28.000 τ.μ., στη Λάρισα

02 **ΡΕΑ Α.Ε.** Ανέγερση επτάοροφης γυναικολογικής, μαιευτικής, χειρουργικής, θεραπευτικής κλινικής, με τέσσερα υπόγεια δυναμικότητας 200 κλινών, στο Π. Φάληρο

03 **Νέο Νοσοκομείο Κέρκυρας** Ολοκλήρωση κατασκευής νοσοκομείου τεσσάρων ορόφων με δύο υπόγεια, δυναμικότητας 277 κλινών

04 **Νέο Νοσοκομείο Κατερίνης** Ολοκλήρωση κατασκευής νοσοκομείου τεσσάρων ορόφων με δύο υπόγεια, δυναμικότητας 217 κλινών, 31.600 τ.μ.

05 **Ψυχιατρική κλινική Νοσοκομείου Κέρκυρας** Ανέγερση Ολοκληρωμένου Ψυχιατρικού Τμήματος, δύο ορόφων, δυναμικότητας 21 κλινών, στο Γενικό Νοσοκομείο Κέρκυρας

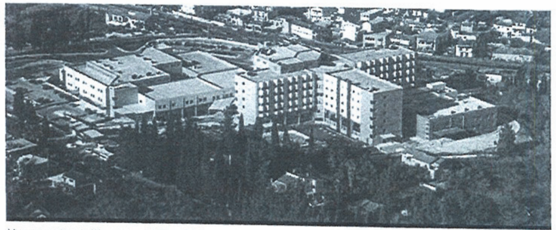
06 **Ψυχιατρική κλινική Νοσοκομείου Κατερίνης** Ανέγερση Ολοκληρωμένου Ψυχιατρικού Τμήματος, δύο ορόφων, δυναμικότητας 26 κλινών, στο Γενικό Νοσοκομείο Κατερίνης

07 **Υπουργείο Δημοσίων Έργων και Στέγασης και Υπουργείο Εσωτερικών της Ρουμανίας** Ανακατασκευή του νοσοκομείου «Prof. Dr. Dimitrie Gerota», συνολικής επιφάνειας, στο Βουκουρέστι Ρουμανίας

08 **Ιόνιος Κλινική στην Κέρκυρα** Ανέγερση Γενικής Ιδιωτικής τριόροφης Κλινικής με Υπόγειο, δυναμικότητας 114 κλινών, στη Κέρκυρα



Μαιευτική, γυναικολογική κλινική ΡΕΑ, Π.Φάληρο Αττική



Νοσοκομείο και Ψυχιατρική Κλινική Κέρκυρας

21

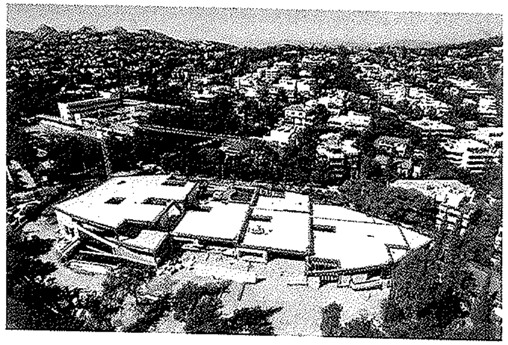
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΕΡΓΑ - ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ

- Εμβαδό κτιρίων: 3.000 m²
- Χωρητικότητα: 276 παιδιά
- Προϋπολογισμός: 6 εκ. €
- Κατασκευή: 2013-2014

Ελληνοαμερικανικόν Εκπαιδευτικόν Ίδρυμα
Κολλέγιο Αθηνών · Κολλέγιο Ψυχικού

✓ Κατασκευή νηπιαγωγείου στο Ελληνοαμερικανικό κολλέγιο Ψυχικού. Το νηπιαγωγείο «Ιωάννης Μ. Καρράς» δυο ισόγεια και δυο υπόγεια parking στο Αμερικανικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα – Κολλέγιο, για 138 παιδιά προσχολικής ηλικίας και 138 νήπια



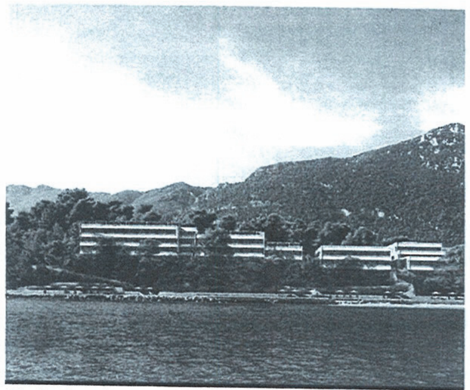


ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΟΙΚΙΣΤΙΚΑ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΑ

01 **Alpha Krakow Development** Κατασκευή αστικού οικιστικού και εμπορικού συγκροτήματος Garden Residence, 70.323 τ.μ. (450 διαμερισμάτων), στην Κρακοβία Πολωνίας

02 **Blue Riviera Levendi** Κατασκευή κτιριακού συγκροτήματος 4.500 τ.μ. θερινών κατοικιών στον Αγ. Κωνσταντίνο, Φθιώτιδας

03 **Εθνική Δασική Υπηρεσία της Ρουμανίας** Κατασκευή ξενοδοχειακής μονάδας συνολικής επιφάνειας 1.500 τ.μ., στο Zarnesti, Ρουμανίας



Blueriviera Levendi, συγκρότημα θερινών κατοικιών, Αγ. Κωνσταντίνος Φθιώτιδος



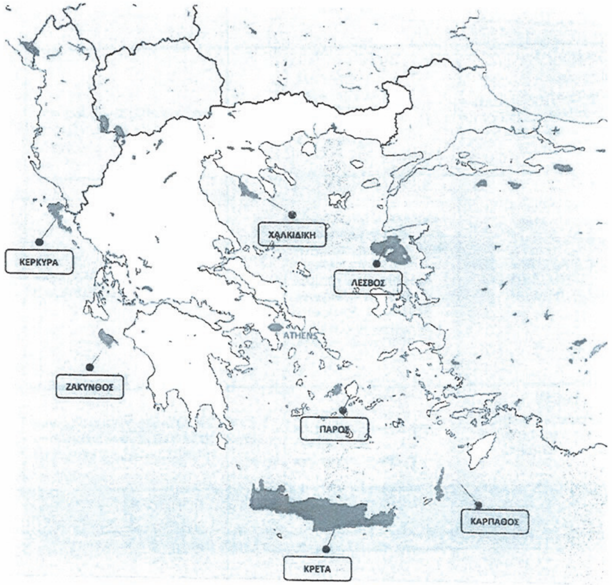
Αστικό & εμπορικό συγκρότημα Garden Residence, Κρακοβία Πολωνίας

23

ΝΕΑ ΕΡΓΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

ΠΕΛΑΤΗΣ	ΕΡΓΟ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΤΕΡΕΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΝΟΜΟΥ ΣΕΡΡΩΝ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (Ε.Σ.Α.Ν.Σ. Α.Α.Ε.)	ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΟΝΑΔΑΣ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ ΝΟΜΟΥ ΣΕΡΡΩΝ	ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ & 27 ΧΡΟΝΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	ΝΕΑ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ & 27 ΧΡΟΝΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ 60.000.000 €
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΑΘΗΝΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΝΟΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΤΟΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΘΕΛ ΚΑΙ ΤΟΝ ΗΛΠΑΠ	ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ & 12 ΧΡΟΝΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ & ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΓΙΑ 12 ΧΡΟΝΙΑ ΕΝΟΣ ΠΛΗΡΙΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ 48.000.000 €
ΚΟΙΝΩΝΙΑ ΤΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ	ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΥΡΥΖΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ & 19 ΧΡΟΝΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ & ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΓΙΑ 19 ΧΡΟΝΙΑ ΔΙΚΤΥΩΝ ΕΥΡΥΖΩΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΣΕ ΑΓΡΟΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ – 2η ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΖΩΝΗ (ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ) 161.000.000 €

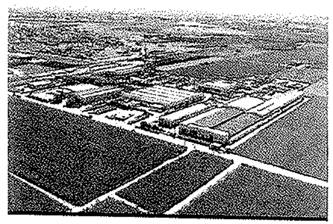
ΝΕΑ ΕΡΓΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ



REGION	PROJECT
ΝΗΣΟΣ ΚΑΡΠΑΘΟΣ	• ΝΕΟ ΚΤΙΡΙΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	• ΝΕΟΣ ΑΕΡΟΔΙΑΔΡΟΜΟΣ
ΝΗΣΟΣ ΛΕΣΒΟΣ	• ΔΙΚΤΥΟ ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΗΣ ΕΥΕΡΓΕΤΟΥΛΑΣ
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	• ΙΟΝΙΟΣ ΚΛΙΝΙΚΗ • ΝΕΟ ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΚΟΜΕΙΟ
ΝΗΣΟΣ ΖΑΚΥΝΘΟΣ	• ΝΕΑ ΝΟΣΗΛΕΥΤΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ (ΠΟΤΙΔΑΙΑ)	• Κατασκευή οδικού τμήματος Ποτίδαια – Κασσάνδρεια, συνολικού μήκους 17χλμ
ΚΡΗΤΗ	• ΥΔΡΕΥΣΗ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΑΙ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΑΠΟ ΤΟ ΦΡΑΓΜΑ ΑΠΟΣΕΛΕΜΗ • ΝΕΟ ΚΤΙΡΙΟ ΣΟΦΡΩΝΙΣΤΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΣΤΗ ΝΕΑΠΟΛΗ, ΚΡΗΤΗΣ • ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΣΤΟ ΡΕΘΥΜΝΟ, ΚΡΗΤΗΣ

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ

- ✓ Το Εργοστάσιο βρίσκεται στην Γιάννουλη Λάρισας, Θεσσαλία
- ✓ Επιφάνεια : 125.000 m²
- ✓ Στεγασμένοι Βιομηχανικοί Χώροι Παραγωγής: 25.000 m²
- ✓ Ανθρώπινο Δυναμικό : ~135 άτομα



Βασικοί Πελάτες

AREVA SIEMENS INTRACOM ABB

ΜΟΝΑΔΑ ΒΑΡΕΩΝ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ	ΜΟΝΑΔΑ ΠΡΟΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΟΙΚΙΣΚΩΝ	ΜΟΝΑΔΑ ΙΣΤΩΝ & ΠΥΛΩΝΩΝ	ΓΑΛΒΑΝΙΣΤΗΡΙΟ
Βασική δραστηριότητα είναι η παραγωγή σύνθετων κατασκευών από διατομές μορφοσίδηρου βαρέως τύπου	Η Μονάδα παράγει ειδικούς προκατασκευασμένους μεταλλικούς οικίσκους	Η Μονάδα παράγει : ➢ Πυλώνες μεταφοράς ενέργειας Υ.Τ. (150kV, 400kV κ.λ.π.) ➢ Ικριώματα Υποσταθμών. ➢ Ιστούς Κινητής Τηλεφωνίας & εξαρτήματα αυτών. ➢ Πυλώνες ηλεκτροκίνησης σιδηροδρομικού δικτύου. ➢ Πύργους Ραντάρ	Η Μονάδα έχει δυνατότητα γαλβανίσματος κατασκευών μήκους έως και 14 μέτρων
Δυναμικότητα παραγωγής: 10.000 τόνοι ετησίως	Δυναμικότητα παραγωγής: 1.200 τεμάχια ετησίως	Δυναμικότητα παραγωγής: 10.000 τόνοι ετησίως	Δυναμικότητα παραγωγής: 20.000 τόνοι ετησίως

ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΕΡΓΑ

Vodafone

01 Οπτικός δακτύλιος Αττικής / δίκτυο οπτικών ινών μεταξύ Αθήνας – Θεσσαλονίκης – 382 χλμ.

02 Κατασκευή άνω των 1.800 Σταθμών Βάσης κινητής τηλεφωνίας στην Ελλάδα

03 Ανακατασκευή – Διαμόρφωση 21 καταστημάτων

Wind Hellas

01 Κατασκευή άνω των 150 Σταθμών Βάσης κινητής τηλεφωνίας στην Ελλάδα

02 Ανακατασκευή – Διαμόρφωση 52 καταστημάτων

03 Συντήρηση: 750 Σταθμοί Βάσης: 9 τηλεπικοινωνιακά κέντρα





Hellas On Line

01 Συντήρηση όλου του δικτύου οπτικών ινών στην Ελλάδα, 3.500 χλμ

02 Μητροπολιτικά δίκτυα οπτικών ινών και περιφερειακά δίκτυα κορμού σε όλη την Ελλάδα, 3.000 χλμ.

Cosmote

01 Κατασκευή άνω των 700 Σταθμών Βάσης κινητής τηλεφωνίας στην Ελλάδα

02 Κατασκευή άνω των 400 Σταθμών Βάσης κινητής τηλεφωνίας στην Ελλάδα

03 Ανακατασκευή – Διαμόρφωση 200 καταστημάτων "ΓΕΡΜΑΝΟΣ"

Forthnet

01 Μητροπολιτικά δίκτυα οπτικών ινών, 430 χλμ.

02 Συντήρηση 33 τηλεπικοινωνιακών κέντρων

27

ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΕΡΓΑ – ΔΙΚΤΥΑ ΟΠΤΙΚΩΝ ΙΝΩΝ

01 **Vodafone**
Δίκτυο οπτικών ινών – Θεσσαλονίκη 392 km

02 **Cyta Hellas**
Μητροπολιτικό Δίκτυο οπτικών ινών στην Αθήνα, 270 km

03 **GSM-R**
Δίκτυο οπτικών ινών για την λειτουργία του συστήματος GSM-R του ΟΣΕ (ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ), 600 km

04 **Forthnet**
Μητροπολιτικά δίκτυα οπτικών ινών, 430 km

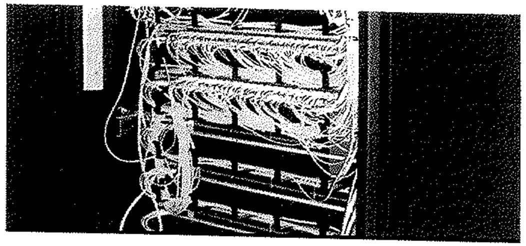
05 **hellas Online**
Μητροπολιτικά Δίκτυα οπτικών ινών στην Ελληνική επικράτεια, 3.000 km

06 **Moldtelecom**
Δίκτυο οπτικών ινών στη Μολδαβία, 1.000 km

07 **Wind Hellas**
Πλήρης κατασκευή (με το κλειδί στο χέρι) και συντήρηση για 2 χρόνια κεντρικού δικτύου οπτικών ινών 100km μεταξύ των σταθμών βάσης Ρεθύμνου και Ηρακλείου στην Κρήτη

08 **Κοινωνία της Πληροφορίας**
Κατασκευή μητροπολιτικών ευρυζωνικών δικτύων σε 38 μεγάλες πόλεις της Ελληνικής Επικράτειας με περισσότερα από 780 km χαντάκι, 1.600.000 m καλωδίων οπτικών ινών και 1.500 FTTX κόμβων & σημείων σύνδεσης. Σύνδεση 258 σημείων ασύρματων συνδέσεων μέσω τεχνολογίας Wi Fi και Wi max.





28

ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΕΡΓΑ

ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ	Εγκατάσταση ραδιοσυστημάτων σε 18 σταθμούς
ΟΤΕ	Εγκατάσταση συνδρομητικών αγροτικών ραδιοσυστημάτων, 250 συστήματα (11 σταθμοί ανά σύστημα) σε όλη την Ελλάδα
SIEMENS	TETRA C4I, εγκατάσταση ηλεκτρονικού εξοπλισμού TETRA, 151 σταθμοί στην Αττική
STE Συρία	Προμήθεια και εγκατάσταση του εξοπλισμού πολυσημειακών ασυρματικών συστημάτων πρόσβασης (Point to Multipoint Wireless Access System –PMP), 890 σταθμοί σε όλη χώρα
Moldtelecom	Fiber optic network in Moldavia, 1.000 km
Κοινωνία της Πληροφορίας	Μητροπολιτικά της Ελλάδας, 780 χλμ δικτύου, 1.600.000 m τοποθετημένης οπτικής ίνας , 1.500 FTTH Access Nodes & FTTH Access Points, 238 ασύρματα σημεία Wi–Max & Wi–Fi
Romtelecom	Κατασκευή 120 συνδέσεων FTTH Εμπορικών Πελατών και 150 συνδέσεων FTTH Οικιακών Πελατών

29

INTRAKAT

19ο χλμ Λεωφ. Παιανίας-Μαρκοπούλου, 190 02 Παιανία T: +30 210 6674700,F: +30 210 6646353 E: info@intrakat.gr W: www.intrakat.gr

Παράρτημα 27
Καταστατικό Παραχωρησιούχου

ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΘΗΝΩΝ
Χ. ΣΤΕΙΡΟΣ - Φ. ΚΤΕΝΑ
ΒΑΛΑΩΡΙΤΟΥ 9Β - Τ.Κ. 106 71 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ/ΚΑ: 210 36.38.871 & 210 36.38.319

ΑΡΙΘΜΟΣ 37.095

ΣΥΣΤΑΣΗ ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΩΝΥΜΙΑ

"Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας Α ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ"

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΥΡΩ 24.000.-

Στην Αθήνα σήμερα στις είκοσι έξι (26) του μηνός Φεβρουαρίου του έτους δύο χιλιάδες δέκα πέντε (2015), ημέρα Πέμπτη, στα γραφεία *της εδρεύουσας στην Αθήνα, επί της οδού Βαλαωρίτου αριθ.9Β, Εταιρείας Συμβολαιογράφων με την επωνυμία: «ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΘΗΝΩΝ Χ.ΣΤΕΙΡΟΣ-Φ.ΚΤΕΝΑ» (ΑΦΜ: 099912284 - ΔΟΥ: Δ' ΑΘΗΝΩΝ), ενώπιόν μου, του* **Συμβολαιογράφου Αθηνών ΧΡΗΣΤΟΥ ΚΩΝ/ΝΟΥ ΣΤΕΙΡΟΥ**, εταίρου της άνω εταιρείας, εμφανίστηκαν οι μη εξαιρούμενοι από το νόμο,

1) ΓΙΟΧΑΝΕΣ (JOHANNES) ΝΙΣΕΜΕΓΙΕΡ (NIESEMEYER) του Φραντς (Franz) και της Κρίστα (Christa), νομικός σύμβουλος, γεννημένος στο Warendorf Γερμανίας το 1982, κάτοικος Φρανφούρτης Γερμανίας, Schifferstrasse 5, 60594, κάτοχος του με αριθ. C7J8XCK2P/2010 γερμανικού διαβατηρίου και

2) ΚΑΙ ΠΕΤΕΡ ΧΟΛΓΚΕΡ (ΚΑΙ PETER HOLGER) ΖΟΜΠΕΛ (ZOBEL) του Ελμαρ (Elmar) και της Ουρσουλα (Ursula), ιδιωτικός υπάλληλος, γεννημένος στο Seligenstadt am Main το 1967, κάτοικος Φρανκφούρτης Γερμανίας, Schleidenstrasse 26, 60318, κάτοχος του υπ' αριθ. C5HT14MR1/2010 γερμανικού διαβατηρίου, οι οποίοι ενεργούν στο παρόν ως πληρεξούσιοι της εδρεύουσας στη Φρανκφούρτη αμ Μάιν Γερμανί-

ας (Flughafen, Geb. (κτίριο) 178, 60547) εταιρείας με την επωνυμία:
"Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide", δυνάμει εξουσίας που τους χορηγήθηκε για την υπογραφή του παρόντος με το από 4-2-2015 πληρεξούσιο που συνέταξε ο Συμβολαιογράφος της Φρανκφούρτης επί του Main, Meyer το οποίο προσαρτάται στο παρόν με την επισημείωση της Χάγης (apostille) και σε πιστή μετάφραση.
Η άνω εταιρεία συνεστήθη δια του από 2-7-1924 Καταστατικού, όπως βεβαιώνεται με το από 21-1-2015 πιστοποιητικό από το Εμπορικό Μητρώο Ω του Ειρηνοδικείου Φρανφούρτης αμ Μαιν, της εταιρείας ευρισκόμενης σε ισχύ σύμφωνα με αυτό, το οποίο προσαρτάται στο παρόν με την επισημείωση της Χάγης (apostille) και σε πιστή μετάφραση.
Οι άνω εμφανισθέντες δεν ομιλούν την Ελληνική γλώσσα, αλλά την Αγγλική και για τον λόγο αυτό προσέλαβαν ως διερμηνέα τους, την **ΙΡΙΔΑ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ του Ιωάννη και της Μαρίνας,** δικηγόρο, γεννημένη στην Αθήνα το 1971, κάτοικο Παλαιού Φαλήρου Αττικής, οδός Αλκυόνης, αρ. 37, κάτοχο του υπ' αριθ. ΑΚ-590727/2012 δελτίου ταυτότητας του ΤΑ. Παλ. Φαλήρου, την οποία όρκισα νόμιμα ότι θα κάνει πιστή μετάφραση του παρόντος από την Ελληνική στην Αγγλική γλώσσα.
2) ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΗΜΕΛΛΟΥ του Ηλία και της Καλλιόπης, δικηγόρος, γεννημένη στην Αθήνα το 1966, κάτοικος Δροσιάς Αττικής οδός Δωδεκανήσου αριθ.17^{A}, κάτοχος του με αριθ. ΑΚ-221264/2012 δελτίου ταυτότητας του ΤΑ. Νέας Ερυθραίας, η οποίος *ενεργεί στο παρόν ως πληρεξουσία της εδρεύουσας στην* Λευκωσία Κύπρου **(Αγ. Προκοπίου αριθ.13-Εγκωμη)** *Εταιρείας με την επωνυμία:*

Φύλλο 2

«SLENTEL LIMITED", δυνάμει εξουσίας που της χορηγήθηκε για την υπογραφή του παρόντος με το με το από 4-2-2015 πληρεξούσιο της Διευθύντριας της άνω εταιρείας Γιαννούλας Γεωργίου, το οποίο προσαρτάται στο παρόν με την επισημείωση της Χάγης (apostille) και σε πιστή μετάφραση.

Η άνω εταιρεία συνεστήθη με το από 17-1-2011 ιδρυτικό έγγραφο και καταστατικό της εταιρείας, σύμφωνα με το Νόμο Περί Εταιρειών, κεφ.113, έχει εγγραφεί στο Αρχείο του Εφόρου Εταιρειών με αριθμό εγγραφής ΗΕ 280254, σύμφωνα με τα σχετικά έγγραφα που προσαρτώνται στο παρόν, με την επισημείωση της Σύμβασης της Χάγης (apostille) και σε πιστή μετάφραση.

Οι ώδε εμφανισθέντες, ζήτησαν την σύνταξη του παρόντος, με το οποίο δήλωσαν, ότι συνιστούν με το παρόν συμβόλαιο Ανώνυμη Εταιρεία, η οποία διέπεται από τις διατάξεις του Κ.Ν. 2190/1920, όπως ισχύει σήμερα και από τους παρακάτω ειδικότερους όρους και συμφωνίες, που αποτελούν το καταστατικό αυτής.

ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α

ΕΠΩΝΥΜΙΑ - ΕΔΡΑ - ΣΚΟΠΟΣ - ΔΙΑΡΚΕΙΑ

ΑΡΘΡΟ 1

ΕΠΩΝΥΜΙΑ

1.1. Συστήνεται Ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία **«Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας Α ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ»** και με το διακριτικό τίτλο **«Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας Α Α.Ε.»** (εφεξής η «Εταιρεία»).

1.2. Για τις σχέσεις της Εταιρείας με το εξωτερικό, η επωνυμία της Εταιρείας θα είναι «Fraport Regional Airports of Greece A Société Anonyme» και ο διακριτικός τίτλος της «Fraport Regional Airports of Greece A S.A.».

ΑΡΘΡΟ 2

ΕΔΡΑ

2.1. Έδρα της Εταιρείας ορίζεται ο Δήμος Αμαρουσίου Αττικής.

2.2. Το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας μπορεί με απόφασή του να ιδρύει υποκαταστήματα, παραρτήματα και πρακτορεία οπουδήποτε στην Ελλάδα, ορίζοντας ταυτοχρόνως τα καθήκοντα, τις αρμοδιότητες, την έκταση της δικαιοδοσίας τους και τον τρόπο εν γένει της λειτουργίας τους.

2.3. Τα υποκαταστήματα της Εταιρείας που έχουν ιδρυθεί στην Ελλάδα υπόκεινται στη δικαιοδοσία των Δικαστηρίων της έδρας της Εταιρείας.

ΑΡΘΡΟ 3

ΣΚΟΠΟΣ

3.1. Σκοπός της εταιρίας είναι η αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και εν γένει λειτουργία των περιφερειακών αεροδρομίων Κρήτης, Ηπειρωτικής Ελλάδας και Ιονίου, και συγκεκριμένα των αεροδρομίων (1) Θεσσαλονίκης, (2) Κέρκυρας, (3) Ζακύνθου, (4) Κεφαλληνίας, (5) Ακτίου, (6) Καβάλας και (7) Χανίων, σύμφωνα με τους όρους και τις διατάξεις της σχετικής Σύμβασης Παραχώρησης που θα συναφθεί μεταξύ της Εταιρείας, των μετόχων αυτής, της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Ελληνικού Δημοσίου Α.Ε. (εφεξής η «Σύμβαση Παραχώρησης»).

MG

Φύλλο 3

3.2. Στο πλαίσιο του σκοπού της, η Εταιρεία δύναται να προβαίνει σε κάθε είδους έργα και να παρέχει κάθε είδους υπηρεσίες που συνδέονται με την αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και εν γένει λειτουργία των ανωτέρω περιφερειακών αεροδρομίων καθώς και να πραγματοποιεί εν γένει κάθε άλλη δραστηριότητα αμέσως ή εμμέσως σχετιζόμενη με και εξυπηρετούσα τον σκοπό της, σε κάθε περίπτωση σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις της Σύμβασης Παραχώρησης.

3.3. Για την επίτευξη, προώθηση και ανάπτυξη του σκοπού της εταιρείας είναι δυνατή:

(α) Η συμμετοχή σε κοινοπραξίες με οποιαδήποτε φυσικά ή νομικά πρόσωπα και η συνεργασία με φυσικά ή νομικά πρόσωπα, διεθνείς ή εθνικές, επαγγελματικές, επιστημονικές, δημοσιογραφικές, πολιτιστικές και κοινωνικές οργανώσεις, επιχειρήσεις, βιομηχανίες και οργανισμούς.

(β) Η συμμετοχή σε ευρωπαϊκά προγράμματα χρηματοδότησης και επιδότησης καθώς και σε οποιοδήποτε πρόγραμμα τεχνολογικής έρευνας και ανάπτυξης συστημάτων διαχείρισης ψηφιακών δεδομένων εν γένει.

(γ) Η συμμετοχή σε επενδυτικά και αναπτυξιακά προγράμματα του ελληνικού Δημοσίου.

(δ) Η ίδρυση υποκαταστημάτων ή πρακτορείων ή γραφείων οπουδήποτε στην ημεδαπή.

ΑΡΘΡΟ 4

ΔΙΑΡΚΕΙΑ

4.1. Η διάρκεια της Εταιρείας ορίζεται σε εξήντα (60) έτη και αρχίζει από την καταχώρηση του παρόντος στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ.) από την αρμόδια εποπτεύουσα

αρχή της διοικητικής απόφασης για τη σύσταση της Εταιρείας και λήγει την 31η Δεκεμβρίου 2075.

4.2. Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των Μετόχων που θα τροποποιεί το παρόν άρθρο, ο χρόνος της διάρκειας της Εταιρείας μπορεί να παραταθεί ή να περιορισθεί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β

ΑΡΘΡΟ 5

ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ - ΜΕΤΟΧΕΣ

5.1. Το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας ορίζεται στο ποσό των είκοσι τεσσάρων χιλιάδων ΕΥΡΩ (24.000,00 €) και διαιρείται σε είκοσι τέσσερις χιλιάδες (24,000) κοινές ονομαστικές μετοχές ονομαστικής αξίας ενός ΕΥΡΩ (1,00 €) η κάθε μία από αυτές.

5.2. Το κεφάλαιο αυτό θα καταβληθεί από τους ιδρυτές, όπως ορίζεται στο άρθρο 38 του παρόντος.

ΑΡΘΡΟ 6

ΑΥΞΗΣΗ ΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

6.1. Η αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου της Εταιρείας γίνεται μόνο σύμφωνα με το άρθρο 20 του παρόντος Καταστατικού.

6.2. Σε κάθε περίπτωση αύξησης του Μετοχικού Κεφαλαίου που δεν γίνεται με εισφορά σε είδος καθώς και εκδόσεως ομολογιών με δικαίωμα μετατροπής τους σε μετοχές, παρέχεται δικαίωμα προτίμησης σε ολόκληρο το νέο Κεφάλαιο ή το ομολογιακό δάνειο υπέρ των κατά την εποχή της έκδοσης μετόχων, ανάλογα με τη συμμετοχή τους στο υφιστάμενο Μετοχικό Κεφάλαιο και σύμφωνα με τους όρους και τα χρονικά περιθώρια που έχουν οριστεί από το όργανο της εταιρείας (Γενική Συνέλευση) που καθόρισε την αύξηση. Μετά το τέλος

της προθεσμίας που όρισε το όργανο της Εταιρείας που αποφάσισε την αύξηση, για την ενάσκηση του δικαιώματος προτίμησης, η οποία δεν μπορεί να είναι μικρότερη από δέκα πέντε ημέρες (15) ημέρες, οι μετοχές που δεν αναλήφθηκαν από τους παλαιούς μετόχους, σύμφωνα με τα παραπάνω, διατίθενται ελεύθερα από το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας.

6.3. Η πρόσκληση για την ενάσκηση του δικαιώματος προτίμησης είναι δυνατόν να γίνεται με συστημένες επιστολές που θα στέλνονται στους μετόχους, περίπτωση κατά την οποία δεν θα απαιτείται περαιτέρω δημοσίευση της πρόσκλησης.

ΑΡΘΡΟ 7

ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΜΕΤΟΧΩΝ

7.1. Κάθε μέτοχος, μπορεί να προβεί σε πώληση των μετοχών του σε τρίτο, φυσικό ή νομικό πρόσωπο, υπό την προϋπόθεση ότι έχει προηγουμένως λάβει καλόπιστη προσφορά για την πώληση των μετοχών του και ότι έχει χορηγήσει πρώτα στους υπόλοιπους μετόχους το δικαίωμα πρώτης προτίμησης για την αγορά των μετοχών.

7.2. Ο μέτοχος που επιθυμεί να μεταβιβάσει τις μετοχές του, που θα καλείται στο εξής "ο προσφέρων", πρέπει να επιδώσει έγγραφη πρόσκληση προς τους άλλους μετόχους, που θα καλείται στο εξής "η γνωστοποίηση", με την οποία θα τους γνωστοποιεί την πρόθεσή του να μεταβιβάσει το σύνολο των μετοχών του, το όνομα του τρίτου που προσφέρεται να τις αποκτήσει, αντίγραφο της προσφοράς και τους όρους και τις προϋποθέσεις καταβολής του τιμήματος.

7.3. Οποιοσδήποτε από τους άλλους μετόχους ενδιαφέρεται για την απόκτηση των μετοχών που προσφέρονται προς πώληση πρέπει να γνωστοποιήσει εγγράφως έναντι αποδείξεως στο μέτοχο που προσφέρει τις μετοχές του προς πώληση την πρόθεσή του να ασκήσει το δικαίωμα της πρώτης προτίμησης μέσα σε προθεσμία τριάντα (30) ημερών.

7.4. Η προθεσμία αυτή των τριάντα (30) ημερών αρχίζει από την ημέρα που η γνωστοποίηση του προσφέροντος παραδίδεται στους άλλους μετόχους αυτοπροσώπως ή, αν αποστέλλεται με συστημένη επιστολή, την ημέρα της παράδοσης.

7.5. Αν η προθεσμία αυτή παρέλθει άπρακτη από οποιονδήποτε μέτοχο ή μετόχους, θεωρείται ότι ο/οι μέτοχοι παραιτήθηκαν από το δικαίωμά τους πρώτης προτίμησης.

7.6. Εάν οι μέτοχοι ασκήσουν εμπρόθεσμα το παραπάνω δικαίωμά τους πρώτης προτίμησης, αποκτούν τις μετοχές που προσφέρονται προς πώληση κατ’ αναλογία και σύμφωνα με τον αριθμό των μετοχών που ανήκουν σε καθένα τους (μη υπολογιζομένων των μετοχών που προσφέρονται προς πώληση) μέσα σε προθεσμία τριάντα (30) ημερών από την άσκηση του δικαιώματος πρώτης προτίμησης και σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις που περιέχονται στην προσφορά.

7.7. Εάν ο ένας μέτοχος ασκήσει εμπρόθεσμα το δικαίωμά του πρώτης προτίμησης και ο άλλος μέτοχος δεν το ασκήσει, τότε ο προσφέρων τις μετοχές του προς πώληση θα γνωστοποιήσει εγγράφως μέσα σε δύο (2) ημέρες από τη μη άσκηση του δικαιώματος πρώτης προτίμησης από τον άλλο

Φύλλο 5

μέτοχο στο μέτοχο που ασκεί το δικαίωμα πρώτης προτίμησης ότι ο άλλος μέτοχος δεν άσκησε το δικαίωμά του.

7.8. Ο μέτοχος που άσκησε το δικαίωμά του πρώτης προτίμησης θα γνωστοποιήσει εγγράφως μέσα σε προθεσμία δέκα (10) ημερών προς τον προσφέροντα, αν προτίθεται ή όχι να προβεί στην αγορά όλων των προσφερομένων προς πώληση μετοχών.

7.9. Εάν το δικαίωμα πρώτης προτίμησης ασκηθεί εμπρόθεσμα από τον ίδιο μέτοχο για τις υπόλοιπες μετοχές, ο μέτοχος αυτός αποκτά τις υπόλοιπες μετοχές με τους όρους και τις προϋποθέσεις που περιέχονται στην προσφορά και μέσα σε προθεσμία τριάντα (30) ημερών από την άσκηση του δικαιώματός του πρώτης προτίμησης.

7.10. Οποιαδήποτε αλλαγή στους όρους της προσφοράς που δημιουργεί για τον τρίτο (φυσικό ή νομικό πρόσωπο) όρους ευνοϊκότερους από αυτούς που εμπεριέχονται στην αρχική προσφορά θα θεωρείται ότι συνιστά νέα προσφορά και ο προσφέρων τις μετοχές του προς πώληση υποχρεούται να τη γνωστοποιήσει εκ νέου στους μετόχους, σύμφωνα με την προβλεπόμενη σ' αυτό το άρθρο διαδικασία.

7.11. Εάν ο μέτοχος προς τον οποίο έχει προσφερθεί το δικαίωμα πρώτης προτίμησης δεν το ασκήσει και οι υπόλοιποι μέτοχοι επίσης δεν το ασκήσουν, τότε ο προσφέρων τις μετοχές του προς πώληση έχει το δικαίωμα να μεταβιβάσει όλες τις μετοχές για τις οποίες δεν έχει ασκηθεί το δικαίωμα πρώτης προτίμησης σε τρίτο φυσικό ή νομικό πρόσωπο με τις παρακάτω προϋποθέσεις:

(α) Η μεταβίβαση θα έχει ολοκληρωθεί μέσα σε εξήντα (60) ημέρες από την ημέρα που όλα τα δικαιώματα πρώτης προτίμησης των μετόχων έχουν εκπνεύσει ή εξαλειφθεί.

(β) Ο τρίτος προς τον οποίο γίνεται η μεταβίβαση συμφωνεί να συμμορφώνεται και να τηρεί όλες τις διατάξεις του καταστατικού και

(γ) Χορηγείται κάθε σχετική απαιτούμενη έγκριση από τις αρμόδιες αρχές.

7.12. Αν η μεταβίβαση των μετοχών στο τρίτο, φυσικό ή νομικό πρόσωπο, δεν ολοκληρωθεί σύμφωνα με την προσφορά μέσα στην παραπάνω προθεσμία των εξήντα (60) ημερών, τότε, πριν από τη μεταβίβαση των προς πώληση μετοχών, οι μέτοχοι προς τους οποίους έχει χορηγηθεί το δικαίωμα πρώτης προτίμησης, παρά το γεγονός της προηγούμενης αποποίησής τους, έχουν το δικαίωμα να το ασκήσουν εκ νέου σύμφωνα με όσα ορίζονται στο άρθρο αυτό.

7.13. Σε περίπτωση που ένας εκ των μετόχων γνωστοποιήσει, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο παρόν άρθρο, στους άλλους μετόχους την πρόθεσή του να μεταβιβάσει τις μετοχές του, κανείς άλλος μέτοχος δεν δικαιούται να προβεί στην ίδια γνωστοποίηση για τις δικές του μετοχές, μέχρις ότου περατωθεί η πώληση των μετοχών του πρώτου γνωστοποιήσαντος μετόχου σε άλλο μέτοχο ή μετόχους ή στον τρίτο ή και τα δύο παύσουν.

7.14. Εάν ένας μέτοχος, σύμφωνα με τις προηγούμενες παραγράφους, προβεί σε πώληση ή σε μεταβίβαση των μετοχών του σε πρόσωπο άλλο από τους μετόχους, ο πωλών ή μεταβιβάζων μέτοχος θα είναι υποχρεωμένος να διασφαλίσει ότι ο εξαγοράζων ή αυτός προς τον οποίο μεταβιβάζει τις

Φύλλο 6

μετοχές συμφωνεί να τηρεί και να συμμορφώνεται με τους όρους του παρόντος καταστατικού.

7.15. Οι μέτοχοι συμφωνούν να συνεργασθούν πλήρως και να καταβάλουν κάθε εύλογη προσπάθεια προκειμένου να ολοκληρώσουν κάθε πώληση μετοχών σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο παρόν άρθρο και να αποκτήσουν, χωρίς να περιορίζονται σε αυτές, όλες τις απαραίτητες διοικητικές συναινέσεις, εγκρίσεις και άδειες και ουδείς εκ των μετόχων θα προβεί σε οποιαδήποτε πράξη με σκοπό να παρέμβει ή να παρεμποδίσει την δυνατότητα ολοκλήρωσης μίας τέτοιας πώλησης. Σε περίπτωση κατά την οποία ένας μέτοχος εμποδίζεται να προβεί σε ενέργεια προβλεπόμενη από το παρόν άρθρο και εντός της αναφερόμενης σε αυτό προθεσμίας, ένεκα καθυστέρησης ως προς την απόκτηση αδειών, εγκρίσεων και συναινέσεων (μη συμπεριλαμβανομένης της αδικαιολόγητης καθυστέρησης από την πλευρά του μετόχου), η εν λόγω προθεσμία θα εκτείνεται έως την δέκατη (10) ημέρα από αυτή που ακολουθεί την λήψη τελικής απόφασης αναφορικά με την χορήγηση μίας τέτοιας άδειας, συναίνεσης, ή έγκρισης.

ΑΡΘΡΟ 8

ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Εντός δύο (2) μηνών από την σύσταση της Εταιρείας ή εντός μηνός από τη λήξη της προθεσμίας καταβολής μετά από κάθε αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου, το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας, υποχρεούται να βεβαιώσει την καταβολή του Μετοχικού Κεφαλαίου, όπως ορίζεται στο άρθρο 11 του Κ.Ν. 2190/1920. Ειδικότερα σε περίπτωση αύξησης του Μετοχικού Κεφαλαίου η, κατά ανωτέρω, προθεσμία πιστοποίη-

σης του ποσού της αύξησης αρχίζει από την ορισθείσα προθεσμία καταβολής του ποσού της αύξησης, που δεν μπορεί να είναι μικρότερη από ένα (1) μήνα και μεγαλύτερη των τεσσάρων (4) μηνών από την ημερομηνία λήψης της ως άνω σχετικής απόφασης. Μέσα σε είκοσι (20) ημέρες από την λήξη της ως άνω προθεσμίας, η Εταιρεία υποχρεούται να υποβάλει στην Εποπτεύουσα Αρχή αντίγραφο του πρακτικού που θα συνταχθεί κατά την πιο πάνω συνεδρίαση του Διοικητικού Συμβουλίου, που αφορά την πιστοποίηση καταβολής του κεφαλαίου.

ΑΡΘΡΟ 9

ΜΕΤΟΧΕΣ – ΤΙΤΛΟΙ ΜΕΤΟΧΩΝ

9.1. Οι μετοχές της Εταιρείας είναι ονομαστικές. Η Εταιρεία θεωρεί ως μετόχους όλα τα πρόσωπα τα οποία εγγράφονται στο Βιβλίο Μετόχων της Εταιρείας.

9.2. Οι μετοχές της Εταιρείας είναι μεταβιβάσιμες σύμφωνα με τους όρους του παρόντος Καταστατικού (Άρθρο 7).

9.3. Για την μετατροπή των μετοχών σε ανώνυμες απαιτείται απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων κατά την απαρτία και πλειοψηφία του άρθρου 20 του παρόντος Καταστατικού και τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις του κ.ν.2190/1920.

ΑΡΘΡΟ 10

ΤΙΤΛΟΙ ΜΕΤΟΧΩΝ

10.1. Οι μετοχές μπορούν να εκδίδονται σε τίτλους που ενσωματώνουν μία ή περισσότερες μετοχές.

10.2. Η ακριβής περιγραφή του τίτλου ορίζεται από το Διοικητικό Συμβούλιο.

10.3. Οι τίτλοι μετοχών είναι αριθμημένοι με αύξοντα αριθμό και φέρουν την ημερομηνία έκδοσης, το όνομα του κυρίου του τίτλου (στην περίπτωση που οι μετοχές είναι ονομαστικές), τη σφραγίδα της Εταιρείας και την υπογραφή του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου και ενός Συμβούλου που ορίζεται από το Διοικητικό Συμβούλιο.

10.4. Μέχρι την έκδοση των οριστικών τίτλων μετοχών, το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να εκδίδει προσωρινούς ονομαστικούς τίτλους με τα ως άνω χαρακτηριστικά. Με την έκδοση των οριστικών τίτλων, οι οποίοι με ευθύνη του Διοικητικού Συμβουλίου παραδίδονται στους μετόχους, οι προσωρινοί τίτλοι επιστρέφονται στην Εταιρεία.]

ΑΡΘΡΟ 11

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΜΕΤΟΧΩΝ

11.1. Οι μετοχές της Εταιρείας είναι αδιαίρετες. Σε περίπτωση συνιδιοκτησίας μίας μετοχής, οι συνιδιοκτήτες αντιπροσωπεύονται μόνο με έναν αντιπρόσωπο σχετικά με τις σχέσεις τους με την Εταιρεία.

11.2. Κάθε μετοχή δίνει το δικαίωμα μίας (1) ψήφου στη Γενική Συνέλευση των μετόχων της Εταιρείας.

11.3. Η ευθύνη του μετόχου περιορίζεται στο ονομαστικό κεφάλαιο των μετοχών του. Η ιδιότητα του μετόχου και η κατοχή τίτλου μετοχής συνεπάγονται την αποδοχή του παρόντος Καταστατικού, των αποφάσεων του Διοικητικού Συμβουλίου και της Γενικής Συνέλευσης της Εταιρείας, που λαμβάνονται σύμφωνα με το Νόμο.

11.4. Κάθε μετοχή δημιουργεί δικαίωμα συμμετοχής στα κέρδη της Εταιρείας και, σε περίπτωση πτώχευσης, στο ε-

νεργητικό της Εταιρείας, αναλογικά με τον συνολικό αριθμό των μετοχών.

11.5. Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις από κάθε μετοχή συνοδεύουν τον εκάστοτε κύριο του τίτλου.

ΑΡΘΡΟ 12

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΜΕΙΟΨΗΦΙΑΣ

12.1. Σε περίπτωση αίτησης μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό (1/20) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου, το Διοικητικό Συμβούλιο είναι υποχρεωμένο να συγκαλεί έκτακτη Γενική Συνέλευση των μετόχων, ορίζοντας ημέρα συνεδρίασής της που να μην απέχει περισσότερο από σαράντα πέντε (45) ημέρες από την ημέρα που επιδόθηκε η αίτηση στον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου. Στην αίτηση πρέπει να προσδιορίζονται με ακρίβεια τα θέματα της ημερησίας διάταξης. Εάν δεν συγκληθεί η Γενική Συνέλευση από το Διοικητικό Συμβούλιο εντός είκοσι (20) ημερών από την επίδοση της σχετικής αίτησης η σύγκλιση διενεργείται από τους αιτούντες μετόχους με δαπάνες της Εταιρείας με απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου της έδρας της Εταιρείας που εκδίδεται με την διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων. Στην απόφαση αυτή ορίζονται ο τόπος και ο χρόνος της συνεδρίασης καθώς και τα θέματα της ημερήσιας διάταξης.

12.2. Σε περίπτωση αίτησης μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό (1/20) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου το Διοικητικό Συμβούλιο υποχρεούται να εγγράψει στην ημερήσια διάταξη Γενικής Συνέλευσης που έχει ήδη συγκληθεί πρόσθετα θέματα, εάν η σχετική αίτηση περιέλθει στο Διοικητικό Συμβούλιο δέκα πέντε (15) τουλάχιστον ημέρες πριν από την Γενική Συνέλευση. Τα πρόσθετα θέματα πρέπει

να δημοσιεύονται ή να γνωστοποιούνται με ευθύνη Διοικητικού Συμβουλίου κατά το άρθρο 26 του ΚΝ.2190/20 επτά (7) τουλάχιστον ημέρες πριν από την Γενική Συνέλευση. Αν τα θέματα αυτά δεν δημοσιευθούν οι αιτούντες μέτοχοι δικαιούνται να ζητήσουν αναβολή της Γενικής Συνέλευσης σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου και να προβούν οι ίδιοι στην δημοσίευση κατά τα οριζόμενα στο προηγούμενο εδάφιο με δαπάνη της εταιρείας. Το Διοικητικό Συμβούλιο δεν είναι υποχρεωμένο να προβαίνει στην εγγραφή θεμάτων στην ημερήσια διάταξη ούτε στη δημοσίευση ή γνωστοποίηση αυτών μαζί με αιτιολόγηση που υποβάλλονται από τους μετόχους αν το περιεχόμενο αυτών έρχεται προφανώς σε αντίθεση με το νόμο ή τα χρηστά ήθη.

12.3. Σε περίπτωση αίτησης μετόχου ή μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό (1/20) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου, ο Πρόεδρος της Συνέλευσης είναι υποχρεωμένος να αναβάλει, για μία μόνο φορά, τη λήψη αποφάσεων τακτικής ή έκτακτης Γενικής Συνέλευσης για όλα ή ορισμένα θέματα, ορίζοντας ημέρα συνεδρίασης για τη λήψη τους εκείνη που ορίζεται στην αίτηση των μετόχων, που όμως δεν μπορεί να απέχει περισσότερο από τριάντα (30) ημέρες από την ημέρα της αναβολής. Η μετ' αναβολή Γενική Συνέλευση αποτελεί συνέχιση της προηγούμενης και δεν απαιτείται η επανάληψη των διατυπώσεων δημοσιότητας της πρόσκλησης των μετόχων, σ' αυτήν μπορούν να μετάσχουν και νέοι μέτοχοι, τηρουμένων των διατάξεων των άρθρων 27 παρ.2 και 28 του Κ.Ν. 2190/1920, όπως ισχύει.

12.4. Σε περίπτωση αίτησης οποιουδήποτε μετόχου που υποβάλλεται στην εταιρεία τουλάχιστον πέντε (5) ολόκληρες

ημέρες πριν από την τακτική Γενική Συνέλευση, το Διοικητικό Συμβούλιο είναι υποχρεωμένο να παρέχει τις συγκεκριμένες πληροφορίες που του ζητούνται σχετικά με τις υποθέσεις της Εταιρείας, στο μέτρο που αυτές είναι χρήσιμες για την πραγματική εκτίμηση των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να απαντήσει ενιαία σε αιτήσεις μετόχων με το ίδιο περιεχόμενο. Υποχρέωση παροχής πληροφοριών δεν υφίσταται όταν οι σχετικές πληροφορίες διατίθενται ήδη στην ιστοσελίδα της εταιρείας ιδίως με τη μορφή ερωτήσεων και απαντήσεων.

Επίσης με αίτηση μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό 1/20 του καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου το Διοικητικό Συμβούλιο υποχρεούται να ανακοινώνει στη Γενική Συνέλευση τα ποσά που μέσα στην τελευταία διετία καταβλήθηκαν για οποιαδήποτε αιτία από την Εταιρεία σε μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου ή στους Διευθυντές ή άλλους υπαλλήλους της, καθώς και κάθε άλλη παροχή της Εταιρείας στα πρόσωπα αυτά ή κάθε άλλη σύμβαση της Εταιρείας που καταρτίστηκε για οποιαδήποτε αιτία με τα ίδια πρόσωπα. Σε όλες τις ανωτέρω περιπτώσεις το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να αρνηθεί να δώσει τις πληροφορίες που του ζητούνται για αποχρώντα ουσιώδη λόγο, αναγράφοντας τη σχετική αιτιολογία στα πρακτικά.

12.5. Σε περίπτωση αίτησης των μετόχων που εκπροσωπούν το ένα πέμπτο (1/5) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου, η οποία υποβάλλεται στην Εταιρεία μέσα στην προθεσμία της προηγούμενης παραγράφου, το Διοικητικό Συμβούλιο έχει την υποχρέωση να δώσει σ’ αυτούς, κατά τη Γενική Συνέλευση ή, αν προτιμάει, πριν απ’ αυτή, σε εκπρό-

Φύλλο 9

σωπό τους πληροφορίες σχετικά με την πορεία των εταιρικών υποθέσεων και την περιουσιακή κατάσταση της Εταιρείας. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να αρνηθεί να δώσει τις πληροφορίες που του ζητούνται για αποχρώντα ουσιώδη λόγο, αναγράφοντας τη σχετική αιτιολογία στα πρακτικά.

12.6. Στις περιπτώσεις του δευτέρου εδαφίου της παρ. 12.4 και της παρ. 12.5, οποιαδήποτε αμφισβήτηση σχετικά με το βάσιμο της αιτιολογίας λύεται από το αρμόδιο Μονομελές Πρωτοδικείο της έδρας της Εταιρείας με τη διαδικασία των Ασφαλιστικών Μέτρων. Με την ίδια απόφαση το δικαστήριο υποχρεώνει την εταιρεία να παράσχει τις πληροφορίες που αρνήθηκε.

12.7. Σε περίπτωση αίτησης μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό (1/20) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου, η λήψη απόφασης για οποιοδήποτε θέμα της ημερήσιας διάταξης της Γενικής Συνέλευσης γίνεται με ονομαστική κλήση.

12.8. Οι μέτοχοι που ασκούν τα δικαιώματα του παρόντος άρθρου οφείλουν να αποδείξουν την μετοχική τους ιδιότητα και τον αριθμό των μετοχών που κατέχουν κατά την άσκηση του σχετικού δικαιώματος. Τέτοια απόδειξη αποτελεί και η κατάθεση των μετοχών σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου 28 του ΚΝ 2190/20.

12.9. Μέτοχοι της Εταιρείας που εκπροσωπούν τουλάχιστον το ένα εικοστό (1/20) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου έχουν το δικαίωμα να ελέγχουν ανά πάσα στιγμή τα βιβλία της Εταιρείας, αυτοπροσώπως ή μέσω λογιστή της επιλογής τους.

12.10. Μέτοχοι της Εταιρείας που εκπροσωπούν τουλάχιστον το ένα εικοστό (1/20) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου έχουν δικαίωμα να ζητούν έλεγχο της Εταιρείας από το αρμόδιο Δικαστήριο της περιφερείας στην οποία εδρεύει η Εταιρεία. Ο έλεγχος διατάσσεται, αν πιθανολογείται ότι με τις πράξεις που καταγγέλλονται, παραβιάζονται οι διατάξεις των Νόμων ή του Καταστατικού ή των αποφάσεων της Γενικής Συνέλευσης. Σε κάθε περίπτωση η αίτηση ελέγχου πρέπει να υποβάλλεται εντός τριών (3) ετών από την έγκριση των οικονομικών καταστάσεων της χρήσης εντός της οποίας τελέσθηκαν οι καταγγελλόμενες πράξεις.

12.11. Μέτοχοι της Εταιρείας που εκπροσωπούν το ένα πέμπτο (1/5) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν έλεγχο της Εταιρείας από το κατά την προηγούμενη παράγραφο αρμόδιο Δικαστήριο, εφόσον από την όλη πορεία των εταιρικών υποθέσεων γίνεται πιστευτό, ότι η διοίκηση των εταιρικών υποθέσεων δεν ασκείται όπως επιβάλλει η χρηστή και συνετή διαχείριση.

12.12. Οι μέτοχοι, που ασκούν το δικαίωμα των παραπάνω παραγράφων 12.9, 12.10 και 12.11, πρέπει να αποδείξουν στο Δικαστήριο ότι κατέχουν τις μετοχές που τους δίνουν το δικαίωμα να ζητήσουν τον έλεγχο της εταιρείας. Τέτοια απόδειξη αποτελεί και η κατάθεση των μετοχών σύμφωνα με τις παρ. 1 και 2 του άρθρου 28 του Κ.Ν. 2190/20. Το Δικαστήριο μπορεί να κρίνει ότι η εκπροσώπηση των αιτούντων μετόχων στο Διοικητικό Συμβούλιο σύμφωνα με τις παραγράφους 3 ή 6 του άρθρου 18 του ΚΝ 2190/20 δεν δικαιολογεί τον έλεγχο με βάση τις ανωτέρω παραγράφους 12.9, 12.10 και 12.11.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ

ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ

ΑΡΘΡΟ 13

ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ

13.1. Οι μέτοχοι ασκούν τα σχετικά με τη διοίκηση της Εταιρείας δικαιώματά τους μόνο μέσω της συμμετοχής τους στη Γενική Συνέλευση, η οποία είναι το ανώτατο όργανο της Εταιρείας.

13.2. Η Γενική Συνέλευση, νομίμως συγκροτηθείσα, αντιπροσωπεύει τον συνολικό αριθμό των μετόχων και δικαιούται να αποφασίζει για κάθε υπόθεση που αφορά την Εταιρεία. Οι νόμιμες αποφάσεις της δεσμεύουν και τους μετόχους που απουσιάζουν ή διαφωνούν.

ΑΡΘΡΟ 14

ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

14.1. Η Γενική Συνέλευση αποφασίζει για κάθε ζήτημα που εισάγεται ενώπιον της.

14.2. Ειδικότερα, η Γενική Συνέλευση είναι η μόνη αρμόδια να αποφασίζει για τα ακόλουθα θέματα :

(α) Παράταση της διάρκειας, μετατροπή, αναβίωση, συγχώνευση, διάσπαση ή διάλυση της Εταιρείας.

(β) Τροποποίηση του Καταστατικού.

(γ) Αύξηση ή μείωση του Μετοχικού Κεφαλαίου, εκτός από αυξήσεις που επιβάλλονται από διατάξεις άλλων νόμων.

(δ) Έκδοση δανείου με ομολογίες που αναφέρονται στα άρθρα 3α και 3β του Κ. Ν. 2190/1920.

(ε) Εκλογή μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και ελεγκτών.

(στ) Διορισμός εκκαθαριστών.

(ζ) Διάθεση των ετησίων κερδών.

(η) Έγκριση των ετησίων λογαριασμών (ετησίων οικονομικών καταστάσεων).

14.3. Μετά την έγκριση των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων, η Γενική Συνέλευση, με ειδική ψηφοφορία που ενεργείται με ονομαστική κλήση, αποφαίνεται για την απαλλαγή των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και των Ελεγκτών από κάθε ευθύνη για αποζημίωση. Μέτοχοι που είναι μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου ή υπάλληλοι της Εταιρείας ψηφίζουν με βάση τις δικές τους και μόνον μετοχές. Η απαλλαγή του Διοικητικού Συμβουλίου είναι ανίσχυρη στις περιπτώσεις των διατάξεων του άρθρου 22α του Κ.Ν.2190/1920.

ΑΡΘΡΟ 15

ΣΥΓΚΛΗΣΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

15.1. Η Γενική Συνέλευση των μετόχων συγκαλείται από το Διοικητικό Συμβούλιο και συνέρχεται, τακτικά, στην έδρα της Εταιρείας, ή στην περιφέρεια άλλου δήμου εντός του νομού της έδρας ή άλλου δήμου όμορου της έδρας τουλάχιστον μία (1) φορά το χρόνο, πάντοτε μέσα στο πρώτο εξάμηνο από τη λήξη κάθε εταιρικής χρήσης.

15.2. Η Γενική Συνέλευση μπορεί να συνέρχεται και σε άλλο τόπο κείμενο στην Ελλάδα ή την αλλοδαπή.

15.3. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να συγκαλεί σε έκτακτη συνεδρίαση την Γενική Συνέλευση των μετόχων, όποτε το κρίνει σκόπιμο.

15.4. Η Γενική Συνέλευση, με εξαίρεση τις επαναληπτικές συνελεύσεις και εκείνες που εξομοιώνονται μ’ αυτές, πρέπει να καλείται είκοσι (20) τουλάχιστον πλήρεις ημέρες πριν από την οριζόμενη για τη συνεδρίασή της. Συναφώς, διευκρινίζεται ότι συνυπολογίζονται και οι μη εργάσιμες ημέρες. Η ημέ-

ρα δημοσίευσης της πρόσκλησης της Γενικής Συνέλευσης και η ημέρα της συνεδρίασης αυτής δεν υπολογίζονται.

ΑΡΘΡΟ 16

ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ -

ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΔΙΑΤΑΞΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

16.1. Η πρόσκληση της Γενικής Συνέλευσης προς τους μετόχους, η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον το οίκημα, τη χρονολογία, την ημέρα και την ώρα κατά την οποία θα συνέλθει η συνέλευση, καθώς και τα θέματα της ημερήσιας διάταξης με σαφήνεια, τους μετόχους που έχουν δικαίωμα συμμετοχής καθώς και ακριβείς οδηγίες για τον τρόπο με τον οποίο οι μέτοχοι θα μπορέσουν να μετάσχουν στην συνέλευση και να ασκήσουν τα δικαιώματα τους αυτοπροσώπως ή διά αντιπροσώπου ή ενδεχομένως και εξ αποστάσεως.

16.2. Η πρόσκληση της Γενικής Συνέλευσης δημοσιεύεται στην ιστοσελίδα της Εταιρείας, και μέχρις ότου αυτή καταρτιστεί, σε μία ημερήσια οικονομική εφημερίδα πανελλαδικής κυκλοφορίας κατά την κρίση του Διοικητικού Συμβουλίου.

16.3. Στην περίπτωση που οι μετοχές της εταιρίας είναι ονομαστικές στο σύνολό τους και οι μέτοχοι έχουν γνωστοποιήσει εγκαίρως στην εταιρεία τη διεύθυνση τους, η κατά την ανωτέρω παράγραφο 16.1 πρόσκληση της γενικής συνέλευσης μπορεί να κοινοποιείται στους μετόχους με δικαστικό επιμελητή ή με συστημένη επιστολή ή με παράδοση της πρόσκλησης. Σε περίπτωση που η πρόσκληση επιδίδεται με συστημένη επιστολή, η αποστολή αυτής θα πρέπει αποδεδειγμένα να προηγείται πέντε(5) τουλάχιστον ημέρες της προβλεπόμενης από το νόμο ελάχιστης προθεσμίας δημοσίευσης της πρόσκλησης.

16.4. Η πρόσκληση αυτή δημοσιεύεται όπως προβλέπεται από το νόμο προ είκοσι (20) πλήρων ημερών πριν την οριζόμενη για τη συνεδρίασή της ενώ προ δέκα (10) πλήρων ημερών στην ιστοσελίδα του Γενικού Εμπορικού Μητρώου. Στις περιπτώσεις επαναληπτικών Γενικών Συνελεύσεων, οι παραπάνω προθεσμίες συντέμνονται στο μισό.

16.5. Νεότερη πρόσκληση δεν απαιτείται εάν στην αρχική πρόσκληση ορίζονται ο τόπος και ο χρόνος των επαναληπτικών εκ του νόμου προβλεπόμενων συνεδριάσεων για την περίπτωση μη επίτευξης απαρτίας.

16.6. Πρόσκληση για σύγκλιση Γενικής Συνέλευσης δεν απαιτείται στην περίπτωση κατά την οποία στη συνέλευση παρίστανται ή αντιπροσωπεύονται μέτοχοι που εκπροσωπούν το σύνολο του μετοχικού κεφαλαίου και κανείς από αυτούς δεν αντιλέγει στην πραγματοποίησή της και στην λήψη αποφάσεων.

ΑΡΘΡΟ 17

ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΜΕΤΟΧΩΝ - ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΣΗ

17.1. Οι μέτοχοι που επιθυμούν να πάρουν μέρος στη Γενική Συνέλευση οφείλουν να καταθέσουν τους τίτλους των μετοχών τους στο ταμείο της Εταιρείας ή στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων ή σε οποιαδήποτε νόμιμα λειτουργούσα στην Ελλάδα Ανώνυμη Τραπεζική Εταιρεία τουλάχιστον πέντε (5) πλήρεις ημέρες πριν από εκείνη για την οποία ορίστηκε η συνεδρίαση της Συνέλευσης.

17.2. Οι μέτοχοι που έχουν δικαίωμα συμμετοχής στη Γενική Συνέλευση μπορούν να αντιπροσωπευτούν σ' αυτήν από πρόσωπο που έχουν εξουσιοδοτήσει νόμιμα.

Φύλλο 12

17.3. Οι αποδείξεις κατάθεσης μετοχών καθώς και τα έγγραφα νομιμοποίησης αντιπροσώπων των μετόχων πρέπει να κατατίθενται στην Εταιρεία τουλάχιστον πέντε (5) ολόκληρες ημέρες πριν από την ημέρα συνεδρίασης της Γενικής Συνέλευσης.

17.4. Μέτοχοι που δεν έχουν συμμορφωθεί με τις διατάξεις των παραγράφων 17.1 και 17.3 μπορούν να πάρουν μέρος στη Γενική Συνέλευση μόνο μετά από άδεια αυτής πριν την έναρξη της συζήτησης για τα θέματα της ημερήσιας διάταξης.

17.5. Είναι δυνατή η διεξαγωγή γενικής συνέλευσης μέσω τηλεδιάσκεψης τηρουμένων των εκάστοτε ισχυουσών σχετικών διατάξεων του κ.ν. 2190/1920.

17.6. Επίσης επιτρέπεται τηρουμένων των εκάστοτε ισχυουσών σχετικών διατάξεων του κ.ν. 2190/1920 η εξ αποστάσεως συμμετοχή στην ψηφοφορία κατά τη Γενική Συνέλευση των μετόχων με την εκ των προτέρων αποστολή στους μετόχους των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης της γενικής συνέλευσης και σχετικών ψηφοδελτίων με τα θέματα αυτά. Τα θέματα και τα ψηφοδέλτια μπορεί να διατίθενται και η συμπλήρωσή τους να γίνεται και ηλεκτρονικά μέσω του διαδικτύου. Οι μέτοχοι που ψηφίζουν με τον τρόπο αυτό υπολογίζονται για το σχηματισμό της απαρτίας και της πλειοψηφίας εφόσον τα σχετικά ψηφοδέλτια έχουν παραληφθεί από την εταιρεία δύο (2) τουλάχιστον πλήρεις ημέρες πριν από την ημέρα της γενικής συνέλευσης.

ΑΡΘΡΟ 18

ΠΙΝΑΚΑΣ ΤΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ

ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΨΗΦΟΥ

18.1. Σαράντα οκτώ (48) ώρες πριν από κάθε Γενική Συνέλευση τοιχοκολλάται σε εμφανή θέση του καταστήματος της Εταιρείας νόμιμα συνταγμένος πίνακας των μετόχων που έχουν δικαίωμα ψήφου στη Γενική Συνέλευση.

18.2. Ο πίνακας αυτός πρέπει να περιέχει όλα τα στοιχεία που αξιώνει ο νόμος, όπως τα στοιχεία των τυχόν αντιπροσώπων των μετόχων, τον αριθμό των μετοχών και ψήφων του καθενός και τις διευθύνσεις των μετόχων και των αντιπροσώπων τους.

ΑΡΘΡΟ 19

ΣΥΝΗΘΗΣ ΑΠΑΡΤΙΑ ΚΑΙ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

19.1. Η Γενική Συνέλευση βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα επί των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης όταν εκπροσωπείται σε αυτήν αυτοπροσώπως ή δια αντιπροσώπου τουλάχιστον το ένα πέμπτο 1/5 του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου.

19.2. Εάν δεν συντελεστεί τέτοια απαρτία στην πρώτη συνεδρίαση, συνέρχεται επαναληπτική συνέλευση μέσα σε είκοσι (20) ημέρες από την χρονολογία της συνεδρίασης που ματαιώθηκε, με πρόσκληση δέκα (10) ημέρες τουλάχιστον πριν. Η επαναληπτική αυτή συνέλευση βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα επί των θεμάτων της αρχικής ημερήσιας διάταξης οποιοδήποτε και αν είναι το τμήμα του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου που εκπροσωπείται σε αυτήν, είτε αυτοπροσώπως είτε δια αντιπροσώπων. Νεότερη πρόσκληση δεν απαιτείται εάν στην αρχική πρόσκληση ορίζονται ο τόπος και ο χρόνος των επαναληπτικών εκ του νόμου προβλεπόμενων συνεδριάσεων για την περίπτωση μη

επίτευξης απαρτίας, υπό την προϋπόθεση ότι μεσολαβούν τουλάχιστον δέκα (10) πλήρεις ημέρες ανάμεσα στη ματαιωθείσα συνεδρίαση και την επαναληπτική.

19.3. Οι αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία των ψήφων που εκπροσωπούνται στη Συνέλευση.

ΑΡΘΡΟ 20

ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΗ ΑΠΑΡΤΙΑ ΚΑΙ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

20.1. Εξαιρετικώς, η Γενική Συνέλευση βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα επί των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης εάν εκπροσωπούνται σε αυτήν τα δύο τρίτα (2/3) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου, όταν πρόκειται για αποφάσεις που αφορούν :

(α) παράταση της διάρκειας, συγχώνευση ή διάσπαση, μετατροπή, αναβίωση, διάλυση της εταιρείας,

(β) μεταβολή της εθνικότητας της εταιρείας,

(γ) μεταβολή του αντικειμένου της επιχείρησης της εταιρείας,

(δ) αύξηση ή μείωση του μετοχικού κεφαλαίου, εκτός της επιβαλλόμενης εκ του νόμου ή αυτής που γίνεται με κεφαλαιοποίηση αποθεματικών.

(ε) έκδοση δανείου με ομολογίες που αναφέρονται στα άρθρα 3α και 3β του κ.ν. 2190/1920,

(στ) μεταβολή του τρόπου διάθεσης των κερδών,

(ζ) αύξηση των υποχρεώσεων των μετόχων,

(η) σε κάθε άλλη περίπτωση κατά την οποία ο νόμος ορίζει ότι, για να ληφθεί ορισμένη απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, απαιτείται η απαρτία της παρούσας παραγράφου.

20.2. Αν δεν συντελεστεί η απαρτία της προηγούμενης παραγράφου στην πρώτη συνεδρίαση, μέσα σε είκοσι (20) ημέρες από τη συνεδρίαση αυτή και ύστερα από πρόσκληση πριν από δέκα (10) τουλάχιστον πλήρεις ημέρες, συνέρχεται πρώτη επαναληπτική συνέλευση, που βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα επί των θεμάτων της αρχικής ημερήσιας διάταξης, όταν σε αυτήν εκπροσωπείται τουλάχιστον το ένα δεύτερο (½) του καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου.

20.3. Αν δεν συντελεστεί και αυτή η απαρτία, συνέρχεται και πάλι, μέσα σε είκοσι (20) ημέρες, δεύτερη επαναληπτική συνέλευση, με πρόσκληση πριν από δέκα (10) τουλάχιστον πλήρεις ημέρες, που βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα επί των θεμάτων της αρχικής ημερήσιας διάταξης όταν σε αυτήν εκπροσωπείται τουλάχιστον το ένα τρίτο (1/3) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου. Όταν πρόκειται να ληφθεί απόφαση για αύξηση κεφαλαίου η Γενική Συνέλευση στην τελευταία επαναληπτική συνεδρίαση ευρίσκεται σε απαρτία όταν παρίστανται η αντιπροσωπεύονται σε αυτήν μέτοχοι που εκπροσωπούν το 1/5 τουλάχιστον του καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου.

20.4. Όλες οι αποφάσεις της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου λαμβάνονται με πλειοψηφία δύο τρίτων (2/3) των μετόχων που εκπροσωπούνται στη Συνέλευση.

ΑΡΘΡΟ 21

ΠΡΟΕΔΡΟΣ - ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

21.1. Στη Γενική Συνέλευση προεδρεύει προσωρινά ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου ή, όταν κωλύεται αυτός, ο αναπληρωτής του. Χρέη γραμματέως εκτελεί προσωρινά αυτός που ορίζεται από τον Πρόεδρο.

21.2. Αφού εγκριθεί ο κατάλογος των μετόχων που έχουν δικαίωμα ψήφου, η Συνέλευση προχωρεί στην εκλογή του Προέδρου της και ενός Γραμματέως, που εκτελεί και χρέη Ψηφολέκτη.

ΑΡΘΡΟ 22

ΘΕΜΑΤΑ ΣΥΖΗΤΗΣΕΩΣ

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

22.1. Οι συζητήσεις και οι αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης περιορίζονται στα θέματα που αναγράφονται στην ημερήσια διάταξη.

22.2. Για τα θέματα που συζητούνται και αποφασίζονται στην Συνέλευση τηρούνται πρακτικά, που υπογράφονται από τον Πρόεδρο και τον γραμματέα της. Μετά από αίτηση μετόχου, ο Πρόεδρος της Συνέλευσης υποχρεούται να καταγράψει στα πρακτικά ακριβή περίληψη της άποψης του μετόχου. Σε αυτά τα πρακτικά καταχωρείται πίνακας των μετόχων που ήταν παρόντες ή εκπροσωπούνταν στη Γενική Συνέλευση και ο οποίος συντάσσεται σύμφωνα με το άρθρο 18 του παρόντος Καταστατικού. Τα αντίγραφα και τα αποσπάσματα των πρακτικών επικυρώνονται και υπογράφονται από τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου ή τον αναπληρωτή του. Σε περίπτωση λύσης της Εταιρείας και κατά τη διάρκεια της εκκαθάρισης, αντίγραφα των πρακτικών επικυρώνονται από έναν από τους εκκαθαριστές.

22.3. Εάν στη συνέλευση παρίσταται ένας μόνο μέτοχος είναι υποχρεωτική η παρουσία Συμβολαιογράφου ο οποίος προσυπογράφει τα πρακτικά της γενικής συνέλευσης.

22.4. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της προηγούμενης παραγράφου στις εταιρείες που δεν έχουν μετοχές εισηγμέ-

νες στο χρηματιστήριο η κατάρτιση και υπογραφή πρακτικού από όλους τους μετόχους ή τους αντιπροσώπους τους ισοδυναμεί με απόφαση της γενικής συνέλευσης ακόμη και αν δεν έχει προηγηθεί συνεδρίαση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΑΡΘΡΟ 23

ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΑΙ ΘΗΤΕΙΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

23.1. Η εταιρεία διοικείται από το Διοικητικό Συμβούλιο, που αποτελείται από τρία (3) έως έξι (6) μέλη.

23.2. Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου εκλέγονται από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων της Εταιρείας με πενταετή θητεία, που παρατείνεται αυτόματα μέχρι την εκλογή νέων μελών του Διοικητικού Συμβουλίου από την πρώτη τακτική Γενική Συνέλευση μετά τη λήξη της θητείας τους, η οποία όμως δεν μπορεί να περάσει την εξαετία.

23.3. Επιτρέπεται η εκλογή αναπληρωματικών μελών του Διοικητικού Συμβουλίου ο αριθμός των οποίων καθορίζεται από την σχετική απόφαση της Γενικής Συνέλευσης που τους εκλέγει και είναι μέσα στα πλαίσια του ορίου που αναφέρεται στις ως άνω παραγράφους. Τα αναπληρωματικά μέλη μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνον για την αναπλήρωση σύμφωνα με το άρθρο 26 του παρόντος μέλους ή μελών του διοικητικού συμβουλίου που παραιτήθηκαν, απεβίωσαν ή απώλεσαν την ιδιότητα τους με οποιοδήποτε άλλο τρόπο.

23.4. Μη μέτοχοι μπορούν να εκλεγούν ως μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, και τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου μπορούν να επανεκλεγούν και είναι ελεύθερα ανακλητά.

23.5. Μέλος του ΔΣ μπορεί να είναι και νομικό πρόσωπο, στην περίπτωση αυτή όμως, θα πρέπει να ορισθεί ταυτόχρονα και το φυσικό πρόσωπο που θα ασκεί τις εξουσίες του νομικού προσώπου ως μέλους του ΔΣ.

ΑΡΘΡΟ 24

ΕΞΟΥΣΙΑ

ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

24.1. Το Διοικητικό Συμβούλιο ασκεί τη διοίκηση της Εταιρείας, την διαχείριση και διάθεση της περιουσίας της και την εκπροσώπησή της κατά τα υπό του νόμου ειδικότερα οριζόμενα. Αποφασίζει για όλα γενικά τα ζητήματα που αφορούν την Εταιρεία, μέσα στα πλαίσια του εταιρικού σκοπού, με εξαίρεση εκείνα που σύμφωνα με το νόμο ή το παρόν Καταστατικό ανήκουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Γενικής Συνέλευσης.

24.2. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί, αποκλειστικά και μόνον με απόφαση του καταχωριζόμενη στα πρακτικά, να αναθέτει την άσκηση ορισμένων ή και όλων των εξουσιών και αρμοδιοτήτων του (εκτός από αυτές όπου απαιτείται από το νόμο ή από το παρόν Καταστατικό συλλογική ενέργεια) καθώς και την εκπροσώπηση της Εταιρείας σε ένα ή περισσότερα πρόσωπα, μέλη του ή όχι, καθορίζοντας συγχρόνως και την έκταση αυτής της ανάθεσης. Πάντως, οι αρμοδιότητες του Διοικητικού Συμβουλίου είναι υπό την επιφύλαξη των άρθρων 10 και 23α του Κωδ. Ν. 2190/1920, όπως ισχύουν.

24.3. Πράξεις του Διοικητικού Συμβουλίου, ακόμη και αν είναι εκτός του εταιρικού σκοπού, δεσμεύουν την Εταιρεία απέναντι στους τρίτους, εκτός αν αποδειχθεί ότι ο τρίτος γνώριζε την υπέρβαση του εταιρικού σκοπού ή όφειλε να την

γνωρίζει. Δεν συνιστά απόδειξη μόνη η τήρηση των διατυπώσεων δημοσιότητας ως προς το Καταστατικό της Εταιρείας ή τις τροποποιήσεις του. Περιορισμοί της εξουσίας του Διοικητικού Συμβουλίου από το Καταστατικό ή από απόφαση της Γενικής Συνέλευσης δεν αντιτάσσονται στους καλόπιστους τρίτους, ακόμη και αν έχουν υποβληθεί στις διατυπώσεις δημοσιότητας.

24.4. Ειδικότερα, και κατ’ ενδεικτική απαρίθμηση, το Διοικητικό Συμβούλιο, εντός πάντοτε του εταιρικού σκοπού και τηρώντας τις σχετικές διατάξεις του παρόντος και του νόμου:

(α) εκπροσωπεί και δεσμεύει την Εταιρεία σε όλες τις σχέσεις της, στην Ελλάδα και το εξωτερικό, απέναντι σε οποιοδήποτε Φυσικό ή Νομικό πρόσωπο ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου, τις δημόσιες, τις δημοτικές και τις κοινοτικές αρχές, προς όλες τις αρχές των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, προς όλους τους διεθνείς οργανισμούς και όλα τα ημεδαπά και αλλοδαπά Δικαστήρια, συμπεριλαμβανομένων του Αρείου Πάγου και του Συμβουλίου Επικρατείας,

(β) αποφασίζει για την εσωτερική και εξωτερική λειτουργία της Εταιρείας, καθώς και για κάθε μορφής έξοδα. Αποφασίζει για την ίδρυση ή το κλείσιμο υποκαταστημάτων. Αποφασίζει για την χρήση των υπαρχόντων εταιρικών πόρων,

(γ) διορίζει και απολύει τους υπαλλήλους και εργάτες της Εταιρείας και προσλαμβάνει κάθε μορφής συνεργάτη με την εταιρία και καταγγέλλει τις συμβάσεις αυτών και αποφασίζει για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους, καθώς και για τους μισθούς τους και τις αμοιβές τους, υπό την προϋπόθεση ότι οι ως άνω αναφερόμενοι δεν είναι μέλη του Διοικητικού

Συμβουλίου της Εταιρείας. Διορίζει πληρεξουσίους δικηγόρους και νομικούς συμβούλους της Εταιρείας,

(δ) συνάπτει εν γένει κάθε ενοχική, εμπράγματη ή εμπορική σύμβαση, δικαιοπραξία ή συναλλαγή στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας,

(ε) να παραχωρεί υποθήκες, ενέχυρα, εμπράγματα ή άλλα δικαιώματα στην περιουσία της Εταιρείας,

(στ) δανείζεται χρήματα στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας από φυσικά ή νομικά πρόσωπα, δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου υπό οποιουσδήποτε όρους τους οποίους κρίνει ως επωφελείς για την Εταιρεία, περιλαμβανομένης της έκδοσης ομολογιακών δανείων σύμφωνα με την ισχύουσα σχετική νομοθεσία, εκτός από τα μετατρέψιμα και κερδοφόρα σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 3α, 3β του κ.ν. 2190/1920 όπως ισχύουν,

(ζ) να μεταβιβάζει απαιτήσεις, να ζητεί και να δέχεται άδειες ή προνόμια στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας,

(η) συνάπτει κάθε είδους συμβόλαια και αναλαμβάνει κάθε είδους υποχρεώσεις στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας,

(θ) ενεργεί ή παραιτείται από κατάσχεση επί ακινήτων ή κινητών περιουσιακών στοιχείων, καθώς και παραιτείται από προνόμια, υποθήκες, εγγυήσεις ή από άλλα δικαιώματα στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας,

(ι) συνομολογεί στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας συμφωνίες ή ρήτρες διαιτησίας, διορίζει διαιτητές, ασκεί ή παραιτείται ενδίκων μέσων,

(κ) χορηγεί πιστώσεις ή εγγυήσεις της Εταιρείας υπέρ τρίτων μερών προς εξυπηρέτηση των σκοπών της Εταιρείας (και

ευθύνεται από κοινού και εις ολόκληρον μαζί με τους άλλους εντός των προβλεπομένων από το Άρθρο 23α του Ν. 2190/20 ορίων]

(λ) στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας εκδίδει και οπισθογραφεί επιταγές, εκδίδει, αποδέχεται και οπισθογραφεί ή προεξοφλεί γραμμάτια και συναλλαγματικές, συνάπτει συμβόλαια με τράπεζες για την παροχή πιστωτικών διευκολύνσεων ή για την έκδοση τραπεζικών εγγυήσεων, προωθεί και συνεισφέρει για την προώθηση υπαρχουσών ή μελλοντικών εταιρειών και επιχειρήσεων προς εξυπηρέτηση των σκοπών της Εταιρείας.

(μ) συγκαλεί την Γενική Συνέλευση, προτείνει τις διενεργητέες αποσβέσεις ή κρατήσεις και τοποθετήσεις της εταιρικής περιουσίας και τον τρόπο διανομής των κερδών.

24.5. Η ανωτέρω απαρίθμηση των εξουσιών του Διοικητικού Συμβουλίου είναι ενδεικτική και όχι περιοριστική.

24.6. Οι αποκτήσεις κινητών ή ακινήτων προς πάγια εκμετάλλευση που έγιναν από το Διοικητικό Συμβούλιο, τα χορηγούμενα δάνεια, πιστώσεις ή εγγυήσεις καθώς και κάθε άλλη σύμβαση που συνάπτεται από το Διοικητικό Συμβούλιο στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας τελούν υπό την επιφύλαξη των άρθρων 10, 22, 22α και 23α του Κωδ. Ν.2190/1920, όπως εκάστοτε ισχύουν.

ΑΡΘΡΟ 25

ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

25.1. Το Διοικητικό Συμβούλιο, αμέσως μετά την εκλογή του, συνέρχεται και συγκροτείται σε σώμα εκλέγοντας τον Πρόεδρο και τον Αντιπρόεδρό του.

25.2. Με την εξαίρεση των περιπτώσεων εκείνων όπου ο νόμος ή τα άρθρα του παρόντος Καταστατικού απαιτούν από το Διοικητικό Συμβούλιο να ενεργεί συλλογικά, το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να αναθέσει και να εμπιστευθεί την άσκηση συγκεκριμένων αρμοδιοτήτων σχετικά με την διαχείριση και την καθημερινή λειτουργία της επιχείρησης στον Διευθύνοντα Σύμβουλο, καθορίζοντας ταυτοχρόνως και την έκταση της εν λόγω ανάθεσης.

25.3. Ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου διευθύνει τις συνεδριάσεις του. Τον Πρόεδρο, όταν απουσιάζει ή κωλύεται, αναπληρώνει σε όλη την έκταση των αρμοδιοτήτων του ο Αντιπρόεδρος και αυτόν, όταν κωλύεται, ο νόμιμος αναπληρωτής του.

25.4. Είναι δυνατή η σύμπτωση αρμοδιοτήτων Προέδρου και Διευθύνοντος Συμβούλου στο ίδιο πρόσωπο.

ΑΡΘΡΟ 26

ΑΝΑΠΛΗΡΩΣΗ ΜΕΛΟΥΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

26.1. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να εκλέγει μέλη αυτού σε αντικατάσταση μελών του που παραιτήθηκαν, απεβίωσαν ή απώλεσαν την ιδιότητά τους με οποιοδήποτε άλλο τρόπο. Η εκλογή αυτή είναι δυνατή με την προϋπόθεση ότι η αναπλήρωση των παραπάνω μελών δεν είναι εφικτή από αναπληρωματικά μέλη που έχουν τυχόν εκλεγεί από τη Γενική Συνέλευση.

26.2. Η ανωτέρω εκλογή από το Διοικητικό Συμβούλιο γίνεται με απόφαση των απομενόντων μελών εάν είναι τουλάχιστον τρία (3) και ισχύει για το υπόλοιπο της θητείας του Διοικητικού Συμβούλου που αναπληρώνεται. Η εκλογή αυτή υποβάλλεται για έγκριση στην αμέσως επόμενη τακτική ή έ-

κτακτη Γενική Συνέλευση, η οποία μπορεί να αντικαταστήσει τους εκλεγέντες ακόμα και αν δεν έχει αναγραφεί σχετικό θέμα στην ημερήσια διάταξη. Οι πράξεις του Διοικητικού Συμβούλου που εκλέχτηκε με αυτόν τον τρόπο θεωρούνται έγκυρες, ακόμη και αν η εκλογή του δεν εγκριθεί από την Γενική Συνέλευση.

26.3. Ορίζεται ρητά ότι σε περίπτωση παραίτησης, θανάτου ή με οποιονδήποτε άλλον τρόπο απώλειας της ιδιότητας μέλους ή μελών του διοικητικού συμβουλίου, τα υπόλοιπα μέλη μπορούν να συνεχίζουν την διαχείριση και την εκπροσώπηση της εταιρίας και χωρίς την αντικατάσταση των ελλειπόντων μελών σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο με την προϋπόθεση ότι ο αριθμός αυτών υπερβαίνει το ήμισυ των μελών όπως είχαν πριν από την επέλευση των ανωτέρω γεγονότων. Σε κάθε περίπτωση τα μέλη αυτά δεν επιτρέπεται να είναι λιγότερα των τριών.

26.4. Σε κάθε περίπτωση τα απομένοντα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου ανεξάρτητα από τον αριθμό τους μπορούν να προβούν σε σύγκλιση της Γενικής Συνέλευσης με αποκλειστικό σκοπό την εκλογή νέου Διοικητικού Συμβουλίου.

ΑΡΘΡΟ 27

ΑΠΑΡΤΙΑ - ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΣΗ - ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

27.1. Το Διοικητικό Συμβούλιο βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα, όταν παρευρίσκονται στη συνεδρίαση ήμισυ πλέον ενός των Συμβούλων. Σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί η οριζόμενη υπό του παρόντος άρθρου απαρτία, η συνεδρίαση αναβάλλεται για σαράντα οκτώ (48) ώρες και κατά την επαναληπτική συνεδρίαση το Διοικητικό Συμβούλιο

βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα εάν παρευρίσκονται σε αυτή τρία (3) μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου.

27.2. Σύμβουλος που απουσιάζει μπορεί να εκπροσωπείται από άλλο Σύμβουλο. Κάθε Σύμβουλος μπορεί να εκπροσωπεί ένα μόνο Σύμβουλο που απουσιάζει. Η ως άνω εκπροσώπηση δεν μπορεί να ανατεθεί σε πρόσωπα τα οποία δεν είναι μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου και η σχετική εντολή δύναται να παρέχεται μέσω τηλεομοιοτυπίας, επιστολής ή τηλεγραφήματος.

27.3. Οι αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία των Συμβούλων που είναι παρόντες και εκείνων που αντιπροσωπεύονται.

27.4. Σε περίπτωση ισοψηφίας η ψήφος του Προέδρου δεν υπερισχύει.

27.5. Οι αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου καταχωρούνται στο ειδικό βιβλίο πρακτικών του Συμβουλίου που μπορεί να τηρείται και κατά το μηχανογραφικό σύστημα και υπογράφονται από όλους τους συμμετέχοντες. Κανένας Σύμβουλος δεν μπορεί να αρνηθεί να υπογράψει τα πρακτικά της συνεδρίασης στην οποία έχει συμμετάσχει, έχει όμως το δικαίωμα να καταγραφούν οι αντιρρήσεις του, εάν έχει, στο βιβλίο των πρακτικών. Η κατάρτιση και υπογραφή πρακτικού από όλα τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου ή τους αντιπροσώπους του ισοδυναμεί με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου ακόμα και αν δεν έχει προηγηθεί συνεδρίαση.

27.6. Αντίγραφα ή αποσπάσματα των πρακτικών επικυρώνονται από τον Πρόεδρο ή από το νόμιμο αναπληρωτή του.

ΑΡΘΡΟ 28

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΙΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΜΕΛΩΝ

28.1. Το Διοικητικό Συμβούλιο οφείλει να συνεδριάζει κατόπιν προσκλήσεως του Προέδρου αυτού στην έδρα της Εταιρείας κάθε φορά που ο νόμος το Καταστατικό ή οι ανάγκες της Εταιρείας το απαιτούν.

28.2. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να συνεδριάζει έγκυρα είτε με τηλεδιάσκεψη είτε σε άλλο τόπο εκτός της έδρας της εταιρείας είτε στην ημεδαπή είτε στην αλλοδαπή.

28.3. Το Διοικητικό Συμβούλιο συγκαλείται, από τον Πρόεδρο ή τον αναπληρωτή του με πρόσκληση του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου ανακοινώνεται εγγράφως στους Συμβούλους τουλάχιστον δύο (2) ημέρες πριν από κάθε συνεδρίαση. Η πρόσκληση πρέπει να περιέχει με σαφήνεια τα θέματα της ημερήσιας διάταξης, διαφορετικά η λήψη αποφάσεων επιτρέπεται μόνο υπό τον όρο ότι όλα τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου είναι παρόντα ή αντιπροσωπεύονται στη συνεδρίαση και κανένα μέλος δεν αντιλέγει στη λήψη των αποφάσεων.

28.4. Την σύγκλιση του Διοικητικού Συμβουλίου μπορεί να ζητήσουν δύο από τα μέλη του με αίτησή τους προς τον Πρόεδρο αυτού ή τον αναπληρωτή του οι οποίοι υποχρεούνται να συγκαλέσουν το Διοικητικό Συμβούλιο προκειμένου αυτό να συνέλθει εντός προθεσμίας επτά (7) ημερών από την υποβολή της αίτησης. Σε περίπτωση που ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου αρνηθεί τη σύγκληση του Διοικητικού Συμβουλίου εντός της προαναφερόμενης προθεσμίας, τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου που ζήτησαν την σύγκλησή του επιτρέπεται να συγκαλέσουν το Διοικητικό Συμβούλιο εντός πέντε (5) ημερών, γνωστοποιώντας τη σχετική

MG

πρόσκληση στα λοιπά μέλη. Η πρόσκληση αυτή πρέπει να περιέχει, με ποινή απαραδέκτου, με σαφήνεια τα θέματα της ημερήσιας διάταξης.

28.5. Στα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου δύναται να χορηγηθεί αποζημίωση για όλα τα εύλογα και δικαιολογημένα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, το ποσό της οποίας καθορίζεται με ειδική απόφαση της τακτικής Γενικής Συνέλευσης.

28.6. Κάθε άλλη αμοιβή ή αποζημίωση των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου βαρύνει την Εταιρεία μόνον αν εγκριθεί με απόφαση τις τακτικής Γενικής Συνέλευσης.

28.7. Δάνεια της Εταιρείας προς τους ιδρυτές της, σε μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, Γενικούς Διευθυντές της ή Διευθυντές της ή και σε συζύγους ή άλλους συγγενείς αυτών μέχρι και του τρίτου βαθμού εξ' αίματος ή αγχιστείας, ως και η παροχή πιστώσεως προς αυτούς καθ΄ οποιονδήποτε τρόπο ή παροχή εγγυήσεων υπέρ αυτών προς τρίτους απαγορεύονται απολύτως και είναι άκυρα. Για κάθε δε άλλη δέσμευση της Εταιρείας με τα προαναφερθέντα πρόσωπα είναι απαραίτητη προηγούμενη ειδική έγκριση της Γενικής Συνελεύσεως σύμφωνα με τις ειδικές εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις του νόμου.

28.8. Επίσης, δάνεια της Εταιρείας σε τρίτους καθώς και η παροχή πιστώσεων σε αυτούς με οποιονδήποτε τρόπο ή παροχή εγγυήσεων υπέρ αυτών με σκοπό την απόκτηση από αυτούς μετοχών της Εταιρείας απαγορεύονται απολύτως και είναι άκυρα.

ΑΡΘΡΟ 29

ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Απαγορεύεται στους Συμβούλους που συμμετέχουν με οποιοδήποτε τρόπο στη διεύθυνση της εταιρείας, καθώς και στους διευθυντές αυτής, να ενεργούν, χωρίς άδεια της γενικής συνέλευσης για δικό τους λογαριασμό ή για λογαριασμό τρίτων, πράξεις που υπάγονται σε κάποιον από τους σκοπούς που επιδιώκει η εταιρεία και να μετέχουν ως ομόρρυθμοι εταίροι σε εταιρείες που επιδιώκουν τέτοιους σκοπούς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε

ΕΛΕΓΧΟΣ

ΑΡΘΡΟ 30

ΕΛΕΓΚΤΕΣ

30.1. Οι ετήσιες οικονομικές καταστάσεις της Εταιρείας, δεν υπόκεινται σε έλεγχο, κατ’ εφαρμογή του άρθρου 36α§2 του κ.ν. 2190/1920, εφόσον η Εταιρεία δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των άρθρων 36α§1 και 36§1 του κ.ν. 2190/1920.

30.2. Εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 36α§1 του κ.ν. 2190/1920, προκειμένου να ληφθεί έγκυρα απόφαση από τη Γενική Συνέλευση σχετικά με την έγκριση των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων της εταιρείας και για διάστημα πέντε εταιρικών χρήσεων, αυτές θα πρέπει να έχουν ελεγχθεί προηγουμένως από δύο ελεγκτές του άρθρου 36α§3 του κ.ν. 2190/1920.

30.3. Εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 36§1 Κ.Ν.2190/1920, προκειμένου να ληφθεί έγκυρα απόφαση από τη Γενική Συνέλευση σχετικά με την έγκριση των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων της Εταιρείας και για διάστημα πέντε εταιρικών χρήσεων, αυτές θα πρέπει να έχουν ελεγχθεί προηγουμένως έναν ορκωτό ελεγκτή λογιστή του άρθρου 36 Κ.Ν.2190/1920.

M.G

30.4. Σχετικά με τα καθήκοντα των ελεγκτών και τη διενέργεια του ελέγχου εφαρμόζονται τα άρθρα 37 και 39α επόμενα Κ.Ν.2190/1920.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ
ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΗ
ΕΤΗΣΙΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ
ΔΙΑΘΕΣΗ ΚΕΡΔΩΝ

ΑΡΘΡΟ 31
ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΗ

31.1. Η εταιρική χρήση διαρκεί δώδεκα (12) μήνες, αρχίζει την πρώτη Ιανουαρίου και λήγει την τριακοστή πρώτη Δεκεμβρίου του ίδιου χρόνου.

31.2. Εξαιρετικά, η πρώτη εταιρική χρήση αρχίζει από την καταχώρηση στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο της ιδρυτικής πράξης της παρούσης Εταιρείας και του παρόντος καταστατικού και θα λήξει την 31η Δεκεμβρίου 2015.

ΑΡΘΡΟ 32
ΕΤΗΣΙΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

32.1. Στο τέλος κάθε εταιρικής χρήσης το Διοικητικό Συμβούλιο καταρτίζει τις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις και την έκθεση διαχείρισης πάντοτε σύμφωνα με το Νόμο και ειδικότερα σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 42α, 42β, 42γ, 42δ, 42ε, 43, 43α και 43β του Κωδ. Ν. 2190/1920, όπως αντικαταστάθηκαν ή τροποποιήθηκαν, αντίστοιχα, από τα άρθρα 29 - 36 του Π.Δ. 409/86 και το άρθρο 20 του Π.Δ. 498/87.

Οι ετήσιες οικονομικές καταστάσεις πρέπει να εμφανίζουν με απόλυτη σαφήνεια την πραγματική εικόνα της περιουσιακής

διάρθρωσης και της χρηματοοικονομικής θέσης της Εταιρείας και των αποτελεσμάτων χρήσης της.

Ειδικότερα, το Διοικητικό Συμβούλιο, υποχρεούται να συντάσσει σύμφωνα με τις παραπάνω διατάξεις :

(α) τον Ετήσιο Ισολογισμό

(β) τον λογαριασμό “Αποτελέσματα Χρήσης”

(γ) τον πίνακα “Διαθέσεως Αποτελεσμάτων”

(δ) το Προσάρτημα

(ε) την κατάσταση μεταβολών ιδίων κεφαλαίων και

(στ) την κατάσταση ταμειακών ροών.

32.2. Για να ληφθεί από την Γενική Συνέλευση έγκυρη απόφαση πάνω στις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις της Εταιρείας, που έχουν εγκριθεί από το Διοικητικό Συμβούλιο πρέπει να έχουν ειδικά θεωρηθεί από:

(α) Τον Διευθύνοντα Σύμβουλο ή, σε περίπτωση που δεν υπάρχει τέτοιος Σύμβουλος ή η ιδιότητά του συμπίπτει με αυτή των κατωτέρω προσώπων, από ένα μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου που ορίζεται από αυτό,

(β) τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου ή τον αναπληρωτή του και

(γ) τον υπεύθυνο για την Διεύθυνση του Λογιστηρίου.

Οι παραπάνω, σε περίπτωση διαφωνίας για την νομιμότητα του τρόπου κατάρτισης των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων της Εταιρείας, οφείλουν να εκθέτουν εγγράφως τις αντιρρήσεις τους στην Γενική Συνέλευση.

32.3. Η έκθεση διαχείρισης του Διοικητικού Συμβουλίου προς την Τακτική Γενική Συνέλευση πρέπει να παρέχει σαφή και πραγματική εικόνα της εξέλιξης των εργασιών και της οικονομικής θέσης της Εταιρείας, καθώς και πληροφορίες για

την προβλεπόμενη πορεία της και τις εν γένει δραστηριότητες της καθώς και τα όσα ορίζονται στο εδ. β. της παρ. 3 του άρθρου 43α του Κ.Ν. 2190/1920, όπως ισχύει. Επίσης, στην έκθεση αυτή πρέπει να αναφέρεται και κάθε άλλο σημαντικό γεγονός που έχει συμβεί μέσα στο χρονικό διάστημα από τη λήξη της χρήσης μέχρι την ημέρα υποβολής της έκθεσης.

32.4. Οι ετήσιες οικονομικές καταστάσεις της Εταιρείας υποβάλλονται στις διατυπώσεις δημοσιότητας των παρ. 1 και 5 του άρθρου 43β του Κ.Ν. 2190/1920, το οποίο προστέθηκε από το άρθρο 36 του Π.Δ. 409/1986, με τη μορφή και το περιεχόμενο, με βάση το οποίο ο ελεγκτής ή οι ελεγκτές της Εταιρείας έχουν συντάξει την έκθεση ελέγχου της. Αν οι ελεγκτές έχουν παρατηρήσεις ή αρνούνται να εκφράσουν γνώμη, τότε το γεγονός αυτό πρέπει να αναφέρεται και να αιτιολογείται στις δημοσιευόμενες οικονομικές καταστάσεις, εκτός εάν αυτό προκύπτει από το δημοσιευόμενο σχετικό πιστοποιητικό ελέγχου.

32.5. Αντίγραφα των ετησίων οικονομικών καταστάσεων με τις σχετικές εκθέσεις του Διοικητικού Συμβουλίου και των ελεγκτών υποβάλλονται από την Εταιρεία στην αρμόδια εποπτεύουσα αρχή είκοσι (20) τουλάχιστον ημέρες πριν από την Γενική Συνέλευση.

32.6. Ο Ισολογισμός της Εταιρείας, ο λογαριασμός "Αποτελέσματα Χρήσης" και ο "Πίνακας Διαθέσεως Αποτελεσμάτων" μαζί με το σχετικό πιστοποιητικό ελέγχου, (όταν προβλέπεται ο έλεγχος από τους Ορκωτούς Ελεγκτές), δημοσιεύονται όπως ορίζεται στην επόμενη παράγραφο.

32.7. Το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας οφείλει να δημοσιεύει τα έγγραφα της παρ. 32.6 ανωτέρω είκοσι (20) του-

λάχιστον ημέρες πριν από την συνεδρίαση της Γενικής Συνέλευσης :

(α) Στο φύλλο της Εφημερίδας της Κυβέρνησης (Τεύχος Ανωνύμων Εταιρειών - Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης & Γενικού Εμπορικού Μητρώου), σύμφωνα με το άρθρο 7β παρ. 1 εδ. β του Κ. Ν. 2190/1920, όπως προστέθηκε από το άρθρο 7 του Π.Δ. 409/1986.

(β) Σε μία ημερήσια πολιτική εφημερίδα, που πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 3 του Ν.Δ. 3767/1957, όπως αυτό ισχύει, η οποία εκδίδεται στην Αθήνα και έχει ευρύτερη κυκλοφορία σ' ολόκληρη τη χώρα, κατά τη κρίση του Διοικητικού Συμβουλίου, και

(γ) Σε μία ημερήσια οικονομική εφημερίδα που πληροί τις προϋποθέσεις της παρ. 2 του άρθρ. 26 του Κ. Ν. 2190/1920, όπως αυτό ισχύει σήμερα.

(δ) Αν η εταιρεία εδρεύει σε Δήμο ή Κοινότητα του Νομού Αττικής, εκτός του Δήμου Αθηναίων, τα στοιχεία που αναγράφονται στην ως άνω παράγραφο 32.6 πρέπει να δημοσιεύονται και σε μία ημερήσια ή εβδομαδιαία τουλάχιστον εφημερίδα από εκείνες που εκδίδονται στην έδρα της και σε περίπτωση που δεν εκδίδεται εφημερίδα στην περιοχή αυτή σε μία ημερήσια ή εβδομαδιαία τουλάχιστον εφημερίδα από τις εκδιδόμενες στην έδρα της νομαρχίας στην οποία υπάγεται η εταιρεία. Αν η εταιρεία εδρεύει εκτός του Νομού Αττικής, η δημοσίευση γίνεται σε εφημερίδα (ημερήσια ή εβδομαδιαία) από εκείνες που εκδίδονται στην έδρα της και σε περίπτωση που δεν εκδίδεται εφημερίδα στην περιοχή αυτή σε εφημερίδα (ημερήσια ή εβδομαδιαία) από τις εκδιδόμενες στην πρωτεύουσα του νομού στον οποίο η εταιρεία έχει την έδρα της,

σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 26 παρ. 2 του Κ.Ν. 2190/1920 ως διαμορφώθηκε με το άρθρο 10 παρ. 10 περ. ζ του Ν. 2741/1999.

32.8. Μέσα σε είκοσι (20) ημέρες από την έγκριση των οικονομικών καταστάσεων από την Τακτική Γενική Συνέλευση, υποβάλλεται στην αρμόδια εποπτεύουσα Αρχή αντίτυπο των εγκεκριμένων οικονομικών καταστάσεων μαζί με το επικυρωμένο αντίγραφο των πρακτικών της Γενικής Συνέλευσης που προβλέπεται από την παρ. 2 του άρθρου 26α του Κωδ. Ν. 2190/1920, όπως αυτό ισχύει.

32.9. Δέκα (10) ημέρες πριν από την τακτική γενική συνέλευση κάθε μέτοχος μπορεί να πάρει από την εταιρεία τις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις καθώς και τις σχετικές εκθέσεις του διοικητικού συμβουλίου και των ελεγκτών.

ΑΡΘΡΟ 33

ΔΙΑΘΕΣΗ ΚΕΡΔΩΝ

Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 44α του Κ. Ν. 2190/1920, όπως αυτό ισχύει, η διάθεση των καθαρών κερδών της Εταιρείας γίνεται με τον ακόλουθο τρόπο:

(α) Προηγείται η διάθεση του ποσοστού για το σχηματισμό του τακτικού αποθεματικού, όπως ορίζει ο νόμος, αφαιρουμένου δηλαδή για τον σκοπό αυτό τουλάχιστον του ενός εικοστού (1/20) των καθαρών κερδών. Σύμφωνα με το νόμο, η αφαίρεση αυτή παύει να είναι υποχρεωτική, όταν το τακτικό αποθεματικό φθάσει σε ποσό ίσο τουλάχιστον με το ένα τρίτο (1/3) του μετοχικού κεφαλαίου.

(β) Ακολουθεί η διάθεση του ποσού που προβλέπεται από το άρθρ. 3 του Α.Ν.148/1967 για την καταβολή του μερίσματος,

εκτός αν άλλως αποφασίσει η Γενική Συνέλευση σύμφωνα με το νόμο.

(γ) Η Γενική Συνέλευση διαθέτει ελεύθερα το υπόλοιπο ή για σχηματισμό έκτακτου αποθεματικού ή για καταβολή πρόσθετου μερίσματος κ.λ.π.

ΑΡΘΡΟ 34

ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΜΕΡΙΣΜΑΤΟΣ

Η Γενική Συνέλευση ορίζει ημέρα καταβολής του μερίσματος ή η ημερομηνία αυτή ορίζεται από το Διοικητικό Συμβούλιο κατόπιν σχετικής εξουσιοδοτήσεως από τη Γενική Συνέλευση. Το προς διανομή εγκριθέν ποσό των μερισμάτων καταβάλλεται στους μετόχους μέσα σε δύο (2) μήνες από τη σχετική απόφαση της Γενικής Συνέλευσης.

Το δικαίωμα εισπράξεως του μερίσματος παραγράφεται σύμφωνα με το Νόμο.

Τόκος επί μερίσματος δεν καταβάλλεται.

<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ</u>

ΛΥΣΗ - ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΗ

ΑΡΘΡΟ 35

ΛΟΓΟΙ ΛΥΣΗΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

35.1. Η Εταιρεία λύεται:

(α) Μόλις περάσει ο χρόνος διάρκειάς της, εκτός αν προηγουμένως αποφασισθεί από τη Γενική Συνέλευση η παράταση της διάρκειάς της.

(β) Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης.

(γ) Όταν κηρυχθεί σε κατάσταση πτώχευσης.

35.2. Η συγκέντρωση όλων των μετόχων σε ένα πρόσωπο δεν αποτελεί λόγο για την λύση της Εταιρείας.

35.3. Σε περίπτωση που το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων της Εταιρείας, όπως προσδιορίζονται στο υπόδειγμα ισολογισμού που προβλέπεται στο άρθρο 42γ του Κ. Ν. 2190/1920, όπως αυτό αντικαταστάθηκε από το άρθρο 31 του Π.Δ. 409/1986, μειωθεί περισσότερο από το μισό (1/2) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου, το Διοικητικό Συμβούλιο έχει την υποχρέωση να συγκαλέσει Γενική Συνέλευση μέσα σε προθεσμία έξι (6) μηνών από τη λήξη της χρήσης, για να αποφασίσει τη λύση της Εταιρείας ή την υιοθέτηση άλλου μέτρου.

ΑΡΘΡΟ 36

ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΗ

36.1. Εκτός από την περίπτωση της πτώχευσης, τη λύση της Εταιρείας ακολουθεί η εκκαθάρισή της. Στην περίπτωση του εδ. α της παρ. 35.1 το Διοικητικό Συμβούλιο εκτελεί χρέη εκκαθαριστή μέχρι να διορισθούν εκκαθαριστές από τη Γενική Συνέλευση.

36.2. Στην περίπτωση του εδ. β της ίδιας ως άνω παραγράφου, η Γενική Συνέλευση με την ίδια απόφασή της ορίζει και τους εκκαθαριστές. Οι εκκαθαριστές που ορίζει η Γενική Συνέλευση μπορούν να είναι δύο (2) ως τέσσερις (4), μέτοχοι ή όχι, και ασκούν όλες τις συναφείς με τη διαδικασία και το σκοπό της εκκαθάρισης αρμοδιότητες του Διοικητικού Συμβουλίου, όπως αυτές έχουν τυχόν περιορισθεί από τη Γενική Συνέλευση με τις αποφάσεις της οποίας έχουν την υποχρέωση να συμμορφώνονται οι εκκαθαριστές.

Ο διορισμός των εκκαθαριστών συνεπάγεται αυτοδίκαια την παύση της εξουσίας των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και των ελεγκτών.

36.3. Οι εκκαθαριστές που ορίζονται από τη Γενική Συνέλευση οφείλουν, μόλις αναλάβουν τα καθήκοντά τους, να κάνουν απογραφή της εταιρικής περιουσίας και να δημοσιεύσουν στον τύπο και στο Τεύχος των Ανωνύμων Εταιρειών και Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως ισολογισμό, του οποίου αντίτυπο υποβάλλεται στην αρμόδια Εποπτεύουσα Αρχή. Επίσης, οι εκκαθαριστές οφείλουν να συντάσσουν και δημοσιεύουν κάθε χρόνο ισολογισμό, σύμφωνα με το άρθρο 7α του Κ. Ν. 2190/1920, που προστέθηκε με άρθρο 7 του Π.Δ. 409/1986.

36.4. Την ίδια υποχρέωση έχουν οι εκκαθαριστές και όταν λήξει η εκκαθάριση.

36.5. Η Γενική Συνέλευση των μετόχων διατηρεί όλα τα δικαιώματά της κατά τη διάρκεια της εκκαθάρισης.

36.6. Οι ισολογισμοί της εκκαθάρισης εγκρίνονται από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων, η οποία επίσης αποφασίζει και για την απαλλαγή των εκκαθαριστών από κάθε ευθύνη.

36.7. Κάθε χρόνο υποβάλλονται στη Γενική Συνέλευση τα αποτελέσματα της εκκαθάρισης, με έκθεση των αιτιών που παρεμπόδισαν την αποπεράτωσή της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ - ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΑΡΘΡΟ 37

ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ

Για όσα θέματα δεν ρυθμίζονται από το παρόν Καταστατικό εφαρμόζονται οι διατάξεις του Κ. Ν. 2190/1920, όπως αυτός τροποποιηθείς ισχύει σήμερα.

ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΑΡΘΡΟ 38

ΚΑΛΥΨΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Το Μετοχικό Κεφάλαιο της Εταιρείας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 του παρόντος Καταστατικού, που αποτελείται από είκοσι τέσσερις χιλιάδες ΕΥΡΩ (24.000,00 €) και διαιρείται σε είκοσι τέσσερις χιλιάδες (24.000) ονομαστικές μετοχές, αξίας ενός ευρώ(1,00 €) η κάθε μία, το οποίο καλύπτουν πλήρως οι ιδρυτές της εταιρίας με τον ακόλουθο τρόπο:

1) Η εταιρεία **Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide** αναλαμβάνει να καλύψει και να καταβάλει σε μετρητά το ποσό των δέκα πέντε χιλιάδων εξακοσίων (15.600 €) του Μετοχικού Κεφαλαίου, αναλαμβάνουσα αντίστοιχα δέκα πέντε χιλιάδες εξακόσια (15.600) ονομαστικές μετοχές αξίας του ενός ευρώ (1,00 €) η κάθε μία.

2) Η εταιρεία ***SLENTEL LIMITED,*** αναλαμβάνει να καλύψει και να καταβάλει σε μετρητά το ποσό των οκτώ χιλιάδων τετρακοσίων (8.400 €) του Μετοχικού Κεφαλαίου, αναλαμβάνουσα αντίστοιχα οκτώ χιλιάδες τετρακόσιες (8.400) ονομαστικές μετοχές αξίας του ενός ευρώ (1,00 €) η κάθε μία.

Οι ιδρυτές έχουν υποχρέωση να καταβάλουν σε μετρητά, σύμφωνα με την παρ. 6 του άρθρου 11 του Ν.2190/20, ολόκληρο το αντίτιμο των μετοχών τους για κάλυψη του αρχικού μετοχικού κεφαλαίου αμέσως μετά την ημερομηνία καταχώρησης της απόφασης για την έγκριση του παρόντος στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο και την αρμόδια εποπτεύουσα Αρχή.

ΑΡΘΡΟ 39

ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΡΩΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Το πρώτο Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας είναι τριμελές (3 μέλη) και αποτελείται από:

1) ΚΡΙΣΤΟΦ ΧΑΝΣ (CHRISTOPH HANS) NANKE (NANKE) του Εγκμοντ (Egmont) και της Γκερτρουντ (Gertrud), ιδιωτικό υπάλληλο, γεννημένο στο Russelsheim Γερμανίας το 1966, κάτοικο Wiesbaden Γερμανίας, Am Allersberg 9, 65191, κάτοχο του με αριθ. C5J83LM8P/2014 γερμανικού διαβατηρίου, (ΑΦΜ 166875154, ΔΟΥ Κατ. Εξωτερικού)

2) ΚΑΤΡΙΝ (KATRIN) ΕΚΜΑΝΣ (ECKMANS), το γένος Πετερ (Peter) και Μπριγκίτε (Brigitte) Φλαμενσμπεκ (Flammensbeck), ιδιωτική υπάλληλο, γεννημένη στο Kraiburg am Inn Γερμανίας το 1981, κάτοικο Φρανκφούρτης Γερμανίας, Am Tiergarten 42, 60316, κάτοχο του με αριθ. 401042456/2007 γερμανικού διαβατηρίου, (ΑΦΜ 166875142, ΔΟΥ Κατ. Εξωτερικού),

3) ΕΥΑΓΓΕΛΟ ΜΠΑΛΤΑ του Πέτρου και της Μαρίας, ιδιωτικό υπάλληλο, γεννημένο στην Αθήνα το 1979, κάτοικο Φιλοθέης Αττικής οδός Θησέως αριθ.15, κάτοχο του υπ' αριθ. ΑΚ-096400/2011 δελτίου ταυτότητας του ΑΤ. Ψυχικού, (ΑΦΜ 126609110, ΔΟΥ Ψυχικού).

Η θητεία του πρώτου Διοικητικού Συμβουλίου θα διαρκέσει μέχρι την πρώτη Τακτική Γενική Συνέλευση των μετόχων, η οποία θα συγκληθεί μέσα στους πρώτους έξι μήνες του έτους 2016.

ΑΡΘΡΟ 40

ΕΛΕΓΚΤΕΣ ΠΡΩΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ

Εάν ο ετήσιος κύκλος εργασιών της εταιρείας υπερβεί το ένα εκατομμύριο (1.000.000) ευρώ, οι ελεγκτές της πρώτης εταιρικής χρήσης θα ορισθούν με απόφαση Έκτακτης Γενικής Συνέλευσης των μετόχων.

Φύλλο 25

ΑΡΘΡΟ 41

ΠΡΩΤΗ ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΗ

Εξαιρετικά, η πρώτη εταιρική χρήση αρχίζει από την καταχώρηση στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ.) της εγκριτικής διοικητικής απόφασης για την παροχή άδειας σύστασης της παρούσας Εταιρείας και θα λήξει την 31η Δεκεμβρίου του έτους 2015.

ΑΡΘΡΟ 42

ΕΙΔΙΚΗ ΕΞΟΥΣΙΑ ΚΑΙ ΕΝΤΟΛΗ

Οι συμβαλλόμενοι στο συμβόλαιο αυτό παρέχουν την ειδική εντολή, πληρεξουσιότητα και το δικαίωμα στον Δημήτριο Διονυσόπουλο του Διονυσίου και της Αγγελικής, κάτοικο Αθηνών οδός Αγκύλης αριθ.31, (ΑΔΤ Π-151513 του ΤΑ. Πύργου Ηλείας) προκειμένου, να εμφανισθεί ενώπιον της αρμόδιας ΔΟΥ και του αρμόδιου υποκαταστήματος του ΙΚΑ, δηλώσει την έναρξη των εργασιών της Εταιρείας, θεωρήσει τα σχετικά βιβλία και στοιχεία της με το παρόν συνιστώμενης Εταιρείας να παραλάβει την τυχόν αναγκαία ασφαλιστική ενημερότητα της Εταιρείας και ενεργεί οτιδήποτε απαιτείται για την περαίωση της ως άνω εντολής.

Πρόσωπα που έχουν ενεργήσει με το όνομα της υπό ίδρυσης Εταιρείας ευθύνονται για τις πράξεις αυτές απεριορίστως και εις ολόκληρο. Θα ευθύνεται όμως μόνη η Εταιρεία για τις πράξεις που έγιναν ρητώς στο όνομά της κατά το ιδρυτικό στάδιο, εάν μέσα σε τρεις μήνες από την απόκτηση της νομικής προσωπικότητας αυτής αναλάβει τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τις πράξεις αυτές.

Σε πίστωση των ανωτέρω συνετάγη το παρόν σε είκοσι πέντε (25) φύλλα και εκδόθηκαν δύο (2) αντίγραφα. Επικολλή-

θηκε τέλος μεγαροσήμου *0,00* ευρώ στο πρωτότυπο και *1,00* ευρώ στα αντίγραφα. Τα δικαιώματα του ανωτέρω ανέρχονται σε 654,00 ευρώ, εκ των οποίων καθαρή συμβολαιογραφική αμοιβή ποσό 490,70 ευρώ και δικαιώματα Τ.Α.Σ - Τ.Ν. 163,30 ευρώ. Επί των δικαιωμάτων 654,00 ευρώ αναλογεί Φ.Π.Α. 23% 150,42 ευρώ, ήτοι η συνολική είσπραξη μαζί με τα τέλη μεγαροσήμου ανέρχεται σε ευρώ 805,42 και αφού διαβάστηκε καθαρά και μεγαλόφωνα στους εκπροσώπους των εταιρειών, βεβαιώθηκε και υπεγράφη από αυτούς, την διερμηνέα και εμένα, το Συμβολαιογράφο, όπως ο νόμος ορίζει.-

ΟΙ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΙ

“Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide”

«SLENTEL LIMITED»

Η ΔΙΕΡΜΗΝΕΑΣ

ΙΡΙΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ

Ο ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΓΡΑΦΟΣ

(ΤΣ) ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. ΣΤΕΙΡΟΣ
ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟΝ
ΑΘΗΝΑΙ ΑΥΘΗΜΕΡΟΝ
ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΓΡΑΦΟΣ ΑΘΗΝΩΝ

Παράρτημα 28
Σύμβαση (Συμβάσεις) Μελέτης - Κατασκευής ή/και Υπόδειγμα
Σύμβασης (Συμβάσεων) Μελέτης - Κατασκευής για Επικείμενα Έργα

DESIGN CONSTRUCTION CONTRACT

DATED [ ], 2015

BETWEEN

“[Full corporate name of the Employer - concessionaire in relation to Cluster A]”

and

[ ]

CONTENTS

MG

THIS AGREEMENT is dated , 2015.

BETWEEN:

(1) **"[Full corporate name of the Employer - concessionaire in relation to Cluster A]"**, a limited liability company by shares incorporated and existing under the laws of Greece whose registered office is at 209 Kifissias Ave., GR-15124 Maroussi, Greece (the **Employer**); and

(2) [●], a company incorporated and existing under the laws of Greece, whose registered office is established at [●] (the **Contractor**).

RECITALS

(A) Pursuant to a concession agreement between the Hellenic Republic (the **State**), the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. (**HRADF** and/or the **Grantor**), the Employer and the shareholders of the Employer dated............................2015 (the **Concession Agreement**), the State, represented by the Ministry of Finance and the Ministry of Infrastructure, Transport and Networks, and the Grantor have granted to the Employer the exclusive right to finance, upgrade, maintain, manage and operate the Regional Airports including the exclusive right to exploit the Concession Operations at the Regional Airports (the "**Project**") in accordance with the specific terms set out therein.

(B) Pursuant to the Concession Agreement, the Hellenic Republic and the Grantor have provided certain undertakings and assumed certain obligations to the Employer in connection with the implementation of the Project in the Country.

(C) The Employer requires the detailed design / engineering, procurement, construction, commissioning and testing of the Facilities at the relevant Sites.

(D) The Contractor represents that it has the experience, expertise, capability and know-how to ensure that the Facilities are designed, engineered, procured, constructed, commissioned, tested and capable of being operated in a safe, environmentally responsible and cost effective manner in accordance with the provisions of this Contract.

(E) In reliance on the representations in Recital D, the Employer engages the Contractor to perform the Works, and the Contractor agrees to perform the Works, on the terms and conditions of this Contract.

IT IS AGREED as follows:

1. DEFINITIONS

In this Contract, the following words and expressions have the following meanings unless a contrary intention appears.

Acceptable Bank means (a) a bank or other financial institution which is regulated by regulators within the EU and which has a credit rating for long-term unsecured financing not lower than 2 rating grades or notches of the credit rating of the Hellenic Republic or (b) any bank or other financial institution which has a credit rating for long-term unsecured financing of BBB+ (or better) from Standard &

Poor's Corporation, or Baa1 (or better) from Moody's Investors Services, Inc., or BBB+ (or better) from Fitch Ratings;

Acceptance Criteria means the acceptance criteria for the Facilities set out in Appendix [●].

Act of Bankruptcy means the occurrence of any one or more of the following events in respect of the Contractor (or one of the constituent members of the Contractor):

(a) it is, or is deemed for the purposes of any law to be, unable to pay its debts as they fall due or bankrupt;

(b) it admits its inability to pay its debts as they fall due;

(c) by reason of actual or anticipated financial difficulties, it begins negotiations with any creditor for the suspension of payment or rescheduling of any of its indebtedness;

(d) a moratorium is declared in respect of any of its indebtedness;

(e) any step is taken with a view to a moratorium or a composition, assignment or similar arrangement with any of its creditors;

(f) a meeting of its shareholders, directors or other officers is convened for the purpose of considering any resolution for, to petition for or file documents with a court or any registrar for its winding-up, administration or dissolution, or bankruptcy or any such resolution is passed;

(g) any person presents a petition, or files documents with a court or any registrar, for its winding-up, administration or dissolution, or bankruptcy unless it is a petition for winding-up presented by a creditor which is being contested in good faith and with due diligence and is discharged or struck out within 14 days;

(h) an order for its winding-up, administration or dissolution or bankruptcy is made;

(i) any liquidator, trustee in bankruptcy, judicial custodian, compulsory manager, receiver, administrative receiver, administrator or similar officer is appointed in respect of it or any of its assets;

(j) its directors, shareholders or other officers request the appointment of, or give notice of their intention to appoint a liquidator, trustee in bankruptcy, judicial custodian, compulsory manager, receiver, administrative receiver, administrator or similar officer; or

(k) any other analogous step or procedure is taken in any jurisdiction.

Additional Completion Costs has the meaning given to it in Clause 45.7(a)(i).

Advance Payment Guarantee has the meaning given to it in Clause 11.2(a).

Affiliate means, in respect of any person, any other person that, directly or indirectly, through one or more intermediaries, controls, is controlled by, or is

under common control with such person. For the purposes of this definition **control** means direct or indirect ownership of more than fifty percent (50%) of the outstanding capital stock or other equity interests having ordinary voting power.

Antiquities means all the fossils, antiquities, structures and any other object or ruins of archaeological value or interest pursuant to Law 3028/2002 discovered in the Regional Airports in the course of carrying out any of the Works.

Application Requirements means a complete and proper list of all documentation necessary to obtain a particular Government Approval in order to carry out the Works (or part thereof) in the Country, as provided by the relevant Government Authority pursuant to the relevant Concession Agreement.

Approved Environmental Terms means the Concession's environmental terms as set out in Appendix 8 (*Approved Environmental Terms / Existing Permits*) to the Concession Agreement as amended, supplemented or replaced during the Concession Period in accordance with the terms of the Concession Agreement.

Approved Subcontractor means a Subcontractor identified in Appendix [●] as an approved subcontractor.

Archaeological Test Excavations means the excavations of ditches up to 1 meter deep and 0.5 meters wide, performed sporadically by the Contractor in the Concession Sites following the indication and under the supervision of the competent archaeological service, in order to ascertain the potential existence of Antiquities.

As-Built Drawings means all as-built drawings, layouts, log books and other documents, including general and special log books for registration of the Works (to the extent required by applicable Law) and/or the procedure for the construction of the Facilities; as-built diagrams, instrument surveys of the installed parts of the Facilities and working drawings bearing notes on compliance of the physically performed Works with the final and approved design and engineering documents, as further described in the Technical Requirements.

Best Industry Practice means the exercise by the Contractor of that degree of skill, care, diligence, efficiency, foresight and operating practice which would reasonably be expected from a world class appropriately skilled, experienced and qualified contractor experienced in each of the disciplines to which the Works relate and engaged in works of a similar scope, nature, complexity and size to the Works and under the same or similar circumstances, where such contractor is seeking to comply with its contractual obligations under the this Contract and all applicable Laws.

Business Day means a calendar day other than a Saturday, Sunday or a legal or bank holiday in Athens, the Hellenic Republic.

Capital Spares means the spare parts and special tools listed in Appendix [●].

Certificate of Design Approval has the meaning ascribed to it in Appendix [●].

Certificate of Final Acceptance means the certificate in the form set out in Appendix [●].

Certificate of Mechanical Completion means the certificate in the form set out in Appendix [●].

Certificate of Provisional Acceptance means the certificate in the form set out in Appendix [●].

Certificate of Release means the certificate in the form set out in Appendix [●].

Commencement Date means the date on which all of the conditions precedent in Clause 4.1 have been satisfied or waived.

Commissioning means the start-up and operation of the Facilities by the Contractor following Mechanical Completion in accordance with the Technical Requirements, which start-up and operation is to be carried out by the Contractor as provided in Clause 25.7, for the purpose of preparing the Facilities for operation and the carrying out of the Performance Tests.

Commissioning Manuals means the manuals produced by the Contractor containing the procedure for Commissioning and developed pursuant to the Technical Requirements.

Commissioning Spares means the spare parts required for Commissioning, including those listed in Appendix [●].

Confidential Information means all commercial, technical and other information including information regarding the terms and conditions of this Contract, negotiations leading to the execution of this Contract, all communications between the parties, all information concerning the business transactions, technical plans, commercial or financial arrangements or affairs of the parties, or relating to the Project in any form whatsoever in the possession of knowledge of a party which is disclosed to the other party at any time and any new information, in respect of those processes, produced in performing the Works, including information which is provided verbally to a party by any officer, employee or agent of the other party. Any information licensed to, developed for, or vesting in the Employer shall be deemed to be **Confidential Information** of the Employer.

Construction Access Land means that part of the Sites identified in Appendix [●] on which the Facilities may not be constructed and/or installed.

Construction Equipment means all facilities, equipment, machinery, tools, apparatus, appliances or things of every kind required in or for the construction, completion and maintenance of the Works and which are to be provided by the Contractor, but does not include Equipment, or other things intended to form or forming part of the Facilities.

Contract means this lump-sum design and construction turnkey engineering – procurement – construction (EPC-) contract, including any and all Contract Documents.

Contract Documents means the documents described in Clause 3.1.

Contract Price means the lump sum fixed price specified in Appendix [●], for the design execution and completion of the Works and the remedying of any defects,

subject to additions, adjustments or deductions made in accordance with this Contract.

Contractor Background IP means Intellectual Property owned by or licensed to the Contractor (including know-how and technical information) which exists prior to the date of this Contract or is developed or acquired by the Contractor independently of this Contract which is used by the Contractor in the performance of the Works or otherwise made available to the Employer under or in connection with this Contract, but does not include the Project IP.

Contractor's Representative means any person nominated by the Contractor and approved by the Employer in the manner provided in Clause 15.2 to perform the duties delegated by the Contractor.

Country means the Hellenic Republic.

Critical Activity means any activity on the Critical Path of the Imminent Works Implementation Time Schedule or on any time schedule.

Critical Path means the series of Critical Activities on the Imminent Works Implementation Time Schedule or on any time schedule agreed which determines such time schedule's shortest total length so that any delay to such activity causes a respective delay to the total length of such time schedule. The critical path may change if any Critical Activity is completed ahead of or behind the time set out in the time schedule.

Date of Final Acceptance means the date [●] days after the Date of Provisional Acceptance.

Date of Provisional Acceptance means the date [●] days after the Commencement Date, as may be varied in accordance with the terms of this Contract.

Day means a calendar day of the Gregorian Calendar.

Default Interest Rate means the rate of interest per annum that is [●]% above [EURIBOR] on the due date for the relevant payment.

Defect means a failure of the Facility to comply with the requirements of this Contract and **Defective** shall be construed accordingly.

Defects Liability Period means the period of [●] months from the Date of Provisional Acceptance, as may be extended in accordance with the terms of this Contract.

Delay Liquidated Damages means the liquidated damages for delay specified in Appendix [●].

Dispute has the meaning given to it in Clause 49.

Employer Background IP means Intellectual Property owned by or licensed to the Employer (including know-how and technical information) but does not include Contractor Background IP or Project IP.

Employer Supplied Information means any information, reports, data and other documents in connection with the Project, the Works and/or the Site Conditions supplied by or on behalf of the Employer to the Contractor prior to the date of this Contract.

Employer's Representative means any person appointed by the Employer in the manner provided in Clause 15.1 to perform the duties delegated by the Employer.

Environmental Laws means all applicable Laws and regulations including any approvals, licences or other permits or documents issued by a Government Authority relating to the Project, or the actual or potential effect on the environment or the activities in, at or on the Site contemplated by this Contract and the disposal of materials, the discharge of chemicals, gases or other substances or materials into the environment, or the presence of those chemicals, gases or other substances or materials in, at, around or on the Site.

Equipment means the equipment, machinery, apparatus, materials, articles and things of all kinds to be provided and/or incorporated in the Facilities by the Contractor under this Contract (including the Spare Parts), together with all technical documentation supplied by the manufacturers of the Equipment, but does not include the Construction Equipment.

EURIBOR means, for any day on which clearing banks are customarily open for business in London, the London interbank fixing rate for three-month Euro deposits, as quoted on Reuter's EURIBOR page on that day or, if the Reuter's EURIBOR page ceases to be available or both cease to quote such a rate, then as quoted in the London Financial Times, or if neither such source is available or ceases to quote such a rate, then such other source, publication or rate selected by the parties.

Euros or **€** means the lawful currency of the Participating Member States of the European Union.

Event of Delay means any event that is expressly referred to in this agreement as being an Event of Delay as well as any event which is not (a) a risk of the Contractor under this agreement or (b) caused by the Contractor or any person(s) that it uses for the implementation of this Contract or (c) a Force Majeure Event the financial consequences of which are assumed by the Contractor, and which adversely affects the ability of the Contractor to meet the agreed deadlines of the Imminent Works (as set out in the Imminent Works Implementation Time Schedule).

Event of Delay Make-up means the procedure stipulated under Clause 42.4, aiming at minimizing the time and / or cost effects of an Event of Delay.

Excepted Risk means:

(a) riot, war, invasion, act of foreign enemies, hostilities (whether war be declared or not) acts of terrorism, civil war, rebellion, revolution, insurrection of military or

usurped power, requisition or compulsory acquisition by any governmental or competent authority;

(b) ionising radiation or contamination, radioactivity from any nuclear fuel or from any nuclear waste from the combustion of nuclear waste from the combustion of nuclear, radioactive toxic explosive or other hazardous properties of any explosive assembly or nuclear component but excluding radioactive material used by the Contractor in the performance of the Works.

Extensive Force Majeure Event shall have the meaning attributed to the term in Article 25.4.1 of the Concession Agreement.

Facilities means the Regional Airports' installations to be constructed or, where applicable, as constructed in the Country, and all associated infrastructure and all ancillary facilities (including the Non-Operational Works) as further described in the Technical Requirements.

Final Acceptance means the stage of the Works when:

(a) Provisional Acceptance has occurred;

(b) the Defects Liability Period has expired; and

(c) all Defects notified prior to the expiry of the Defects Liability Period have been repaired, replaced or otherwise made good in accordance with this Contract.

Final Payment means the outstanding balance of the Contract Price and other amounts to be paid in accordance with Clause 10.6.

Final Payment Claim means the payment claim submitted by the Contractor pursuant to Clause 10.6(a).

Force Majeure Event means:

(a) all those events or incidents or their consequences that lie beyond the control or influence of the Parties and which could not have been anticipated or prevented or deterred even if the Parties had exercised particular prudence; or

(b) any event or incident the occurrence of which none of the Parties is accountable for and in respect of which the Contractor does not have an obligation to insure pursuant to this Agreement and is indeed not insured, or the Employer was exempt from the obligation to insure in whole or in part pursuant to Appendix [●].

Government Approval means any authorisation, consent, approval, licence, lease, ruling, permit, exemption, filing, variance, order, judgment, decree, publication, notice to, declarations of or with or regulation by or with any Government Authority relating to the acquisition, ownership, occupation, construction, start up, commissioning, testing, operation, repair or maintenance of the Facilities or to the execution, delivery or performance of this Contract.

Government Authority means the State or any ministry or other independent offices or department or subdivision thereof or any person exercising executive,

regulatory or administrative functions on behalf of the foregoing and includes the State Representative.

Health, Safety and Environmental Plan means the health, safety and environmental plan to be prepared by the Contractor and approved by the Employer in accordance with Clauses 7.19 and 7.20.

Heritage means all places, areas and objects being components of the natural or cultural environment of either of the Countries that have aesthetic, historical, scientific, archaeological, anthropological, cultural, social or geological significance or other special value for future generations as well as for the present community including those identified by or protected under Heritage Laws.

Heritage Laws means all applicable Laws which relate to the identification or protection of Heritage.

Imminent Works Implementation Time Schedule means the schedule set out in Appendix [●], which contains the dates of starting and completion of all phases of the Works.

Imported Materials has the meaning given to it in Clause 7.30.

Independent Engineer means such person appointed in respect of the Works prior to the Concession Commencement Date (having the duties and authorities provided in Appendix [●]) and approved by the State.

Infringing Matter has the meaning given to it in Clause 13.7.

Insurance policies means the policies that the Contractor shall effect according to Clause 38.1 and Appendix [●].

Intellectual Property means copyright, all rights conferred under statute, common law or equity in relation to inventions (including patents), registered and unregistered trademarks, registered and unregistered designs, circuit layouts and confidential information; and all other rights resulting from intellectual activity in the industrial, scientific, literary or artistic fields.

Key Personnel means those personnel identified in Appendix [●].

Labour Law means all applicable Laws in respect of rights or entitlements of employees, consultants, contractors, subcontractors and others working on the Project.

Latent Defect means any Defect which cannot be identified by the Employer following a reasonable investigation of the Facility prior to the expiry of the Defects Liability Period.

Latent Defects Liability Period means a period of 10 years from the expiry of the Defects Liability Period, as may be extended in accordance with the terms of this Contract.

Law means any statute, ordinance, code, law, decree, circular, rule or regulation by any Government Authority including any Environmental Law, Heritage Law or Labour Law, whether now or at any time in the future in effect.

Losses and Liabilities means all damages, losses, liabilities, costs, expenses (including legal and other professional charges and expenses), and charges whether arising under statute, contract or in connection with judgments, proceedings, internal costs or demands but, in each case, excluding any future loss of profit.

Maintenance Manual means a manual containing the complete information regarding the Equipment and complete instructions and procedures for the inspection, maintenance and repair of the Facilities including the requirements/details of all Spare Parts.

Major Subcontract means a subcontract under which a Major Subcontractor provides goods or services costing more than €[●] or involving critical components or services of the Works, as more fully described or referred to in the Technical Requirements.

Major Subcontractor means a Subcontractor providing goods or services under a Major Subcontract.

Mechanical Completion means:

(a) the Facilities have been completed from all aspects (i.e. architectural, mechanical, electrical and structural) and put in a finished condition in accordance with the Technical Requirements and the other requirements of this Contract except for minor omissions and minor defects which do not prevent the Facilities from undergoing the Performance Tests;

(b) the Contractor has provided the copies of the Commissioning Manual (updated and amended if requested by the Employer) specified in Clause 7.9;

(c) the Spare Parts have been delivered in accordance with Clause 7.10(a);

(d) the Contractor has provided the Employer with the Performance Test Schedule; and

(e) the Facilities are ready for Commissioning.

Minimum Performance Guarantees means the minimum performance guarantees with respect to the Facilities as further described in Appendix [●].

Month means a calendar month of the Gregorian Calendar.

Normal Design Developments includes:

(a) studies and work done to evaluate options and define the Works,

(b) alterations made to comply with Laws and Government Approvals;

(c) alterations made to provide necessary operability and maintainability of the Facilities, and

(d) work specified in this Contract as within the scope of the Works.

Notice to Proceed means the notice issued by the Employer to the Contractor in accordance with Clause 8.1.

Operating Spares means the spare parts the Employer requires to operate the Facilities for two years following Provisional Acceptance.

Operation Manual means the complete instructions for the start-up and operation (including all modes of operation during normal and emergency conditions) of the Facilities.

Participating Member States means any member states of the European Union that has the Euro as its lawful currency in accordance with the legislation of the European Union relating to Economic and Monetary Union.

Payment Milestones means those milestones listed in Appendix [●].

Performance Guarantees means the performance guarantees in respect of the Facilities set out in Appendix [●].

Performance Liquidated Damages means the liquidated damages for performance specified in Appendix [●].

Performance Tests means the performance tests specified in the Technical Requirements to be carried out by the Contractor to ascertain whether the Facilities meet the Performance Guarantees.

Performance Test Schedule means the detailed schedule setting out the activities to be undertaken in accordance with this Contract by the Contractor, the Employer and others during the Performance Tests, as further described in the Technical Requirements.

Permanent Land means that part of the Sites identified in Appendix [●] on which the Facilities may be installed.

Person means any individual, corporation, partnership, joint venture, association, trust, unincorporated organisation or Government Authority or any other entity and includes the person's executives, administrators, successors, substitutes (including persons taking by novation) and assigns.

Pre-commissioning means the testing, checking and other works specified in the Technical Requirements to be performed by the Contractor in preparation for Commissioning.

Program means the program of the Works to be prepared by the Contractor pursuant to Clause 17.

Project means the detailed design, construction, installation, insuring, operation, repair, replacement, refurbishment, maintenance, expansion, extension and protection of the Facilities pursuant to this Contract.

Project IP means all Intellectual Property arising out of or created by the Contractor or a Subcontractor in performing the Works and its other obligations under this Contract, including Intellectual Property subsisting in or in relation to:

(a) the Facility and the Equipment;

(b) this Contract and its performance;

(c) all software, documents, drawings, designs and other materials created or arising in the performance of the Works,

but does not include Contractor Background IP or Employer Background IP.

Project Management Plan means the plan submitted and approved in accordance with Clauses 7.24 and 7.25.

Protestor Actions means protests against the Project that are directed at the general existence of the Project and are unrelated to the Contractor or any Affiliate of the Contractor.

Provisional Acceptance means the provisional acceptance by the Employer of the Facilities at that stage of the Works when the following has occurred:

(a) the Works have achieved Mechanical Completion;

(b) all of the Acceptance Criteria have been achieved;

(c) the Contractor has provided the copies of the Operation Manual and the Maintenance Manual (updated and amended if requested by the Employer) specified in Clause 7.9;

(d) the Contractor has completed the training of the Employer's personnel in accordance with Clause 7.11;

(e) the Contractor has replaced any Spare Parts used by the Contractor during the start-up, Commissioning (other than the Commissioning Spares) or undertaking the Performance Tests, or the Contractor has placed a purchase order, that is acceptable to the Employer, for the replacement of the relevant parts;

(f) the Performance Tests have been passed and each Performance Guarantee has been met;

(g) the Facilities are capable of being operated safely under reasonable and normal operational conditions;

(h) the Facilities are in a condition which allows the Employer to comply with all Laws relating to their operation;

(i) all documents and other information required under this Contract to have been supplied to the Employer prior to Provisional Acceptance have been supplied;

(j) all Government Approvals to be obtained by the Contractor under this Contract and which are necessary for the operation of the Facilities have been obtained, and to the full extent permitted by Law, have been transferred (to the extent necessary and/or permitted at Law) to the Employer or the Employer's nominee;

(k) the Contractor has fully performed its obligations to transfer to the Employer all rights in the Project IP and other technologies used in the Works and the Facilities as required by the Contract;

(l) all As-Built Drawings have been delivered to the Employer as required by the Contract.

(m) The Certificate of Provisional Acceptance (described in Appendix [●]) has been issued.

Quality Assurance Plan means the quality assurance plan to be prepared by the Contractor and approved by the Employer in accordance with Clause 7.12.

Regional Airports means those regional airports set out in Appendix [●].

Relevant Material means any Intellectual Property licensed or assigned by or on behalf of the Contractor under this Contract.

Representatives has the meaning set forth in Clause 14.1.

Request for Payment means the fully supported invoice delivered to the Employer by the Contractor at the times set forth in Clause 10.4 containing all of the requirements set out in Clause 10.4.

Retention Money Guarantee has the meaning given to it in Clause 11.5(a).

Scope of Work has the meaning set forth in Clause 5.

Sites means the land and other places specified in Appendix [●].

Site Conditions means the site conditions in relation to the Sites including:

(a) the general and local conditions for environment, meteorological, seismic activity, climatic conditions and ocean conditions;

(b) transportation, access, waste disposal, handling and storage of materials;

(c) availability and quality of all necessary utilities;

(d) availability of labour resources;

(e) physical conditions where the Works are to be performed and the surrounding areas as a whole; and

(f) topography and ground surface conditions, subsurface geology and conditions, nature and quantity of surface and subsurface materials to be encountered, location of underground utilities and the condition of existing structures.

Spare Parts means the Capital Spares, the Operating Spares and the Commissioning Spares.

MG

Standards and Specifications means the technical documentation included as Appendix [●] which convey the general intent of the Works and the Standards and Specifications for the Facilities.

Subcontractor means any person to whom performance of any part of the Works, including preparation of any design or supply of any Equipment, is subcontracted directly or indirectly by the Contractor and including Approved Subcontractors, Major Subcontractors and legal successors or permitted assigns.

Sunset Date means the date [●] months from the date of Mechanical Completion, as extended by Contractor caused delays.

Taxes means any kind of tax, duty, levy, withholding or other charge whether or not similar to any in force at the date this Agreement is entered into and whether imposed nationally or locally within the Hellenic Republic.

Technical Requirements means, collectively, the Standards and Specifications, the Scope of Work, the Works Requirements and the requirements of Appendices [●].

Terms and Conditions means these terms and conditions, commencing at the beginning of page 1 of this Contract and ending at the conclusion of Clause 64.

Variation means any modification, addition, omission, or other variation to, in or from the Works, in accordance with Clause 41.

Works means the whole of the work and services to be performed by the Contractor under this Contract, and also including the provision of Equipment, in accordance with the Contract Documents and as further described in the Technical Requirements and includes any Variation.

Works Performance Bond has the meaning given in Clause 11.3(a).

Works Requirements means the technical document included as Appendix [●] which further outlines the requirements for the Works.

2. INTERPRETATION

General

2.1 In this Contract, unless the contrary intention appears:

(a) a reference to this Contract or another instrument includes any variation or replacement of either of them;

(b) a reference to a statute, ordinance, code or other law includes regulations and other instruments under it and consolidations, amendments, re-enactments or replacements of any of them;

(c) the singular includes the plural and vice versa;

(d) if a period of time is specified and dates from a given day or the day of an actual event, it is to be calculated exclusive of that day;

(e) references to any date or time of day are to Eastern European Time;

(f) a reference to a day is to be interpreted as the period of time commencing at midnight and ending 24 hours later;

(g) a reference to an Appendix is a reference to an appendix to this Contract;

(h) where an expression is defined, another part of speech or grammatical form of that expression has a corresponding meaning;

(i) headings are for reference only and do not form part of this Contract;

(j) references to the word **including** means including, but not limited to;

(k) references to the word **parties** means the Employer and the Contractor and the word **party** means one of them; and

(l) references to the word **approve** and **approval** means approved in writing.

(m) terms with capitalised initial letters shall have the meaning ascribed to them respectively in the Concession Agreement, which shall be deemed incorporated by reference, except as otherwise provided herein.

Codes and Standards

2.2 Wherever references are made in this Contract to codes and standards in accordance with which the Works are to be performed, the most recent edition or the revised version of such codes and standards shall apply, unless otherwise specified.

Units of Measurement

2.3 Units of measurement are specified in the Technical Requirements.

3. CONTRACT DOCUMENTS

3.1 The following documents and their attachments, if any, together constitute the Contract Documents:

(a) List of Documents [●]

3.2 Subject to Clause 3.1, the Contract Documents are intended to be complementary and mutually explanatory of one another. This Contract must be read as a whole.

3.3 If an ambiguity or discrepancy between the Contract Documents is discovered by the Employer, or brought to its attention by the Contractor, the Employer shall, where applicable, apply to the interpretation of the interaction between the Contract Documents an order of precedence which is the same as the order in which the Contract Documents are listed in Clause 3.1.

3.4 If, within these Terms and Conditions or within each individual Appendix of this Contract (but not between the terms and conditions and/or each individual Appendix) differing standards of product, workmanship or finish are provided for, the Contractor must provide those of the highest standard.

3.5 If the Contractor discovers any ambiguity or discrepancy in any document prepared for the purpose of performing the Works, the Contractor must immediately notify the Employer of the ambiguity or discrepancy.

3.6 In the event of inconsistency or ambiguity between the Concession Agreement and this Contract as far as the obligations of the Contractor are concerned, the provisions of the Concession Agreement shall prevail, unless and to the extent that this Contract contains more onerous obligations for the Contractor, in which case such terms will prevail, so that the Employer has the time and resources to comply with its obligations under the Concession Agreement.

4. CONDITIONS PRECEDENT

4.1 The parties agree it is a condition precedent to the coming of this Contract into effect that the following conditions are satisfied:

(a) the Contractor has delivered the Works Performance Bond to the Employer in accordance with Clause 11.3. (a);

(b) the Contractor has provided to the Employer copies of the insurance policies in the form of signed cover notes, which the Contractor must effect in accordance with Clause 38.1 and Appendix [●];

(c) a Notice to Proceed has been issued by the Employer.

4.2 The Employer may waive any of the conditions precedent in clause 4.1(a) to (b).

4.3 The conditions precedent in Clause 4.1 must be satisfied or waived under Clause 4.2 by the date [●] days after the date of this Contract's execution or such other date as agreed by the parties.

4.4 If the conditions precedent are not satisfied or waived by the date specified in Clause 4.3, or such other date as may be agreed by the parties, if any, then this Contract shall terminate and neither party shall have any liability to the other and each party shall each bear its own costs in relation to this Contract.

4.5 Notwithstanding Clause 4.1, the obligations of the parties under Clauses 4, 11.3. (a), 14, 47, 49, 50, 51, 58 and 60 shall commence on the date that this Contract is executed.

5. SCOPE OF WORK

Scope of Work

5.1 The Contractor will perform all works and provide all services, labour, personnel, materials and Equipment necessary to carry out and complete the Works in accordance with and under the Contract, including design, engineering, procurement, fabrication, construction, installation, pre-commissioning,

commissioning, training of the Employer's personnel and performance testing of the Works.

5.2 Without derogating from Clause 31, the Contractor shall upon completion of the Works provide complete, functional and operating Facilities which comply with the Technical Requirements and confirms that its obligations include the procurement of all Equipment and the performance of all work and services not specifically mentioned in this Contract but which can be reasonably inferred from the Contract Documents as being required in a project of the size, nature and complexity of this Project for the proper performance and completion of the Works as if the Equipment, work and services were expressly mentioned in this Contract.

Employer Supplied Information

5.3 (a) The Contractor acknowledges that all Employer Supplied Information is for the convenience of the Contractor only and that the Contractor enters into this Contract based on its own investigations and determinations as to the accuracy and adequacy of that information.

(b) The Contractor is not entitled to any extension of time or any extra costs arising out of or in connection with errors or omissions in any Employer Supplied Information.

(c) Any errors or omissions in the Employer Supplied Information shall not affect the warranties provided by, or the obligations of, the Contractor under this Contract and no error or omission in the Employer Supplied Information shall create any liability for the Employer whatsoever. Notwithstanding the foregoing, the Contractor shall notify the Employer of any error or purported error in any Employer Supplied Information, immediately upon the Contractor's discovery of the same.

6. TIME FOR COMMENCEMENT AND COMPLETION

6.1 The Contractor shall commence the Works on the Commencement Date and, without prejudice to Clause 30.2, the Contractor shall then perform the Works with due expedition and without delay in accordance with the Imminent Works Implementation Time Schedule and the Program so that Provisional Acceptance is achieved no later than the Date of Provisional Acceptance.

~~6.2~~ The Contractor shall achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance.

7. CONTRACTOR'S OBLIGATIONS

Performance of the Works

7.1 The Contractor shall perform the Works and manage and control the Sites in a professional, timely, safe, cost effective and environmentally responsible manner and in accordance with:

(a) this Contract, including the Technical Requirements;

(b) the obligations deriving from the Concession Agreement, as those are described in the Appendices [●];

(c) Best Industry Standards;

(d) all Government Approvals;

(e) all applicable Laws; and

(f) in general the terms and conditions of the Contract Documents, as listed in Clause 3.1 above.

7.2 The Contractor shall ensure that it and its Subcontractors at all time use all materials and utilities made available by the Employer pursuant to Clause 8.7(a), as efficiently as possible.

7.3 The Contractor shall, and shall procure that its Subcontractors, take all seasonal measures at the Sites to the extent that is consistent with Best Industry Practice.

Government Approvals

7.4 The Contractor shall:

(a) acquire and maintain:

(i) in its own name, all Government Approvals which the Contractor is permitted by Law to acquire and maintain in its own name and which are necessary for the performance of the Contractor's obligations under this Contract; and

(ii) in the Employer's name, those Government Approvals which by Law may be acquired and maintained by the Contractor in the Employer's name (notwithstanding that those Government Approvals may be specified in Appendix [●] as being the Employer's responsibility) and which are necessary for the performance of the Contractor's obligations under this Contract; Contractor is exclusively responsible for the payment of the various fees to Government Authorities and for Engineers' costs for preparation, application and obtaining of permits, all such costs being included in the Contract Price.

(b) Contractor is solely responsible for any and all of the fees, levies, contributions amounts in general that have to be paid to IKA (Social Insurance Authority) and to any other competent social security fund or organization for the execution of the Works, and such amounts are included in the Contract Price.

(c) at its own cost provide to the Employer reasonable assistance to acquire and maintain all Government Approvals which the Employer is required by Law to acquire and maintain and which cannot as a matter of Law be acquired and maintained by the Contractor in accordance with Clause 7.4(a)(ii); and

(d) upon the Employer's request, from time to time, to the extent permitted by Law and at its own cost, transfer to the Employer all Government Approvals identified by the Employer; and

(e) complete all registrations which are necessary for the Contractor to perform the Works in each of the Sites.

Laws

7.5 (a) The Contractor shall comply with all Laws that are binding upon the Contractor that affect the performance of this Contract and the Works.

Industrial Relations

7.6 (a) The Contractor:

(i) shall be responsible for the establishment and maintenance of all necessary policies to secure harmonious industrial relations in connection with the performance of the Works;

(ii) shall perform the Works, and shall cause its Subcontractors and their respective owners, employees, agents, consultants and contractors to perform the Works, in a manner which avoids labour disputes; and

(b) The Employer shall have the right, but not the obligation, to hire, contract with, or otherwise employ any of Contractor's personnel located in the Country following the completion of the Works.

Utilities

7.7 The Contractor shall obtain all utilities (including temporary utilities and temporary connections), at or in the vicinity of the Sites, which are necessary for the performance of the Works and which are not the responsibility of the Employer under Clause 8.7. The consumption cost of such Utilities and the metering of the Consumption, both are Contractor’s Cost and are included in the Contract Price.

Consumables

7.8 The Contractor shall supply and make available all consumables, other materials and facilities and perform all work and services of whatsoever nature required to properly perform the Works other than those contemplated by Clause 8.7.

Operation Manual, Maintenance Manual, Commissioning Manual and As-Built Drawings

7.9 (a) In the case of the Operation Manual and the Maintenance Manual, at least six months prior to the Date of Provisional Acceptance, and in the case of the Commissioning Manual, at least six months prior to the date on which Mechanical Completion is forecasted to occur, the Contractor shall prepare and deliver to the Employer [●] electronic sets on CD-ROM or DVD in "native file format", and [●] printed sets each, in English, of the Operation Manual, the Maintenance Manual, and the Commissioning Manual for every and each one of the Regional Airports. The Contractor must then promptly update and revise the above Operation and Maintenance Manuals, as necessary, to reflect the completion of all parts of the Works and all defects and warranty obligations. In addition to any of the Employer's other rights and remedies, the Employer has the right, prior to the Date of Provisional Acceptance or the date on which Mechanical Completion occurs (as applicable), to request further revisions in the Operation Manuals and the Maintenance Manuals and the Commissioning Manuals if, in the Employer's reasonable judgment, the Operation Manuals, the Maintenance Manuals or the

Commissioning Manuals do not meet the Standards and Specifications set out in this Contract and, if so requested, the Contractor shall, at it sole cost and expense, immediately furnish the Employer with such further revisions in both "native file format" and printed format.

(b) The Contractor must obtain all instruction manuals and special directions required for the operation and maintenance of the Equipment from the manufacturers of Equipment or prepare any written instructions which are not available from the manufacturers. The Operation Manual, the Maintenance Manual and the Commissioning Manual must comply with the Technical Requirements, and must be prepared in full consideration of the number, experience level and technical background of the Employer's operating personnel and Contractor's training-related obligations under Clause 7.11.

(c) The Operation Manual, the Maintenance Manual and the Commissioning Manual shall be prepared, in accordance with the requirements of this Clause 7.9, to facilitate the commissioning of the Works and the operation and maintenance of the completed Facilities at the performance, reliability, safety and maintainability levels the Facilities are required to achieve under this Contract. The Operation Manual, the Maintenance Manual and the Commissioning Manual must include all of the operational and maintenance requirements described in the Technical Requirements and must include all data books and purchase orders and inspection records relating to the Facilities.

(d) During the performance of the Works the Contractor shall from time to time properly prepare and update a full set of comprehensive and fully detailed As-Built Drawings and other documents for the Works, including the Equipment and the Facilities, in accordance with the Technical Requirements until no further updates are required by the Employer. The As-Built Drawings shall be kept at the Sites and used by the Contractor exclusively for the purposes set forth herein. The Contractor shall provide to the Employer upon the Employer's request [●] sets of As-Built Drawings, prior to Provisional Acceptance. If any of the As-Built Drawings are revised after Provisional Acceptance the Contractor will at the Contractor's cost provide to the Employer as soon as possible after the revision of the relevant As-Built Drawing has been completed, [●] copies of each revised As-Built Drawing.

Spare Parts

7.10 (a) The Contractor shall provide all Spare Parts by Mechanical Completion to the Employer's nominated storage facility or facilities.

(b) All costs associated with the Commissioning Spares and the Capital Spares to be provided by the Contractor under this Contract are included in the Contract Price.

(c) (i) The price list for the Operating Spares is contained in Appendix [●].

(ii) Within [45]-[60] days of the receipt of notice from the Contractor that the Contractor intends to place purchase orders for Equipment to which the Operating Spares relate, the Employer may direct the Contractor as to which Operating Spares it requires the Contractor to acquire in conjunction with that Equipment and in those circumstances the Contractor will order the Operating Spares selected by the Employer. If after [45]-[60] days of receipt of the notice from the Contractor

the Employer fails to notify the Contractor which Operating Spares the Employer requires, the Contractor shall proceed with Equipment purchase excluding the Operating Spares.

(iii) The price for the Operating Spares shall be invoiced separately by the Contractor and shall not form part of the Contract Price.

(d) The Contractor shall, at its sole cost and expense and notwithstanding the list included in Appendix [●], provide all Commissioning Spares required up to Provisional Acceptance.

(e) The Contractor may utilise the Capital Spares and the Operating Spares during Commissioning and during the Defects Liability Period provided that the Contractor shall, at its sole cost and expense, immediately replace any Capital Spares or Operating Spares which it may use as expeditiously as possible and in any event, the Contractor must have replaced or placed an irrevocable purchase order for the replacement of the Capital Spares or Operating Spares used no later than 30 days following the commencement of such use during the Commissioning or repair (as the case may be). All replacement Capital Spares and Operating Spares must be delivered, at the Contractor's sole cost and expense, to the Employer's nominated storage facility or facilities. The Employer will reimburse the Contractor the cost and expense incurred by the Contractor in procuring any Spare Parts used to repair a defect that, because of Clause 32.3 is not the responsibility of the Contractor to repair.

(f) The Contractor warrants the performance of all Spare Parts for the period that expires on the later of:

(i) the manufacturer's warranty period on the applicable Spare Parts; and

(ii) the expiry of the Defects Liability Period.

(g) If at Provisional Acceptance there remains any unused Commissioning Spares, ownership of such spares shall automatically vest in the Employer.

(h) The Contractor shall ensure that Spare Parts and wear and replacement parts for the Facilities shall remain available to be purchased by the Employer at market prices for a period of ten years following the Date of Provisional Acceptance.

Training

7.11 (a) The Contractor shall train the personnel to be supplied by the Employer pursuant to Clause 8.6, in accordance with the requirements set out in Appendix [●]. The training shall be designed to ensure those personnel will be able to efficiently, prudently, safely and professionally operate and maintain the Facilities in accordance with Best Industry Practice. Training shall consist of classroom and simulated training and training from Equipment vendors and on-the-job training to cover the activities described in Appendix [●]. The cost of training is included in the Contract Price. The cost of the Employer's personnel time during training activities shall not be charged to the Contractor.

(b) Without derogating from Clause 7.9, the Contractor shall, at its sole cost and expense, prepare a training manual in accordance with the requirements of Appendix [●] in English, to be submitted to the Employer for approval no later

MG

than 12 months after the Commencement Date. The Contractor shall, at its sole cost and expense, revise the training manual to accommodate any comments or concerns of the Employer.

Quality Assurance Plan

7.12 The Contractor shall establish, implement and maintain a Quality Assurance Plan which must comply with ISO9000 and ISO9001 and its accompanying parts and provisions and the requirements set out in Appendix [●] and this Contract and shall, not later than 30 days after the Commencement Date, submit the Quality Assurance Plan to the Employer for approval. The Employer shall either approve or reject with reasons the proposed Quality Assurance Plan within 30 days of its receipt. If the Employer does not respond to the Contractor within 30 days of its receipt of the proposed Quality Assurance Plan, the Employer shall be deemed to have approved the proposed Quality Assurance Plan under the condition that the Plan is in line with Contractual requirements of this Contract, applicable laws and norms, industry practice. If the Employer rejects the proposed Quality Assurance Plan, the Contractor must amend the Quality Assurance Plan to comply with the requirements of the Employer. The Contractor must then resubmit the Quality Assurance Plan to the Employer for approval within the period required by the Employer. The procedures in this Clause 7.12 must be repeated until the Employer approves the Quality Assurance Plan. Pending agreement of a Quality Assurance Plan the Contractor will implement a quality assurance plan in such form as the Employer may require.

7.13 The Quality Assurance Plan shall be designed to meet the following objectives:

(a) to ensure that the Works (including all detailed design and engineering documentation), when complete, shall comply with the requirements of this Contract;

(b) to ensure that the quality of the Equipment is not in any way degraded during receiving, storing, transporting, handling, inspection, installation and testing.

7.14 The Contractor shall:

(a) comply with the Quality Assurance Plan;

(b) ensure that any Subcontractor to whom any of the Works are subcontracted complies with the Quality Assurance Plan;

(c) not amend the Quality Assurance Plan without the prior written approval of the Employer; and

(d) allow the Employer's Representative and the Independent Engineer (and any other persons appointed or approved by the Employer) unrestricted access to inspect and audit the Contractor's compliance with the Quality Assurance Plan.

7.15 If the Contractor fails to comply with the Quality Assurance Plan, the Employer may give notice to the Contractor which sets out details of that failure and directs the Contractor to comply with the Quality Assurance Plan within the period nominated in that notice.

7.16 If the Contractor does not comply with the notice referred to in Clause 7.15, the Employer may employ others to perform the direction in that notice.

7.17 The costs incurred by the Employer under Clause 7.16 shall be deemed a debt due and payable by the Contractor to the Employer on demand.

Occupational health, safety and environmental requirements

7.18 The Contractor shall in performing its obligations under this Contract:

(a) comply with all Laws and the requirements of any Government Authority relating to occupational health, safety and the environment, including environmental impact assessment requirements;

(b) comply with the Approved Environmental Terms;

(c) comply with the occupational health, safety and environmental requirements set out in Appendix [●];

(d) conduct itself in accordance with Best Industry Practice; and

(e) exercise all necessary precautions to protect the health and safety of all persons, including its employees, employees of the Employer, and members of the public who may be affected by the actions of the Contractor.

7.19 The Contractor shall no later than 30 days after Commencement Date, submit a Health, Safety and Environmental Plan to the Employer for approval. The Health, Safety and Environmental Plan must be consistent with the Approved Environmental Terms and be in the format, and must comply with the requirements, as set out in Appendix [●].

7.20 The Employer shall either approve or reject with reasons the proposed Health, Safety and Environmental Plan within 30 days of its receipt. If the Employer does not respond to the Contractor within 30 days of its receipt of the proposed Health, Safety and Environmental Plan, the Employer shall be deemed to have approved the proposed Health, Safety and Environmental Plan under the condition that the Plan is in line with Contractual requirements of this Contract, applicable laws and norms, industry practice. If the Employer rejects the proposed Health, Safety and Environmental Plan, the Contractor must amend the Health, Safety and Environmental Plan to comply with the requirements of the Employer. The Contractor must then resubmit the Health, Safety and Environmental Plan to the Employer for approval within the period required by the Employer. The procedures in this Clause 7.20 must be repeated until the Employer approves the Health, Safety and Environmental Plan.

7.21 The Contractor shall:

(a) comply with the Health, Safety and Environmental Plan;

(b) ensure that any Subcontractor to whom any of the Works are subcontracted complies with the Health, Safety and Environmental Plan;

(c) not amend the Health, Safety and Environmental Plan without the prior written approval of the Employer; and

(d) allow the Employer's Representative and the Independent Engineer (and any other persons appointed or approved by the Employer) unrestricted access to inspect and audit the Contractor's compliance with the Health, Safety and Environmental Plan.

7.22 The Employer may issue directions in relation to any occupational health, safety and environmental issues which arise in connection with this Contract and the Contractor shall comply with those directions.

7.23 The Contractor shall from time to time and at the Contractor's cost assist the Employer to:

(a) update the Approved Environmental Terms and the Contractor shall, thereafter, promptly conform the Health, Safety and Environmental Plan; and

(b) prepare an environmental management plan for the operational period of the Project.

Project Management Plan

7.24 Within 30 days of the Commencement Date, the Contractor shall prepare and submit to the Employer for approval a Project Management Plan which shall fully comply with the Imminent Works Implementation Time Schedule. The Project Management Plan shall comply with the requirements of Appendix [●].

7.25 The Employer shall either approve or reject with reasons the proposed Project Management Plan within 30 days of its receipt. If the Employer does not respond to the Contractor within 30 days of its receipt of the proposed Project Management Plan, the Employer shall be deemed to have approved the proposed Project Management Plan under the condition that the Plan is in line with Contractual requirements of this Contract, applicable laws and norms, industry practice. If the Employer rejects the proposed Project Management Plan, the Contractor shall amend the Project Management Plan to comply with the requirements of the Employer. The Contractor shall then resubmit the Project Management Plan to the Employer for approval within the period required by the Employer. The procedures in this Clause 7.25 shall be repeated until the Employer approves the Project Management Plan. Pending approval of the Project Execution Plan the Contractor will implement a project management plan in such form as the Employer may reasonably require.

7.26 The Contractor shall:

(a) comply with the Project Management Plan;

(b) ensure that any Subcontractor to whom any of the Works are subcontracted complies with the Project Management Plan;

(c) not amend the Project Management Plan without the prior written approval of the Employer; and

(d) allow the Employer's Representative and the Independent Engineer (and any other persons appointed or approved by the Employer) unrestricted access to inspect and audit the Contractor's compliance with the Project Management Plan.

7.27 The Employer may issue directions requiring the Contractor to comply with its obligations under this Contract, including its obligation to comply with the Project Management Plan and the Contractor shall comply with those directions.

Effect of Approval and Compliance

7.28 The quality assurance requirements, occupational health, safety and environmental (including environmental impact assessment) requirements and project management requirements specified in this Contract and the Contractor's compliance with them shall not in any way detract from or otherwise diminish the Contractor's obligations under this Contract nor will any inspection or audit by the Employer, the Independent Engineer or any person on their behalf in accordance with the Quality Assurance Plan or otherwise detract from or otherwise diminish the Contractor's obligations under this Contract.

7.29 Notwithstanding any approval by the Employer of the Quality Assurance Plan, the Health, Safety and Environmental Plan or the Project Management Plan, the Employer shall not be:

(a) responsible in any way for ensuring conformity of the Works with the requirements of this Contract; or

(b) liable for, or in connection with, any quality assurance requirements and occupational health, safety and environmental (including environmental impact assessment) requirements specified in this Contract or any consequences of any non-compliance with those requirements.

Import/Export obligations

7.30 The Contractor shall be responsible for complying with all Laws and procedures, including the provision of information in the correct format and in a timely manner, designated by customs and any other relevant Government Authorities for the exportation from the country of origin and importation into the Country or between the Countries of Construction Equipment, Equipment, Spare Parts and other things required to carry out and complete the Works (**Imported Materials**). All Imported Materials shall be imported in the name of the Employer and all bills of lading and other documents relating to the shipping and importation of Imported Materials shall stipulate that the Imported Materials are being imported in the name of the Employer.

7.31 The Contractor shall be responsible for complying with any and all statutory requirements and procedures with regard to the movement of Imported Materials within the Country.

7.32 The Contractor shall be responsible for transporting Imported Materials to the Country and promptly taking receipt of Imported Materials at the port or airport of entry into the Country and the proper unloading, handling and transportation of Imported Materials to the Site.

7.33 The Contractor shall be responsible for obtaining all export and import licences for Imported Materials and shall be responsible for complying with all exportation and importation procedures designated by the relevant Government Authorities for the exportation and importation of Imported Materials.

7.34 The Contractor shall, at its sole cost and expense, handle all Imported Materials at the point(s) of import and any formalities for customs clearance. If required by the Contractor as a result of applicable Law, the Employer shall provide to the Contractor within 10 Business Days of the Contractor's written request a power of attorney, in the form required by applicable Law, to enable the Contractor to comply with its obligations under this Clause 7.34. Delays in obtaining customs clearances in respect of Imported Materials are the exclusive responsibility of the Contractor.

7.35 If requested to do so the Contractor shall provide to the Employer free of charge a copy of any document issued or received by the Contractor in connection with the exportation or importation of Imported Materials.

Record keeping

7.36 Without derogating from any other provision of the Contract, the Contractor shall at its own cost maintain on file and make available to the Employer for inspection and copying, copies of all notices, instructions, orders, approvals (including Government Approvals) directions, certificates, test reports and correspondence received by the Contractor from the Employer, and all correspondence issued to the Employer together with all minutes of meetings.

Performance of Works in the Regional Airports under operation

7.37 The Contractor is aware that the Works are to be carried out in the Regional Airports under operation and hence Contractor is fully aware that the activities to be carried out shall by no means hinder or jeopardise the operation of the Regional Airports, the safety of equipment and installations, the safety of the Regional Airport personnel, the safety and the comfort of the passengers and any other personnel or services supporting the aforesaid, therefore Contractor shall design and carry out the Works in the less disturbing manner, undertaking also the proper measures and working methods including work in shifts as may be required. Contractor is also aware that in certain Regional Airports is operating the Hellenic Air Force and hence all restrictions and precautions related with the operation of the HAF are to be respected and accounted for. Moreover the execution of the Works, especially the refurbishment works shall be carried out under ‘clean’ conditions e,g avoidance of excessive noise, dust control measures etc. Prior to the execution of any of the Works, Contractor shall check and verify that the indented work does not risk to damage/interrupt any vital installation related with airport operation (electrical, communication, firefighting etc). Contractor is also responsible to perform the Works under the Site and Airport regulations as detailed in Article 22 and the related Appendix [●]. All the above actions and obligations are paramount for proper execution of the Project and the related cost is included in the Contract Price.

7.38 Contractor is aware that the State, the HCAA, the Grantor and the Independent Engineer have a significant involvement in the Contract and the right to intervene in the execution of the Works, in accordance with the Concession Agreement as set forth in Appendix [●] and Contractor is aware and accepts such rights as detailed in the said Appendix. Furthermore, the Contractor acknowledges and agrees that the State may step-in to this Contract in the place of the Employer.

8. EMPLOYER'S OBLIGATIONS

General

8.1 The Employer may issue a Notice to Proceed at any time following the satisfaction or waiver of the conditions precedent in Clause 4.1(a) to (b).

8.2 The Employer must make timely payment to the Contractor of all amounts due under this Contract as and when due in accordance with this Contract.

Access to the Sites

8.3 The Employer shall provide to the Contractor access to as much of the Sites as may be required to perform the Works in accordance with the procedure and subject to the limitations and restrictions specified in Appendix [●].

8.4 The Contractor hereby acknowledges and agrees that:

(a) it may not be given exclusive access to the Sites;

(b) it shall be given access to the Sites in a staged manner in accordance with the procedure and subject to the limitations specified in Appendix [●]; and

(c) any access rights conferred upon Contractor pursuant to the Contract shall not be construed in any way as conferring any right of ownership in the Facilities or the Sites, upon the Contractor and that it shall make no claims as a result of being given such access rights.

Government Approvals

8.5 (a) The Employer shall reasonably assist the Contractor to obtain the Government Approvals to be obtained in the name of the Contractor pursuant to Clause 7.4(a).

(b) The Employer shall reasonably assist the Contractor to obtain those Government Approvals which pursuant to Clause 7.4(a)(ii) must as a matter of Law be issued in the name of the Employer.

Employer's personnel

8.6 (a) The Employer shall provide the number of operating and maintenance personnel outlined in Appendix [●] to assist the Contractor during and in connection with the Commissioning and the Performance Tests. Should additional personnel above and beyond those outlined in Appendix [●] be required to successfully commission and start-up the Works, it will be the responsibility of the Contractor, at its sole cost and expense, to supply said personnel. All plans to use additional manpower shall be approved in writing by the Employer in its discretion. Starting dates for personnel provided by the Employer will be determined by the Employer acting in consultation with the Contractor.

(b) Prior to Provisional Acceptance, any act or omission of any personnel provided by the Employer pursuant to this Clause 8.6 shall, provided those personnel are acting in accordance with the Contractor's instructions, directions, procedures or manuals, be deemed to be an act or omission of the Contractor and the Contractor shall not be relieved of any of its obligations under this Contract or have any claim against the Employer by reason of any act or omission.

Employer-supplied materials and utilities

8.7 (a) Commencing on the relevant dates set out in Appendix [●], the Employer shall supply and make available to the Contractor at the Points of Delivery the materials and utilities specified in Appendix [●].

(b) Notwithstanding Clause 8.7(a), the Employer will have no obligation to supply any of those materials and utilities unless:

(i) the Contractor has given the Employer at least 30 days prior notice of the quantities which the Employer is to deliver and the dates that those items are to be delivered to the Points of Delivery; and

(ii) the Contractor can and needs to use such materials and utilities.

(c) The Contractor shall at its sole cost and expense procure all other items of a consumable nature necessary for the satisfaction of its obligations under this Contract.

9. CONTRACT PRICE

9.1 The Contract Price is a firm, fixed and final lump sum, not subject to escalation or any alteration, except as expressly provided in this Contract. The Contractor shall pay all taxes, duties, social security contributions and fees required to be paid by him under this Contract, and the Contract Price shall not be adjusted for any of these costs

9.2 The Contractor is deemed to have satisfied itself of the correctness and sufficiency of the Contract Price which, except as otherwise explicitly provided in this Contract, covers all its obligations under this Contract and makes allowances for all risks assumed by the Contractor under this Contract. The Contractor shall be deemed to have satisfied himself and taken account of, without limitations, the following aspects:

(a) All conditions and circumstances affecting the Contract Price, including taxes, social security contributions, duties etc.;

(b) The necessity of carrying out the Works as described in this Contract;

(c) The general and special conditions and circumstances of the Sites;

(d) The general labour situation at the Sites in the Country.

9.3 The Contract Price is payable in Euro. The Contractor waives any right to receive payment in a currency other than the specified currency, or for any adjustment to be made to the Contract Price for any reason, including foreign exchange fluctuations or the Contractor making any expenditure in a currency other than the specified currency.

10. TERMS OF PAYMENT

Payments

10.1 The Employer must, subject to Clauses 10.5 and 10.7, pay the Contractor the Contract Price in accordance with Appendix [●] and this Clause 10.

10.2 Unless otherwise agreed by the parties, all payments by the Employer to the Contractor will be by electronic funds transfer to a bank account notified by the Contractor to the Employer.

Advance Payment

10.3 Subject to the Contractor providing the Advance Payment Guarantee in accordance with Clause 11.2(a) and to the Commencement Date having occurred, the Employer will pay to the Contractor the advance payment specified in Appendix [●] within [14] days of receiving an official receipt from the Contractor for the advance payment.

Request for Payment

10.4 (a) On the 15th day of each month commencing with the month following the month in which the Commencement Date occurs, and no more than once a month, the Contractor shall submit to the Employer, a Request for Payment

covering the Payment Milestones completed by the last day of the previous month. Each Request for Payment must set out the sum of all prior payments made to that date by the Employer to the Contractor.

(b) Each Request for Payment must be accompanied by:

(i) a progress report which satisfies the requirements of Clause 17.2;

(ii) a detailed statement describing the completion, in accordance with this Contract, of the Payment Milestones to which the Request for Payment relates;

(iii) the Contractor's certification that:

(A) it has reviewed all financial and budget data contained in the Request for Payment and the same is true and complete;

(B) it has no claim for any additional costs or any extension of time in connection with the Works which comprise the Payment Milestones that are the subject of the Request for Payment;

(C) that the quality of all detailed engineering and other services performed and all completed Works accord with the requirements of this Contract;

(D) each obligation, item of cost or expense has not been the basis of any previous payment (unless the amount of the payment was subsequently reimbursed to the Employer);

(iv) a statutory declaration by the Contractor's Representative that each Subcontractor which performed Works which were included in the payment most recently made by the Employer was paid all amounts then due to it for those Works or there is a genuine dispute between the Contractor and Subcontractor relating to such amounts; and

(v) if there is a dispute pending with respect to Works covered by the Request for Payment as a result of which the Contractor intends to withhold payment from a Subcontractor, a report of the dispute and the circumstances.

(vi) Updated certificates, confirming that Contractor does not have any outstanding issues with a) Tax Authorities and b) Labour, Social Insurance Authorities.

(c) Within 15 Business Days of its receipt of a Request for Payment, the Employer shall by notice to the Contractor either approve the Request for Payment, partially approve and partially reject the Request for Payment or reject the Request for Payment. Any rejection or partial rejection of a Request for Payment shall be accompanied by reasons for that rejection or partial rejection.

(d) The Employer shall within 30 days after receipt of a Request for Payment and no more than once a month, pay the amount approved by the Employer less any amounts retained, withheld or set off pursuant to Clauses 10.5 or 10.7.

(e) For the avoidance of doubt, the Contractor shall not be entitled to any payment whatsoever for any partially completed Payment Milestones.

Payments withheld

10.5 The Employer may withhold from any payment due to the Contractor, amounts the Employer deems reasonably necessary or appropriate to protect it from liability or loss because of any one or more of the following reasons:

(a) material defects, deficiencies or errors in any Works or engineering or other services performed by the Contractor, whether or not payment with respect to those matters has been made by the Employer;

(b) failure by the Contractor to provide insurance policies in accordance with Clause 38.1;

(c) any overpayments made by the Employer in any previous payment; and

(d) notice of a dispute with a Subcontractor has been given by the Contractor under Clause 10.4(b)(v).

Final Payment

10.6 (a) Within 30 days after receipt of the Certificate of Provisional Acceptance, the Contractor shall submit a final payment claim and endorse it **Final Payment Claim**. The Contractor must include in that claim:

(i) statements for the Contract Price, summarising and reconciling all previous payments made by the Employer and adjustments in the Contract Price; and

(ii) other amounts that the Contractor considers to be due from the Employer.

(b) Except as provided in Clause 10.6(d), within 30 days after receipt of the Final Payment Claim, the Employer shall pay to the Contractor the Final Payment less any disputed amounts, subject to the Employer's right under Clause 10.7 to set off against amounts due from the Contractor. If the amount that the Contractor owes to the Employer under Clause 10.7 is greater than the Final Payment, then the Contractor shall pay the excess amount, which shall be deemed to be a debt due and payable, to the Employer within 30 days after the Employer's receipt of the Final Payment Claim.

(c) After the expiry of the 30 day period referred to in Clause 10.6(a), a claim which the Contractor was entitled to make, but has not made in a Final Payment Claim, shall be deemed to have been irrevocably waived by the Contractor.

(d) The Final Payment will not become due until the Contractor submits to the Employer:

(i) the Certificate of Release; and

(ii) any and all outstanding documentation required to be given to the Employer by the Contractor under this Contract.

Set off

10.7 Without limiting Clause 10.5, the Employer may deduct from any moneys which are or may be payable by the Employer to the Contractor or which the Employer may hold as security for the Contractor’s proper performance of this

Contract (including any retained sums or any amounts callable under the Good Performance Guarantee, the Advance Payment Guarantee or the Retention Money Guarantee), any money which may be or is payable by the Contractor to the Employer. Nothing in this Clause 10.7 affects the right of the Employer to recover from the Contractor the whole of the debt or any balance that remains due after any deduction.

Payment, Certificates, Use Not Acceptance

10.8 No execution or delivery by the Employer of any certificate nor the making of any payment to the Contractor nor the use of the Works or any part thereof by the Employer shall constitute or be interpreted as acceptance of the Works or any part thereof and shall not relieve the Contractor of any of its obligations or liabilities with respect thereto.

Default Interest

10.9 (a) In the event that the Employer fails to pay to the Contractor any undisputed sum due under the Contract or the Contractor fails to make any payment to the Employer on the date such payment becomes due or within the period set forth in the Contract, the Contractor or the Employer (as the case may be) will be liable to pay to the other interest on the amount of such delayed payment at the Default Interest Rate which shall be applied to the delayed amount for the period commencing from the date the payment was due until the date when payment is made in full (including the period after any award of an arbitral tribunal).

(b) Any payment by either the Contractor or the Employer shall be credited first against any interest which has accrued pursuant to Clause 10.9(a) and the balance of the payment, if any, shall be applied to reduce the outstanding balance.

11. SECURITY

Issuance of security

11.1 The Contractor shall provide the security specified below in favour of the Employer at the times, and in the amount, manner and form specified in this Contract.

Advance Payment Guarantee

11.2 (a) The Contractor shall, as a condition precedent to receiving the advance payment referred to in Clause 10.3, provide an approved, unconditional and irrevocable advance payment guarantee in the form set out in Appendix [●] from an Acceptable Bank, which has been approved in advance by the Employer in its absolute discretion, in an amount equal to that advance payment (the **Advance Payment Guarantee**).

(b) The Advance Payment Guarantee will reduce by an amount equal to [●]% of each of the amounts paid to the Contractor by the Employer in accordance with Clause 10.4(d) (other than the advance payment) until the Advance Payment Guarantee reaches a zero balance at which time it will be returned to the Contractor.

Works Performance Bond

11.3 Works Performance Bond

(a) On or before the Contract Commencement Date, the Contractor shall deliver to the Employer the Works Performance Bond issued from an Acceptable Bank for an amount equal to (X) million Euro (€ X), the form of which has been agreed by the Contracting Parties and is attached as Appendix [●].

(b) The Works Performance Bond shall be issued to the Employer as beneficiary.

Retention Money/Guarantee

11.4 In addition to any other rights contained in this Contract, the Employer will retain [X]% of the amount of each payment to the Contractor.

11.5 (a) The Contractor may from time to time provide to the Employer a money retention guarantee in the form set out in Appendix [●] from an Acceptable Bank, which has been approved by the Employer in its absolute discretion for a sum equal to all or part of the retention money withheld by the Employer under Clause 11.4 (the **Retention Money Guarantee**).

(b) Upon receipt of the Retention Money Guarantee, the Employer must promptly pay to the Contractor the retention moneys withheld up to the sums guaranteed by the submitted Retention Money Guarantee. If the Retention Money Guarantee provides for the amount secured by it to increase over time in an amount which is equivalent to the Employer’s right to retain under Clause 11.4, the Employer shall cease to retain amounts under Clause 11.4 to the extent that equivalent security is provided by the Retention Money Guarantee.

- **Release of retention money/guarantees**

The release of retention money/guarantees shall take place in accordance with Appendix [●].

- **Retention of Advance Payment**

Beside the above mentioned retention the Employer will retain a further [●]% of the amount of each payment to the Contractor, for repayment of Advance Payment until the Advanced Payment is fully returned to Employer.

Interest on security

11.6 The Employer is not obliged to hold any retained amounts or cash security in any definable account. The Employer owns the interest and is not required to account to the Contractor for any interest earned on cash security.

Expiry of Guarantees

11.7 In the event that the Advance Payment Guarantee has an expiry date which will occur before the date on which the Advance Payment Guarantee reaches a zero balance in accordance with Clause 11.2(b), the Works Performance Bond has an expiry date which will occur before the Date of Final Acceptance or the Retention Money Guarantee has an expiry date which will occur before the Date of Final

Acceptance, the Contractor will procure that a bank which has been approved in advance by the Employer in its absolute discretion will prior to a date falling 30 days before the expiry of the relevant guarantee, have provided a replacement or renewed guarantee substantially in the same form as the guarantee it is replacing in an amount equal to the then unused portion of the relevant guarantee. The replacement guarantee must take effect no less than 10 days prior to the expiry of the relevant guarantee which is being replaced. It is agreed that a breach of this Clause 11.7 will entitle the Employer to make a written demand under the Advance Payment Guarantee, the Good Performance Guarantee or the Retention Money Guarantee as the case may be.

11.8 If the Advance Payment Guarantee, the Works Performance Bond or the Retention Money Guarantee is called solely as a result of a breach by the Contractor of Clause 11.7 and if the breach is, in the reasonable opinion of the Employer, adequately remedied by the issue of a new or amended guarantee or by the implementation of arrangements satisfactory to the Employer, the Employer will repay to the Contractor those amounts, if any, received by the Employer on the calling of the relevant guarantee on account of the breach of Clause 11.7.

12. TAXES

Responsibility to pay Taxes

12.1 (a) The Contractor shall be solely liable for payment of, and warrants that it will pay, or ensure the payment of:

(i) all Taxes imposed and assessments made in relation to the Construction Equipment, Equipment and the Works;

(ii) all contributions payable by Law, award and pursuant to any contract with an industrial or trade union or other association of employees or otherwise with respect to or ascertained by reference to the wages, salaries or other compensation paid to employees of the Contractor or its Subcontractors in respect of the Works, including employees/contractors social insurance premiums taxes or contributions for workers' compensation, unemployment or sickness benefit, old age benefit, welfare funds, pensions and disability insurance;

(iii) the cost of all import or export licenses if required and all import or export taxes or duties or tariffs on services, Construction Equipment and Equipment imported or exported by the Contractor in connection with or for the purposes of the Contract; and

(iv) all harbour and / or airport dues, pilotage fees, port fees, wharf fees, loading or unloading costs, gang fees and all excesses for such dues, costs or fees.

The Contractor shall be liable for and defend, indemnify and hold harmless the Employer, and its Affiliates, their successors and assigns and each of their employees, agents, officers and directors from and against any and all Losses and Liabilities that arise out of any of the above mentioned Taxes.

12.2 The Employer shall be liable for and defend, indemnify and hold harmless the Contractor and its employees, agents, officers and directors from and against any and all Losses and Liabilities that arise out of any Taxes for which Employer is responsible pursuant to Clause 12.

Withholding Tax

12.3 The Employer is not liable to the Contractor and the Contractor has no claim against the Employer in respect of any sum which would otherwise be payable to the Contractor under the Contract:

(a) which the Employer has withheld from payment in accordance with any Law (including any Law relating to Tax), until it is released from, or relieved from all liability pursuant to the relevant Law in respect of the amount so withheld and is lawfully entitled to pay the sum to the Contractor; or

(b) which it has paid in accordance with the provisions of any Law (including any Law relating to Tax) to the person legally entitled to accept payment.

Exemptions and concessions

12.4 (a) The benefit of any Tax exemption or concessional rate available when the Contractor purchases Equipment must, as far as possible, be passed onto the Employer if the cost of the relevant Equipment is charged to the Employer on a pass-through basis in accordance with this Contract.

(b) Where the Employer and its contractors (including the Contractor) are entitled to an exemption or concession concerning any Tax or import duty with respect to Equipment, the Contractor shall use reasonable endeavours to assist the Employer in its claim for such concession or exemption.

(c) If the Contractor's act(s) or omission(s) result in the Employer not receiving the full benefit of or otherwise prejudices any available Tax exemption(s) or concessional rate, the Contractor shall reimburse the Employer for and indemnify the Employer against any Losses and Liabilities arising out of the action or failure to act.

13. INTELLECTUAL PROPERTY RIGHTS

Contractor to obtain all necessary rights

13.1 Except for Employer Background IP, the Contractor shall, at its own cost, obtain in the Employer’s name all necessary rights and licences to Intellectual Property subsisting in any matter, thing or process (including documentation, drawings and software) used or to be used by or on behalf of the Contractor in performing the Works or delivered or to be delivered by it to the Employer under this Contract or required for the completion, operation, maintenance, repair, expansion, sale, financing or refinancing of the Facilities.

Ownership of Project IP

13.2 All Project IP vests in and shall be the property of the Employer upon it coming into existence.

Licence of Project IP and Employer Background IP

13.3 The Employer grants to the Contractor a non-exclusive, royalty-free, non-transferable licence to use, reproduce, modify and adapt the Project IP and the Employer Background IP for the sole purpose of performing the Works and

performing its other obligations under this Contract. The licence will endure until the earlier of termination of this Contract or the expiry of the Defects Liability Period, whichever is the earlier. If the Contractor provides Project IP and/or Employer Background IP to a Subcontractor the Contractor shall enter into an agreement with the Subcontractor requiring that the Subcontractor comply with Clause 13 of this Contract.

Licence of Contractor Background IP

13.4 The Contractor grants to the Employer a perpetual, irrevocable, non-exclusive licence of the Contractor Background IP to use, reproduce, modify, adapt and otherwise exploit (at any level) the Contractor Background IP to the extent necessary to exercise its rights with respect to the Project IP. Any fees in relation to the granting of this licence are deemed to form part of the Contract Price.

Intellectual property warranty and indemnity

13.5 The Contractor hereby undertakes, warrants and represents that:

(a) it has all rights and licences necessary to grant the Employer the licence of the Contractor Background IP granted in Clause 13.4; and

(b) the Project IP and the Contractor Background IP and any use or other exploitation (at any level) of it by or on behalf of the Employer, whether in the completion, operation, maintenance, repair, expansion, financing or refinancing of the Facilities or otherwise, will not infringe the Intellectual Property of any third party.

13.6 Notwithstanding Clause 34.2, the Contractor shall indemnify the Employer and its directors, officers, employees, agents and contractors from and against all Losses and Liabilities arising out of any claim that the Project IP and/or the Contractor Background IP or any use by or on behalf of the Employer infringes the Intellectual Property of a third party.

Right to operate or use the Works

13.7 If, in connection with a claim referred to in Clause 13.6, the Employer is enjoined or either the Employer or the Contractor is prevented from operating, using, or otherwise exploiting (at any level) the Works, the Facilities, the Project IP or the Contractor Background IP or any part thereof (the **Infringing Matter**), the Contractor shall at its own expense, in addition to its other obligations under the Contract, take all steps necessary to procure for the Employer and the Contractor the right to operate, use or exploit the Infringing Matter for its intended purpose.

If the Contractor is unable to procure such rights within such time as the Employer directs, the Contractor must promptly, at is own expense, comply with any direction by the Employer to:

(a) modify the Infringing Matter (but not so as to adversely affect its functionality or fitness for the purpose for which it is intended);

(b) replace the affected part of the Infringing Matter to overcome the infringement;

(c) remove the affected part of the Infringing Matter and compensate the Employer for any cost, loss, expense or damage incurred by the Employer as a result of such removal; and/or

(d) acquire a licence on the terms required by this Clause 13 for the Employer operate or to use such Infringing Matter.

Any direction given under this 13.7 does not constitute a Variation or waiver, nor does it entitle the Contractor to an extension to the Date of Provisional Acceptance nor to any additional or increased payment by the Employer.

No third party payments

13.8 The Contractor represents and warrants that except for amounts included in the Contract Price, no royalties or other payments are or will become due or payable by the Employer to the Contractor or any other person in respect of any of the licences granted to the Employer hereunder.

Return of material forms of Project IP

13.9 No later than 15 days before the expected earliest to occur of termination of this Contract or the expiry of the Defects Liability Period, the Contractor shall deliver to the Employer all documents in connection with the Works which contain Project IP in the possession, power or control of the Contractor or any Subcontractor.

Assignment and Sublicenses

13.10 The Employer may assign any of the licences granted to it hereunder in accordance with Clause 46 or grant sublicenses to any third party for the purposes of completing, operating, maintaining, repairing, expanding, financing or refinancing the Facilities or any part(s) thereof, and such sublicenses will survive termination of this Contract or the expiry of the Defects Liability Period.

Moral Rights

13.11 The Contractor hereby irrevocably waives and will cause each author of Relevant Materials to irrevocably waive, all moral rights and any other similar rights with respect to Relevant Materials, whether arising under copyright or otherwise. In addition, the Contractor hereby agrees, and shall procure the agreement of each author of Relevant Materials, that the Employer in its absolute discretion:

(a) need not identify the Contractor or any author as the author(s) of Relevant Material; and

(b) may:

(i) materially distort, destroy, mutilate, alter or in any other way change;

(ii) add to, delete from, re-title; and

(iii) reproduce, publish, copy, adapt,

the Relevant Material (or a substantial part of or adaptation of it) in any way it sees fit in any medium and in any context and with or without other text, data or images.

Survival of obligations

13.12 Except as provided in Clause 13.3, the obligations in this Clause 13 survive the completion, expiry or termination of this Contract.

14. CONFIDENTIALITY

Confidential Information

14.1 Each party shall ensure all Confidential Information is kept strictly confidential and is not disclosed directly or indirectly to any person other than a director, officer, employee, Subcontractor, consultant, representative or advisor (the **Representatives**) of a Party or a Party's Affiliates or of the State or of the Grantor or of the Independent Engineer without the prior written approval of the other party. Each party shall take all steps as are necessary to ensure that the terms and conditions of this Clause 14 are binding upon its Representatives and any Representatives of such party's Affiliates. The foregoing provisions will not apply to Confidential Information which the disclosing party proves:

(a) was in the disclosing party's possession prior to the date of this Contract other than any information that was provided directly or indirectly by the other party or which is the subject of a confidential obligation between the parties; or

(b) becomes generally available to the public or is in the public domain through no fault of the disclosing party; or

(c) is required to be produced by order of a court or under the requirements of any applicable Law or stock exchange, provided that in those circumstances, the disclosing party shall notify the other party as soon as reasonably practicable to enable the other party to take steps as it considers necessary to resist production, pending which the disclosing party shall take all reasonable steps to resist (or where that is not practicable, to minimise) any production of Confidential Information, subject to the approval of the other party; or

(d) was obtained from a third party without an obligation of confidentiality.

The obligations in this Clause 14 shall survive the completion, expiry or termination of this Contract.

14.2 Each party agrees:

(a) not to store Confidential Information on any computer, data base or other electronic means of data or information storage ("**computer**") unless the computer is under the sole control of the party and cannot be accessed by any third parties, in which case the party can store the Confidential Information on that computer;

(b) not to copy the Confidential Information in whole or in part except as necessary for the purposes of the Project;

(c) not to alter or remove any proprietary rights or copyright notice or other identification which indicates an ownership interest in any part of the Confidential Information;

(d) to notify the other party of the existence of any circumstances surrounding any unauthorised knowledge, possession or use of the Confidential Information or any part of it by any person;

(e) to take reasonable steps which are necessary or desirable to ensure continued confidentiality and protection of the Confidential Information and to prevent access to or use of the Confidential Information by any unauthorised person;

(f) in the case of termination of this Contract, the Employer may retain all Confidential Information of the Contractor needed to complete the Works and operate the Facility.

Media releases

14.3 The Contractor shall not issue any information, publication, document or article for publication concerning the Works or the Project in any media without the prior approval of the Employer. The Contractor shall refer to the Employer any enquiries from the media concerning the Works or the Project.

Disclosure to third parties

14.4 Notwithstanding Clauses 14.1 and 14.2 all obligations imposed on the Employer by this Clause 14 are subject to the Employer's unfettered rights to:

(a) disclose any information to the State and/or to the Grantor and/or to the Independent Engineer (including their advisers from time to time) and to the Employer's insurers;

(b) disclose any information to any other persons for the purposes of a bond issue or other raising of finance in connection with the Project;

(c) disclose any information to any potential or investor in the Facilities, the Employer or any of the Employer’s shareholders; and

(d) disclose any information to third parties for the purpose of the completion, repair, operation or maintenance of the Facilities.

15. REPRESENTATIVES

Employer's Representative

15.1 (a) No later than 15 days before the expected Commencement Date, the Employer shall appoint and notify the Contractor of the name of the Employer's Representative. The Employer may from time to time appoint a different person as the Employer's Representative in place of the person previously appointed and in which case he shall give notice of the name of that person to the Contractor without delay. The Employer's Representative shall represent and act for the Employer at all times up to the Date of Final Acceptance.

(b) All notices, instructions, information and other communications to be given by the Contractor to the Employer under this Contract shall be given to the Employer's Representative.

(c) The Employer's Representative may at any time delegate to any person any of the powers and duties vested in it by notice to the Contractor. Any act or exercise by any person of powers and duties delegated to them in accordance with this Clause 15.1 shall be deemed to be an act or exercise by the Employer's Representative.

(d) The Contractor shall comply with the Employer's Representative's written directions, orders and instructions. Any approval, consent, instruction, order, direction or request given by the Employer's Representative shall not in any way limit, reduce or waive the obligations or liabilities of the Contractor under this Contract. Any communication received by the Contractor from someone other than the Employer's Representative or his authorised delegate shall not be valid and shall not be relied on.

(e) Except where this Contract otherwise provides, a direction, order or instruction may be given orally and the Employer's Representative must, as soon as practicable, confirm in writing that direction, order or instruction.

Contractor's Representative

15.2 (a) No later than 15 days after the date on which this Contract is signed, the Contractor must appoint the Contractor's Representative whose identity has been previously approved by the Employer.

(b) The Contractor's Representative shall represent and act for the Contractor with respect to all issues and matters arising in connection with this Contract at all times during the term of this Contract and shall be responsible for overseeing the execution of the Works. The Contractor shall be bound by the acts and omissions of the Contractor's Representative. Matters within the knowledge of the Contractor's Representative are deemed to be within the knowledge of the Contractor.

(c) All notices, instructions, information and all other communications to be given by the Employer to the Contractor under this Contract shall be given to the Contractor's Representative.

(d) The Contractor shall not remove or replace the Contractor's Representative without the Employer's prior consent, which shall not be unreasonably withheld.

16. CONTRACTOR'S ORGANIZATION

Organization chart

16.1 Without derogating from the requirements of Clause 16.2 and the Technical Requirements, no later than 15 days after the Commencement Date, the Contractor shall submit to the Employer for the Employer's approval an organization chart showing the proposed organization to be established by the Contractor for performing the Works, including the identities of the Contractor's proposed Key Personnel, together with the curricula vitae of such proposed Key Personnel to be employed in the Works. The Contractor shall promptly inform the Employer of

any proposed revision or alteration of the organization chart. Any revision or alteration shall not be made without prior approval of the Employer, which shall not be unreasonably withheld.

Key Personnel

16.2 (a) The Key Personnel shall be engaged in the performance of the Works in the positions and in respect of the duties set out in Appendix [●].

(b) The Contractor shall ensure that any individual member of its Key Personnel is readily available to discuss, explain or make presentations on any part of the Works for which it is responsible.

(c) The Contractor shall not remove or replace any Key Personnel without prior approval of the Employer, which must not be unreasonably withheld. Any substitute personnel must be suitably qualified for the duties of the position to which the Contractor intends to appoint them. The Contractor shall provide an uninterrupted transition between the Key Personnel and their replacements.

Replacement of persons

16.3 The Employer may by notice to the Contractor and on reasonable grounds direct the removal of any person, including Key Personnel, engaged in the performance of the Works. Upon receipt of that notice, the Contractor shall, at its sole cost and expense, remove that person from the Works and shall not employ that person on the Site or in activities connected with the Works without the Employer's prior approval. The Contractor shall then promptly appoint a suitable replacement at its sole cost and expense.

17. PROGRAM AND PROGRESS

Program

17.1 No later than 15 days after the Commencement Date, the Contractor shall prepare and submit for the Employer's approval, a Program, in a form acceptable to the Employer which must:

(a) show the Commencement Date, the date on which Mechanical Completion is planned to occur and the Date of Provisional Acceptance;

(b) illustrate the Critical Path of the Works and the Critical Activities;

(c) indicate the sequence in which it proposes to perform the Works to achieve Mechanical Completion, Provisional Acceptance and Final Acceptance in accordance with this Contract;

(d) comply with the Imminent Works Implementation Time Schedule;

(e) in relation to the Government Approvals specify the time:

(i) by which the Contractor will provide to the Employer any and all drawings, documents and other information, required for those Government Approvals to be obtained by the Employer;

(ii) by which those Government Approvals to be obtained by the Employer are required;

(iii) by which Contractor will provide to the relevant Government Authorities any and all drawings, documents and other information, required for those Government Approvals to be obtained by the Contractor;

(iv) by which those Government Approvals to be obtained by the Contractor are required (which shall be no later than the time a competent and diligent contractor, in the position of the Contractor, conducting itself in accordance with Best Industry Practices, would reasonably require those Government Approvals); and

(v) required for the various Government Authorities to issue any and all Government Approvals; and

(vi) address any other matters required by the Employer as specified in the Technical Requirements.

Any software used to generate the Program must be approved by the Employer, in its sole discretion. If the software used to generate the Program, or part thereof, is proprietary software of the Contractor or any other party, the Contractor shall provide the Employer or procure that the Employer is provided with, with a copy of that software and a unrestricted licence for the Employer's officers, agents and employees to copy and use it, at no additional cost to the Employer, for the balance of the duration of the Project.

Progress reports

17.2 The Contractor shall monitor progress of all the activities associated with the performance of the Works and the activities specified in the Program, and supply a progress report to the Employer and every month or more frequently as the Employer may, in its absolute discretion, direct.

The progress report must be in a form acceptable to the Employer and must include the following as well as all items noted in the Technical Requirements:

(a) percentage completion achieved compared with the planned percentage completion for each activity;

(b) wherever any activity is falling behind schedule, the likely consequences thereof and a description of the corrective action(s) to be or being taken;

(c) a general report on the status of the Works;

(d) information on all critical aspects influencing the progress of the Works;

(e) charts of the progress of the Works; and

(f) any other information the Employer may require from time to time.

Revised Program

17.3 The Contractor shall use its best endeavours to anticipate and to avoid delay in the progress of the Works and do all things necessary to ensure a satisfactory rate of progress at all times.

17.4 If at any time the Contractor's actual progress of the Works falls behind that specified in the Program, or it becomes apparent that the progress of the Works will fall behind, the Contractor shall immediately notify the Employer and promptly prepare and submit to the Employer a detailed, written proposal to overcome the delay to the progress of the Works and a revised Program showing any and all changes to the Critical Path of the activities which make up the Works, taking into account the prevailing circumstances, and notify the Employer of the actions to be or being taken to expedite progress of the Works and overcome the delay so as to achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance. The actions referred to above will not constitute an acceleration and the Contractor shall not be entitled to any extension of time or any addition to the Contract Price for taking any such action.

In all other circumstances the Contractor shall revise the Program as and when appropriate and must submit all revisions to the Employer for approval. A revised Program shall only become the applicable and current Program for the purposes of this Contract if it is approved by the Employer.

17.5 Nothing in Clause 17.4 shall relieve the Contractor of its obligations under this Contract nor bind or create any obligation or liability on the part of the Employer or constitute any form of acknowledgment that the Contractor is or may be entitled to any extension of time or addition to the Contract Price.

17.6 The Contractor will attend progress meetings as directed by the Employer. The Contractor will be responsible for preparing the minutes of all progress meetings with the Employer. No later than seven days after a progress meeting the Contractor will submit to the Employer for approval the minutes of the relevant meeting. No later than three days after receipt of the minutes the Employer will either confirm that the minutes are agreed or it will notify the Contractor of the corrections that must be made to the minutes. The Contractor will correct the minutes as required by the Employer and re-submit the minutes (duly corrected) to the Employer no later than three days following receipt of the Employer's comments. This procedure will be repeated until the Employer confirms that the minutes are agreed. If the Employer does not confirm that the minutes are agreed or notify the Contractor of the required corrections within the three day period following receipt of the minutes, the minutes will be deemed to have been agreed.

Progress of the Works

17.7 If, in the opinion of the Employer, there is a delay in the progress of the Works attributable to the Contractor or for which the Contractor has accepted the risk under this Contract and there is a reasonable likelihood that there will be a delay to the Date of Provisional Acceptance:

(a) the Employer may direct the Contractor to:

(i) reschedule or reallocate the Contractor's resources; or

(ii) reprogram and adjust activities, sequences and the performance of the Works as the case may be; or

(b) the Employer may at any time after giving the Contractor 14 days' notice:

(i) employ any third party to assist the Contractor as the Employer deems appropriate; or

(ii) omit any part of the Works in accordance with Clause 41 as the Employer deems appropriate, and undertake that part of the Works itself or engage a third party to do so.

17.8 The Contractor shall give to the Employer or any third party engaged by the Employer under Clause 17.7(b) all assistance as may be necessary for it to perform the tasks which the Contractor ought to have performed.

17.9 The Contractor shall have no right to make any claim against the Employer and shall not be entitled to any increase in the Contract Price or extension of time in relation to any direction given in accordance with Clause 17.7(a), the employment of a third party in accordance with Clause 17.7(b)(i), an omission in accordance with Clause 17.7(b)(ii) or any assistance provided by it under Clause 17.8.

17.10 The Contract Price will be reduced by the additional costs, losses, damages and expenses incurred by the Employer as a consequence of acting in accordance with Clause 17.7(b) as certified by the Employer.

17.11 If the balance of the Contract Price to be paid to the Contractor is less than the amount certified by the Employer in accordance with Clause 17.10 then the difference will be a debt due and payable by the Contractor to the Employer on demand.

18. LONG LEAD ITEMS

(Non – applicable)

19. SUBCONTRACTS

Subcontracting

19.1 (a) Subject to the following provisions of this Clause 19, the Contractor may subcontract any part of the Works but not the whole of the Works.

(b) The Contractor shall only engage Subcontractors who, in consideration of Best Industry Practice, are safe, environmentally responsible, careful, skilled, experienced, and competent in their respective discipline. The Contractor shall demonstrate to the Employer that proposed Subcontractors have these attributes before engaging them.

(c) Prior approval of the Employer is required for all Major Subcontractors which are not listed in Appendix [●].

(d) When the Contractor requests approval of a Major Subcontractor, the Contractor shall provide to the Employer:

(i) full particulars in writing of the part of the Works to be subcontracted, the name and address of the proposed Major Subcontractor and the proposed Sites for the subcontracted work;

(ii) the Major Subcontractor's relationship with the Contractor; and

(iii) information establishing the financial, technical and personnel capacity (including details of previous experience and safety and environmental records) to successfully perform the subcontracted work to be performed by the proposed Major Subcontractor.

The Contractor shall provide the Employer with any further information requested by the Employer for the purpose of determining whether to approve the Major Subcontractor, including the proposed, but unpriced, subcontract document.

(e) The Employer shall either approve or reject with reasons a Major Subcontractor proposed by the Contractor within 45 days of the Employer's receipt of the Contractor's request for approval. If the Employer fails to respond within 45 days' of its receipt of the Contractor's request for approval, the Employer shall be deemed to have approved the proposed Major Subcontractor.

(f) The Contractor shall not terminate any Major Subcontract without the Employer's prior written approval, not to be unreasonably withheld.

Responsibility

19.2 Subcontracting shall not relieve the Contractor from any of its liabilities or obligations under this Contract. The Contractor is liable to the Employer for the acts and omissions of Subcontractors and employees and agents of Subcontractors as if they were acts and omissions of the Contractor.

Terms of subcontracts

19.3 The Contractor shall ensure that each subcontract includes provisions which will enable the Contractor to discharge the Contractor's obligations and liabilities to the Employer under the terms of this Contract in respect of the subcontracted work, including provisions in respect of:

(a) warranties given by the Contractor in Clauses 28 and 29;

(b) indemnities given by the Contractor in Clauses 13.6, 37.1 and 50.4;

(c) a termination for convenience provision similar to Clause 45.2(d);

(d) a provision foreseeing and enabling the ultimate ownership by the Employer of all Project IP similar to Clause 13.2 and the furnishing to the Employer of all documents in which Project IP subsists;

(e) a commitment by the Subcontractors that to the extent necessary they have reviewed the drawings provided by the Contractor and that the drawings will be suitable for the work proposed;

(f) a provision that the Employer is able to enter upon and remain in or about that part of the Sites upon which the Subcontractor is undertaking the subcontracted work; and

(g) a provision enabling the Employer to make payments directly to the Subcontractor in accordance with Clause 46.2(b) and that any such payments shall be deemed to have satisfied the Contractor's payment obligations to the Subcontractor under the subcontract to the extent and in the amount of such direct payments;

(h) undertakings enforceable by the Employer that upon the termination of this Contract or repudiation or abandonment of this Contract by the Contractor, if so directed by the Employer, the Subcontractor will:

(i) provide to the Employer all design, documents, materials and other things intended for incorporation in the Works;

(ii) return to the Employer all copies (both hard and in electronic format) of all documents associated with the Project that are in the Subcontractor's possession or control; and

(iii) agree to the assignment or novation of the Contractor's interests in its subcontract to the Employer at the Employer's absolute discretion.

(i) a representation by the Subcontractor that he is aware that the State, HCAA, the Grantor and the Independent Engineer have a significant involvement in the Contract and the right to intervene in the execution of the Works, as per Appendix [●] and that he is aware and accepts such rights as detailed in the said Appendix.

19.4 The Contractor must obtain the prior written approval of the Employer before entering into any subcontract that does not include the provisions listed in Clause 19.3.

Collateral Warranties from Major Subcontractors

19.5 Unless directed by the Employer to the contrary, in addition to any warranty and guarantee provided to the Contractor by a Subcontractor, the Contractor shall execute, and procure that each of the Major Subcontractors executes, a collateral warranty in the form set out in Appendix [●], with such executed collateral warranty to be delivered to the Employer promptly following the Contractor's engagement of the Major Subcontractor.

No restrictions

19.6 The Contractor hereby warrants that no agreement, arrangement or understanding with any Subcontractor will directly, or indirectly interfere with, restrict or impede the Employer in the exercise of any right or remedy under this Contract.

19.7 The Employer shall, if so requested by the State from time to time, promptly provide details of all of its subcontractors including the Contractor and any of its subcontractors. The State may at all times during the Concession Period require the Employer to terminate any subcontract and/or replace any subcontractor (including the Contractor and any of its subcontractors) for reasons of national security and the Employer shall promptly terminate the relevant subcontract and/or replace the relevant subcontractor.

20. DETAILED DESIGN AND ENGINEERING

Detailed design and engineering

20.1 The Contractor shall perform all necessary surveys and carry out and complete the detailed design and engineering for the Works in compliance with this Contract, Best Industry Practice and all applicable Laws such that the Works, when completed, will be fit for the purposes described in the Standards and Specifications, meet the Technical Requirements, achieve the Performance Guarantees and otherwise comply with this Contract.

Approval/Review of documents by the Employer and the Independent Engineer (as the case may be)

20.2 (a) The Contractor shall prepare and submit to the Employer and to the Independent Engineer, as the case may be, the documents specified in the Technical Requirements for approval or review so as to enable the Employer verify their compliance with the Contract. Moreover the Contractor is fully aware that Design and Engineering works have to be reviewed and approved by the Independent Engineer as per the provisions of Appendix [●]. Contractor herein confirms, ensures and secures that the provisions related with the Independent Engineer regarding Engineering/Design shall be fully fulfilled by the Contractor at its own Cost and full responsibility. The said requirements and procedures are described in Appendix [●] hereof and Contractor shall prepare the Documents on the premise that same are to be further reviewed by the Independent Engineer as well. In case of discrepancies between the following paragraphs and of Appendix [●] the more strict are to be considered as valid.

(b) For the documents specified in the Technical Requirements as requiring the Employer's approval or other review the Contractor shall include an Employer review period in the Program and the Imminent Works Implementation Time Schedule. The duration of the Employer review period is listed in the Technical Requirements and where no review period is specified, the duration of the review period shall be 15 Business Days.

(c) The Contractor is at liberty to proceed at his risk with the Works without waiting to receive the Employer's approval or review comments. The Contractor is not entitled to any reimbursement for any expenses or for any work that must be repeated or re-performed or for any extension of time as a consequence of repeating or re-performing any of the Works if the Contractor proceeds before the receipt of the Employer's approval or review comments.

(d) To allow for the Employer time to arrange for its personnel or consultants to be available to review Contractor's documents the Contractor shall submit such documents to the Employer as near as possible to the date indicated in the Program and if not on that date the Contractor shall provide the Employer a minimum of 15

days notice of the new date for issuing a submittal. The Contractor shall not overwhelm the Employer's limited personnel by saving a number of submittals for issue at the same time. Instead, submittals shall be scheduled for issuance with a reasonable time interval between successive submittals.

(e) The Contractor shall deliver to the Employer electronic copies of all documents which are to be reviewed by the Employer, in addition to delivering paper copies to the Employer. The review period begins when the Employer have received both paper and electronic copies of the documents.

(f) After receipt by the Employer of any document for which an Employer review is required in accordance with Clause 20.2(b), the Employer shall notify the Contractor of the results of its review of the document and the modifications, if any, which the Employer requires within the period referred to in Clause 20.2(b). If the Employer fails to notify the Contractor within that period, the Employer will be deemed to have no comments. If the Contractor receives the Employer's comments after the relevant review period, any extra costs associated with incorporating the Employer's comments shall be treated as a Variation under Clause 41 unless such comment(s) are to identify designs or work or materials which are not in compliance with this Contract.

(g) The Contractor shall at its sole cost and expense modify the document to take the Employer's comments into account and re-submit it in accordance with Clause 20.2(a).

(h) The Contractor shall comply with the terms of any Employer approved document and shall not depart from the terms of any Employer approved document unless the Contractor has first submitted to the Employer an amended document and obtained written approval of same from the Employer.

(i) Approval or review, or failure to approve or review of any documents by the Employer or any other person shall not release the Contractor from, or modify any of its obligations or liabilities under the Contract and shall not entitle the Contractor to any extension of time, adjustment of the Contract Price or any other form of relief or compensation.

20.3 The Contractor shall be solely responsible for compliance with the Technical Requirements and the Contractor's own engineering design standards, and for any discrepancies, errors or omissions in the design and engineering documents prepared by itself, or on its behalf, irrespective of whether such documents have been reviewed by the Employer.

Approval/Review of documents by Government Authorities

20.4 (a) If according to applicable Law, the detailed design and engineering provided by the Contractor must be reviewed, approved, certified or agreed by any Government Authority, the Contractor shall take any necessary actions to have the detailed design and engineering reviewed, approved, certified or agreed so that the progress of the Works and the achievement of Provisional Acceptance is not delayed.

(b) If any Government Authority requires the detailed design and engineering provided by the Contractor to be modified, amended or corrected, the Contractor shall make any such modifications, amendments or corrections to the detailed

design and engineering and shall immediately notify the Employer and the Independent Engineer thereof. The Employer shall have the right, acting reasonably, to approve the modifications, amendments or corrections or to require the Contractor to propose for the Employer's approval alternative modifications, amendments or corrections. The Employer will be acting reasonably if it withholds approval to any modification, amendment or correction which in the reasonable opinion of the Employer might delay the achievement of Provisional Acceptance or prejudice the achievement of the Performance Guarantees or result in the Facilities not meeting the Standards and Specifications.

(c) The Contractor shall perform the obligations set out in this Clause 20.4 at its own cost.

21. PROCUREMENT

Transportation

21.1 (a) The Contractor shall, at its sole cost and expense, transport all Equipment and Construction Equipment to the Sites. In selecting the mode of transportation to be used for the Equipment and the Construction Equipment, the Contractor shall comply with the Technical Requirements and take into account the requirements of the insurers.

(b) Upon dispatch of each shipment of Equipment and Construction Equipment, the Contractor shall notify the Employer of the detailed description of the Equipment and the Construction Equipment included in the shipment, the point and means of dispatch and the estimated times and points of delivery at the Sites. The Contractor must submit to the Employer without delay all relevant shipping documents as may be requested by the Employer.

(c) The Contractor shall be responsible for obtaining, if necessary, all Government Approvals required for the transportation of the Equipment and the Construction Equipment to the Sites.

(d) The Contractor will be responsible at its own cost for the repair or re-instatement of any road or structure that is damaged as a result of the transportation of the Equipment or the Construction Equipment to Site. The Contractor shall indemnify and hold harmless the Employer from and against all Losses and Liabilities arising due to damage to any road or other structure caused by the Contractor transporting the Equipment or the Construction Equipment to the Sites.

Procedures

21.2 The Contractor shall comply with the procurement procedures set out in the Technical Requirements.

22. CONSTRUCTION

Arrangement of Works /supervision/labour

22.1 (a) The Contractor shall be responsible for the true and proper arrangement of the Works including bench marks, reference marks and lines. The Contractor shall at its sole cost provide to the Employer a copy of each document showing the arrangement of the Works. If, at any time during the progress of the Works, any

error appears in the position, levelling or alignment of the Works, the Contractor shall notify the Employer of the error and, at its sole cost and expense, immediately rectify the error to the satisfaction of the Employer.

(b) The Contractor shall perform or provide all necessary supervision during the performance of the Works, and shall ensure that appropriate Key Personnel be constantly on the Sites to provide full-time supervision of the Works. The Contractor shall provide and shall employ technical personnel who are skilled and experienced in their respective trade/professions, and supervisory staff who are competent to render adequate supervision to the work which they are assigned to supervise.

(c) (i) The Contractor shall provide and employ on the Sites in the performance of the Works all skilled, semi-skilled and unskilled labour as is necessary for the proper and timely performance of the Works.

(ii) The Contractor shall be responsible for the recruitment, transportation, accommodation, catering and payment of all labour (local or expatriate) required for the performance of the Works.

(iii) The Contractor shall be solely responsible for its employees and other workers and shall comply at all times with all applicable Laws relating to its employees and other workers. The Contractor will be liable for and will indemnify the Employer from and against any Losses and Liabilities arising out of or connected with any failure or default by the Contractor to comply with any applicable Law.

(iv) The Contractor shall be solely responsible for the remuneration, annual sick leave, long service leave, public holidays, redundancy payments, social security contributions (including but not limited to those payable to IKA) or any other similar benefits under any Law which apply in respect of Contractor's employees and shall ensure that the Subcontractors are similarly responsible in respect of their employees.

(v) The Contractor shall, at all times during the progress of the Works, use its best endeavours to prevent any unlawful, improper or disorderly conduct or behaviour by or amongst its own and its Subcontractors' employees.

(vi) The Contractor shall, in all dealings with its own and its Subcontractors' employees, pay due regard to all applicable statutory holidays in the Country.

Construction Equipment

22.2 (a) All Construction Equipment brought by the Contractor on the Sites shall be used exclusively for the performance of the Works. The Contractor shall not remove from the Sites any Construction Equipment without the prior approval of the Employer, such approval not to be unreasonably withheld.

(b) The Contractor shall, at its sole cost and expense, immediately remove from the Sites all Construction Equipment and surplus materials supplied by the Contractor or any of its Subcontractors:

(i) unless otherwise specified in this Contract, upon completion of the Works; and

(ii) when required by Law.

(c) The Contractor shall, upon request by the Employer, notify the Employer of the name and address of the owner of any Construction Equipment used in the Works at any Site and hired by the Contractor or its Subcontractors or held by the Contractor or its Subcontractors under an agreement whereby ownership or property rights in the Construction Equipment is vested wholly or partly in any third party other than an Affiliate of the Contractor or its Subcontractors. The Employer may, in order to avoid seizure by the owner of Construction Equipment, pay to such owner the amount of any rent, overdue instalment or other sums payable by the Contractor. The amount paid by the Employer in so doing shall be a debt due and payable by the Contractor to the Employer on demand, which the Employer shall be entitled to set-off with any and all payments due to the Contractor by the Employer under this Contract or otherwise.

Site Regulations /Airport Regulations

22.3 The Contractor shall prepare and submit to the Employer, at least 30 days before the Contractor proposes to commence any part of the Works on the Sites, proposed Site regulations for the Employer's approval setting out the rules to be observed in the performance of the Works at the Sites and which comply with the requirements of this Contract, including those set out in the Technical Requirements. The Employer shall either approve or reject with reasons the proposed Site regulations within 30 days of its receipt. If the Employer does not respond to the Contractor within 30 days of its receipt of the proposed Site regulations, the Employer shall be deemed to have approved the proposed Site regulations. If the Employer rejects the proposed Site regulations, the Contractor must amend the Site regulations to comply with the requirements of the Employer. The Contractor must then resubmit the Site regulations to the Employer for approval within the period required by the Employer. The procedure in this Clause 22.3 must be repeated until the Employer approves the Site regulations.

22.4 The Contractor shall:

(a) comply with the Site regulations;

(b) ensure that any Subcontractor to whom any of the Works are subcontracted complies with the Site regulations;

(c) not amend the Site regulations without the prior written approval of the Employer; and

(d) allow the Employer's Representative (and any other persons appointed or approved by the Employer) unrestricted access to inspect and audit the Contractor's compliance with the Site regulations.

22.5 If the Contractor fails to comply with the Site regulations, the Employer may give notice to the Contractor which sets out details of that failure and directs the Contractor to comply with the Site regulations within the period set forth in that notice.

Work of other Contractors

22.6 The Contractor shall, upon request from the Employer, give all reasonable opportunities to any other contractors employed by the Employer and/or by the State on or near the Sites to enable those other contractors to perform their work. The Contractor shall at all times and otherwise in accordance with the requirements and directions of the Employer:

(a) take all reasonable steps to plan, co-ordinate and programme and, to the extent physically feasible, without significantly impacting the Program, integrate the performance of the Works with the activities of other contractors employed by the Employer and/or by the State on or near the Sites;

(b) liaise, consult and co-operate with the authorised representatives of all other contractors employed by the Employer and/or by the State on or near the Sites;

(c) attend such co-ordination meetings called by the Employer to plan, review and determine co-ordinated activities for the management of interfaces between the performance by the Contractor of the Works and the work of the other contractors;

(d) exercise all reasonable endeavours in performing the Works so as to minimize any interference with or hindrance of the Employer's and/or the State's other contractors or the performance of the work of these other contractors;

(e) refrain from carrying out any activities on the part of the Sites occupied by the Contractor (or doing anything on any other part of the Sites over which the Contractor has access) that is likely to damage the work of the other contractors;

(f) co-operate with the Employer and with the State and the other contractors to promote and to foster a co-ordinated and integrated approach to the Works and the work of the other contractors.

22.7 The Employer shall advise the Contractor in advance of any other contractors of the Employer and/or of the State working on or near the part of the Sites occupied by the Contractor and the Employer will cause all information relating to the activities of the other contractors reasonably required by the Contractor in order for the Contractor to perform its obligations under 22.6(a) to (f) to be provided to the Contractor within a reasonable time after the Contractor requests such information.

Emergency work

22.8 (a) If, by reason of an emergency arising in connection with and during the performance of the Works, any protective or remedial work is necessary as a matter of urgency to prevent damage to the Works, the Contractor shall immediately perform that work at its sole cost and expense.

(b) If the Contractor is unable or unwilling to carry out such emergency work immediately, the Employer may himelf perform or engage a third party to perform that work in order to prevent damage to the Works. If the work done or caused to be done by the Employer is work which the Contractor was obliged to carry out at its own expense under this Contract, the costs incurred by the Employer as a result thereof shall be deemed a debt due and payable by the Contractor to the Employer

on demand which the Employer shall be entitled to set-off with any and all payments due to the Contractor by the Employer under this Contract or otherwise..

Site clearance

22.9 (a) The Contractor must at all times keep the Sites and any areas leading to or adjacent to the Sites free from all unnecessary materials and other obstructions which have been brought onto the Sites or any areas leading to or adjacent to the Sites, and must store or remove any surplus materials, clear away from the part of the Sites and away from any areas leading to or adjacent to the Sites any wreckage, rubbish or temporary works which have been brought onto the Sites or any areas leading to or adjacent to the Sites, by the Contractor or its Subcontractors and shall generally maintain the Sites in a clean and safe condition in accordance with Best Industry Practice.

(b) Within thirty days after the Date of Provisional Acceptance, the Contractor shall clear away and remove from the Sites and any areas leading to or adjacent to the Site any Construction Equipment, means of transportation, goods, materials, any wreckage, rubbish and debris of any kind which have been brought onto the Sites or any areas leading to or adjacent to the Sites, by the Contractor or its Subcontractors and shall thoroughly clean the Facilities, removing all accumulations of dust, scrap, waste, oil, grease, weld splatter, insulation, paint and other foreign substances, and leave the Sites and the Facilities in a clean and safe condition in accordance with Best Industry Practice.

Adjacent Utilities

22.10 The Contractor shall do all things necessary to protect any and all parallel, converging and intersecting electric lines and poles, telephone lines and poles, highways, waterways, railroads, sewer lines, oil, water and gas pipelines, drainage ditches, culverts and any and all property of persons from loss or damage as result of its performance of the Works. In the event that any such property is damaged or destroyed by the Contractor or its Subcontractors in the course of the performance of the Works, the Contractor shall at its own expense and liability, repair, rebuild, restore or replace such damaged or destroyed property to the reasonable satisfaction of the owner of that property or otherwise compensate such owner.

Site security and lighting

22.11 The Contractor must provide and maintain at its sole cost and expense in accordance with all applicable Law and regulations all temporary lighting, fencing and security when and where necessary for the proper performance and the protection of the Works and the safety of the Employer and occupiers of adjacent property and the public as set out in the Technical Requirements.

Things of value or of Heritage and significance

22.12 Any things of value or of Heritage significance or otherwise of special interest found on or in or adjacent to the Site will be the property of the relevant Government Authority. Where such an item is found the Contractor must:

(a) immediately notify the Employer;

(b) protect the item and not disturb it further;

(c) comply with any instruction of the Employer and/or of the State in relation to the item; and

(d) comply with any Laws in relation to that item, including in relation to its preservation or handling, and the notification of the finding to any relevant Government Authority.

Protection of Heritage/Antiquities

22.13 The Contractor shall, and shall ensure that its Subcontractors, consultants and suppliers and its and their employees and agents comply with all Laws relating to things of value or of Heritage significance applicable in the Country.

22.14 The Contractor shall perform in the areas where the Works are to be undertaken Archaeological Test Excavations or use other suitable means to investigate the data collected to determine the existence or otherwise of Antiquities. The cost of performance of Archaeological Test Excavations and/or for the performance of geophysical surveys shall be for the account of the Contractor and are included in the Contract Price. Any other expense for additional Archaeological Test Excavations or for archaeological investigations and for the monitoring of the related works and excavations shall be borne by the Employer and the State in accordance with the applicable legislation. At least seven (7) days prior to any Archaeological Test Excavations the Contractor shall notify each of the relevant Government Authority responsible for supervising such tests, the Employer and the State who may each attend such Archaeological Test Excavations. The Employer shall use its best efforts to assist the Contractor in all its works, surveys, and investigations related to Archaeological Test Excavations as well as in the monitoring associated with such works, surveys and investigations.

22.15 The Contractor shall, upon ascertaining the existence of Antiquities during any of the Works, notify the relevant Government Authority, the Employer, the Independent Engineer and the archaeological service and suspend immediately all Works in the area of the Antiquities, and at the same time take all necessary measures for the preservation and safekeeping of such Antiquities until the relevant Government Authority takes responsibility for such in accordance with the applicable Laws.

22.16 After evaluation of the Antiquities by the relevant Government Authority, instructions shall be issued to the Contractor either for the continuation of the Works, or for their suspension for the performance of archaeological investigations by the relevant Government Authority, or for the temporary suspension of the Works in the area where Antiquities were discovered for the time period during which the archaeological service will conduct archaeological investigations by its own means and at the expense of the State.

22.17 An aggregate delay of more than [●] months to the Works due to works related to Antiquities uncovered during the Works shall constitute an Event of Delay.

22.18 Every Antiquity is the exclusive property of the State.

23. TESTS AND INSPECTIONS

23.1 The Contractor shall, at its sole cost and expense, carry out at the place of manufacture and/or on the Sites all tests other than the Performance Tests (which will be performed in accordance with Clause 26) and/or inspections of the Equipment and any part of the Works as specified in this Contract, the Quality Assurance Plan or as required by any applicable Laws or Best Industry Practice, and as necessary to ensure that the Works are carried out in accordance with this Contract.

23.2 The Employer and the Employer’s Representative and the Independent Engineer and each of their nominees shall be entitled to attend any test and/or inspection by their appointed duly authorised and designated inspector(s).

23.3 The Contractor shall afford the Employer and his Representative and the Independent Engineer and each of their nominees access or shall procure such

access, at any time to any place where the Equipment is being manufactured or the Works are being performed in order to inspect the progress and the manner of manufacture or construction, provided that the Employer gives the Contractor reasonable prior notice.

23.4 Whenever the Contractor is ready to carry out any test and/or inspection, the Contractor shall give reasonable advance notice (and in any event at least 14 days notice) to the Employer and his Representative and to the Independent Engineer of the test and/or inspection and of the place and time for the test and/or inspection. The Contractor shall obtain from any relevant Subcontractor, third party or manufacturer any necessary permission or consent to enable inspector(s) appointed by the Employer and his Representative and by the Independent Engineer to attend the test and/or inspection.

23.5 The Contractor shall furnish the Employer and his Representative with a certified report of the results of any test and/or inspection and any other data relating to the test and/or inspection.

23.6 If the Employer's or his Representative's inspector(s) fail to attend the test and/or inspection, or if it is agreed between the parties that any or all of the Employer's and his Representative's inspector(s) will not attend, then the Contractor may proceed with the test and/or inspection in the absence of the Employer's or his Representative's inspector(s), as the case may be, and provide the Employer and his Representative with a certified report of the results.

23.7 The Employer may ask the Contractor to carry out any test and/or inspection not described in this Contract. The Contractor's reasonable extra costs necessarily incurred, which shall not include head office or corporate overheads, profit or loss of profit, in the carrying out of the test and/or inspection will be added to the Contract Price only if the test shows that the relevant Works conform with the requirements of the Contract, otherwise all such costs will be borne by the Contractor.

23.8 All measuring instruments used to test the Works, including the Equipment, shall be in compliance with the Technical Requirements.

Failure of a test

23.9 If any Equipment or any part of the Works fails to pass any test and/or inspection, the Contractor shall either rectify or replace such Equipment or part of the Works to the Employer's satisfaction and shall repeat the test and/or inspection upon giving a notice under Clause 23.4.

Effect of tests

23.10 The Contractor agrees that neither the execution of a test and/or inspection of the Equipment or any other part of the Works, nor the attendance by the Employer's or his Representative's inspector(s) nor the issue of any test report pursuant to Clause 23.5, nor monitoring or inspection of any kind shall release the Contractor from any other responsibilities under this Contract or from any of the Contractor's obligations or liabilities under this Contract.

No covering up

23.11 No part of the Works are to be covered up on the Sites without carrying out any test and/or inspection required under this Contract. The Contractor must give reasonable notice to the Employer (and in any event at least 7 days' notice) whenever any part of the Works are ready or about to be ready for test and/or inspection prior to that part of the Works being covered up.

23.12 The Contractor shall uncover any part of the Works or make openings in or through the same as the Employer may from time to time require at the Sites and must reinstate and make good such part.

23.13 If any parts of the Works have been covered up at the Sites after compliance with the notice and testing and/or inspection requirements of Clause 23.11 and are required by the Employer to be uncovered and are found to have been performed in accordance with the Contract, the Contractor's reasonable extra costs, which do not include head office or corporate overheads, profit or loss of profit, necessarily incurred in uncovering, making openings in or through, reinstating and making good the same will be added to the Contract Price. If the part of the Works is found not to have been performed in accordance with the Contract or the Contractor has failed to comply with the notice and testing and/or inspection requirements of Clause 23.11, the Contractor, shall bear all of the costs of uncovering, repairing, replacing, rectifying and reinstating the Works.

Additional testing and inspection requirements

23.14 The Contractor shall also comply with any other requirements of the Employer in relation to testing and inspection as set out in the Technical Requirements.

24. NON-OPERATIONAL WORKS ACCEPTANCE

(Non – Applicable)

25. MECHANICAL COMPLETION, PRE-COMMISSIONING AND COMMISSIONING

Pre-commissioning

25.1 The Contractor will:

(i) carry out the Pre-commissioning of the Facilities; and then

(ii) achieve Mechanical Completion of the Facilities; and then

(iii) carry out the Commissioning of the Facilities.

25.2 The Contractor shall comply with the Employer's requirements and procedures as determined by the Employer in relation to Pre-commissioning as set out in the Technical Requirements.

25.3 As soon as all work in respect of Pre-commissioning is completed the Contractor shall give notice of same to the Employer.

Mechanical Completion

25.4 When the Contractor has completed the Pre-commissioning of the Facilities and is satisfied that all the requirements for Mechanical Completion have been satisfied, the Contractor will give notice to the Employer. The Contractor shall comply with the Employer's requirements and procedures in relation to achieving Mechanical Completion as set out in the Technical Requirements.

25.5 If the Employer is satisfied that Mechanical Completion has been achieved, he will issue a Certificate of Mechanical Completion to the Contractor.

25.6 If the Employer is not satisfied that Mechanical Completion has been achieved, he will notify the Contractor in writing of the reasons why Mechanical Completion has not been achieved. The Contractor must correct the defects and/or deficiencies notified by the Employer and complete any unfinished work which prevents Mechanical Completion from being achieved and the procedure described in Clause 25.4 must be repeated until the Employer issues a Certificate of Mechanical Completion.

Commissioning

25.7 Commissioning of the Facilities or any part thereof shall be commenced by the Contractor after achieving Mechanical Completion and completing Pre-commissioning and will be carried out in accordance with the Technical Requirements.

26. PERFORMANCE TESTS

26.1 (a) When the Contractor considers that Commissioning has been successfully completed, the Facilities are able to be operated under stable conditions and all the requirements for Provisional Acceptance (other than the requirement listed in paragraph (f) and (m) of the definition of Provisional Acceptance and those other requirements which cannot be fulfilled until after the Performance Tests have been passed) have been satisfied, the Contractor shall give notice to the Employer that the Facilities are ready for the Performance Tests to be carried out.

(b) The Employer shall, as soon as reasonably practicable, after receipt of a notice under Clause 26.1(a), issue a notice to the Contractor specifying the date for commencement of the relevant Performance Tests.

Procedures and Guidelines

26.2 (a) The Performance Tests shall be conducted by the Contractor after Commissioning to ascertain whether the Facilities can meet the Performance Guarantees.

(b) All Performance Tests shall be conducted in accordance with the Performance Test Schedule, Best Industry Practice and the Technical Requirements. The Performance Tests and all other Terms and Conditions of this Contract, applicable standards, Laws, and Government Approvals shall, subject to Clauses 7.4 and 8.5 be accomplished at no additional cost or expense to the Employer.

(c) The Facilities shall not be operated during any Performance Test in excess of:

(i) the limits allowed by any Equipment manufacturer to maintain its warranty;

(ii) the limits imposed by the Law and Government Approvals; and

(iii) the limits stated in the Technical Requirements.

(d) The Contractor hereby agrees that the Employer and his Representative may monitor the conduct of the Performance Testing to ensure compliance with the terms and conditions of this Contract.

(e) The Contractor hereby agrees that an inspection pursuant to Clause 26.2(d) by the Employer or the Employer's Representative shall not release the Contractor from any responsibilities under this Contract, including meeting the Performance Guarantees.

(f) The Employer or the Contractor is entitled to order the cessation of any Performance Test if the continuation of such Performance Test is, in the reasonable opinion of the Contractor or the Employer, as applicable, likely to:

(i) result in damage to the Works, or other property or personal injury; or

(ii) violate the terms specified in relevant Environmental Laws, in the Approved Environmental Terms or Government Approvals.

(g) If the Works or any part thereof fails to pass a Performance Test (or any repetition thereof in the event of prior failure) or if a Performance Test is stopped before its completion, such Performance Test must, subject to 24 hours prior notice having been given by the Contractor to the Employer, be repeated as soon as practicable. All appropriate adjustments and modifications are to be made by the Contractor to the Facilities with all reasonable expedience and at its sole cost and expense before the repetition of any Performance Test.

(h) The results of each Performance Test must be presented in a written report produced by the Contractor and delivered to the Employer and his Representative within five days of the completion of such Performance Test. The results will be evaluated by the Employer.

27. PROVISIONAL ACCEPTANCE

27.1 (a) As soon as the Facilities, in the opinion of the Contractor, achieve Provisional Acceptance the Contractor shall give a notice thereof to the Employer.

(b) The Employer shall, promptly, and no later than 30 days after receipt of the Contractor's notice under Clause 27.1(a), either issue a Certificate of Provisional Acceptance in the form specified in Appendix [●] stating that the Facilities have reached Provisional Acceptance or notify the Contractor of any defects and/or deficiencies.

(c) If the Employer notifies the Contractor of any defects and/or deficiencies in the Facilities, or that for any other stated reason the Works have not reached the stage of Provisional Acceptance in accordance with the Contract, the Contractor must then correct those defects and/or deficiencies and the procedures described in Clauses 27.1(a) and (b) must be repeated until the Employer issues a Certificate of Provisional Acceptance.

MG

(d) Notwithstanding any other provision in this Contract, no use or occupancy of the Sites, the Works or the Facilities by the Employer, whether during the Performance Tests or otherwise, in any way constitutes an acknowledgment by the Employer that Provisional Acceptance has occurred, nor does it serve to release the Contractor from any of its obligations or liabilities under this Contract.

(e) Upon the issue of the Certificate of Provisional Acceptance the Contractor shall hand over care, custody and control of the Facilities to the Employer.

28. GENERAL REPRESENTATIONS AND WARRANTIES

28.1 The Contractor hereby makes the following representations and warranties to the Employer each of which the Contractor further covenants, warrants and represents are true and correct as of the date of this Contract and shall remain true and correct for the entire duration of the term of this Contract:

(a) it has been duly incorporated under the laws of Greece, and is validly existing under those laws and has the power and authority to carry on its business in its jurisdiction of incorporation;

(b) it has requisite power and authority to enter into this Contract and comply with its obligations;

(c) this Contract and the transactions under same do not contravene its constituent documents or any Law or obligation by which it is bound or to which any of its assets are subject or cause a limitation of powers or the powers of its directors to be exceeded;

(d) it has in full force and effect the authorizations necessary for it to enter into this Contract and the transactions under same;

(e) its obligations under this Contract are valid and binding and are enforceable against it in accordance with the terms thereof;

(f) it is not in breach of any Law or obligation affecting it or its assets in a way which may result in a materially adverse effect on its business or financial standing;

(g) there is no pending or threatened proceeding affecting the Contractor or any of its assets that would affect the validity or enforceability of this Contract, the ability of the Contractor to fulfil its commitments under this Contract in any material respect, or that could result in any materially adverse change in the business or financial standing of the Contractor;

(h) there are no reasonable grounds to suspect that it is unable to pay its debts as and when they become due and payable;

(i) it has the necessary skills and experience to perform the Works in accordance with this Contract;

(j) it owns or has the right to use all Intellectual Property necessary to perform its obligations under this Contract; and

(k) it is fully aware of the provisions of the Concession Agreement.

29. WARRANTIES

Contractor's warranties

29.1 Without prejudice to any other warranties expressed elsewhere in this Contract, and notwithstanding any inclusion of the Employer's documents in this Contract (including the Technical Requirements) or any approval given or withheld by the Employer under this Contract, the Contractor warrants that:

(a) the Works will be performed and the Facilities will be constructed in accordance with Best Industry Practice;

(b) the Works will be performed in a timely and professional manner in accordance with its obligations (both express and implied) under this Contract and all applicable Laws and Government Approvals;

(c) the Works and the Facilities will be constructed strictly in accordance with and shall comply with the requirements of this Contract and shall be fit for the purpose described in this Contract;

(d) the Works will be performed in accordance with the Technical Requirements for the Contract Price and will achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance with the highest regard for safety and protection of the environment;

(e) the Works will comprise only Equipment that is new and unused, fit for the purpose and of a quality reasonably expected in the international construction and design industry, free from material defects and deficiencies of any kind, and free from any encumbrance or lien;

(f) the Equipment shall conform to the Technical Requirements and, without derogating from the Contractor's obligations under Clause 22, shall be delivered to the Sites with all government permits authorising the use of the Equipment in the relevant Country;

(g) the Contractor shall not use any materials in the performance of the Works which are generally regarded as being deleterious or undesirable;

(h) it has fully considered the Site Conditions and has taken, and will continue to take, the Site Conditions fully into account in the performance of the Works;

(i) without limiting the Contractor's obligations under Clauses 7.1 and 7.5, the Works and the Facilities will comply with all applicable Laws at the Date of Provisional Acceptance; and

(j) it has the skills, resources, expertise and capacity to fully perform all of its obligations (both express and implied) in accordance with this Contract.

30. COMPLETION GUARANTEE

~~30.1~~ The Contractor hereby guarantees that it will achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance.

30.2 If the Contractor fails to achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance, the Contractor shall pay to the Employer Delay Liquidated Damages at the applicable rate specified in Appendix [●].

30.3 The Employer may invoice the Contractor for Delay Liquidated Damages as they become payable by the Contractor under this Contract. Delay Liquidated Damages shall be paid to the Employer within 30 days from the date of the invoice by the Employer.

30.4 The parties agree that the Delay Liquidated Damages are a fair and reasonable pre-estimate of the damages likely to be sustained by the Employer as a result of Contractor's failure to achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance.

30.5 The payment of Delay Liquidated Damages shall not in any way relieve the Contractor from any of its obligations to complete the Works or from any other obligations and liabilities of the Contractor under this Contract.

30.6 The aggregate liability of the Contractor for Delay Liquidated Damages under Clause 30.2 shall not exceed the amount specified in Clause 34.2.

30.7 If this Clause 30 (or any part thereof) is found for any reason to be void, invalid or otherwise inoperative so as to disentitle the Employer from claiming Delay Liquidated Damages, the Employer shall be entitled to claim against the Contractor for damages at law for delay in achieving Provisional Acceptance. Those damages shall not exceed the amount specified in Clause 34.2.

30.8 The Contractor shall not be entitled to the benefit of exclusion under Clause 34.1 in any claim for damages at law by the Employer against the Contractor made pursuant to Clause 30.7.

31. PERFORMANCE GUARANTEE

Performance Guarantees

31.1 The Contractor guarantees that the Facilities will meet the Performance Guarantees. The Contractor will prove that the Performance Guarantees have been met during the Performance Tests. The Contractor will have no liability under this Clause 31 if it meets the Performance Guarantees during the Performance Tests.

31.2 The Contractor acknowledges and agrees that its obligation to achieve the Performance Guarantees is an absolute obligation under this Contract which is not subject to any liquidated damages, minimum performance requirements or other forms or relief or acceptance whereby the Contractor may be entitled to achieve something less than the required Performance Guarantees, other than where the Employer has exercised its option under Clause 31.5.

31.3 The Contractor's obligation to meet the Performance Guarantees is not subject to the limitations set forth in Clauses 34.1 and 34.2.

Performance Guarantees not met

31.4 If the Performance Guarantees are not met, the Contractor must, at its own cost and expense, make changes, modifications and/or additions to the Facilities or

any part thereof as may be necessary to meet the Performance Guarantees. The Contractor must notify the Employer upon completion of the necessary changes, modifications and/or additions and must, subject to the Employer's rights under Clause 45, repeat the Performance Tests until the Performance Guarantees have been met.

Employer’s Option and Performance Liquidated Damages

31.5 If, at any time after the Date of Provisional Acceptance, the Performance Guarantees have not been met but the Minimum Performance Guarantees have been met, the Employer in its sole and absolute discretion may by notice in writing to the Contractor waive the Contractor’s obligation to meet the Performance Guarantees and instead require the Contractor to pay Performance Liquidated Damages based on the results of the most recent Performance Tests.

31.6 Performance Liquidated Damages must be paid to the Employer within 30 days from the date of the Employer’s notice under Clause 31.5 unless the Employer owes other amounts to the Contractor, in which case the Performance Liquidated Damages may be set off against such amounts.

31.7 The parties agree that the Performance Liquidated Damages are a fair and reasonable pre-estimate of the damages likely to be sustained by the Employer as a result of Contractor's failure to meet the Performance Guarantees.

31.8 The payment of Performance Liquidated Damages is in complete satisfaction of the Contractor's obligation to achieve the Performance Guarantees. Upon the payment of the Performance Liquidated Damages by the Contractor, and, provided all other conditions for achieving Provisional Acceptance have been satisfied, the Employer shall issue the Certificate of Provisional Acceptance.

31.9 The Contractor’s obligation with respect to the payment of Performance Liquidated Damages is in addition to any liability of the Contractor for Delay Liquidated Damages under Clause 30.

31.10 If this Clause 31 (or any part thereof) is found for any reason to be void, invalid or otherwise inoperative so as to disentitle the Employer from claiming Performance Liquidated Damages, the Employer is entitled to claim against the Contractor for damages at law for the Contractor's failure to meet the Performance Guarantees.

31.11 The Contractor is not entitled to the benefit of the exclusion under Clause 34.1 in any claim for damages at law by the Employer against the Contractor pursuant to Clause 31.10.

31.12 Notwithstanding the Contractor’s payment of Performance Liquidated Damages and the Employer’s issuance of the Certificate of Provisional Acceptance, the Employer shall upon request of the Contractor make available to the latter access to the Facilities, at such reasonable times which shall not interfere with the commercial operation thereof, for the purpose of the Contractor making changes, modifications and/or additions to the Facilities in order to meet the Performance Guarantees.

31.13 If the Contractor decides to make changes, modifications and/or additions to the Facilities in order to meet the Performance Guarantees, it shall first

agree those changes, modifications and/or additions with the Employer and thereafter shall notify the Employer upon completion of all necessary changes, modifications and/or additions and repeat the Performance Tests to demonstrate the improved performance of the Facilities.

31.14 If, as a result of the changes, modifications and/or additions to the Facilities made by the Contractor the performance of the Facilities improves from the results evidenced by the Performance Test referred to in Clause 31.5, the Employer shall recalculate the Performance Liquidated Damages based on the later Performance Test and repay to the Contractor that portion of the Performance Liquidated Damages which would not have been payable by the Contractor had the results of the later Performance Test been achieved in the Performance Test referred to in Clause 31.5.

31.15 The Employer's obligations (other than any accrued obligation to repay Performance Liquidated Damages) and the Contractor's rights under Clauses 31.12, 31.13 and 31.14 shall cease upon the later of [●] months after the Employer's notice under Clause 31.5 and the Contractor being provided access to the Facilities for [●] days in aggregate.

32. DEFECTS AND LATENT DEFECTS

32.1 In addition to all other representations, warranties and guarantees expressed in this Contract, the Contractor hereby guarantees that the Facilities shall be free from all Defects.

32.2 If, during the Defects Liability Period, any Defect is found, and if during the Latent Defects Liability Period any Latent Defect is found, the Contractor shall, at such times as the Employer reasonably requires and in a manner which shall not interfere with the commercial operation of the Facilities, promptly and at the Contractor's sole cost and expense, repair, replace or otherwise make good (as the Employer shall reasonably determine) the Defect or Latent Defect, as the case may be, as well as any damage to the Facilities caused by the Defect or Latent Defect, as the case may be. The Contractor shall bear all incidental costs, including any and all costs of removal, associated with such repair, replacement or remedy. The Defects Liability Period (but not the Latent Defects Liability Period) will recommence from the date of completion of such repair, replacement or other remedy in respect of the part(s) of the Facilities so repaired, replaced or otherwise remedied.

32.3 The Contractor shall not be responsible for the repair, replacement or remedy of any Defect or Latent Defect, or of any damage to the Facility, proven to be the direct result of:

(a) improper operation or maintenance of the Facilities by the Employer, except where such operation or maintenance was in accordance with the Operation Manual and the Maintenance Manual;

(b) operation of the Facilities outside the specifications provided in this Contract, except where such operation was in accordance with the Operation Manual and the Maintenance Manual; and

(c) normal wear and tear with reference to the nature and use of the Facilities.

32.4 Subject to Clause 32.2, the Employer shall grant to the Contractor all necessary access to the Facilities and the Sites to enable the Contractor to perform its obligations under this Clause 32.

32.5 The Contractor may, with the consent of the Employer, remove from the Sites any Equipment or any part of the Facilities which is Defective if the nature of the Defect, Latent Defect and/or any damage to the Facilities caused by the Defect or Latent Defect, as the case may be, is such that repairs cannot be expeditiously carried out at the Sites. Notwithstanding any such removal, the Contractor shall still carry out any actions required to remedy the Defect or Latent Defect in accordance with the requirements of the Employer and in a manner which causes as little disruption to the operation of the Facilities as possible.

32.6 (a) If the repair, replacement or making good of a Defect or Latent Defect is of such nature that the Employer believes, in its sole discretion, may affect the efficiency of the Facilities, the Employer may invite the Contractor in writing to prove to the Employer's reasonable satisfaction and at the Contractor's sole cost and expense that after completion of the remedial work the Facilities will still be capable of meeting the Performance Guarantees and the same level of performance achieved at the time of Provisional Acceptance.

(b) If the Contractor is unable to satisfy the Employer, the Contractor shall, at its sole cost and expense, carry out further repair, replacement or remedy (as the case may be) until the Employer is satisfied.

32.7 If the Contractor fails to commence the remedial work necessary to remedy the Defect or Latent Defect, as the case may be, or any damage to the Facilities caused by the Defect or Latent Defect, as the case may be, within a reasonable time, as determined by the Employer, the Employer may proceed to do or cause to be done, such remedial work, and all costs, including incidental costs, incurred by the Employer shall be deemed a debt due and payable by the Contractor to the Employer on demand.

32.8 If the Facilities or any part thereof cannot be used by reason of the Defect, Latent Defect and/or remedial work in respect of the Defect or Latent Defect, the Defects Liability Period, or the Latent Defects Liability Period, of the Facilities or the part thereof, as the case may be, shall be extended by a period equal to the period during which the Facilities or the part thereof cannot be used by the Employer due to any of the above reasons.

33. FINAL ACCEPTANCE

33.1 The Contractor shall notify the Employer when the Contractor considers that Final Acceptance of the Works has been achieved.

33.2 Upon receipt of the Contractor's notice under Clause 33.1 the Employer, if it considers that the Contractor has satisfactorily performed all of its obligations under and in accordance with this Contract, including the satisfactory performance by the Contractor of its obligations during the Defects Liability Period, the Employer shall issue the Certificate of Final Acceptance. If not, the Employer shall notify the Contractor of the reasons why Final Acceptance has not been achieved and the Contractor shall, at its exclusive cost and responsibility, perform whatever remedial actions are necessary and repeat the foregoing process until such time as the Employer is enabled to issue a Certificate of Final Acceptance.

34. LIABILITY

Consequential loss

34.1 Without prejudice to the Employer's right to recover liquidated damages or damages at law for delay under Clause 30 and liquidated damages or damages at law for performance under Clause 31, neither party is liable to the other in any way for loss of use, loss of profit, loss of production or business interruption or for any kind of indirect or consequential loss or damage, which is connected with any claim arising under this Contract or the subject matter of this Contract.

Contractor's liability

34.2 The total liability of the Contractor to the Employer under this Contract shall not exceed [●]% of the Contract Price and subject thereto the Contractor's aggregate liability for Delay Liquidated Damages under Clause 30 will not exceed [●]% of the Contract Price.

Clause 34.2 does not limit the liability of the Contractor:

(a) under Clauses 13.6, 37.1 and 50;

(b) in cases of fraud, wilful misconduct, gross negligence or illegal or unlawful acts; or

(c) in the case of termination of the Contract pursuant to Clause 45.2(a) ,

and any liability of the Contractor incurred in connection with the above listed circumstances shall not count towards the limitation of liability set out in this Clause 34.2.

35. TRANSFER OF OWNERSHIP AND RISK

35.1 The ownership of Equipment shall be transferred to the Employer on the earlier of:

(a) delivery of the relevant item of Equipment to the Site; and

(b) the Employer making a payment in accordance with Clause 10.4(d) where the value of that payment includes all or part of the relevant item of Equipment.

35.2 The ownership of and risk of loss in the Construction Equipment used by the Contractor and its Subcontractors in connection with the Works remains with the Contractor or its Subcontractors.

35.3 The ownership of any Equipment in excess of the requirements for the Works, other than the Commissioning Spares, will revert to the Contractor on the Date of Provisional Acceptance or at such earlier time when the Employer and the Contractor agree in writing that the item of Equipment in question is no longer required for the Works.

Warranty of Title

35.4 The Contractor warrants good title to all Equipment which should be vested in the Employer under Clause 35.1.

No Lien

35.5 The Contractor shall procure that title to all Equipment vested in the Employer under Clause 35.1 is free and remains free from any lien, charge, pledge or other interest and that no person other than the Employer shall have any claim to title to the Equipment and the Contractor irrevocably waives any and all liens, charges, pledge or other interests that it may have with respect to the Equipment.

35.6 If, notwithstanding Clause 35.5, any Equipment is subject or becomes subject to any lien, charge, pledge or other interest, the Employer may discharge the lien, charge, pledge or other interest and recover all costs and expenses thereby incurred from the Contractor on demand. The Contractor shall indemnify the Employer against any Losses and Liabilities that it may incur as result of any such liens, charges, pledge or other interests.

35.7 The Contractor shall have no right of retention or to refuse delivery of Equipment the title of which has passed to the Employer under Clause 35.1.

Removal of Component Parts

35.8 The Contractor shall not remove any Equipment from the Site without the permission of the Employer unless the Contractor has replaced that Equipment in accordance with this Contract for the purpose of remedying a Defect. Any Equipment removed from the Site shall remain property of the Employer.

Items in Possession of Contractor

35.9 All items of Employer property in the possession of the Contractor other than property on the Site shall be:

(a) suitably marked or clearly identified as property of the Employer; and

(b) as far as possible segregated from other property.

Risk in the Works

35.10 Notwithstanding the transfer of ownership of the Equipment, the responsibility for care and custody together with the risk of loss or damage to the Works remains with the Contractor pursuant to Clause 36 until the Date of Provisional Acceptance.

36. CARE OF WORKS

36.1 The Contractor shall be responsible for the care and custody of all Works until the Date of Provisional Acceptance, and must make good at its own cost and expense any loss or damage that may occur to the Works, the Equipment and the Facilities from any cause whatsoever during that period and must do so in accordance with any manufacturers' recommendations and the requirements of this Contract. The Contractor shall also be responsible for any loss or damage to the

Works, the Equipment and the Facilities caused by the Contractor or its Subcontractors in the course of any work performed pursuant to Clause 32.

36.2 Notwithstanding Clause 36.1, the Contractor shall not be liable for any loss or damage to the Works, the Equipment and the Facility or that part thereof caused by reason of any Excepted Risk.

36.3 Subject to Clause 38.2, if the Employer requests under Clause 41.3 that the Contractor make good any loss or damage to the Works, the Equipment or the Facility caused by an Excepted Risk, the Contractor shall immediately make good the same at the cost of the Employer in accordance with Clauses 41.9 through 41.11. If the Employer does not request the Contractor to make good any loss or damage to the Works, the Equipment or the Facility caused by an Excepted Risk, the Employer may either request a Variation in accordance with Clause 41 excluding the performance of that part of the Works lost, destroyed or damaged or, where the loss or damage affects a substantial part of the Works, terminate this Contract pursuant to Clause 45.2(d).

36.4 The Contractor shall be liable for any loss of or damage to any Construction Equipment, or any other property of the Contractor used or intended to be used for the purposes of the Works, regardless of the cause of the damage, including if the damage is caused by an Expected Risk.

37. INDEMNITIES

37.1 The Contractor shall be liable for and shall save, indemnify, defend and hold harmless the Employer from and against any and all Losses and Liabilities, other than Losses and Liabilities for which the Contractor is indemnified against pursuant to 12.2 and Appendix [●], in respect of:

(a) loss of or damage to property of the Contractor or any Affiliate of the Contractor whether owned, hired, leased or otherwise provided by the Contractor or any Affiliate of the Contractor arising from, relating to or in connection with the performance or non-performance of this Contract and irrespective of the fault or negligence of the Employer or any of the Employer's Affiliates;

(b) personal injury including death or disease to any person employed by the Contractor or any Affiliate of the Contractor arising from, relating to or in connection with the performance or non-performance of this Contract and irrespective of the fault or negligence of the Employer or any of the Employer's Affiliates;

(c) personal injury including death or disease or loss of or damage to the property of any third party to the extent that any such injury, loss or damage is caused by or contributed to by the negligence or breach of duty (whether statutory or otherwise) of the Contractor or the Contractor's Affiliates;

(d) pollution emanating or arising from or in connection with the Construction Equipment or arising from or in connection with the Works prior to the Date of Provisional Acceptance; and

(e) any breach of Law by the Contractor or any Affiliate of the Contractor arising from, relating to or in connection with the performance or non-performance of this Contract.

Survival

37.2 The indemnities required by this Clause 37 shall survive the termination or expiry of the Contract.

38. INSURANCE

Insurance policies to be effected by the Employer and the Contractor

38.1 The Employer and the Contractor will effect and maintain, or cause to be effected and maintained, the insurance policies listed in Appendix [●] within a time period of [●] days/months as of signing of the present Contract and each will comply fully with the other obligations contained in Appendix [●]. All insurance policies will be placed with insurers in compliance with all applicable Laws.

Insurance claim procedures

38.2 The Contractor and the Employer shall promptly and in accordance with the time periods set out in the relevant insurance policies notify in writing each other and the relevant insurer of any occurrence or incident likely to give rise to a claim under the policies referred to in this Contract or of any other matter or thing in respect of which notice should be given by the Contractor or the Employer (as the case may be) to the relevant insurers. Thereafter, the Contractor or the Employer (as the case may be) shall give all such information and assistance as may be reasonably practicable in all the circumstances.

39. SITE CONDITIONS

Site conditions

39.1 The Contractor hereby acknowledges that it has investigated the Site to the full extent necessary to perform its obligations under this Contract and is fully familiar and satisfied with the Site Conditions.

No adjustment

39.2 The Contractor hereby acknowledges that it will not be entitled to any increase in the Contract Price or any extension to the Date of Provisional Acceptance based in whole or in part upon any discrepancy between the actual Site Conditions encountered by the Contractor during the progress of the Works and those Site Conditions which the Contractor anticipated, or could have anticipated, at the date of this Contract.

40. FORCE MAJEURE

Force Majeure

40.1 N/A

Notice of Force Majeure

40.2 If either party's ability to perform its obligations under this Contract is affected by an event of Force Majeure, such party shall within 3 days, upon acknowledging of such event and ascertaining that it will affect its performance hereunder, give

written notice to the other party stating the nature of the event, its anticipated duration and effect upon the performance of such party's obligations, and any action being taken to avoid or minimize its effect. The burden of proof for the occurrence of an event of Force Majeure shall be on the party claiming Force Majeure pursuant to this Clause 40.2.

Period of Force Majeure Suspension or Delay

40.3 The suspension or delay of performance due to an event of Force Majeure shall be of no greater scope and no longer duration than is caused by the event of Force Majeure. The excused party shall use its best efforts to continue to perform its obligations under the Contract, to correct or cure the event or condition excusing performance and otherwise to remedy its inability to perform as soon as possible. The excused party shall give the other party written notice as soon as the event of Force Majeure has ceased to affect the performance of the excused party, stating when such performance will resume, which shall be as soon as possible.

Certain Obligations Not Excused

40.4 A party may not invoke Force Majeure:

(a) as an excuse or reason to delay the payment of any sum under this Contract;

(b) for any economic hardship or for lack of money, credit or markets;

(c) if the Force Majeure is the result of a breach by the party seeking to invoke Force Majeure of a permit, certificate, license or approval or of any applicable Laws; or

(d) if the party seeking to invoke Force Majeure has failed to use all commercially reasonable efforts to prevent the Force Majeure.

Employer May Recommend Contractor to Take Action

40.5 If, within a reasonable time after a Force Majeure occurrence that has caused the Contractor to suspend or delay performance of any part of the Work, the Employer has by written notice to the Contractor identified and recommended action to be undertaken by the Contractor at the expense of the Employer or otherwise to remove or relieve either the Force Majeure occurrence or its direct or indirect effects and the Contractor has failed to take such action, the Employer may, in its sole discretion and after written notice to the Contractor, initiate such reasonable measures as will be designed to remove or relieve such Force Majeure occurrence or its direct or indirect effects and thereafter by written notice to the Contractor require the Contractor to resume full or partial performance of the Works. Such measures shall be undertaken at the Employer's sole cost and expense except to the extent the Contractor's failure to take such measures results in expense in addition to what the Employer would have incurred under this Clause 40.5 had the Contractor taken such measures, which additional expense shall be deemed a debt due and payable by the Contractor to the Employer on demand.

Change to the Date of Provisional Acceptance

40.6 If an event of Force Majeure occurs then, subject to the Contractor's compliance with this Clause 40:

(a) the Date of Provisional Acceptance shall be extended in accordance with Clause 42 by a period equal to the amount of time reasonably determined by the Employer to be necessary to allow for the delay caused to the Contractor's critical path items as identified in the Program; and

(b) the Program and the Imminent Works Implementation Time Schedule shall be adjusted as appropriate to reflect the new Date of Provisional Acceptance.

Contractor's Remedies for Force Majeure

40.7 Extension of the Date of Provisional Acceptance and adjustments of the Program and Imminent Works Implementation Time Schedule, if any, shall be Contractor's sole remedies as a result of an event of Force Majeure. For the avoidance of doubt, the Contractor shall have no entitlement to any addition to the Contract Price or any right to receive any additional sums from the Employer as a result of an event of Force Majeure.

Duty to Avoid

40.8 Each party shall take all reasonable measures to anticipate and avoid Force Majeure events, wherever possible, and keep the other fully informed of all potential Force Majeure situations, particularly potential strikes and labour disturbances, to enable the Parties to consult and plan to take steps to mitigate their effect on the Works.

Force Majeure Recognition

40.9 Notwithstanding the above, for the purposes of this Contract as Force Majeure Events are considered only the Events that have been recognized as such by the State and no other event.

41. VARIATIONS

General

41.1 The Contractor shall not perform a Variation except as directed by the Employer.

41.2 No Variation shall invalidate this Contract. The Contractor hereby agrees that a Variation may involve the omission of any part or parts of the Works and the Contractor hereby agrees that the Employer may engage others to perform that part or parts of the Works which have been omitted. The Contractor further acknowledges that any omission or omissions will not constitute a basis to allege that the Employer has repudiated this Contract no matter the extent or timing of the omission.

Ordering a Variation

41.3 The Employer, subject to this Clause 41, may direct a Variation by providing the Contractor with a written notice thereof, and the Contractor shall perform and be bound by such Variation.

41.4 The Contractor may propose to the Employer any Variation which the Contractor considers desirable to improve the quality, efficiency or safety of the

Facilities to levels greater than those stated or reasonably inferred from the Technical Requirements. The Employer may, in its absolute discretion, approve or reject any Variation proposed by the Contractor. Any approval of a Variation must be notified to the Contractor in accordance with Clause 41.3.

41.5 Notwithstanding Clauses 41.3 and 41.4, a Variation made necessary due to any act, omission or default of the Contractor in the performance of its obligations under this Contract shall not result in any payment to the Contractor, any increase to the Contract Price or any extension of time.

41.6 Either Party may give notice to the other of the need for a Variation which is necessary in order to enable the Contractor to comply with any Change in Law in which event:

(a) the Parties must meet within six (6) days to consult in respect of the Change in Law and any Variation required as a consequence;

(b) within fourteen (14) days after the meeting referred to in Clause 41.6(a) above, the Employer must, if a Variation is required in order to comply with the Change in Law, issue a written notice and the provisions of this Clause 41 are to apply.

Detailed particulars

41.7 Within 10 days of receipt of the direction referred to in Clauses 41.3 and 41.6 the Contractor shall prepare and submit to the Employer a statement setting out:

(a) detailed particulars of the Variation;

(b) the work required or no longer required;

(c) a valuation of the increase or decrease in the Contract Price;

(d) any requisite adjustment to the Date of Provisional Acceptance; and

(e) any proposed modifications to this Contract and/or any effect such Variation would have on the Works and/or on any other provisions of this Contract.

The Contractor shall be bound by the information provided by it on the basis that it constitutes an offer, irrevocable for the period specified in the offer (such period to be no less than three months) to undertake the Variation on the terms of the information provided. If the Employer provides the Contractor with a further direction approving such Variation in accordance with the terms of the statement prepared by the Contractor within the period specified that direction shall constitute an acceptance of the Contractor's offer and the parties are to be taken to have agreed to vary the Works.

Notwithstanding the above, the Contractor shall be entitled to a Variation only under the condition that the State has accepted and approved such Variation to the benefit of the Employer

41.8 If a Variation would, in the reasonable opinion of the Contractor, prejudice the ability of the Facilities to achieve the Performance Guarantees then the Contractor shall immediately notify the Employer of its justified concern and specify the effect that the Variation will have on the relevant component of the Performance

Guarantees. The Employer shall, as soon as practicable and in any case no later than [●] days as of relevant notification either:

(a) withdraw the Variation;

(b) instruct the Contractor to proceed and confirm that it accepts the alteration to the Performance Guarantees; or

(c) instruct the Contractor to proceed and confirm that the Performance Guarantees shall not be altered, subject to Clause 41.18.

Payment Basis

41.9 The Employer may authorize the Contractor to execute the Variation on a fixed lump sum price basis or on a time and cost (reimbursable) basis. For Variations completed on a time and cost (reimbursable) basis, the Contractor must have timesheets that include labour, equipment, and materials charged to the Variation signed on a daily basis by a representative authorized by the Employer. The Contractor shall track and report the cost of all Variations completed on a time and cost (reimbursable) basis as compared to the original estimate.

41.10 The valuation of the Variation shall be calculated as follows:

(a) in accordance with the unit rates set out in Appendix [●], if any;

(b) where the unit rates are not applicable, the parties shall endeavour to agree on the valuation; or

(c) failing agreement under Clause 41.10(a) or (b), the Employer may direct the Variation to proceed subject to Clause 41.18.

41.11 In determining the deduction to the Contract Price to be made for work or services which are omitted from this Contract, or for a Variation which results in a cost saving to the Contractor, the deduction must include a reasonable amount for overhead and profit which is assumed to be in the aggregate [●]%.

41.12 Any reasonable extra costs necessarily incurred by the Contractor for delay or disruption as a consequence of a Variation (if any) may include reasonable home office overhead and profit, which is assumed to be in the aggregate [●]%, unless the valuation is based on the unit rates in Appendix [●], which are deemed to include overhead and profit.

41.13 All costs associated with preparing a valuation and a Variation are to be borne by the Contractor, including those Variations that are not executed.

Reduction of Date of Provisional Acceptance for Variations

41.14 If a Variation results in a reduction of the time required to complete the Works, the Employer may determine a reasonable reduction of time and notify the Contractor of the revised Date of Provisional Acceptance.

MG

Conditions precedent

41.15 It is a condition precedent to the Contractor being entitled to any payment (in accordance with this Contract or otherwise at law) in relation to any Variation that the Contractor has been directed to perform under Clause 41.7.

Exclusive Remedy

41.16 The adjustment to the Date of Provisional Acceptance and the increase in the Contract Price (where the Variation increases it) approved by the Employer pursuant to Clause 41.7 is the Contractor's sole and exclusive remedy for any cost or delay as a result of the relevant Variation.

Normal Design Developments

41.17 The parties hereby agree that Normal Design Developments, whether made at the Employer's request or on the Contractor's initiative, do not constitute extra or additional Works entitling the Contractor to a Variation.

Variation Dispute

41.18 If the Employer and Contractor are unable to agree on the valuation of the Variation or the alteration of a Performance Guarantee as a result of the Variation or a revision to the Date of Provisional Acceptance as a result of the Variation, the Employer may direct the Contractor in writing to proceed with the Variation and the Contractor agrees to proceed with the Variation while the Employer shall reinvestigate Contractor's argumentations and shall respond, as soon as practicable with final approval, disapproval or comments.

42. EXTENSION OF TIME

Notice

42.1 The Contractor must give notice to the Employer of all incidents and/or events of whatsoever nature affecting or likely to affect the progress of the Works as soon as reasonably practicable and in any event within three days of becoming aware of the incidents and/or events.

42.2 Within 10 days after an event described in Clause 42.1 has first arisen the Contractor must give a further notice to the Employer which shall include:

(a) the material circumstances of the event including the cause or causes;

(b) the nature and extent of any delay;

(c) the corrective action already undertaken or to be undertaken;

(d) the effect on the Critical Path noted on the Program;

(e) the period, if any, by which in its opinion the Date of Provisional Acceptance should be extended; and

(f) a statement that the notice is pursuant to this Clause 42.2.

42.3 Where an event described in Clause 42.1 has a continuing effect or where the Contractor is unable to determine whether the effect of such event will actually cause delay to the progress of the Works so that it is not practicable for the Contractor to give notice in accordance with Clause 42.2, a statement to that effect with reasons together with interim written particulars (including details of the likely consequences of such event on progress of the Works and an estimate of the likelihood or likely extent of the delay) must be submitted in place of the notice required under Clause 42.2. The Contractor shall then submit to the Employer, at intervals of no greater than 10 days, further interim written particulars until the actual delay caused (if any) is ascertainable, whereupon the Contractor must, as soon as practicable but in any event within 10 days of ascertaining the actual delay caused, give a final notice to the Employer including the particulars set out in Clause 42.2.

Causes of delay

42.4 Subject to the other provisions of this Clause 42, the Contractor shall be entitled to an extension of time to the Date of Provisional Acceptance as the Employer assesses, where a delay to the progress of the Works is caused by any of the following events (and, for the avoidance of doubt, in no other circumstances), whether occurring before, on or after the Date of Provisional Acceptance (“Events of Delay”):

(a) any breach or default by the Employer of its express obligations set forth in the Contract or any other act of prevention by the Employer;

(b) a Variation, except where that Variation is caused by an act, omission or default of the Contractor or its Subcontractors, agents or employees;

(c) a suspension of the Works pursuant to Clause 44, except where that suspension is caused by an act, omission or default of the Contractor or its Subcontractors, agents or employees;

(d) an event of Force Majeure;

(e) the Contractor’s compliance with Clauses 22.12 or 22.13,

and in any case provided that the Critical Path noted on the Program is affected in a manner which might reasonably be expected to result in a delay to the Works reaching Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance and that, notwithstanding the Critical Path analysis, such delay is likely to actually occur.

If an Event of Delay occurs, the Employer, after approval of the State, may agree as an alternative to granting the requested extension or part thereof:

either to accept any proposed measures of Event of Delay Make-up submitted by the Contractor, with the proposed Acceleration Cost;

or, if the Contractor has not proposed such measures, to ask the Contractor to propose measures for an Event of Delay Make-up together with an Acceleration Cost.

Extension of time

42.5 Notwithstanding any other provisions of this Clause 42 but subject to Article 21.2.2(g) of the Concession Agreement, the Employer may, in its sole and absolute discretion, at any time make a fair and reasonable extension to the Date of Provisional Acceptance, under the condition that the State accepts such extension.

Best endeavours

42.6 The Contractor shall constantly use its best endeavours to avoid any delay in the progress of the Works.

Conditions precedent

42.7 If the Contractor fails to submit the notices required under Clauses 42.1, 42.2 and 42.3 within the times required then:

(a) the Contractor has no entitlement to an extension of time; and

(b) the Contractor must comply with its obligations to perform the Works by the Date of Provisional Acceptance and in accordance with the Program.

Concurrent delays

42.8 If there are two or more concurrent causes of delay and at least one of those delays would not entitle the Contractor to an extension of time under this Clause 42 then, to the extent of that concurrency, the Contractor is not entitled to an extension of time.

Acceleration

42.9 The Employer may direct the Contractor to accelerate the Works for any reason including as an alternative to granting an extension of time to the Date of Provisional Acceptance or any other milestone as Employer may consider appropriate.

The Contractor will be entitled to all reasonable extra costs necessarily incurred by the Contractor in complying with an acceleration direction under Clause 42.9, except where the direction was issued as a consequence of the failure of the Contractor to fulfil its obligations under this Contract. The Employer shall assess and decide as soon as reasonably practical, the reasonable extra costs necessarily incurred by the Contractor, The Acceleration Cost to be paid by the Employer, including any general expenses, cannot exceed x (x%) of the cost of the affected Works. The VAT on the Acceleration Cost shall be for the account of the Employer.

The cost of the affected Works is calculated by determining the percentage of the total Works that the affected Works represent and calculating the corresponding percentage of the total cost of such Works. Subject to the above limitation, the amount of the Acceleration Cost and the schedule for its payment shall be established in a separate agreement between the Employer and the Contractor.

The Contractor, if so requested by the Employer, is obligated to accept an Event of Delay Make-up with a duration equal to or less than three (3) months. An Event of Delay Make-up of a longer term may be agreed between the Contractor and the Employer.

Adjustment to the Imminent Works Implementation Time Schedule

42.10 If an extension of time is granted pursuant to Clause 42.4 or Clause 42.5 the Imminent Works Implementation Time Schedule and the Program shall be adjusted as necessary.

43. DELAY COSTS

43.1 Subject to Clause 40.7, where the Contractor has been granted an extension of time for a delay pursuant to Clause 42.4, and has necessarily incurred extra cost as a direct consequence of the delay, the Contractor must give to the Employer notice of its claim for delay costs at the same time as the notice referred to in Clause 42.2 or the final notice in Clause 42.3 (as the case may be), including all available particulars and supporting documentation and a statement that it is a notice pursuant to this Clause 43.1.

43.2 Delay costs in connection with extensions of time pursuant to:

(a) Clause 42.4(b) must be dealt with under Clause 41.10 only; and

(b) Clause 42.4(c) must be dealt with under Clause 44.5 only.

43.3 It is a condition precedent of the Contractor's entitlement to recover any amount representing extra costs necessarily incurred under Clause 43.1 that the Contractor provide the notices referred to in Clause 43.1. If the Contractor fails to provide the notices referred to in Clause 43.1 the Contractor shall have no entitlement to receive any additional payment from the Employer or any addition to the Contract Price.

43.4 The sums payable under this Clause 43 shall be the Contractor's sole entitlement to compensation for delay or disruption, including, delay or disruption caused by the Employer, whether in breach of contract or otherwise and is in substitution for and excludes the Contractor's rights and remedies at common law (including the right to recover damages for breach of contract or otherwise).

44. SUSPENSION- SUSPENSION BY THE EMPLOYER

44.1 Subject to Article 21.2.2(g) of the Concession Agreement, the Employer may in its absolute discretion, by notice to the Contractor, order the Contractor to suspend performance of all or any of its obligations under this Contract. The notice must specify the obligation of which performance is to be suspended, the effective date of the suspension and the reasons for the suspension. Subject to Clause 44.2, the Contractor must upon receipt of a notice from the Employer to do so, immediately suspend performance of the obligation specified until directed to resume performance of that obligation by the Employer.

Actions upon suspension and resumption

44.2 Upon the Employer's notice of suspension, the Contractor shall take all measures necessary to protect and secure that part of the Works executed up to the date of the suspension and provide for the protection of persons and other property to extent reasonably required.

44.3 Upon the Employer's notice to resume performance of an obligation which has been suspended, the Contractor shall promptly resume that part of the Works and make good any deterioration in the Works that may have occurred during the period of suspension.

Suspension by the Contractor

44.4 The Contractor is not entitled to suspend performance or terminate this Contract even in the cases where the Employer is withholding payment as a result of, or in connection with, a Dispute and the parties are seeking to resolve the Dispute in accordance with the procedures set out in Clause 49.

Extension of time and delay costs

44.5 If the Contractor's performance of its obligations is suspended pursuant to this Clause 44:

(a) by reason of the Contractor's default or breach of this Contract, the Contractor shall have no entitlement to receive any extension of time or payment of any additional costs;

(b) for any other reason, then:

(i) the Date of Provisional Acceptance may be extended in accordance with Clause 42;

(ii) any delay costs incurred by the Contractor as a direct result of the suspension may be payable pursuant to Clause 43; and

(iii) the costs reasonably incurred by the Contractor in complying with its obligations under Clauses 44.2 and 44.3 shall be paid by the Employer to the Contractor in addition to the Contract Price.

No removal from Site

44.6 During any period of suspension or any period of Force Majeure, the Contractor shall not remove from the Site or allow to be removed from the Site, any Equipment, any part of the Facility or any Construction Equipment, without the prior consent of the Employer.

45. TERMINATION

Termination for Contractor's default

45.1 The Employer may, without prejudice to any other rights or remedies it may possess, immediately terminate this Contract by giving a notice of termination to the Contractor referring to this Clause 45.1 if:

(a) the Contractor commits or suffers an Act of Bankruptcy;

(b) the Contractor is in breach of Clause 46;

(c) the Contractor is in breach of Clause 50.1;

(d) the Contractor's liability under this Contract would (but for those limits) exceed any of the limits set out in Clause 34.2; or

(e) the Contractor has not achieved Provisional Acceptance and the Contractor becomes liable for Delay Liquidated Damages up to the aggregate liability specified in Appendix [●];

45.2 If the Contractor:

(a) has without valid reason failed to perform the Works promptly or has suspended the progress of the Works without due cause for more than 15 days; or

(b) refuses or is unable to provide sufficient materials, services or labour which, in the reasonable opinion of the Employer, makes the Contractor unable to perform and complete the Works in the manner specified in the Program at rates of progress that give reasonable assurance to the Employer that the Contractor can achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance; or

(c) commits a material breach of any provision of the Contract, or

(d) in the occurrence of reasons of national security

then the Employer may, without prejudice to any other rights it may have under this Contract or at law, give a notice to the Contractor stating the nature of the default, and requiring the Contractor to remedy the default. If the Contractor fails to remedy the default within 15 days of its receipt of that notice (or within any other time as the parties may agree), then the Employer may immediately terminate this Contract by giving a notice of termination to the Contractor which refers to this Clause 45.2.

Termination for Employer's convenience

(d) The Employer may at any time and in its absolute discretion immediately terminate this Contract for its convenience by giving the Contractor a notice of termination which refers to this Clause 45.2(d).

(e) The Concession Agreement is terminated by the Employer due to the State.

Termination for Extensive Force Majeure Event

45.3 In case of termination of the Concession Agreement for Extensive Force Majeure Event and/or if an occurrence of Force Majeure causes the suspension of the whole of the Works for a period exceeding [X] continuous days then, notwithstanding any extension to the Date of Provisional Acceptance pursuant to Clause 40.6, either party may give to the other thirty (30) days notice to terminate this Contract. If, at the end of that period of notice the Force Majeure is continuing, this Contract shall terminate.

Procedure on termination

45.4 Upon receipt or service of a notice of termination (as applicable) under Clauses 45.1, 45.2, 45.2(d), Appendix [●] or 45.3, the Contractor must either immediately or upon any date as is specified in the notice of termination:

(a) cease all further work, except for any work the Employer may specify in the notice of termination;

(b) terminate all subcontracts, except those to be assigned or novated to the Employer in accordance with paragraph (d) below;

(c) deliver to the Employer the parts of the Works performed by the Contractor up to the date of termination;

(d) to the extent legally possible assign or novate to the Employer all rights, title and benefit of the Contractor to the Works and in the Equipment as at the date of termination, and, as may be requested by the Employer, in any subcontracts between the Contractor and its Subcontractors; and

(e) deliver to the Employer all documents prepared by the Contractor in connection with the Works as of the date of termination.

45.5 Upon termination of this Contract the Employer shall be entitled, if the Contractor is on the Sites, to enter upon the Sites and expel the Contractor and the Employer may complete the Works itself or by employing any third party.

45.6 If this Contract is terminated pursuant to Clause 45.1 or 45.2, the Employer may, to the exclusion of any right of the Contractor, take over and use, without payment to the Contractor, any Construction Equipment which is owned by the Contractor and which is on the Sites in connection with the Works for any reasonable period as the Employer considers necessary for the performance and completion of the Works. Upon completion of the Works, the Employer shall give a notice to the Contractor that the Construction Equipment will be returned to the Contractor at or near the Sites. The Contractor must then without delay and at its sole cost and expense remove it from the Sites.

Payment on Termination

45.7 If this Contract is terminated:

(a) pursuant to Clause 45.1 or 45.2:

(i) the Contractor is liable to the Employer for the amount by which all costs and expenses paid to any replacement contractor to complete the Works (**Additional Completion Costs**) when aggregated with payments already made to the Contractor exceed the Contract Price;

(ii) if the Additional Completion Costs when aggregated with payments already made to the Contractor are less than the Contract Price, the Employer shall be liable to pay to the Contractor up to the extent of any such shortfall the amount attributable to the Works performed as at the date of termination and the reasonable costs of any additional works required by the Employer in its notice of termination

which have been completed, less the aggregate of all previous payments allocated to the Works;

(iii) no payment will be due to the Contractor pursuant to Clause 45.7(a) until the cost of completing the Works has been determined by the Employer;

(iv) any amount due to the Contractor from the Employer or from the Contractor to the Employer as the case may be as described above will be deemed to be a debt due and payable within 30 days of receipt of a written demand from the party entitled to receive the relevant payment;

(b) under Clause 45.2(d) or Appendix [●] the Contractor is entitled to be paid:

(i) the portion of the Contract Price attributable to the Works performed as at the date of termination,

(ii) the reasonable costs of any additional works required by the Employer in its notice of termination which have been completed; and

(iii) the reasonable costs necessarily incurred by the Contractor in complying with Clause 45.4;

less

the aggregate of all previous payments allocated to the Works.

(c) under Clause 45.3 the Contractor is entitled to be paid:

(i) the portion of the Contract Price attributable to the Works performed as at the date of termination;

(ii) the reasonable costs of any additional works required by the Employer in its notice of termination which have been completed;

(iii) the reasonable documented costs necessarily incurred by the Contractor in complying with Clause 45.4;

less

(iv) the aggregate of all previous payments allocated to the Works.

45.8 Any sums due to the Employer from the Contractor accruing prior to the date of termination will be deducted from the amount to be paid to the Contractor in accordance with Clause 45.7.

Termination generally

45.9 Payment of the sums referred to in Clause 45.7 shall be the sole and exclusive liability of the Employer and the sole and exclusive remedy of the Contractor with respect to the termination of this Contract.

45.10 Termination by the Employer under Clauses 45.1, 45.2 and 45.3 is without prejudice to any other rights or remedies which may be exercised by the Employer, including the right to claim for damages at law for those costs, losses and expenses arising out of the relevant event or termination taking for this purpose

into account any and all obligations of the Employer under the Concession Agreement.

45.11 Notwithstanding anything herein to the contrary, the Contractor shall not be entitled to any amounts in respect of lost profits in respect of unexecuted work or services at the time of this Contract's termination.

46. ASSIGNMENT

46.1 Except as approved in writing by the Employer, neither this Contract nor any right, interest or claim under this Contract nor any sum or sums which may become due or owing to the Contractor as a result of the Contractor's performance of the Works, may be assigned, transferred, pledged, charged or mortgaged by the Contractor.

46.2 The Employer may, without the consent of the Contractor, assign, transfer, pledge, mortgage or charge its rights and interests under this Contract as security in favour of the Lenders in connection with obtaining financing for the Project.

47. FINANCING NOT USED

48. ACCOUNTS AND AUDITING

48.1 The Contractor shall maintain its books, records and accounts relating to the Works in accordance with generally accepted accounting principles and practices and shall preserve these books, records and accounts, and all documents related thereto, for a minimum period ending five (5) years after the Date of Final Acceptance.

48.2 From the Commencement Date for a period ending five (5) years after the Date of Final Acceptance, the Employer shall have the right at all reasonable times (upon at least five (5) days' written notice) to inspect and audit all financial records, books and accounts regarding the Works prepared by or in the possession or control of the Contractor at the place where such records, books and accounts are normally kept, solely for the purposes of verifying the correctness of amounts paid to the Contractor under this Contract which are in addition to the Contract Price as at the Commencement Date.

48.3 In the event that any such audit identifies any amount that was paid to the Contractor under this Contract that should not have been paid, the Employer may deduct or set off any such amount from amounts due to the Contractor or recover the same as a debt under this Contract.

49. DISPUTE RESOLUTION

Any disputes that may arise between the Employer and the Contractor will be resolved under the procedure mentioned in the Appendix [●]

50. CORRUPT PRACTICES

50.1 The Contractor shall comply, and shall cause its personnel and its Subcontractors, Affiliates, officers, employees, agents and representatives to comply, with the provisions of all applicable Laws and this Contract regarding bribery of public officials and other persons, including as set out in this Clause 50.

50.2 The Contractor acknowledges that under applicable Law and under this Contract it, and its personnel and its Subcontractors, Affiliates, officers, employees, agents and representatives, is prohibited from making payment or giving anything of value either directly or indirectly to an official of a Government Authority for the purposes of influencing an act or decision by his Government Authority.

50.3 The Contractor, and its personnel and its Subcontractors, Affiliates, officers, employees, agents and representatives, shall not make any payment or give anything of value either directly or indirectly to any representative, advisor, agent or employee of the Employer for the purposes of influencing an act or decision by the Employer.

50.4 The Contractor shall defend, indemnify and hold the Employer harmless from any breach by the Contractor or by its personnel or its Subcontractors, Affiliates, officers, employees, agents or representatives of the obligations set forth in this Clause 50.

51. CONTRACTOR REMEDIES

Except as expressly provided in this Contract, the Contractor shall have no rights, whether at law or under or pursuant to this Contract or otherwise, to any extension of the time limits contained in this Contract or to any adjustment to the Contract Price or to claim any additional sums or other forms of relief or to treat this Contract as terminated.

52. WAIVER

52.1 The rights of each party under this Contract:

(a) may be exercised as often as necessary;

(b) unless otherwise expressly provided in this Contract and subject to Clause 51, are cumulative and not exclusive of rights and remedies provided by law; and

(c) may be waived only in writing and specifically.

52.2 Delay in exercising or non-exercising of any such right is not a waiver of that right.

52.3 A waiver (whether express or implied) by one of the parties of any of the provisions of this Contract or of any breach of or default by the other party in performing any of those provisions shall not constitute a continuing waiver and that waiver shall not prevent the waiving party from subsequently enforcing any of the provisions of this Contract not waived or from acting on any subsequent breach of or default by the other party under any of the provisions of this Contract.

53. THIRD PARTY RIGHTS

Except as expressly stated in this Agreement and subject to State’s rights as per the Concession Agreement, a person which is not a party to this Contract may not enforce any of its terms.

M.G

54. NOTICES

54.1 Any notice or other communication to be given under this Contract must be in writing, which includes fax and email, and may be delivered or sent by post, fax, email or, in relation to engineering and other design documentation only, pursuant to a common engineering document management system as contemplated by Clause 54.9, to the party to be served at its address appearing in this Clause 54.

54.2 Notices shall be sent to the Employer's Representative at:

[Address]
[Fax]
[E-mail address]

For the attention of: [ ]

54.3 Notices shall be sent to the Contractor's Representative at:

[Address]
[Fax]
[E-mail address]

For the attention of: [ ]

54.4 Any party may change the delivery address for notices by notifying the other party of the new details.

54.5 Any notice or other document sent by post shall be sent by prepaid first class post if the notice is being sent within a single country or by prepaid courier (if elsewhere).

54.6 Any notice or other document sent by email shall be sent as an email attaching the actual notice or other document in a non-editable PDF format. No notice or other document shall be sent in the body of an email.

54.7 Any notice or other formal communication shall be deemed to have been given:

(a) if delivered, at the time of delivery; or

(b) if posted, at 10.00 a.m. on the second Business Day after it was put into post; or

(c) if sent by fax, on the date of transmission, if transmitted before 3.00 p.m. on any Business Day, and in any other case on the Business Day following the date of transmission; or

(d) if sent by e-mail, upon the generation of a receipt notice by the recipient's server or, if such notice is not so generated, upon delivery to the recipient's server.

54.8 In proving service of a notice or other formal communication, it shall be sufficient to prove that delivery was made or that the envelope containing the communication was properly addressed and posted either by prepaid first class post or by prepaid courier, as the case may be, that the fax was properly addressed and transmitted or that the e-mail was properly addressed and transmitted by the

sender's server into the network and there was no apparent error in the operation of the sender's e-mail system, as the case may be.

54.9 The parties may agree to establish a common engineering document management system for the exchange of engineering and other design documentation only. Should such a system be established, any document posted on the system shall be deemed to have been given to the other party upon the other party’s receipt of an email informing that party that the relevant document has been posted on the system.

55. REPRESENTATIONS

55.1 Each party acknowledges that, in agreeing to enter into this Contract, it has not relied on any express or implied representation, warranty, collateral contract or other assurance (except those repeated in this Contract) made by or on behalf of any other party at any time before the signature of this Contract. Each party waives all rights and remedies which, except for this Clause 55.1, might otherwise be available to it in respect of any such representation, warranty, collateral contract or other assurance.

55.2 Nothing in Clause 55.1 limits or excludes any liability for fraud.

56. RELATIONSHIP OF THE PARTIES

Nothing in this Contract shall be deemed to constitute a partnership between the parties nor render any party the agent of the other party for any purpose, unless this Contract expressly provides to the contrary.

57. ENTIRE AGREEMENT

This Contract contains the whole agreement between the parties relating to the transactions contemplated by this Contract and supercedes all previous agreements between the parties relating to the subject matter of this Contract. Except as mandatorily required by applicable Law, no terms shall be implied (whether by custom, usage or otherwise) into this Contract.

58. FURTHER ASSURANCE

Each party agrees, upon the request of the other party, to execute any documents and take any further steps as may be reasonably necessary in order to implement and give full effect to this Contract.

59. SEVERABILITY

The provisions contained in each Clause, subclause and paragraph of this Contract shall be enforceable independently of each of the others and their validity shall not be affected if any of the others are invalid. If any of those provisions is void but would be valid if some part of the provision were deleted, the provision in question shall apply with such modification as may be necessary to make it valid.

60. COSTS

Each of the parties shall pay its own costs and expenses of and incidental to the negotiation, preparation and completion of this Contract.

61. AMENDMENTS

61.1 Subject to Clause 41, any amendment of this Contract shall not be binding on the parties unless set out in writing, expressed to vary this Contract, and signed by authorised representatives of each of the parties.

61.2 The Contractor acknowledges and accepts that the Contract may not be amended or replaced nor may the parties waive any rights therein without the prior written consent of the State such consent not to be unreasonably withheld or delayed.

62. LANGUAGE

The language of this Contract and the transactions envisaged by it is English and all notices, demands, requests, statements, certificates or other documents or communications shall be in English unless otherwise agreed in writing. If this Contract or any related documents are translated into another language, the English version shall prevail.

63. SURVIVAL

Any provision of this Contract which expressly or impliedly contemplates performance subsequent to termination of this Contract, including this Clause 63, shall survive such termination and continue in full force and effect.

64. GOVERNING LAW

This Contract and any non-contractual obligations or liabilities arising out of or in connection with it shall be governed by and in accordance with the laws of Greece, as in force from time to time.

IN WITNESS of which this Contract has been executed and has been delivered as a deed on the date which appears first on page 1.

Signatories

EXECUTED by)
"[Full corporate name of the Employer - concessionaire in relation to Cluster A]")
acting by:)

)
Signature) **Signature**
)
)
Name (block letters)) **Name (block letters)**

EXECUTED by)
[●])
acting by:)

)

………………………………………	)	………………………………………
Signature	)	**Signature**
	)	
………………………………………	)	………………………………………
Name (block letters)	)	**Name (block letters)**

CONFIDENTIAL **Execution Version**

Dated 14 December **2015**

HELLENIC REPUBLIC

HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND SOCIÉTÉ ANONYME

and

FRAPORT REGIONAL AIRPORTS OF GREECE A SOCIETE ANONYME

and

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE

and

SLENTEL LIMITED

CONCESSION AGREEMENT

Upgrade, Maintenance, Management and Operation of Cretan, Continental Greece and Ionian Sea regional airports

Contents

Preamble

1. In the context of the Greek Privatisation Program, as stated in (a) table II of chapter B of law 3985/2011 "*Medium-Term Fiscal Strategy Framework 2012-2015*" (Government Gazette 151/A/1.7.2011), as in force, (b) appendix IV of the Memorandum of Economic and Financial Policies, which was ratified by article 1 paragraph 2 of law 4046/2012 "*Approval of the Draft Financial Assistance Facility Agreement between the European Financial Stability Facility (EFSF), the Hellenic Republic and the Bank of Greece, of the Draft Memorandum of Understanding between the Hellenic Republic, the European Commission and the Bank of Greece and of other urgent provisions in order to reduce the public deficit and secure the national economy*" (Government Gazette 28A/14.2.2012), as in force, (c) table II of chapter "*Privatizations*" of appendix I of law 4093/2012 "*Medium-Term Fiscal Strategy Framework 2013-2016*" (Government Gazette 222A/12.11.2012), as in force, and (d) point 4.4 "*Privatisation*" of subparagraph 4 "*Structural policies for the enhancement of competitiveness and development*" of paragraph C "*Agreement on fiscal targets and structural reforms*" of law 4336/2015 (Government Gazette 94/A/14.8.2015) on "*Social security provisions – Ratification of the Draft Agreement on the Financial Assistance by the European Stability Mechanism and provisions for the implementation of the Financing Agreement*" and by virtue of Decision No. 195/27.10.2011 (Government Gazette 2501B/4.11.2011) of the Inter-ministerial Committee for Asset Restructuring and Privatisations that transferred to the Grantor (as defined in this Agreement) the right provided under paragraph 8(c) of article 22 of law 3913/2011, as in force, to grant concession of the rights of use, administration, development, expansion, maintenance and exploitation of one or more regional airports in Greece, which are currently operated by the Hellenic Civil Aviation Authority, including the rights of administration, management and exploitation of the movable and fixed assets that are relevant to the operation of such airports, as well as of the land for commercial or other use that lies within the boundaries of or close to the airports, under the terms specified in the above mentioned legislative provision, the Grantor has announced a tender procedure for the award of a concession for the exploitation and provision of services in relation to the operation and maintenance of the Regional Airports (as defined in this Agreement) (the **Tender Procedure**).

2. In this respect the Grantor has issued (a) the Invitation for Expression of Interest (as defined in this Agreement) and (b) the Request for Proposal (as defined in this Agreement) in relation to the operation and maintenance of the Regional Airports. According to the Tender Procedure and following the Grantor's Board of Directors' resolution dated 25.11.2014, the consortium "FRAPORT AG – SLENTEL Ltd" was declared the preferred investor for the Regional Airports.

3. Pursuant to the Acts No. 17/2015 and 301/2015 of the 7th Department of the Court of Auditors, the final draft of the agreement for the concession of the exploitation and the provision of services in relation to the Regional Airports was approved and its execution was allowed.

4. Pursuant to the decision of the Governing Council for the Economic Policy No. 240B/13.8.2015 (Government Gazette 98B/17.8.2015) the execution by the Grantor of the Concession Agreement for Upgrade, Maintenance, Management and Operation of Cretan, Continental Greece and Ionian Sea regional airports was approved.

5. Pursuant to the act of the Council of Ministers No. 39/2.11.2015 (Government Gazette 138A/3.11.2015) the joint execution by the Hellenic Republic of the Concession Agreement for the Upgrade, Maintenance, Management and Operation of Cretan, Continental Greece and Ionian Sea regional airports was approved and authorization was granted to the Ministers of Defense, Economy and Infrastructure, Transport and Networks to jointly execute on behalf of the Hellenic

Republic the Concession Agreement for the Upgrade, Maintenance, Management and Operation of Cretan, Continental Greece and Ionian Sea regional airports, together with any other agreements that are amending or are ancillary or executory to this Agreement.

Pursuant to the above the Contracting Parties, as these are defined in Article 3.1 (*Definitions*), agree and accept the following:

1 Introduction - Contracting Parties

In Athens on this 14 day of the month December of the year two thousand fifteen (2015), the contents of the Articles and its Appendices have been mutually agreed and accepted,

BETWEEN

(1) **THE HELLENIC REPUBLIC** (hereinafter the **Greek State** or the **State**) lawfully represented by Mr. Eyclides Tsakalotos, *Minister of Finance*, Mr. Christos Spirtzis, *Minister of Infrastructure, Transport* and *Networks* and Mr Panayiotis Kammenos, *Minister of Defence*;

(2) **HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND SOCIÉTÉ ANONYME** (hereinafter **Grantor**) a *société anonyme* incorporated under law 3986/2011 (Government Gazette 152A/1.7.2011) of 1 Kolokotroni and Stadiou str., 7th Floor, PC 105 62 Athens, Greece, the entire share capital of which is owned and controlled by the Greek State, lawfully represented herein by its Chairman, Mr. Asterios Pitsiorlas; and

(3) **FRAPORT REGIONAL AIRPORTS OF GREECE A SOCIETE ANONYME** hereinafter called the **Concessionaire** or the **Company,** a *société anonyme* incorporated under the laws of Greece, having its registered office in the Municipality of Amaroussio, 209 Kifissias avenue, that has been incorporated by virtue of No. 37095/26-2-2015 statutory act of the Notary public Christos Steiros, a certified copy of which is provided in accordance with Appendix 4 (*Completion Documents/Concession Commencement Date*) that has been registered in the General Electronic Commercial Registry (G.E.MI.) under the number 133592401000 and is hereby lawfully represented by Mr. Christoph Hans Nanke, resident of Wiesbaden, Germany, president of the board of directors of the Company pursuant to No. 64682/13.10.2015 announcement of the Registry Department of G.E.MI. in which the representation of the Company was published in conjunction with the resolution number 8 dated 08.12.2015 of the board of directors of the Company;

(4) the shareholders of the Concessionaire:

(a) **FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE** a company incorporated under the laws of Germany, registered with the Commercial Register of Frankfurt am Main under HRB 7042, having its registered seat at Flughafen, Geb. 178, 60547 Frankfurt am Main, Germany, which is lawfully represented by Messrs. Alexander Zinell and Martin Glock in accordance with its articles of association in conjunction with the resolution dated 08.12.2015 of its executive board and the powers of attorney granted by the executive board dated 08.12.2015; and

(b) **SLENTEL LIMITED** a company incorporated under the laws of Cyprus having its registered office in 15, Esperidon Street, ATLANTIC INSURANCE BUILDING, Strovolos

2001, Nicosia, Cyprus, and is lawfully represented by Mr. Dimitrios Copelouzos in accordance to its articles of association in conjunction with the resolution of the sole director of such company Mrs. Giannoula Georgiou dated 30.11.2015. This company has been incorporated in 17.1.2011 and is registered with the Companies Register (of Cyprus) under number HE 280254:

enter into this Agreement exclusively in relation to the obligations they undertake in accordance with the provisions of Articles 6.2.1(b)(iii), 9.1 (*Committed Investment*), and 11 (*Share Capital - Shareholders*) and the statements of Article 2 (*Legality and Accuracy of Submitted Documents*) (the **Initial Shareholders**).

Reference is made that for the award and execution of this Agreement the provisions of paragraph 4 of article 9 of law 3986/2011, have been observed.

2 Legality and Accuracy of Submitted Documents

The Concessionaire and the Initial Shareholders by entering in this Agreement make a declaration to the State and the Grantor that all of the submitted documents in accordance with Article 1 (*Introduction – Contracting Parties*) above:

(a) are lawful, accurate and valid; and

(b) are not inconsistent with the terms of this Agreement and its Appendices and even if there is such an inconsistency, they accept without any reservation to correct the point of inconsistency at their own cost and expense, without any excuse and within a reasonable time from the date notice is given to them or from the date they become aware of the inconsistency.

3 Definitions - Interpretation of this Agreement - Appendices

3.1 Definitions

In this Agreement the terms used have the meaning given next to them unless this Agreement otherwise requires.

Acceleration Cost has the meaning given to it in Article 30.1.4;

Acceptable Bank means (a) a bank or other financial institution which is regulated by regulators within the EU and which has a credit rating for long-term unsecured financing not lower than 2 rating grades or notches of the credit rating of the Hellenic Republic or (b) any bank or other financial institution which has a credit rating for long-term unsecured financing of BBB+ (or better) from Standard & Poor's Corporation, or Baa1 (or better) from Moody's Investors Services, Inc., or BBB+ (or better) from Fitch Ratings;

Acceptable Period means the first one hundred and fifty 60-minute intervals in any Peak Period during which a Regional Airport is determined to have apron under-capacity;

Additional Period means the period of 12 months after the Termination Date or such shorter period as notified to the Concessionaire by the State;

Additional Period Operations has the meaning given to it in Article 36.1.1(a);

Additional Period Operations Fee has the meaning given to it in Article 36.1.1(c);

Additional Period Termination Date means the last day of the Additional Period;

Additional Permitted Borrowings Limit means the amount equal to the aggregate of the following:

(a) 10% of the original senior commitment (as defined in the Designated Loan Agreements); and

(b) the aggregate amount of principal which has been borrowed to fund all or part of any Qualifying Variation, any Qualifying Change in Law or any Future Works;

Additional State Works Snagging Matters has the meaning given to it in Article 19.3.3(a);

ADF means the duty levied on departing Passengers introduced pursuant to article 40 of law 2065/1992, as in force, which following the Concession Commencement Date shall be fully payable by the State to the Concessionaire pursuant to the procedure specified in Article 28.10 of this Agreement; the ADF shall be fixed pursuant to Article 5.2.1(n).

ADSCR means in respect of any previous or future twelve month period (as the case may be), the ratio of:

(a) Net Cash Flow of the Concessionaire, being, for the relevant period, the sum of (each element to be understood on a pure cash basis, as opposed to accounting basis):

(i) Revenues;

(ii) product of the Designated Loan Agreements used to pay debt service obligations, if any;

(iii) any interest received in respect of the balances in the Concessionaire's accounts;

(iv) any amounts in any reserve account, which are at that time capable of being automatically released,

less Capital Expenditure (to the extent that these are not financed by the Designated Loan Agreements and/or Committed Investment), Operational Expenditure, any

Concession Fee, the Levy, taxes and transfers to any reserve accounts (up to their balance reaching the required balance as per the Designated Loan Agreements, if any) to:

(b) Debt service obligations (in principal, interest, fees, payments by the Concessionaire under any hedging agreement less any amounts received by the Concessionaire under such hedging agreement during such period and other costs) accrued in such period as per the Designated Loan Agreements,

provided that:

(A) subject to paragraph (B) below, if the Calculation Date is at least six (6) months but less than twelve (12) months after the Concession Commencement Date, the relevant period for the calculation shall be the period from the Concession Commencement Date to the Calculation Date; and

(B) for the first two (2) Calculation Dates following a Shock Event, the relevant period for the calculation shall be from the date six (6) months prior to the Calculation Date to the Calculation Date, provided that if the first Calculation Date following a Shock Event is at least six (6) months but less than twelve (12) months after the Concession Commencement Date, the relevant period for the calculation for the first Calculation Date shall be the period from the Concession Commencement Date to the Calculation Date or such shorter period if the period between the Concession Commencement Date and the Calculation Date is less than six (6) months;

Aerodrome Certificate means a certificate issued or to be issued by the HCAA in accordance with the Certification Regulations and as specified by the HCAA;

Aerodrome Manual means each manual relating to a Certified Regional Airport to be provided by the HCAA prior to the Effective Date and each manual to be updated and/or created by the Concessionaire as aerodrome operator in accordance with Annex III, Subpart E of the Aerodromes Regulation 2014, and shall contain all necessary instructions, information and procedures for the aerodrome, the management system and for operations personnel to perform their duties;

Aerodromes Regulation 2014 means Commission Regulation (EU) No 139/2014 laying down requirements and administrative procedures related to aerodromes pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council;

Aeronautical Charges means the Regulated Aeronautical Charges and the Non-Regulated Aeronautical Charges;

Aeronautical Information Service means a service established within the defined area of coverage responsible for the provision of aeronautical information and data necessary for the safety, regularity, and efficiency of air navigation;

Aeronautical Revenues means Revenues arising from Air Activities including all Regulated Aeronautical Charges;

Affiliate means, in relation to a Person, any other person who, directly or indirectly is in control of, or controlled by, or is under common control with, that Person (and for the purposes of this definition, **control** means the power, directly or indirectly; (i) to vote, or direct the voting of more than 50% of the voting rights of such person or (ii) to direct or cause the direction of the management and policies of such person, whether by contract or otherwise);

Agent Bank means any bank or financial institution designated as such by the Lenders from time to time under the Designated Loan Agreements (if any);

Air Activities means the provision in relation to the Regional Airports of any facilities and/or services for the purposes of:

(a) the landing, parking or taking-off of aircraft and the supply of fuel (excluding for the avoidance of doubt the sale of fuel);

(b) the handling of Passengers (including in-flight catering), baggage, cargo or mail at all stages while on any Regional Airport premises (including the transfer of Passengers baggage, cargo or mail to and from aircraft);

including but not limited to the services and facilities specified in Part 1 of Appendix 18 (*Air Activities*). The facilities and services that are specified in Part 2 of Appendix 18 (*Air Activities*), and any other services and facilities that the Concessionaire may undertake at its own absolute discretion, shall not form part of Air Activities;

Air Activities CAPEX has the meaning given to it in Article 28.4.5(a)(A);

Air Activities Capital means the aggregate of:

(a) the amounts paid up, or credited as paid up, from time to time on the shares issued pursuant to article 5 of the articles of association of the Concessionaire;

(b) any Subordinated Debt provided pursuant to Article 9.1 (*Committed Investment*);

(c) any further Committed Investment to the extent that such amounts are used (in connection with a New or Expansion Works or otherwise) for the purpose of the provision, construction, acquisition, maintenance, repair, renewal, upgrade and operation of the

assets allocated to Air Activities pursuant to Article 28.3.2 and acknowledged in writing as such by the State;

provided that:

(i) the Concessionaire shall, subject to the availability of debt on reasonable commercial terms, use borrowed money rather than equity capital or Subordinated Debt for the purpose of the provision, construction, acquisition, maintenance, repair, renewal, upgrade and operation of the assets allocated to Air Activities pursuant to Article 28.3.2; and

(ii) the Air Activities Capital will be Indexed from the first calendar year after the Effective Date (applied to the weighted average of Air Activities Capital over such period);

Air Navigation Services Provider means any entity designated by the State in accordance with article 8 of Regulation (EC) No 550/2004, which is currently the "Directorate General ANS Provider" within the HCAA or HAF;

Air Navigation Services means Air Traffic Services, communication, navigation and surveillance services, meteorological services for air navigation and Aeronautical Information Services;

Air Navigation Services Provision Allocation Matrix means the allocation of responsibilities for the provision of Air Navigation Services between the Concessionaire and the relevant Air Navigation Services Provider as set out in Appendix 17 (*Air Navigation Services Provision Allocation Matrix*);

Air Navigation Services Equipment means the systems and equipment as set out in Annex I of Regulation (EC) No 552/2004 that the provider of Air Navigation Services may require from time to time;

Air Traffic Control Service means a service provided for the purpose of preventing collisions both between aircraft and in the manoeuvring area between aircraft and obstructions, and for expediting and maintaining an orderly flow of air traffic;

Air Traffic Services means the various flight information services, alerting services, air traffic advisory services and Air Traffic Control Services (including area, approach and aerodrome control services);

Aircraft Fuelling Contract means each of the contracts for the provision of fuelling services at the Regional Airports as more particularly described in the list of Transferred Airport Contracts

that will be transferred by the HCAA to the Concessionaire in accordance with the provisions of Article 4.8 (*Transfer of contracts*);

Airport Charges means the levies collected for the benefit of the Concessionaire or any Airport Right Holder and paid by the airport users for the use of facilities and services at the Regional Airports;

Airport Contracts means the contracts in respect of certain rights and/or services at the Regional Airports which have been entered into between the State and/or the HCAA and the Airport Contract Parties including the Contracts and any other document designated as an 'Airport Contract' by the Concessionaire and the State entered into by the Concessionaire on or before the Concession Commencement Date;

Airport Contract Party means any party to any of the Airport Contracts other than the State and **Airport Contract Parties** shall be construed accordingly;

Airport Right means any privilege(s) or right(s) granted by or under this Agreement or any franchise, licence or other right or sub-right granted by the Concessionaire (or by any person pursuant to Article 4.6 (*Airport Rights*)) for the exploitation of or otherwise in relation to any privilege(s) or right(s) granted by or under this Agreement;

Airport Right Holder means any person (including without limitation, any Affiliate of the Concessionaire, any person licensed, hired, contracted, sub-licensed or otherwise permitted to operate any of the Airport Services or part of them) holding from time to time an Airport Right granted pursuant to this Agreement;

Airport Services means the Basic Airport Services, Mandatory Services and other airport services to be provided by the Concessionaire, as in each case set out in Appendix 5 (*Airport Services*);

Amount Payable for Termination means the amount due and payable as compensation to the Concessionaire or for the benefit of the Lenders by the State as a result of the termination of this Agreement;

Annual Concession Fee means a fixed amount of eleven million, three hundred thousand Euro (€11,300,000) Indexed from the Effective Date (the relevant Indexation Date) on every anniversary and due from the Concessionaire to the Grantor in each Concession Year (reduced pro rata for a Concession Year of less than twelve (12) months) in accordance with Article 29.2 (*Calculations and Payment*);

Annual Performance Report means the report to be submitted annually no later than 1 March by the Concessionaire to the HCAA in accordance with Appendix 6 (*Performance*

Measurement) which, amongst other things, measures the achievement of the Performance Standards;

Antiquities means all the fossils, antiquities, structures and any other object or ruins of archaeological value or interest pursuant to law 3028/2002 discovered in the Regional Airports in the course of carrying out any of the Works;

Approved Environmental Terms means the Concession's environmental terms as set out in Appendix 8 (*Approved Environmental Terms / Existing Permits*) as amended, supplemented or replaced during the Concession Period in accordance with the terms of this Agreement;

Approved Master Plan has the meaning given to that term in Article 20.3 (*Review and Approval of Rectification Plans and Master Plans*);

Approved Refurbishment Development Plan has the meaning given to it in Article 20.5.7;

Approved Rectification Plan has the meaning given to it in Article 20.3.5;

Apron Capacity Critical means, in relation to any Regional Airport, that the Capacity Assessment Provider has determined that there are more than one hundred fifty (150) 60-minute intervals during the Peak Period with under-capacity in accordance with paragraph 3.1 (*Apron Capacity Assessment*) of Appendix 6 (*Performance Measurement*);

Arbitral Tribunal means the arbitral tribunal as stipulated in Article 39.3 (*Arbitration*);

Arbitration means the Dispute resolution procedure stipulated in Article 39.3 (*Arbitration*);

Arbitration Award means the decision of the Arbitral Tribunal on a Dispute that the Parties have referred to it;

Arbitrators means the persons appointed according to Articles 39.3.4 and 39.3.5;

Archaeological Service means the civil service within the Ministry of Culture and Sports that is, *inter alia*, responsible for the formulation and supervision of the State's policy with regards to the discovery, preservation, maintenance and promotion of the cultural heritage of the State, including Antiquities;

Archaeological Test Excavations means the excavations of ditches up to 1 meter deep and 0.5 meters wide, performed sporadically by the Concessionaire in the Concession Sites following the indication and under the supervision of the competent Archaeological Service, in order to ascertain the potential existence of Antiquities;

Asset Register means, in respect of each Regional Airport, the register of all vehicles and other moveable assets required by the Concessionaire for the provision of the Concession Operations as such vehicles, equipment, furniture and other moveable assets are in existence at the Regional Airports at or around the Effective Date and over which the State has the rights described in Article 5.2.1(d);

Aviation Security means the combination of measures and human and material resources intended to safeguard civil aviation against acts of unlawful interference that jeopardise the security of Passengers and Users;

Basic Airport Services means those services to be provided by the Concessionaire at each of the Regional Airports as more particularly described in paragraph 3 (*Basic Airport Services*) of Appendix 5 (*Airport Services*) to this Agreement;

Business Day means a day when banks are open for business in Greece;

Business Plan means the five (5) year business plan to be provided by the Concessionaire to the State on the Concession Commencement Date as updated from time to time in accordance with this Agreement;

Calculation Date means 30 June and 31 December in each Concession Year;

Capacity Assessment means the Initial Capacity Assessment and any subsequent capacity assessment performed by the Capacity Assessment Provider in accordance with Article 20.2 (*Capacity Assessment*) and paragraph 3 (*Passenger Terminal and Apron Capacity Assessment*) of Appendix 6 (*Performance Measurement*);

Capacity Assessment Provider means a specialised company with a proven track record of airport capacity assessments appointed by the Concessionaire and approved by the HCAA in accordance with Appendix 6 (*Performance Measurement*);

Capacity Critical means Apron Capacity Critical or, as the case may be, Terminal Capacity Critical;

Capital Expenditure means capital expenditure (as such term is interpreted in accordance with generally accepted accounting principles in the Hellenic Republic from time to time, including for the avoidance of doubt, international financial reporting standards/IFRS);

Certification Regulations means Regulation (EC) 216/2008 of the European Parliament and of the Council on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, as amended from time to time, the Aerodromes Regulation 2014, and any Laws in force at the relevant time including the Ministerial Decision;

Certified Regional Airport means any Regional Airport that has been certified by the HCAA on the basis of the national legislation prior to the Effective Date;

Change in Costs has the meaning given to it in paragraph 1.9 of Appendix 23 (*Financial Adjustments*);

Change in Law means:

(a) the enactment of any Law;

(b) the repeal or modification of any Law;

(c) the commencement of any Law;

(d) a change in the interpretation or application of any Law; or

(e) a change in, or change in the interpretation of, any law, which gives rise to the revocation, non-renewal or change in the terms of any Permit;

Change in Revenue has the meaning given to it in paragraph 1.9 of Appendix 23 (*Financial Adjustments*);

Chicago Convention means the Convention on International Civil Aviation 1944, as amended and/or supplemented from time to time, and references to an "annex" to the Chicago Convention will mean such annex as amended and/or supplemented from time to time;

Cluster B Concession means the financing, upgrade, maintenance, management and operation of the Cluster B Regional Airports in accordance with the Cluster B Concession Agreement;

Cluster B Concession Agreement means the concession agreement under which the Grantor grants the concession for the financing, upgrade, maintenance, management and operation of the Cluster B Regional Airports to the concessionaire;

Cluster B Regional Airports means the following seven core airports which together form cluster B: (1) Rodos; (2) Kos; (3) Santorini; (4) Mikonos; (5) Mitilini; (6) Samos; and (7) Skiathos;

Committed Investment means the sum of the Share Capital and any Subordinated Debt;

Committed Investment Guarantee means the irrevocable bank guarantee provided by the Initial Shareholders in the form provided for in Section 1 of Appendix 1 (*Form of Letters of Guarantee*);

Committed Investment Payment Schedule means the amounts and dates for payment of the Committed Investment in accordance with the provisions of Article 9.1.4;

Committee means the committee appointed by the competent Government Authority pursuant to the relevant State Works legislation and that is mandated to issue any Temporary Acceptance Protocol or, as the case may be, the Final Acceptance Protocol;

Competent Authority means any service of the State or the Grantor or other public authority, organisation or legal entity controlled by the State, either national or regional, prefectural, municipal or local, including the State and its ministries and departments (but specifically excluding any Public Utility Organisation), and including, for the avoidance of doubt, the State Representative and the Grantor Representative that has jurisdiction in relation to the Concession;

Completion Documents means each of the documents set out in Appendix 4 (*Completion Documents/Concession Commencement Date*), required to be submitted pursuant to Article 6.2.1;

Completion Certificate means a Substantial Completion Certificate and/or a Final Completion Certificate;

Concession means the financing, upgrade, maintenance, management and operation of the Regional Airports (including the provision of the Airport Services) and the carrying out and completion of the Works as this is described in detail in Appendix 12 (*Works*);

Concession Agreement or **Agreement** means this Agreement with its Appendices;

Concession Agreement Term means the time period defined in Article 6.6 (*Concession Agreement Term*);

Concession Commencement Date means the date set out in Article 6.2.2;

Concession Commencement Deadline means the time period starting from the Effective Date until the date falling one hundred and twenty (120) days from the Effective Date, excluding any time during which the Hellenic Parliament is dissolved and until a new Government has received the Hellenic Parliament's vote of confidence (in which case the Concession Commencement Deadline shall be extended by any such time), as such time period may be extended following an agreement in writing between the Parties prior to the lapse thereof;

Concession Documents means each of the following documents:

(a) this Agreement;

(b) the Designated Loan Agreements (if any);

(c) the Performance Bonds;

(d) the Independent Engineer's Agreement;

(e) the Multi-Party Arbitration Agreement;

(f) the Airport Contracts;

(g) the Contracts;

(h) the Design – Construction Contract(s) or the relevant template;

(i) the Transferred Airport Contracts;

(j) the Cooperation Agreements implementing HAF Cooperation Framework;

(k) the State Service Level Agreements;

(l) the Subordinated Debt Documents (if they exist);

(m) the Completion Documents; and

(n) any other document approved as such by the State and the Concessionaire,

the form and substance of which has been approved by the Grantor and/or the State;

Concession Fee means the sum of Variable Concession Fee and the Annual Concession Fee in any Concession Year;

Concession Fee Adjustments means adjustments to the Concession Fee calculated in accordance with this Agreement including pursuant to any Performance Deductions that may be payable in accordance with the Performance Measurement;

Concession Guarantee Period means the time period of two (2) years commencing on the day after the end of the Concession Period;

Concession Implementation Permit has the meaning given to it in Article 17.5 (*Upgrade Operation and Exploitation Permit*);

Concession Operations means the Works, the provision of the Airport Services and all of the Concessionaire's other rights and obligations under this Agreement;

Concession Period means the period commencing on the Concession Commencement Date and ending, subject to termination in accordance with this Agreement, after forty (40) years as the same may be extended in accordance with this Agreement, during which period the

Concessionaire shall have full responsibility for the operation, maintenance and exploitation of all or part of the Concession Operations;

Concession Sites means the land and buildings made available to the Concessionaire at each Regional Airport as more particularly specified in Appendix 3 (*Concession Site Plans*) to this Agreement and it shall include the area that is subject to aerodrome certification and to oversight by the HCAA once an Aerodrome Certificate is awarded for the operation of such Regional Airport;

Concession Tender Date means the Offer submission date;

Concession Year means in respect of the first Concession Year, the period commencing on the Concession Commencement Date and ending on 31 December next following and, in respect of each subsequent Concession Year, the period of twelve (12) months commencing on the expiry of the preceding Concession Year (1 January) and ending on 31 December next following or, if earlier, the expiry of the Concession Period;

Concessionaire's Representative(s) has the meaning given to it in Article 7.10 (*The Concessionaire's Representative(s)*);

Concessionaire-Controlled Standards means those standards numbered 1-10 set out in paragraph 2 of Appendix 6 (*Performance Measurement*);

Concessionaire Default Compensation Sum has the meaning given to it in Article 33.3.1(g);

Concessionaire Events of Default means the events stated in Article 33.1 (*Concessionaire Events of Default*), the occurrence of one or several of which gives the State the right to terminate this Agreement;

Concessionaire Permits means all Permits required from time to time for carrying out the Concession Operations excluding both the State Permits and those which the State is expressly required to obtain, procure and/or maintain under this Agreement;

Concessionaire Service Variation means a variation to the Airport Services initiated by the Concessionaire in accordance with Appendix 19 (*Variations*);

Concessionaire Shock Event Notice has the meaning given to it in Article 45.2 (*Shock Events*);

Concessionaire's Liquid Assets means the sum of the Concessionaire's cash reserves of any kind, including any short term investment of such cash reserves and any amounts due and payable to the Concessionaire that are not required to be applied in prepayment of the Lenders, minus the sum of all amounts due and payable by the Concessionaire to third parties (including

outstanding amounts due to the Contractor, the Independent Engineer, and any other subcontractor), but excluding the Liabilities to Lenders;

Concessionaire Variation means either or both of a Concessionaire Service Variation or a Concessionaire Works Variation as the case may be;

Concessionaire Works Variation means a variation to the Works initiated by the Concessionaire in accordance with Appendix 19 (*Variations*);

Confidential Information has the meaning given to it in Article 46.1;

Consumer Price Index or **CPI** means the consumer price index as this is compiled and published monthly by the Hellenic Statistical Authority (EL. STAT);

Contracting Parties or **Parties** means the State, the Grantor, the Concessionaire and the Concessionaire's Initial Shareholders that are party to this Agreement and **Contracting Party** or **Party** is anyone of them;

Contractor means, in relation to any part of the Imminent Works, the contractor(s) (or their successors or substitutes) approved by the Grantor and the State or, in relation to any other works required to be carried out under this Agreement by the Concessionaire, the contractor(s) (or their successors or substitutes) engaged by the Concessionaire at any given time in accordance with Articles 16.1 and 16.2;

Contracts means the Hellenic Duty Free Contracts, the Ground Handling Contracts and the Aircraft Fuelling Contracts;

Cooperation Agreements mean the arrangements to be agreed between the Concessionaire, the HAF and the HCAA for the implementation of the HAF Cooperation Framework;

Critical Activity means any activity on the Critical Path of the Imminent Works Implementation Time Schedule or on any time schedule agreed in an Approved Master Plan;

Critical Path means the series of Critical Activities on the Imminent Works Implementation Time Schedule or on any time schedule agreed in an Approved Master Plan which determines such time schedule's shortest total length so that any delay to such activity causes a respective delay to the total length of such time schedule. The critical path may change if any Critical Activity is completed ahead of or behind the time set out in the time schedule;

Dangerous Substance means any pollutant, or hazardous, toxic, radioactive, noxious, explosive, corrosive or caustic substance whether in solid, liquid, gaseous form which alone or in combination with others causes harm to the Environment;

Default Interest means any increased margin that is payable to the Lenders or which accrues as a result of any payment due to the Lenders not being made on the date on which it is due;

Deferred Amount has the meaning given to it in Article 45.5;

Deficiency Points means the deficiency points incurred by the Concessionaire in accordance with Appendix 6 (*Performance Measurement*);

Delivery Plan has the meaning given to it in Article 14.1.3;

Design Approval Certificate means a certificate issued by the Independent Engineer approving the Designs in accordance with Article 18.4 (*Design Approval Certificate*);

Design – Construction Contract(s) means the agreement(s) that has or will be executed in respect of any part of the Imminent Works or may be executed from time to time for any Future Works between the Concessionaire and the Contractor(s) the template or templates or the agreed form of which is appended to this Agreement as Appendix 28 (*Design - Construction Contract(s) and/or Design-Construction Contract Template for Imminent Works*);

Designated Airport Services means those Airport Services that are subject to Performance Deductions as specified in Appendix 6 (*Performance Measurement*);

Designated Loan Agreement means, with the exception of the Committed Investment and for the avoidance of doubt any Performance Bonds issued from or for the benefit of the Concessionaire, any agreement between the Concessionaire and a third party pursuant to which any financing is or will be made available to the Concessionaire in accordance with its obligation under Article 9.2 (*Financing of the Concession with Loans*), (either in the form of loans, bonds or provision of documentary credits or loan guarantees or under any other form including pursuant to any hedging agreements) and any similar agreement which after the date hereof has been approved in writing by the State and has been accepted by it as a Designated Loan Agreement;

Designers means the persons that the Concessionaire has nominated in its Offer to perform the Designs for the Imminent Works and any persons that the Concessionaire appoints to perform the designs for the Future Works or in each case any of their successors or substitutes;

Designs means all of the designs for the Works and **Design** means any design for the Works;

Disclosure Bundle means the bundle of documents contained in the virtual data room until 10 October 2014, a copy of which bundle has been retained by each of the Contracting Parties in the form of DVD(s) initialled for the purposes of identification only by or on behalf of the Contracting Parties and any other document designated by the State and the Concessionaire in writing as a document forming part of the Disclosure Bundle;

Discriminatory Change in Law means a Change in Law:

(a) the terms of which apply expressly to:

(i) the Concession and not to similar projects;

(ii) the Concessionaire and not to similar contractors; and/or

(b) which specifically relates to the provision of the Works and/or a service the same as or similar to the Airport Services and/or other Concession Operations or to the holding of shares in companies where the main business is the construction, operation and/or maintenance of airports;

Dispute means any dispute, disagreement or contestation between the Contracting Parties that arises from or is related to the application, interpretation or validity of this Agreement as well as from any act or omission of the Independent Engineer;

Dispute Notice has the meaning given to it in Article 25.1.2;

Dispute Resolution Procedure means the dispute resolution procedure set out in Article 39 (*Dispute Resolution*);

Distribution means whether in cash or in kind, any:

(a) dividend or other distribution in respect of share capital;

(b) reduction of capital, redemption or purchase of shares or any other reorganisation or variation to share capital which gives rise to any cash benefit to a Shareholder;

(c) payments under the Subordinated Debt (whether of principal, interest, or fees);

(d) payment, loan, contractual arrangement or transfer of assets or rights to the extent (in each case) it was made to a Shareholder or an Affiliate of the Concessionaire after the Concession Commencement Date and was neither in the ordinary course of business nor on reasonable commercial terms; or

(e) the payment to a Shareholder or an Affiliate of the Concessionaire of any other benefit which is not received in the ordinary course of business and on reasonable commercial terms;

EASA means the European Aviation Safety Agency;

EASA Certification Specifications means the technical standards adopted by the EASA indicating means to show compliance with Regulation (EC) No 216/2008 and its Implementing Rules and which can be used by an organisation for the purpose of certification;

EBITDA means operating profit before financial interest, tax, depreciation and amortisation of the Concessionaire, which for the avoidance of any doubt is the profit of the Concessionaire (including any profit from discontinued operations) for the relevant Concession Year calculated (even on a pro forma basis) as confirmed by the Concessionaire's auditor:

(a) before deducting corporate tax or other income related taxes;

(b) before deducting interest payable and other finance costs (whether payable in cash, accrued or compounded), and any amortisation of upfront fees and expenses, all in relation to the Designated Loan Agreements;

(c) after deducting (to the extent otherwise included) interest income;

(d) excluding unusual or non-recurring items;

(e) adding back (to the extent otherwise excluded) any minority shareholder's share of profits (or losses);

(f) before deducting or after adding back (to the extent applicable) the amount of any dividends or other profit distributions (net of withholding tax) received in cash by any Shareholder during such period, including interest and principal repayments under the Subordinated Debt Facilities;

(g) taking no account of any unrealised gains or losses on any financial instrument;

(h) taking no account of any income or charge attributable to a post-employment benefit scheme other than the current service costs attributable to the scheme;

(i) taking no account of any expense (other than expenses paid in cash) referable to equity-settled share-based compensation of employees or management;

(j) taking no account of any gains or losses arising on:

  (i) restructuring of the activities of any entity;

  (ii) disposals or write downs of non-current assets;

  (iii) litigation settlements; or

  (iv) the disposal of assets associated with discontinued operations;

(k) excluding the amount of any loss or gain against book value arising on a disposal of any asset (other than stock disposed of in the ordinary course of trading) during that Concession Year;

(l) before deducting (or adding in case of certain amortisation cases) any amortisation, impairment or depreciation;

(m) before deducting any start-up losses for new entities or operations and losses related to discontinued operations;

(n) before deducting restructuring charges related to employee terminations, closings of facilities and relocations of plant, property and equipment;

(o) before deducting any costs, expenses or charges incurred in connection with any actual or attempted incurrence or issuance of debt or equity;

(p) after adding back any loss to the extent covered by business interruption or similar insurance or any compensation received by the State or the Grantor;

(q) before deducting any Concession Fee, in each case, payable in respect of the relevant Concession Year; and

(r) after deducting any Levy, in each case, payable in respect of the relevant Concession Year;

Effective Date means the date of the execution of this Agreement;

Emergency Exercises means the emergency exercise activities as defined in the Aerodromes Regulation 2014;

Emergency Services means the local services, (public or private) or services provided by the Concessionaire's subcontractors that intervene in the event of an accident including the police authorities, the Hellenic Fire Brigade and the National Centre of Emergency Care (EKAB);

Environment has the meaning given to it in Article 13.1 (*Environment – Protection*);

Environmental Management Plan means a management plan that includes the monitoring and managing of waste, water, rainwater run-off, ecosystems and bird strike control systems, and for monitoring air quality and noise and the carrying of radioactive and other dangerous materials, waste collection and protection from electromagnetic radiation;

Environmental Permit means any environmental permit that is required by any law in force in the Hellenic Republic from time to time in relation to any of the Works and/or for the operation of any Regional Airport;

Environmental Requirements means the terms set out in the Approved Environmental Terms, and all other relevant environmental protection laws and official environmental requirements in force from time to time in the Hellenic Republic;

Environmental Terms means the terms and requirements included in any decision that approves environmental terms in accordance with law 4014/2011, as in force from time to time;

Estimated Change in Concession Costs has the meaning given in paragraph 1.9 of Appendix 23 (*Financial Adjustments*);

Euro means the single currency of the Participating Member States;

European State Aid means any aid granted by the State or through the State's resources in any form whatsoever which distorts or threatens to distort competition by favouring certain undertakings or the production of certain goods and which affects trade between European Union Member States;

Event of Delay means any event that is expressly referred to in this Agreement as being an Event of Delay as well as any event which is not (a) a risk of the Concessionaire under this Agreement or (b) caused by the Concessionaire or any person(s) that it uses for the implementation of the Concession (including the Independent Engineer) or (c) a Force Majeure Event the financial consequences of which are assumed by the Concessionaire, and which adversely affects the ability of the Concessionaire to meet the agreed deadlines of the Imminent Works (as set out in the Imminent Works Implementation Time Schedule);

Event of Delay Make-up means the procedure stipulated in Article 30.3 (*Event of Delay Make-up*);

Excess Hour means each period of 60-minutes during the Peak Period during which a Regional Airport is determined to have apron under-capacity but excluding the Acceptable Period;

Excluded Periods means any one hundred and fifty (150) periods of 60-minute intervals during the Peak Period;

Exclusivity Area means a circular area of 100 kilometre radius with its centre in the aerodrome reference point of the relevant Regional Airport;

Exempt Refinancing means:

(a) any Refinancing that was fully taken into account in the Financial Model provided that the State has approved any assumptions thereto;

(b) a change in taxation or change in accounting treatment;

(c) the exercise of rights, waivers, consents and similar actions which relate to day to day administration and supervisory matters and which are in respect of:

(i) breach of representations and warranties or undertakings;

(ii) movement of monies between the project accounts in accordance with the terms of the Designated Loan Agreements (if any) as at the Effective Date;

(iii) late or non-provision of information, consents or licences;

(iv) amendments to subcontracts;

(v) approval of revised technical and economic assumptions for financial model runs (to the extent required for the Forecasts);

(vi) restrictions imposed by the Lenders on the dates at which the Senior Debt can be advanced to the Concessionaire under the Designated Loan Agreements (if any) and which are given as a result of any failure by the Concessionaire to ensure that the Imminent Works are performed in accordance with the agreed Master Plan and which are notified in writing by the Concessionaire or the Lenders to the State prior to being given;

(vii) changes to milestones for drawdown set out in the Designated Loan Agreements (if any) and which are given as a result of any failure by the Concessionaire to ensure that the Imminent Works are performed in accordance with the agreed Master Plan and which are notified in writing by the Concessionaire or the Lenders to the State prior to being given;

(viii) failure by the Concessionaire to obtain any consent by statutory bodies required by the Designated Loan Agreements (if any);

(ix) voting by the Lenders in respect of the levels of approval required by them under the Designated Loan Agreements (if any);

(d) any amendment, variation or supplement of any agreement approved by the State as part of any Qualifying Variation under this Agreement;

(e) any sale of shares in the Concessionaire by the Shareholders or securitisation of the existing rights and/or interests attaching to shares in the Concessionaire;

(f) any sale or transfer of the Subordinated Lenders' existing rights and/or interests under the Subordinated Debt Documents or securitisation of the Subordinated Lenders' existing rights and/or interests under the Subordinated Debt Documents;

(g) any Refinancing or provision of new financing covering day to day working capital facilities, including overdraft facilities which may be necessary for the Concession Operations; and

(h) any new financing raised for the sole purpose of covering Capital Expenditure related to the Future Works;

Existing Contamination means the presence of Dangerous Substances in:

(a) soil or groundwater or surface water at or under any Concession Site at (i) the Concession Commencement Date, or (ii) if caused by the State Works, at the date of handover of the State Works; or

(b) soil or groundwater or surface water at or under any Concession Site after the Concession Commencement Date as a result of a defect in the condition of any storage tank, facilities, equipment or pipework (whether below or above ground) where the relevant defect existed prior to the Concession Commencement Date; or

(c) any other soil, groundwater or surface water at any time as a result of the migration from any Concession Site of any Dangerous Substances described in either of sub-paragraphs (a) or (b) above;

Existing Environmental Permit means any Environmental Permit as at the Concession Commencement Date;

Existing Operational Permit means any permit issued by the State for the establishment and operation of the Regional Airports which shall be transferred to the Concessionaire by the State on or prior to the Concession Commencement Date pursuant to Article 17.6.1(a) or, to the extent not issued, shall be deemed to be granted upon the Ratification Law Effective Date pursuant to Article 17.6.1(b);

Existing Works Construction Permit means any permit that has been issued or is required for any existing works at any Regional Airport which shall be transferred to the Concessionaire by the State on or prior to the Concession Commencement Date pursuant to Article 17.6.1(a) or, to the extent not issued, shall be deemed to be granted upon the Ratification Law Effective Date pursuant to Article 17.6.1(b);

Expansion Trigger means the obligation on the Concessionaire to construct an expansion to civil aprons and/or Passengers terminals as a result of any Regional Airport being Apron Capacity Critical and/or Terminal Capacity Critical for two (2) consecutive years;

Expert means the member of the Technical Disputes Resolution Panel;

Extensive Force Majeure Events means the Force Majeure Events specified in Article 25.4 (*Extensive Force Majeure Events*);

Facilities Condition Assessment means each facilities condition assessment prepared by the Independent Engineer pursuant to Article 20.4 (*Refurbishment Works – Facilities Condition Assessment)* at the Regional Airports and in accordance with the requirements set out in Appendix 12 (*Works*);

Final Acceptance Protocol means the protocol issued by the Committee confirming the final acceptance of the relevant State Works by the State;

Final Completion Certificate means each certificate issued by the Independent Engineer certifying that the Imminent Works have been completed at the relevant Regional Airport in accordance with the terms of this Agreement including the Standards and Specifications and the Works Requirements, and in accordance with Health and Safety Regulations;

Financial Model means the audited financial model in xls. format (specifying the date last saved in the file name) as provided with the Offer (i) attached to this Agreement as Appendix 25 (*Financial Model*), and (ii) provided on a CD-ROM with only the summary page being printed, as audited and updated prior to the Concession Commencement Date, and as further updated from time to time in accordance with this Agreement;

Findings means the decision by which the Technical Disputes Resolution Panel rules on the Technical Dispute that the Parties have referred to it for resolution;

First Approved Environmental Terms has the meaning given to it in Article 13.2.4(a);

First Facilities Condition Assessment means the first Facilities Condition Assessment prepared by the Independent Engineer;

First Refinancing Gain End Date has the meaning given to it in Article 47.2;

Force Majeure Compensation Sum has the meaning given to it in Article 35.1;

Force Majeure Event means:

(a) all those events or incidents or their consequences that lie beyond the control or influence of the Parties and which could not have been anticipated or prevented or deterred even if the Parties had exercised particular prudence; or

(b) any event or incident the occurrence of which none of the Parties is accountable for and in respect of which the Concessionaire does not have an obligation to insure pursuant to this Agreement and is indeed not insured, or the Concessionaire was exempt from the obligation to insure in whole or in part pursuant to the provisions of Article 24,

which directly prevents any one of the Parties from, or delays any one of the Parties in, performing any of its obligations under this Agreement;

Force Majeure Notice has the meaning given to it in Article 25.1.1;

Forecast or **Forecasts** means the financial projections of the Concessionaire's providing at least a balance sheet and profit and loss account, the projected cash flows, the ADSCR, the LLCR (if such term is defined and used in the Designated Loan Agreement(s), and as defined in such Designated Loan Agreement(s)), the project life coverage ratio, the return on equity ratios and other similar information that results from running the Financial Model as this is updated from time to time in accordance with the provisions set out in this Agreement;

Fully Functional means capable of performing all operational requirements for the performance of the relevant Concession Operation in accordance with this Agreement;

Future Material Works means any Future Works to be performed at a Regional Airport in accordance with an Approved Master Plan and/or an Approved Refurbishment Development Plan, the aggregate capital cost of which in respect of such Regional Airport exceeds five million Euro (€5,000,000);

Future New or Expansion Works means those works necessary at each Regional Airport to ensure that the Required Service Level is met and which shall be determined, at any time, by the volume of historic and forecasted air traffic by the Concessionaire at each Regional Airport;

Future Refurbishment Works means those works described in each Refurbishment Development Plan from time to time necessary at each Regional Airport to ensure that the existing facilities will operate with no or minor deficiencies as more particularly described in Appendix 12 (*Works*) and Appendix 10 (*Works Requirements*);

Future Works means any Future Refurbishment Works and/or Future New or Expansion Works to be undertaken at the Regional Airports in accordance with each Approved Refurbishment Development Plan or the Approved Master Plan (as applicable) based on and in accordance with the criteria set out in Appendix 12 (*Works*);

General Change in Law means a Change in Law which is not a Discriminatory Change in Law but excluding any changes to income tax which is applicable to companies generally;

Good Industry Practice means the exercise of that degree of skill, diligence, prudence and foresight which would reasonably and ordinarily be expected from a skilled and experienced constructor and/or operator seeking to comply with its contractual obligations with the utmost care;

Government Authority means the State or any ministry or other independent offices or department or subdivision thereof or any person exercising executive, regulatory or administrative functions on behalf of the foregoing and includes the State Representative;

Government Related Party means:

(a) a Government Authority or a Government User or any officer, agent or employee thereof or other party for whom the State is responsible; and

(b) in relation to any Regional Airport, any person visiting that Regional Airport at the express invitation of an officer, agent or employee of a Government Authority or a Government User acting in the course of his employment;

Government Services means regulatory and supervisory authorities, customs control and excise, immigration control, police and national guard, Hellenic Fire Brigade, public health, quarantine (human and animal), veterinary and phytosanitary services, meteorological and air navigation services, public ambulance or other emergency response services and such other services as may be designated as Government Services by the State from time to time;

Government User means regulatory & supervisory authority, customs & excise, immigration, police, Hellenic Fire Brigade, public health, quarantine, public veterinary and phytosanitary services, public meteorological and air navigation services, public ambulance or other public emergency response services;

Government User Premises means any part of the Concession Sites falling within the Regional Airports occupied or required by a Government User, as described in the relevant State Service Level Agreement and in accordance with the provisions of Article 4.4 (*Government Users*);

Grantor's Representative has the meaning given to it in Article 7.11 (*Grantor's and State's Representative*);

Ground Handling Contract means each of the contracts for the provision of ground handling services at the Regional Airports as more particularly described in the list of Transferred Airport Contracts that will be transferred by the HCAA to the Concessionaire in accordance with the provisions of Article 4.8 (*Transfer of Contracts*);

HAF means the Hellenic Air Force;

HAF Cooperation Framework means the cooperation framework between the HAF, the HCAA and the Concessionaire relating to the provision of Joint Use Airport Services at and summarising the rights, duties and obligations of each of the HAF, the HCAA and the Concessionaire in relation to the Joint Use Airports as set out in Appendix 20 (*Cooperation*

Framework between the Hellenic Air Force (HAF), the Hellenic Civil Aviation Authority (HCAA) and the Concessionaire at Joint Use Airports);

Handback Amount has the meaning given to it in Article 32.9.8;

Handback Certificate means a certificate issued by the State confirming that all Renewal Works (if any) have been completed and that the Regional Airports comply with the Handback Requirements;

Handback Inspection has the meaning given to it in Article 32.9.1;

Handback Requirements means the requirements set out in Appendix 15 (*Handback Requirements*);

HCAA means the Hellenic Civil Aviation Authority and any reference to it includes, where appropriate, reference to it in its capacity as (i) the Independent Supervisory Authority pursuant to EU legislation for airport charges and Presidential Decree 52/2012, as amended from time to time and/or (ii) the Hellenic Republic's national aviation authority;

HDFS Ministerial Decisions means those ministerial decisions that have been issued pursuant to the Presidential Decree 86/1979 (as amended by law 2533/1997) as appended to this Agreement in Appendix 21A (*HDFS Ministerial Decisions*);

Health and Safety Regulations means all rules, regulations and standards in force at any given time relating to health, safety and/or protection of Passengers, workers, the Users and the Government Related Parties;

Hellenic Duty Free Contracts means all lease agreements and/or concessions of premises within the Regional Airports entered into between the HCAA and the Hellenic Duty Free Shops S.A. pursuant to the Hellenic Duty Free Laws, that will be transferred by the State to the Concessionaire in accordance with the provisions of Article 4.8 (*Transfer of Contracts*);

Hellenic Duty Free Laws means each of law 827/1978, the Presidential Decree 86/1979 (as amended by law 2533/1997) and the ministerial decisions that have been issued pursuant to this Presidential Decree allocating the spaces for the establishment and operation of duty free shops as included in Appendix 21A (*HDFS Ministerial Decisions*) and article 31 paragraph 10 of law 4141/2013, as well as the concession agreement for the provision of the exclusive right to establish and operate duty free shops in, inter alia, the Regional Airports entered into between the State and Hellenic Duty Free Shops S.A. on 30 December 1997;

Hellenic Fire Brigade means the agency falling under the Ministry of Citizen Protection jurisdiction which is competent, inter alia, to provide fire protection to citizens;

High Usage Joint Use Airport means those Joint Use Airports identified as high usage in the HAF Cooperation Framework and any other Regional Airport designated by the Concessionaire and the State as a High Usage Joint Use Airport from time to time;

HSCA means the Hellenic Slot Coordination Authority;

ICAO means the International Civil Aviation Organisation formed by the Chicago Convention or any successor thereof;

ICAO Airport Economics Manual means ICAO Document 9562;

ICC means the International Chamber of Commerce;

ICC Court means the Court of Arbitration of the ICC in Paris;

ICC Rules means the Rules of Arbitration of the ICC in force as from 1 January 2012 as subsequently amended or revised;

ICC's Scale of Arbitrators' Fees means the Scale of Arbitrators' Fees set forth below Article 4.1 to Appendix III of the ICC Rules;

Imminent New or Expansion Works means those works necessary at each Regional Airport to remedy under capacity or a failure to meet Required Service Levels based on and in accordance with the criteria set out in paragraph 1.1 of Appendix 12 (*Works*);

Imminent Refurbishment Development Plan means the plan for each Regional Airport which will describe in detail all Imminent Refurbishment Works required at each Regional Airport to address issues identified in the First Facilities Condition Assessment and to ensure that the existing facilities will operate with no or minor deficiencies as more particularly described in of Appendix 10 (*Works Requirements*);

Imminent Refurbishment Works means those works described in the Imminent Refurbishment Development Plan and which are necessary at each Regional Airport to ensure that the existing facilities at such Regional Airport will operate with no or minor deficiencies as more particularly described in Appendix 12 (*Works*) and Appendix 10 (*Works Requirements*);

Imminent Refurbishment Works End Date means the date on which a Final Completion Certificate is issued in respect of the Imminent Refurbishment Works at any of the Regional Airports;

Imminent Works means the Imminent Refurbishment Works and/or the Imminent New or Expansion Works;

Imminent Works End Date means the date on which the Final Completion Certificate is issued in respect of the Imminent Works at any of the Regional Airports;

Imminent Works Implementation Time Schedule means the implementation time schedule for the Imminent Works submitted by the Concessionaire in accordance with Article 20.1 (*Master Plan*);

Implementing Rules means any regulation or implementing regulation as may be in force from time to time and which is enacted by the European Commission under any power conferred on it pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 (or under any legislation which is repealed by Regulation (EC) No 216/2008);

Independent Engineer means such person appointed in respect of the Imminent Works prior to the Concession Commencement Date and approved by the State and such other person who may be appointed from time to time in accordance with Article 21 (*Independent Engineer*) and who shall in each case check, and approve the Designs, supervise the Works and prepare the Facilities Condition Assessments;

Independent Engineer's Agreement means the agreement that has been executed or will be entered into between the Concessionaire and the Independent Engineer the terms of which are set out in Article 21 (*Independent Engineer*);

Index means the Consumer Price Index or, if the Consumer Price Index for the Indexation Date is not published and available within twenty eight (28) days after the scheduled publication date, such other alternative index as the Parties shall meet to agree to be used for the purpose of Indexation;

Indexation Date has the meaning given in Article 3.2.3(i);

Indexation Efficiency Factor means the amount to be applied in accordance with the provisions set out in Article 28 (*Airport Charges*) which amount shall be calculated as follows:

If $CPI_t > CPI_{t-1}$, the following formula shall be applied: $\{\{ CPI_t/CPI_{t-1} -1\} * 0.9\} + 1$

If $CPI_t < CPI_{t-1}$, the Indexation Efficiency Factor shall amount to 1

where

CPI_t refers to the most recently published CPI on or immediately prior to the date on which an increase in Regulated Aeronautical Charges is to be calculated in accordance with Article 28.4 (*Fixed Tariff Cap with Growth Index*); and

CPI_{t-1} refers to the CPI applicable on the date falling twelve (12) months earlier;

Indexed has the meaning given in Article 3.2.3(i);

Indexed Regulated Aeronautical Charge means:

(a) on Concession Commencement Date and on each anniversary thereof until the Imminent Works End Date at a Regional Airport, the amount calculated in accordance with Article 28.4.2(b)(i);

(b) on the Imminent Works End Date at a Regional Airport, the amount calculated in accordance with Article 28.4.3(b)(i);

(c) on the 1 November falling immediately after the 1 November in Article 28.4.3(b)(ii)(A) or (B), as applicable, and on each anniversary thereof until 1 November falling immediately after the completion of the Imminent Works at all Regional Airports, the amount calculated in accordance with Article 28.4.3(c)(i).

Initial Capacity Assessment means the initial capacity assessment performed by the Capacity Assessment Provider in accordance with paragraph 3 (*Passenger Terminal and Apron Capacity Assessment*) of Appendix 6 (*Performance Measurement*);

Initial Inspection has the meaning given to it in Article 32.5.1;

Initial Service Level Agreements means the agreements entered into by the Concessionaire and the following Government Users and as validly updated and varied from time to time during the Concession Period:

(a) Hellenic Police;

(b) Customs;

(c) Veterinarian and Phytosanitary Services;

(d) First Aid Services (EKAV);

(e) Hellenic National Meteorological Service;

(f) HCAA with regards to Air Navigation Services;

(g) Public Health Services;

(h) Hellenic Coast Guard;

(i) General Secretariat for Civil Protection;

(j) Hellenic Air Force (HAF); and

(k) Hellenic Fire Brigade;

Initial Shareholder means the initial shareholders of the Concessionaire named in Recital 4;

Insurance Proceeds means the proceeds payable to or receivable by the Concessionaire or any agent or subcontractors or its or their direct employees of any insurance taken out by or on behalf of the Concessionaire or which the Concessionaire is obliged to take out pursuant to Article 24 (*Insurance*) and Appendix 16 (*Minimum Insurance Requirements*);

Intellectual and Industrial Property Rights means the rights defined in Article 38.1.1;

Intercreditor Agent has the meaning given to it in Appendix 14 (*Multi-Party Arbitration Agreement*);

International Treaty means a formally signed and ratified agreement between two or more states (and/or sovereigns) in written form and governed by international law;

Inventory means the Asset Register as updated by the Concessionaire in accordance with Article 4.11 (*Inventory*) and Article 6.2.1(b)(xiii) as such inventory may be amended over the Concession Period;

Invitation for Expression of Interest means the invitation to submit an expression of interest for the award of the concession for the exploitation and provision of services in relation to the operation and maintenance of the Regional Airports posted on the Grantor's website on 1 April 2013;

IRR means an internal rate of return as computed using the relevant computer formula (IRR or XIRR, in Microsoft Excel ® software);

Joint Use Airport Services means the services to be provided by the HAF at Joint Use Airports as set out in Appendix 5 (*Airport Services*) and as more particularly detailed in the HAF Cooperation Framework;

Joint Use Airports means each of the airports identified as Joint Use Airports in Appendix 2 (*Regional Airports*);

Kasteli means the new airport at Kasteli, Heraclion, Crete;

Landing Charge means the landing charges that the Concessionaire is entitled to charge as more particularly described in paragraph 1.2 (*Landing Charge*) of Appendix 7 (*Airport Charges*) as the same may be adjusted pursuant to Article 28.4 (*Fixed Tariff Cap with Growth Index*);

Law means any statute, statutory instrument, law, proclamation, order, regulation, resolution, notice, by-law, directive, treaty, ministerial decisions or other instrument having the force of law

within the Hellenic Republic including any administrative decrees, any directly applicable EU Law and any International Treaty;

Lead Member means the member of the consortium that owns shares in the Concessionaire that is designated to control the management and operation of the consortium in accordance with the tender process for this Concession;

Lenders means the providers of financing to the Concessionaire pursuant to the Designated Loan Agreements (if any), including the Agent Bank and any joint creditors, and their successors or assignees;

Levy means the amount payable by the Concessionaire to the State in each Concession Year that corresponds to certain percentage of the ADF in accordance with Article 28.9;

Liabilities to Lenders means at any particular time the aggregate of:

(a) any principal, interest (excluding Default Interest incurred pursuant to Termination of this Agreement due to a Concessionaire Event of Default), fees and reasonable costs and expenses incurred that are due or outstanding to the Lenders by the Concessionaire under or pursuant to the Designated Loan Agreements on the Termination Date; and

(b) all amounts due from the Concessionaire to the Lenders by reason of the early termination of any interest rate hedging agreement that is a Designated Loan Agreement (including break costs payable as a result thereof, provided that such costs have been certified as due and payable by the Agent Bank), provided that the Concessionaire and the Lenders following the consent of the State, as applicable, will have mitigated all such amounts to the extent possible;

minus the aggregate of:

(i) every amount due and payable by the Lenders to the Concessionaire by reason of the early termination of any interest rate hedging agreement that is a Designated Loan Agreement;

(ii) every amount credited by or to the benefit of the Concessionaire in any debt service reserve account to secure obligations owed to the Lenders under the Designated Loan Agreements; and

(iii) any amount not included in the paragraphs (i) and (ii) above in cash or cash equivalents or other amounts (including pursuant to any guarantees of which the Lenders are the beneficiaries) (but expressly excluding any possible guarantees that have been granted to the Lenders by another Lender or third party (excluding the Shareholders or their subsidiaries)) available to the Lenders (whether in any

reserve account or otherwise) and any insurance proceeds paid or payable to the Concessionaire and which, in each case, secure the Lenders' claims and are at their disposal and are not reserved for payment to a third party or otherwise;

Liaison Committee means the joint liaison committee described in Article 7 (*Liaison and Representatives*);

Lighting Charge means the lighting charges that the Concessionaire is entitled to charge as more particularly described in paragraph 1.4 (*Lighting Charge*) of Appendix 7 (*Airport Charges*) as the same may be adjusted pursuant to Article 28.4 (*Fixed Tariff Cap with Growth Index*);

Losses means all damages, losses, liabilities, costs, expenses (including legal and other professional charges and expenses), and charges whether arising under statute, contract or in connection with judgments, proceedings, internal costs or demands but, in each case, excluding any future loss of profit;

Maintenance Plan means the manuals that shall contain instructions and procedures for the inspection and maintenance of the Regional Airports respectively that shall be compiled in accordance with the stipulations of Article 26.3 (*Maintenance Plan*) and the Maintenance Requirements;

Maintenance Requirements means the minimum maintenance requirements with which the Concessionaire is obliged to comply as more particularly set out in Appendix 13 (*Maintenance Requirements*) to this Agreement;

Mandatory Services means those services that the Concessionaire shall provide as more particularly set out in paragraph 4 (*Mandatory Services*) of Appendix 5 (*Airport Services*);

Master Plan means the twenty (20) year initial master plan submitted in accordance with Article 20.1.1 for each Regional Airport which will define in detail all Imminent New or Expansion Works and describe potential Future New or Expansion Works (and any relevant expropriations required pursuant to Article 14.1.7) that the Concessionaire proposes to undertake at each Regional Airport in accordance with the provisions of Appendix 12 (*Works*) to this Agreement and any updated master plan submitted by the Concessionaire pursuant to and in accordance with Article 20.1 (*Master Plan*) that has been approved by the HCAA;

Materially Capacity Critical means, in relation to any Regional Airport, that the Capacity Assessment Provider has determined in the Initial Capacity Assessment that:

(a) there are more than two hundred and fifty (250) 60-minute intervals during the Peak Period with under-capacity in accordance with paragraph 3.1 (*Apron Capacity Assessment*) of Appendix 6 (Performance Measurement); or

(b) the Required Level of Service is not achieved at such Regional Airport during the Peak Period in accordance with paragraph 3.2 (*Passenger Terminal Capacity Assessment*) of Appendix 6 (*Performance Measurement*) for more than two hundred and fifty (250) 60-minute intervals;

Maximum Average Yield per Departing Passenger means the maximum average charge per departing Passenger, indicated in Article 28.4 (*Fixed Tariff Cap with Growth Index*), which corresponds to the maximum fraction of revenues from Regulated Aeronautical Charges that can be earned by the Concessionaire, to the departing Passengers for the same calculation period, at each Regional Airport. The number of departing Passengers shall be calculated in accordance with paragraph 1.5 (*Passenger Charge*) of Appendix 7 (*Airport Charges*);

Minimum Cover Ratios means the minimum values of ADSCR and LLCR as set out in and required pursuant to the Designated Loan Agreements (if any);

Minimum Insurance Requirements are the insurance requirements as set out in this Agreement;

Ministerial Decision means the Ministerial Decision D3/A/4641/2002 - 'Approval of Basic Regulation of Licensing and Operation - Exploitation of Airports (FEK B 701/10.6.2002)';

Ministry means the Ministry of Infrastructure, Transport and Networks or any other competent ministry for the Concession;

Ministry of Citizen Protection means the ministry which implements public order and the citizen protection policy in the context of the government of the Hellenic Republic, as such ministry may be renamed or reformed in the future;

Ministry of Defence means the ministry which implements the national defence policy in the context of the government of the Hellenic Republic, as such ministry may be renamed or reformed in the future;

Monthly Progress Reports means the monthly progress reports to be submitted by the Independent Engineer in accordance with Article 27.3.5;

Movable Property means all of the facilities, equipment, vehicles, material and other moveable property owned by HCAA at each of the Regional Airports to be transferred to the Concessionaire on the Concession Commencement Date as noted in the Inventory prepared in accordance with Articles 4.11 (*Inventory*) and 6.2.1(b)(xiii) (including that which has been paid for by the Concessionaire but has not yet been delivered to it), with the exception of equipment embedded in the Concession, as well as all facilities, equipment, and material that is or will be used by the Concessionaire for the operation, maintenance and exploitation of the Concession as the same may be depreciated, renewed or replaced during the Concession Period;

Multi-Party Arbitration Agreement means the arbitration agreement to be executed on or prior to the Concession Commencement Date in the form set out in Appendix 14 (*Multi-Party Arbitration Agreement*);

New or Expansion Works means the Imminent New or Expansion Works and the Future New or Expansion Works;

Non-Aeronautical Charges means all Airport Charges that are not Aeronautical Charges including all rents, charges and/or fees in relation to retail, food and beverage and advertising which are not regulated under the terms of this Agreement and the Law;

Non-Certified Regional Airport means any Regional Airport that has not been certified by the HCAA on the basis of the national legislation prior to the Effective Date;

Non-Regulated Aeronautical Charges means the Airport Charges levied by the Concessionaire in respect of each non-regulated aeronautical activity as more particularly described in paragraph 2 (*Non-Regulated Aeronautical Charges*) of Appendix 7 (*Airport Charges*);

NPV has the meaning given to it in Article 33.3.1(g)(ii);

NPV Compensation has the meaning given to it in Article 33.3.1(g)(ii);

Offer means the Financial Offer as appended to this Agreement as Appendix 24 (*Financial Offer*);

Operating Hours means the minimum operating hours for which the Concessionaire is obliged to keep each Regional Airport open and operational as set out in and adjusted in accordance with paragraph 2 (*Operating Hours*) of Appendix 5 (*Airport Services*);

Operational Expenditure means operational expenditure (as such term is interpreted in accordance with generally acceptable accounting principles in the Hellenic Republic from time to time, that include, for the avoidance of doubt, international financial reporting standards/IFRS), including for the avoidance of doubt, the Levy and all payments from the Concessionaire to the HAF under the HAF Cooperation Framework, but excluding any part of the Concession Fee;

Operation Bond means the bank letter of guarantee that shall be delivered by the Concessionaire to the Grantor in accordance with Article 12.5 (*Operation Bond*) in the form provided for in Section 3 of Appendix 1 (*Form of Letters of Guarantee*), and which shall be effective from the Concession Commencement Date;

Parking Charge means the parking charges that the Concessionaire is entitled to charge as more particularly described in paragraph 1.3 (*Parking Charge*) of Appendix 7 (*Airport Charges*) as the same may be adjusted pursuant to Article 28.4 (*Fixed Tariff Cap with Growth Index*);

Participation Letters of Guarantee means the bank letters of guarantee submitted to the Grantor on the Concession Tender Date and which shall be effective until the Concession Commencement Date;

Participating Member States means any member states of the European Union that have the Euro as its lawful currency in accordance with the legislation of the European Union relating to Economic and Monetary Union;

Passenger Charge means the Passenger charges that the Concessionaire is entitled to charge as more particularly described in paragraph 1.5 (*Passenger Charge*) of Appendix 7 (*Airport Charges*) as the same may be adjusted in accordance with Article 28.4 (*Fixed Tariff Cap with Growth Index*);

Passengers means passengers at a Regional Airport who are either embarking or disembarking an aircraft or transiting (as the case may be) at such Regional Airport;

Peak Period means the six week period ending on the last Sunday in August in any Concession Year;

Performance Bonds means each of the Works Performance Bond, the Operation Bond, the Participation Letters of Guarantee and the Committed Investment Guarantee which shall, other than the Participation Letters of Guarantee, be subject to the State Direct Agreement (if any, in accordance with Article 37.1.8), as regards order of claims and application of proceeds[1];

Performance Deductions has the meaning given to it in Appendix 6 (*Performance Measurement*);

Performance Measurement means the performance measurement set out in Appendix 6 (*Performance Measurement*);

---

[1] If the Designated Loan Agreements exist, then subject to the State Direct Agreement (in accordance with Article 37.1.8), during the life of the Concession until the Concession Agreement is terminated, any payments made under the Performance Bonds shall be paid into the Proceeds Account (as defined in the Designated Loan Agreements so as for the financial stability of the project to be rectified). If the Designated Loan Agreements and the State Direct Agreement exist, after the termination of the Concession Agreement, the Performance Bonds shall be liquidated in order to first pay any outstanding amounts owed to the Lenders under the Designated Loan Agreements and only then shall the remaining balance be paid to the Grantor, in the case of the Operation Bond, or the State, in the case of the Works Performance Bond and the Committed Investment Guarantee; and no Demands shall be made by the Grantor under the Performance Bonds after the termination of the Concession Agreement and after that time only the Lenders may make Demands under the Performance Bonds. This is to be set out in the State Direct Agreement to the extent the Designated Loan Agreements exist in accordance with Article 37.1.8.

Performance Measurement Commencement Date means the date falling forty eight (48) months after the Concession Commencement Date;

Performance Standards means each of the Concessionaire-Controlled Standards and the Third Party Controlled Standards;

Permit means any permit, consent, approval, licence, permission, certificate or authorisation, supply or connection that is required in relation to the implementation of the Concession in accordance with Greek law and issued by the State or any Competent Authority or any Public Utility Organisation;

Planned Completion Date means each date for the completion of the Works as set out in the Imminent Works Implementation Time Schedule, each Approved Master Plan and/or each Approved Refurbishment Development Plan as the case may be;

Plans has the meaning given to it in Article 20.3.1;

Potentially Capacity Critical means that a Regional Airport is not Capacity Critical but a Capacity Assessment demonstrates that:

(a) there are more than one hundred and twenty (120) 60-minute intervals during the Peak Period with under-capacity in accordance with paragraph 3.1 (*Apron Capacity Assessment*) of Appendix 6 (*Performance Measurement*); or

(b) the level of service C or above (as defined by IATA in the Airport Development Reference Manual or any replacement thereof) is not achieved at such Regional Airport during the Peak Period in accordance with paragraph 3.2 (*Passenger Terminal Capacity Assessment*) of Appendix 6 (*Performance Measurement*) for more than one hundred and twenty (120) 60-minute intervals;

Protection of the Environment has the meaning given to it in Article 13.1 (*Environment – Protection*);

PSOs means Public Service Obligations as set out in article 16 of EU Regulation 1008/2008;

Publication Date means the date of publication of the Ratification Law in the Government Gazette;

Public Service Obligation means any obligation imposed upon an air carrier to take, in respect of any route which it is licensed to operate by a Member State, all necessary measures to ensure the provision of a service satisfying fixed standards of continuity, regularity, capacity and pricing, which standards the air carrier would not assume if it were solely considering its commercial interest;

Public Utility Organisation – PUO means every municipal authority, enterprise or company of the public or private sector that is the owner or is responsible for the operations/provisions of a public utility such as electrical power, natural gas, water, sewerage, telecommunications or railway transport;

Qualifying Change in Law means:

(a) a Discriminatory Change in Law; or

(b) a General Change in Law, which comes into effect after the date of this Agreement and which involves additional Capital Expenditure and or Operational Expenditure;

Qualifying Refinancing means any Refinancing that will give rise to a Refinancing Gain greater than zero that is not an Exempt Refinancing;

Qualifying Variation means a Variation for which a Variation Confirmation has been issued and the supplementary agreement referred to in paragraph 9.1 of Appendix 19 (*Variations*) has become unconditional in all respects and any Concessionaire Variation which has become unconditional in accordance with Appendix 19 (*Variations*);

Quarterly Period means a period of three (3) calendar months ending 31 March, 30 June, 30 September and 31 December, provided that:

(a) the first Quarterly Period during the Concession Period is to exclude any days up to (but excluding) the Concession Commencement Date;

(b) the first Quarterly Period during the Concession Period is to start on the Concession Commencement Date and end on the first to occur of 31 March, 30 June, 30 September and 31 December;

(c) each such three month period will start on the day following the last day of the preceding Quarterly Period; and

(d) the last Quarterly Period during the Concession Period is to end upon the expiry of the Concession Period;

Quarterly Progress Reports means the quarterly progress reports to be submitted by the Concessionaire in accordance with Article 27.3 (*Progress Reports*) which shall set out the results of the measurement of the Performance Standards;

Ratification Law means the law of the Hellenic Republic ratifying this Agreement to be voted on by the Hellenic Parliament and published in the Government Gazette;

Ratification Law Effective Date means the date that the Ratification Law becomes effective which shall be ten (10) days from the Publication Date;

Ready for Handover means the relevant State Works are complete, safe for use and ready for handover by the State to the Concessionaire;

Reasonable and Prudent Operator means, in respect of the Concessionaire, acting in good faith to perform its contractual obligations under this Agreement and, in so doing, exercising that degree of skill, diligence, prudence and foresight which would reasonably and ordinarily be expected from a skilled and internationally experienced Airport operator complying with Good Industry Practice, engaged in the same or similar type of undertaking, in the same or similar circumstances and conditions;

Recoverable Amount has the meaning given to it in Article 41.5.4;

Rectification Plan means a rectification plan prepared by the Concessionaire in accordance with the provisions of paragraph 3.1 (*Apron Capacity Assessment*), paragraph 3.2 (*Passenger Terminal Capacity Assessment*) or paragraph 5 (*Procedure in the case of Deficiency Points*) of Appendix 6 (*Performance Measurement*);

Reference Interest Rate means an interest rate equal to the interest rate payable on one (1) year Greek treasury bills plus a margin of one and a half (1.5) percentage points;

Reference Level has the meaning given to it in Article 4.4.6;

Refinancing means:

(a) any amendment, variation, transfer, novation, supplement or replacement of any Designated Loan Agreement (other than any Subordinated Debt Documents);

(b) the exercise of any right, or the grant of any waiver or consent, under any Designated Loan Agreement (other than any Subordinated Debt Documents);

(c) the replacement or refinancing of Subordinated Debt or other type of financing with Designated Load Agreements;

(d) the disposition of any rights or interests in, or the creation of any rights of participation in respect of, the Designated Loan Agreements (other than any Subordinated Debt Documents) or the creation or granting of any other form of benefit or interest in either the Designated Loan Agreements (other than any Subordinated Debt Documents) or the contracts, revenues or assets of the Concessionaire whether by way of security or otherwise; or

(e) any other arrangement put in place by the Concessionaire or another person which has an effect which is similar to any of (a) – (d) above or which has the effect of limiting the Concessionaire's ability to carry out any of (a) – (d) above;

Refinancing Gain means an amount equal to the greater of zero and A – B, where:

A = the net present value (discounted using Threshold Equity IRR) of the Distributions projected immediately prior to the Refinancing (taking into account the effect of the Refinancing and using the Financial Model as updated (including as to the performance of the Concession) so as to be current immediately prior to the Refinancing) to be made to each Shareholder and Subordinated Lender over the remaining term of this Agreement following the Refinancing; and

B = the net present value (discounted using Threshold Equity IRR) of the Distributions projected immediately prior to the Refinancing (but without taking into account the effect of the Refinancing and using the Financial Model as updated (including as to the performance of the Concession) as to be current immediately prior to the Refinancing) to be made to each Shareholder and Subordinated Lender over the remaining term of this Agreement following the Refinancing;

Refinancing Notice has the meaning given to it in Article 47.9.1;

Refurbishment Development Plan means each refurbishment development plan prepared in accordance with Article 20.4 (*Refurbishment Works - Facilities Condition Assessment*);

Regional Airports means those Cretan, Continental Greece and Ionian Sea regional airports set out in Appendix 2 (*Regional Airports*) to this Agreement;

Regulated Aeronautical Charges means the Airport Charges levied by the Concessionaire for the Basic Airport Services and in particular Landing Charges, Lighting Charges, Parking Charges, Passenger Charges and the actually received amount of the ADF that the Concessionaire is entitled to pursuant to Article 28.10 as, in each case, more particularly set out in Article 28.4 (*Fixed Tariff Cap with Growth Index*) but excluding for the purpose of this definition Security Charges;

Relevant Event has the meaning given to it in paragraph 1.9 of Appendix 23 (*Financial Adjustments*);

Renewal Amount means the cost of carrying out the Renewal Works as agreed or determined in accordance with Article 32 (*Handback of Concession to the State*) and in accordance with the Renewal Programme and shall include an element of profit and on and offsite overheads save for those aspects of the Renewal Works that are required due to the Concessionaire's failure to

comply with the obligations under this Agreement which shall be carried out at the Concessionaire's cost and expense;

Renewal Programme means the programme for the carrying out of the Renewal Works over the remainder of the Concession Period following the Initial Inspection, as agreed or determined in accordance with Article 32 (*Handback of Concession to the State*), as such programme may be revised or amended at any time in accordance with Article 32 (*Handback of Concession to the State*) or otherwise amended or extended by operation of an extension of time or otherwise under this Agreement;

Renewal Works means the works of renewal, reconstruction, repair or reinstatement required, as agreed or determined at any time in accordance with Article 32 (*Handback of Concession to the State*), to be carried out in order to procure that the Regional Airports will, at the expiry of the Concession Period as a result of the effluxion of time, satisfy the Handback Requirements;

Renewal Works Element has the meaning given to it in Article 32.10.6;

Request for Proposal means the request for proposal dated 4 February 2014 for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Regional Airports of the Hellenic Republic, as produced by the Grantor;

Required Air Traffic Control Capacity means that during each Peak Period at any Regional Airport no more than 150 60-minute intervals occur during which slot requests addressed to the HSCA have not been approved for arrival or departure times as originally requested due to Air Traffic Control capacity shortage;

Required Level of Service means at all times other than the Excluded Periods, level of service C or above (as defined by IATA in the Airport Development Reference Manual or any replacement thereof) and during the Excluded Periods, level of service D or above (as defined by IATA in the Airport Development Reference Manual or any replacement thereof);

Residual Life means that part of the Service Life of an element of the Regional Airports that remain at the expiry of the Concession Period;

Retention Account means the account designated as such under Article 32.10 (*Retention Account*) and includes any replacement of that account;

Revenues means the Concessionaire's revenues of any kind after deduction of VAT (if applicable) which shall include, for the avoidance of doubt, any Insurance Proceeds received and arising out of a loss of income under any claim under the business interruption insurance;

Revised Refurbishment Development Plan has the meaning given to it in Article 20.4.2(b);

Right of Way or **Rights of Way** means the Concessionaire's rights of way on each Concession Site;

Safety Manager means the accountable person that the Concessionaire shall nominate in accordance with Subpart D (*Management*) of the Aerodromes Regulation 2014 and appoint in accordance with Article 26.1.5;

Second Inspection has the meaning given to it in Article 32.7.1;

Security Charge means the security charges that the Concessionaire is entitled to charge as more particularly described in paragraph 1.7 (*Security Charge*) of Appendix 7 (*Airport Charges*);

Senior Debt means the financing provided by the Lenders under the Designated Loan Agreements;

Service Life means:

(a) in the case of a proprietary manufactured element of the Regional Airports, the period of time, as declared in writing by the manufacturer, for which the element will continue to perform as intended after incorporation in the Regional Airports in a manner, and operating under design conditions, accepted by the manufacturer, and subject to maintenance in accordance with the manufacturer's written recommendations; and

(b) in the case of a non-proprietary element of the Regional Airports, the period of time for which the element is expected to continue to perform as intended after completion of construction of the relevant Airport Facility, as defined in accordance with ISO 15686: Buildings and Constructed Assets – Service Life Planning or any other equivalent internationally accepted standard;

Service Quality Measurement means the service quality measurement set out in Appendix 6 (*Performance Measurement);*

Service Quality Standards means the measures of performance set out in respect of each Designated Airport Service in paragraph 4 (*Service Quality Measurement*) of Appendix 6 (*Performance Measurement*);

Share Capital means the Concessionaire's share capital;

Shareholder means any person from time to time holding share capital in the Concessionaire;

Shock Event means an event or circumstance, or combination of events or circumstances, in each case beyond the control of the Concessionaire and that has or have a material adverse impact on one or more of the Regional Airports (including on air traffic at the Regional Airports) and/or air traffic generally following which there occurs a Traffic Fall within eighteen (18) months

thereafter. An event which is a Force Majeure Event, a State Responsible Event or an Event of Delay shall not constitute a Shock Event;

Shock Event End Date means the first Calculation Date after the Shock Event Start Date on which the Minimum Cover Ratios have been achieved for the preceding calculation period without any deferral of the Concession Fee;

Shock Event Period means the period commencing on and including the Shock Event Start Date and ending on the Shock Event End Date;

Shock Event Start Date means the day on which the Concessionaire delivers a Concessionaire Shock Event Notice for a Shock Event to the State and the Grantor;

Snagging Matters means matters scheduled by the Independent Engineer and the Concessionaire when the Independent Engineer issues the Substantial Completion Certificate in respect of the relevant part of the Works which remain outstanding, are of a temporary nature, are minor in scope and importance and (either individually or in conjunction with each other) would not materially impair the Users use and enjoyment of the relevant Regional Airport;

Specifications means any provision in this Agreement (including its Appendices and the regulations and codes to which they refer) that describe in detail the material requirements, including the Works Requirements, the Standards and Specifications and the Maintenance Requirements, for objects, materials and/or services that are required for the implementation of the Concession including the procedures by which the compliance with these requirements will be assessed;

Standards and Specifications means those standards and specifications with which the Concessionaire is obliged to comply as more particularly set out in Appendix 9 (*Standards and Specifications*) to this Agreement;

State means the Hellenic Republic, including, for the avoidance of any doubt, all local and municipal subdivisions and prefectures;

State's Representative has the meaning given to it in Article 7.11 (*Grantor's and State's Representative*);

State Default Compensation Sum has the meaning given to it in Article 34.2.1(c);

State Direct Agreements means the agreements between the State, the Grantor and the Lenders (or the Agent Bank) that, without adversely affecting the State and the Grantor's rights and obligations deriving from this Agreement, directly regulate the relations between the Lenders and the State and regulate the order of claims and application of proceeds in respect of each Performance Bond (as applicable). Such Agreements shall be governed by Greek Law;

State Events of Default means the events stated in Article 34.1 (*State Events of Default)*, the occurrence of any one of which gives the Concessionaire the right, among other rights, to terminate this Agreement;

State Permits means the Aerodrome Certificates together with any Existing Works Construction Permits, Existing Environmental Permits and Existing Operational Permits;

State Responsible Event means any event that is expressly referred to in this Agreement as being a State Responsible Event as well as any event (including Events of Delay and the obligation of the Air Navigation Services Provider to provide the Required Air Traffic Control Capacity in accordance with Article 30.6) which is not (a) a State Event of Default for which a Termination Notice has been served, which is not (b) a risk of the Concessionaire under this Agreement or caused by the Concessionaire or any person(s) that it uses for the implementation of the Concession (including the Independent Engineer) or (c) a Force Majeure Event the financial consequences of which are assumed by the Concessionaire, and which adversely affects the revenues of the Concessionaire during the Concession Period and/or materially affects the provision of the Airport Services;

State Service Level Agreements means the agreements entered into by the Concessionaire and the Government Users and as validly updated and varied from time to time during the Concession Period;

State Services Variation means a variation to the Airport Services initiated by the State in accordance with Appendix 19 (*Variations*);

State Variation means either or both of a State Services Variation or a State Works Variation as the case may be;

State Works means those works relating to the refurbishment, upgrade and expansion of the Regional Airports that the State has procured, contracted and/or will procure and be liable for as detailed in the programme of works provided by the Ministry and set out in Appendix 11 (*State Works Contracts*);

State Works Completion Certificate means the certificate issued by the competent supervising authority pursuant to the relevant State Works legislation stating that the State Works are complete, have passed the required tests and are ready and safe for use;

State Works Contracts means the contracts set out at Appendix 11 (*State Works Contracts*) between the State and the relevant contractor providing the designs and the specifications for the State Works and setting out the respective deadlines for the completion of the State Works;

State Works Snagging Matters means matters that are scheduled to the Temporary Acceptance Protocol by the Committee in respect of the relevant part of the State Works and

that remain outstanding, are of a temporary nature, minor in scope and importance and (either individually or in conjunction with each other) would not materially impair the Concessionaire from operating the relevant Regional Airport;

State Works Variation means a variation to the Works initiated by the State in accordance with Appendix 19 (*Variations*);

Subordinated Debt means that part of the Committed Investment made available by way of subordinated loans and/or any other amounts made available to the Concessionaire by:

(a) the Initial Shareholders or their Affiliates (within the meaning of cod. law 2190/20 in conjunction with law 4308/2014) provided that the Initial Shareholders agree to guarantee the commitment that these companies provide; and/or

(b) third parties, provided that the Initial Shareholders or their Affiliates guarantee their repayment;

Subordinated Debt Documents means any documents under which Subordinated Debt is provided;

Subordinated Lenders means a person providing financing under a Subordinated Debt Document;

Substantial Completion Certificate means a certificate issued by the Independent Engineer in accordance with Article 21.2 (*Supervision*) stating that the relevant Supervised Works are Substantially Complete;

Substantial Completion Snagging Schedule means the schedule of Snagging Matters for the relevant Works agreed between the Concessionaire and the Independent Engineer at the time of inspection of such Works pursuant to Article 18.12.8 (*Substantial Completion Certificates*);

Substantially Complete means in relation to any Works, the fulfilment and satisfaction of each of the requirements and tests on completion agreed with the Independent Engineer save only for Snagging Matters;

Supervised Works means the Imminent Works, any Works as a result of a Variation scheduled to be completed prior to the Imminent Works End Date at the relevant Regional Airport where such Works are to be undertaken and the Future Material Works;

Supervision means the activities of the Independent Engineer during the Works in accordance with Article 21.2 (*Supervision*) and the Independent Engineer's Agreement;

Supplementary Land means the use of the land that may be required pursuant to a survey conducted by the Concessionaire in accordance with Article 14.1.7;

Tariff Cap means the maximum charge that the Concessionaire may charge for the Regulated Aeronautical Charges set out in Article 28.4 (*Fixed Tariff Cap with Growth Index*) as the same may be amended in accordance with Article 28.4 (*Fixed Tariff Cap with Growth Index*);

Tariff Cap Deactivation End Date has the meaning given to it in Article 28.4.4(b)(i);

Tax means any kind of tax, duty, levy, withholding or other charge whether or not similar to any in force at the date this Agreement is entered into and whether imposed nationally or locally within the Hellenic Republic;

Technical Disputes means any Dispute:

(a) of substantially a technical nature which relates to the Master Plans, the Refurbishment Development Plans, the Designs, the Works, the State Works and the Handback Requirements;

(b) that is expressly defined in this Agreement as being a technical issue to be referred to the Technical Dispute Panel for resolution; or

(c) that is not expressly defined in this Agreement as being a technical issue but which is resolved to be a Technical Dispute by the Technical Disputes Resolution Panel in accordance with Article 39.2.7 or the Arbitral Tribunal in accordance with Article 39.3.3.

For the avoidance of doubt, the fact that in relation to any Dispute a Party claims a financial remedy or the resolution of that Dispute may otherwise entail financial consequences for any Party shall not alone preclude such Dispute from being a Technical Dispute.

Technical Disputes Resolution Panel means the three (3) member expert panel provided for in Article 39.2.1, to which Technical Disputes are referred by the Parties for resolution;

Technical Disputes Resolution Procedure means the disputes resolution procedure set out in Article 39.2 (*Technical Dispute Resolution*);

Temporary Acceptance Protocol means the protocol issued by the Committee stating that the relevant State Works are temporarily accepted by the State;

Terminal Capacity Critical means, in relation to any Regional Airport, that the Capacity Assessment Provider has determined that the Required Level of Service is not achieved at such Regional Airport during the Peak Period in accordance with paragraph 3.2 (*Passenger Terminal Capacity Assessment*) of Appendix 6 (*Performance Measurement*);

Termination Date has the meaning given to it in Articles 33.2.4 and 34.1.5;

Termination Notice means the notice by a Party for the termination of this Agreement in accordance with Articles 33.2.1 and 34.1.2;

Termination Points has the meaning given to it in Appendix 6 (*Performance Measurement*);

Third Party Controlled Services means airline counter check in services, baggage handling services referred to in paragraph 2.1 to 2.2 of Appendix 6 (*Performance Measurement*) and other services to be agreed between the Parties from time to time including but not limited to services provided by aircraft operators, Air Navigation Services Providers, providers of apron management services, ground handling service providers, providers of services to persons with reduced mobility, aircraft maintenance organisations and public authorities;

Third Party Controlled Standards means those performance standards numbered 11-16 set out in paragraph 2.2 of Appendix 6 (*Performance Measurement*);

Threshold Equity IRR means the IRR produced for the Committed Investment by the Financial Model;

Total Deferred Amount means the sum of the Deferred Amounts deferred and not repaid to the Grantor, in accordance with Article 45 (*Shock Events*);

Traffic Fall means any of the following events:

(a) that in any month, the number of Passengers for the Regional Airports in aggregate is below the number of Passengers for the Regional Airports in aggregate in the same month in the 12 month period prior to the Shock Event Start Date by more than 10% of such latter number; or

(b) that for any Quarterly Period, the number of Passengers for the Regional Airports in aggregate is below the number of Passengers for the Regional Airports in aggregate in the same Quarterly Period in the 12 month period prior to the Shock Event Start Date by more than 5% of such latter number; or

(c) that in any month, the number of Passengers for any Regional Airport is below the number of Passengers for that Regional Airport in the same month in the 12 month period prior to the Shock Event Start Date by more than 20% of such latter number; or

(d) that for any Quarterly Period, the number of Passengers for any Regional Airport is below the number of Passengers for that Regional Airport in the same Quarterly Period in the 12 month period prior to the Shock Event Start Date by more than 15% of such latter number;

Transferred Airport Contracts means the Contracts and any other Airport Contracts selected by the Concessionaire to be transferred to it on or before the Concession Commencement Date;

Transferred Assets means the assets listed in the Asset Register as updated by the Inventory prepared by the Concessionaire in accordance with Article 4.11 (*Inventory*);

Transfer Indemnity Sum has the meaning given to it in Article 4.9.7;

Updated Asset Register means, in respect of each Regional Airport, the Asset Register as updated by the Concessionaire to record all movable assets in existence at each such airport on the date of the Concession Site handover in accordance with Article 14.1 (*Delivery of the Concession Sites*), and be completed ten (10) Business Days after the completion of the handover, in accordance with this Agreement;

Updated Financial Model means the Financial Model as updated from time to time in accordance with Article 31 (*Financial Model*);

Upfront Concession Fee means an amount of six hundred and nine million Euro (€609,000,000) to be paid on the Concession Commencement Date;

User means any natural or legal person responsible for the carriage of Passengers, mail and/or cargo by air to or from the Regional Airport concerned;

Vacant Possession (ακώλυτη χρήση) means the exclusive right of the Concessionaire for use and possession of each Concession Site for any purpose or activity permitted by Article 4.1.1;

Valid Environmental Terms means an Environmental Permit (in the form of a decision that approves environmental terms in accordance with law 4014/2011) that is not expired;

Variable Concession Fee means a variable amount being EBITDA (if positive) multiplied by 28.20% due from the Concessionaire to the Grantor in respect of each Concession Year following the third anniversary of the Concession Commencement Date, where EBITDA is EBITDA for the Concession Year;

Variation means either or both of a State Works Variation or a State Service Variation (as the case may be);

Variation Confirmation has the meaning given to it in paragraph 7 of Appendix 19 (*Variations*);

Variation Enquiry has the meaning given in paragraph 2 of Appendix 19 (*Variations*);

Works means the Imminent Refurbishment Works, the Imminent New or Expansion Works, any Future Refurbishment Works and any Future New or Expansion Works, and any other works

necessary in order for the Regional Airports to be refurbished and upgraded in accordance with the terms of this Agreement as more particularly set out in Appendix 12 (*Works*);

Works Performance Bond means the irrevocable bank guarantee delivered by the Concessionaire in the form of Section 2 of Appendix 1 (*Form of Letters of Guarantee*), for its obligations deriving from this Agreement relating to the Imminent Works, which shall be submitted to the State on or before the Concession Commencement Date and which shall be effective from the Concession Commencement Date;

Works Price List means the list of prices for public works procurements for roads, hydraulics, ports, buildings, landscaping and electromechanical works for road projects as approved by Decision No. Δ11γ/0/9/7/7-2-2013, the readjustment and completion of which has been approved by Decision No. Δ11γ/0/9/15/5-3-2013 of the Ministry as modified and in force from time to time; and

Works Requirements means the minimum technical standards with which the Concessionaire is obliged to comply as more particularly set out in Appendix 10 (*Works Requirements*) to this Agreement.

3.2 Interpretation

3.2.1 This Agreement is the entire agreement between the Parties and is to be interpreted in accordance with the principles of good faith and business ethics to the satisfaction of the public interest and the continuity of the conceded public service.

3.2.2 The possible invalidity of any part thereof shall not result in the invalidity of the whole Agreement which shall remain valid and binding on the Parties.

3.2.3 In this Agreement, and unless the context requires a different meaning:

(a) references to Articles and Appendices are references to articles and appendices of this Agreement;

(b) references to days are references to calendar days unless expressly provided otherwise;

(c) references to Laws, a law or provision of a law will be interpreted, at any given time, as including a reference to every amendment, extension or re-enactment then in force;

(d) references in the singular will include references in the plural and vice-versa;

(e) headings will be ignored in construing this Agreement;

(f) references to an agreement, deed, instrument, licence, code or other document (including this Agreement), or to a provision contained in any of them, will be construed, at the particular time, as a reference to such as it may have been amended, varied, supplemented, modified, suspended, transferred or novated;

(g) references to the Contracting Parties or Parties include their successors and assignees;

(h) unless a contrary indication appears, a term defined or used in the Certification Regulations has the same meaning in this Agreement;

(i) amounts referred to as Indexed, or amounts that the Concessionaire shall Index, in this Agreement shall be Indexed on each anniversary of the Indexation Date, unless otherwise stated. The Indexation Date, unless otherwise stated, shall be the Effective Date. On each anniversary of the Indexation Date, unless otherwise stated, or as soon as shall be practicable thereafter, the relevant amount (previously Indexed as the case may be) shall be multiplied by an amount equal to the most recently available Index on the relevant anniversary divided by the Index applicable twelve (12) months earlier (or any other date specifically stated);

(j) any rights and/or obligations of the Grantor under to this Agreement or any agreement entered into pursuant to this Agreement shall be transferred to and/or assumed by the State on the date (if any) that the Grantor ceases to exist; and

(k) where provision is made for the giving of notice by any Contracting Party under this Agreement, such notice shall be in writing and the word "notify" shall be construed accordingly.

3.3 Appendices - Order of Precedence

3.3.1 The text of this Agreement, as executed by the Contracting Parties, is the only valid text of the Concession Agreement that will be submitted by the State to the Hellenic Parliament, in accordance with the agreement in Article 6.1.1 in order to be ratified in its totality.

3.3.2 The following documents are integrally appended to this Agreement and constitute its Appendices:

Appendix 1 Form of Letters of Guarantee

Appendix 24 Financial Offer

Appendix 25 Financial Model

Appendix 26 Technical Offer

Appendix 27 Concessionaire's Articles of Association

Appendix 28 Design-Construction Contract(s) and/or Design-Construction Contract Template for Imminent Works

If there is a conflict between the Appendices and this Agreement, the Concession Agreement shall prevail.

3.3.3 If there is a conflict between the Appendices their order of precedence is set by the order of reference set out above.

4 Contractual Object – operation, exploitation and maintenance

4.1 By this Agreement the Grantor awards to the Concessionaire the Concession for the financing upgrade, maintenance, management and operation of the Regional Airports including the exclusive right of exploitation of the Concession Operations at the Regional Airports, together with other considerations and in particular:

4.1.1 The right to exploit the Concession Operations at the Regional Airports consists of the concession by the Grantor to the Concessionaire pursuant to and in accordance with the terms and conditions of this Agreement:

(a) of the exclusive right to impose and collect the Airport Charges from the Users which, subject to the provisions of this Agreement and to the rights of the Airport Right Holders, shall be for its own account;

(b) of the right of commercial exploitation of the Airport Services at each Concession Site at each Regional Airport; and

(c) any other activity or business which the Concessionaire sets out in its Business Plan or notifies to the Grantor for augmenting the revenue generated by the Regional Airports, and if so required under the terms of this Agreement, for which the Grantor and/or the State has given its consent.

4.1.2 The Concessionaire must not undertake any other activities (in relation to the Regional Airports or otherwise) without the consent of the Grantor and/or the State.

4.2 Concessionaire's Obligations

4.2.1 The Concessionaire shall implement the Concession in accordance with the terms of this Agreement and its Appendices at its own cost and risk, unless otherwise provided for in this Agreement and, subject to the terms of the HAF Cooperation Framework, shall:

(a) pay the Upfront Concession Fee, the Concession Fee and the Levy when due and payable in accordance with the terms of this Agreement;

(b) make available the required financing for the Concession through its Shareholders and/or other parties or services;

(c) conduct all necessary investigations and Designs;

(d) execute all the Works, other than the State Works, at each of the Regional Airports and all other necessary works that are contractually required until the expiry of the Concession Period;

(e) perform the Concession Operations at the Concession Site of each Regional Airport throughout the duration of the Concession Period;

(f) provide, or make available, the Airport Services at each Regional Airport and the relevant apron capacity in accordance with this Agreement including in accordance with the Performance Measurement and the Service Quality Measurement throughout the Concession Period;

(g) provide the Required Level of Service in accordance with this Agreement at each Regional Airport throughout the Concession Period;

(h) ensure that no Regional Airports are closed during the relevant Operating Hours and subject always to the requirements as regards ad hoc and emergency flights in accordance with paragraph 2 (*Operating Hours*) of Appendix 5 (*Airport Services*);

(i) cooperate with HAF and enter into any agreements that may be necessary to regulate the Concessionaire's and HAF's respective rights in relation to and use of the Joint Use Airports and to undertake and perform all its duties and obligations at Joint Use Airports as more particularly set out in the HAF Cooperation Framework;

(j) compensate HAF for the civil use of the runways and taxiways at each of the High Usage Joint Use Airports by paying to HAF the percentages, in

accordance with the HAF Cooperation Framework, of the Landing Charges, the Lighting Charges and the Security Charges received as a result of such use in accordance with the terms of the HAF Cooperation Framework. The Landing Charges, the Lighting Charges and the Security Charges received by the Concessionaire in any Concession Year that are payable to HAF pursuant to this paragraph (j) shall be paid in accordance with the provisions of Article 29.2.1 and the HAF Cooperation Framework. To clarify, the related costs and expenses shall be considered Operational Expenditure of the Concessionaire;

(k) during the Concession Guarantee Period perform the obligations as specified in Article 26.4 (*Responsibility during the Concession Guarantee Period*);

(l) pay the total of the Independent Engineer's fees in accordance with any Independent Engineer's Agreement;

(m) undertake the obligations and assume the rights of the HCAA provided under the Transferred Airport Contracts, excluding any obligations that relate to the Transferred Airport Contracts for the period prior to the Concession Commencement Date, and continue such Transferred Airport Contracts pursuant to and in accordance with any applicable Laws, the terms of each Transferred Airport Contract and Articles 4.8 (*Transfer of Contracts*) and 4.9 (*Airport Contracts*);

(n) handback the Concession (including any Movable Property) at the end of the Concession Period in accordance with the terms of this Agreement;

(o) execute and maintain in effect the required insurance policies, in accordance with the provisions of Appendix 16 (*Minimum Insurance Requirements*);

(p) train the State's personnel in accordance with this Agreement;

(q) facilitate the exercise of the State's, the Grantor's and the Competent Authority's rights and obligations throughout the duration of the Concession Period and in accordance with the terms of this Agreement;

(r) establish and implement an airport emergency plan and the provision of rescue and fire-fighting services in accordance with paragraph 6 (*Rescue and Fire-fighting Services*) of Appendix 5 (*Airport Services*);

(s) provide the data to allow for the calculation of payments due to the State and the Grantor;

(t) comply with the obligations as regards Government Users set out in Article 4.4 (*Government Users*); and

(u) ensure that, save as may otherwise be required by Law, as regards the aircraft of all countries the Regional Airports operate under uniform conditions.

4.2.2

(a) Unless otherwise provided for in this Agreement, the Concessionaire's liability is not limited or otherwise determined by the consents or approvals granted by the Grantor and/or the State (as applicable) pursuant to the terms of this Agreement.

(b) If the Grantor and/or the State (as applicable) grants a consent or approval without further comment then the Grantor and/or the State (as applicable) is deemed to have no objection. Whenever the approval is granted with conditions, the Concessionaire shall comply with such conditions in accordance with the provisions of this Agreement.

4.3 Grantor and/or State Obligations

4.3.1 The Grantor shall, subject to Article 4.8 (*Transfer of Contracts*), allow the Concessionaire throughout the Concession Period the unobstructed exercise of the exclusive right to exploit the Concession Operations at the Concession Sites of each Regional Airport.

4.3.2 The State shall in accordance with the terms of this Agreement:

(a) deliver to the Concessionaire, in accordance with the provisions of Article 14 (*Concession Sites*), the Concession Sites and the relevant Rights of Way;

(b) procure and be liable for the timely construction of any access roads outside the Concession Sites that are required to allow the Concessionaire to undertake Concession Operations at any new terminals that may be constructed in accordance with the Approved Master Plans from time to time;

(c) maintain and/or improve each of the access roads outside the Concession Sites as are or maybe required to each Regional Airport to a good standard and in a timely manner and provide the Concessionaire and its contractors, servants, agents, employees and subcontractors with all relevant access rights;

(d) procure and be liable for the State Works in accordance with the State Works Contract and ensure that such works are completed in accordance with the standards and specifications set out in the relevant State Works Contract and

Article 19 (*State Works*) on or before the relevant completion dates set out in Appendix 11 (*State Works Contracts*);

(e) provide or procure the provision by other Government Users of all Government Services at the Regional Airports, ensure that the Government Services are available at least during the Operating Hours as adjusted in accordance with Appendix 5 (*Airport Services*) and procure that any Government User cooperates in a timely manner and in good faith in order to agree such terms with the Concessionaire as required in accordance with Article 4.4 (*Government Users*);

(f) procure that the Competent Authorities recognise certificates of airworthiness, certificates of competency and valid licences issued by contracting states to the Chicago Convention, which are at least equivalent to the minimum standards established under the Chicago Convention;

(g) ensure that HAF cooperates with the Concessionaire and enters into any agreements which may be necessary to regulate the Concessionaire's and HAF's respective rights in relation to the use of the Joint Use Airports and to undertake and perform all its duties and obligations at High Usage Joint Use Airports (including operating and maintaining the runways and taxiways and related airside areas at the High Usage Joint Use Airports in accordance with the Standards and Specifications) as more particularly set out in the HAF Cooperation Framework;

(h) bear the cost for the works and measures required in accordance with Article 17.4.1;

(i) ensure that charges for Basic Airport Services can be introduced as specified in Appendix 7 (*Airport Charges*);

(j) support or facilitate that non-EU nationals employed for the management and/or operation of the Regional Airports receive visa and work permits for themselves and their families;

(k) invest in the modernisation and capacity expansion of the air navigation infrastructure, the upgrade of the Air Traffic Services and the qualification of its workforce as in each case may be required in order to handle air traffic as such increases in accordance with the relevant forecasted demand set out in the Financial Model at the Regional Airports in cooperation with the Concessionaire;

(l) support the Concessionaire in the provision of rescue and firefighting services (either by implementing laws that allow full provision of such services by the Concessionaire or by ensuring that the Hellenic Fire Brigade is available as contractor and does not charge more than its reasonably incurred direct costs for such services). To this effect, following the Effective Date and to the extent that the Concessionaire opts to use the Hellenic Fire Brigade as a contractor, the Concessionaire shall contact the competent services of the Ministry of Citizen Protection, so that they can jointly regulate through a respective State Service Level Agreement, the rescue and firefighting services at the Regional Airports. The Concessionaire shall secure and maintain at its own expense the appropriate equipment and the required personnel's facilities for the rescue and firefighting services at the Regional Airports;

(m) grant the Concessionaire a right of use over such areas at the High Usage Joint Use Airports as required in order to allow the Concessionaire to provide the Airport Services, as set out in more detail in the HAF Cooperation Framework;

(n) use best endeavours to ensure that any Transferred Airport Contract provides for compliance by the relevant Airport Contract Party with the applicable Third Party Controlled Standards;

(o) except as specifically otherwise provided in this Agreement, pay any amounts due and payable to the Concessionaire by the State and/or the Grantor within sixty (60) days as of the date on which such amounts are due, such date being in connection with Article 6.4 (*Compensations for Transferred Assets)*, Concession Commencement Date or, if the matter has been referred to the Technical Disputes Resolution Panel, within sixty (60) days of a determination in favour of the Concessionaire by the Technical Disputes Resolution Panel;

(p) carry out any other task specifically allocated to the State in accordance with this Agreement;

(q) procure that the Concessionaire participates and submits its view to the Committee of article 17 paragraph 2 of PD. 86/1979 which will be appointed by the Ministry;

(r) ensure that the Concessionaire participates in and submits its views to any regulated procedures relating to the development of national transport policy or airport policy or other strategic plans in respect to transportation in the Hellenic Republic;

(s) ensure that the HCAA shall cooperate with the Concessionaire from the Effective Date until delivery of the Concession Sites in accordance with Article 14 (*Concession Sites*) and ensure that the HCAA shall provide all necessary information and human and technical support upon request by the Concessionaire, in relation to a smooth transition of the operation of any of the Regional Airports to the Concessionaire in accordance with this Agreement; and

(t) ensure that any state authorisations required for the amendment of the current internal groundhandling regulations of the Regional Airports so as to allow the introduction of fees and charges requested by the Concessionaire regarding the access and use of the central infrastructure and other airport infrastructure at Regional Airports will be promptly granted, following the relevant request submitted by the Concessionaire in accordance with Council Directive 96/67/EC and article 24 of law 3913/2011.

4.3.3 The Concessionaire may, if it so elects, with the consent of and on terms agreed with the State, perform some or all of the State Works, any works required pursuant to Article 4.4.7 and any other works that the State is required to perform or procure pursuant to the terms of this Agreement on behalf of and at the cost of the State.

4.3.4 The Concessionaire's right to exploit the Hellenic Duty Free Contracts shall be subject to and in accordance with the Hellenic Duty Free Laws.

4.3.5 The State and the Grantor undertake to fulfil their contractual and financial obligations related to the Concession only to the extent that there is an explicit provision in this Agreement to this effect.

4.4 Government Users

4.4.1 From the Effective Date, the Concessionaire shall consult with the representatives of each Government User with regard to:

(a) general terms and conditions of cooperation as well as responsibilities at each of the Regional Airports;

(b) installation and commissioning of equipment and facilities required for functions to be carried out by Government Users at each of the Regional Airports, to be borne by the Concessionaire but, for the avoidance of doubt, the procurement and commissioning of air navigation equipment is the responsibility of the State unless otherwise specified;

(c) availability of Government Users during Operating Hours and any extension thereof; and

(d) requirements of Government Users in terms of space, utilities supply and equipment and material resources.

4.4.2 Government Users may use the respective Government User Premises free of charge subject to the terms of the relevant State Service Level Agreement. For the avoidance of doubt, the State Service Level Agreement with each relevant Government User will specify the location of the respective Government User Premises.

4.4.3 Area sizes for office and relaxation purposes to be made available to the respective Government Users shall not be less than seven (7) square metres per person employed as a full-time employee per shift by the Government User at the relevant Regional Airport, provided that the respective Government User shall act prudently and reasonably in its decisions and requirements in relation to employees employed by the Government User on the basis of actual needs for the maintenance of the Required Level of Service.

4.4.4 Subject to Article 4.4.7, increased areas for Government User Premises shall be provided as may be required, in line with future air traffic growth in terms of aircraft movements, Passengers, baggage, cargo and mail if this necessitates growth of staff numbers for the relevant Government User.

4.4.5 The Parties shall negotiate in good faith and use best endeavours to enter into State Service Level Agreements between the Concessionaire and the respective Government User in order for the Concessionaire to meet and maintain the Required Level of Services.

4.4.6 The Concessionaire will be responsible for arranging for the provision of utility services within the relevant Concession Site (electricity, water, drainage, domestic telephone, voice and data communication). The provision of any such utilities to Government Users within the Concession Site shall be free of charge provided that, if consumption of any utility is above reasonable levels of use (which shall be determined by the Concessionaire acting reasonably having regard to Government User consumption at other Regional Airports (the **Reference Level**)) the Concessionaire may, after notifying the relevant Government User limit the provision of the specific utility to a reasonable level or seek reimbursement from such Government User of any costs for the provision of such utility in excess of the Reference Level.

4.4.7 If the State requires further Government User Premises in order for a Government User to meet its obligations under the State Service Level Agreements this will be requested and paid for either:

(a) as a State Variation provided that when constructed the Government User Premises will be provided at the cost of the State on terms similar to those in the existing State Service Level Agreements; or

(b) as a separately procured State construction project, provided that the consent of the Concessionaire shall be required prior to constructing any further Government User Premises (not to be unreasonably withheld or delayed) and any interference to Concession Operations resulting from such construction shall be a State Responsible Event.

4.4.8 The State shall ensure, to the extent reasonably possible, that except in the case of an emergency and subject always to Article 23 (*State Intervention*), the use of the runway(s) or other areas within the Regional Airports by a Government User does not materially adversely interfere with the Concessionaire's ability to (i) provide the Airport Services, or (ii) otherwise to enjoy any of its rights and perform any of its obligations under this Agreement, and any such interference shall be a State Responsible Event.

4.4.9 Each Government User shall use and occupy the Government User Premises without interference from the Concessionaire subject to the terms of the relevant State Service Level Agreement.

4.4.10 The State shall be liable to the Concessionaire for any damage caused by a Government Related Party occurring on or within the Government User Premises and to areas, facilities, buildings or structures located within the Regional Airports, including the runways and any such damage shall be a State Responsible Event. If such damage is covered by the insurance that the Concessionaire is obliged to effect in accordance with this Agreement, then the State will not compensate the Concessionaire for the relevant damage. The Concessionaire shall take such steps as are necessary to ensure that Insurance Proceeds are obtained (including using reasonable endeavours to make enquiries of the Concessionaire's insurance brokers and shall notify the State of any potential increases in insurance premia arising from such claims on the insurances that the Concessionaire is obliged to effect in accordance with this Agreement).

4.4.11 The Concessionaire may, at its own cost and subject to obtaining the prior written consent of the State (such consent not to be unreasonably withheld or delayed), for the purpose of carrying out any Works, or for proper operational purposes, require the temporary or permanent relocation of all or part of the Government User Premises.

The State shall procure the co-operation and compliance of the Government Users with any such proposals.

4.4.12 The Concessionaire shall not be liable for any failure or delay in complying with any of the terms and conditions of this Agreement to the extent that any such failure or delay is a result of any act or omission of any Government User.

4.5 Transferred Assets

4.5.1 The State shall transfer the Transferred Assets or make available to the Concessionaire equivalent rights to such Transferred Assets, in each case on the Concession Commencement Date and throughout the Concession Period free from any third right, claim and encumbrances. No warranty as to condition or otherwise is given by the State in relation to the Transferred Assets other than the warranty set out in Article 5.2.1(d).

4.5.2 If any of the Transferred Assets are not required for the operation of the Regional Airports, then the Concessionaire, having given fourteen (14) days' prior notice to the HCAA to take such assets back at the HCAA's cost, may sell, transfer or otherwise dispose of these assets from the Regional Airports (at its own cost).

4.6 Airport Rights

4.6.1 The Concessionaire must establish fair, reasonable and objective criteria (consistent with the Law) for the grant of Airport Rights. In granting, and in determining whether or not to grant, any Airport Right to any person, and in determining whether to amend, waive, terminate or extend any such rights, the Concessionaire shall comply with and apply such criteria.

4.6.2 Subject at all times to this Article 4.6 (*Airport Rights*), the Concessionaire may grant the right of use of any part of the Concession Sites to third parties to give effect to the grant of Airport Rights.

4.6.3 The Concessionaire may grant Airport Rights to Airport Right Holders which, among other things, entitle such Airport Right Holders to grant sub-rights to others in respect of the relevant Airport Rights, with the prior written consent of the State, such consent not to be unreasonably withheld or delayed, nevertheless to the extent that such granted sub-rights do not exceed the value of one hundred thousand Euro (€100,000) per annum no consent of the State would be required, although notification and clearance from the State for national security purposes is in all cases necessary. If the State does not respond to the Concessionaire within fifteen (15) Business Days of the written request for consent, such consent shall be deemed to be issued by the State.

Any such grant does not relieve the Concessionaire from compliance with the provisions of this Agreement. The Concessionaire must ensure that (a) the provisions of this Agreement are in all other respects strictly complied with in relation to the grant of such sub-rights and the terms thereof and (b) it has the right to terminate, or require that the Airport Right Holder terminates, the relevant agreement if there has been a breach of the provisions of this Agreement or otherwise takes, or procure that the Airport Right Holder takes, all necessary steps to remedy such a breach.

4.7 Role of the HCAA and HAF at the Regional Airports

4.7.1 *Air Navigation Services*

(a) Subject to the provisions of the HAF Cooperation Framework, throughout the Concession Period, the State shall ensure that the HCAA, HAF and/or any other entity appointed by the State for such purpose provide ongoing Air Navigation Services together with, in the case of the HCAA, an ongoing monitoring role.

(b) The State shall ensure that the HCAA, HAF and/or other entity appointed by the State for the purpose of providing Air Navigation Services shall comply at all times with all applicable Laws and the Standards and Specifications as these relate to the provision of Air Navigation Services in the Hellenic Republic.

(c) The Concessionaire and the Air Navigation Services Provider shall have the responsibilities in respect of Air Navigation Services at each of the Regional Airports as set out in the Air Navigation Services Provision Allocation Matrix and shall each comply with all applicable Laws in the provision of Air Navigation Services.

4.7.2 *Regional Airport Access*

At any time and from time to time, the State (including through the HCAA, the Ministry of Defence, HAF or otherwise) may, subject to prior notice to the Concessionaire, access and temporarily occupy relevant parts of the Concession Sites for the purposes of installing or maintaining any Air Navigation Services Equipment, provided that with respect to the installation of Air Navigation Services Equipment, the State first discusses with the Concessionaire the intended location of any such Air Navigation Services Equipment and must to the extent reasonably practicable, ensure that the State and/or the HCAA uses all reasonable efforts to minimise any disruption to the operation of the Regional Airports or the Concessionaire's provision of the Airport Services, and provided further that the Concessionaire is not liable for any costs or expenses in relation to the foregoing activities undertaken by the State and/or the HCAA or other relevant party appointed by the State.

4.7.3 *Accommodation and Access*

Subject to Article 4.4 (*Government Users*), the Concessionaire shall from time to time provide the State (at no cost to the State) with such facilities, premises or other areas within the Concession Sites as the State, the HCAA or any Air Navigation Services Provider may reasonably require in relation to the provision of the Air Navigation Services in accordance with the terms of the relevant State Service Level Agreement.

4.7.4 *Liability*

(a) The Concessionaire is not liable for any actions or omissions of the State, the HCAA or other relevant party appointed by the State in relation to the HCAA's, HAF's or other relevant party's provision of the Air Navigation Services and/or the installation of any Air Navigation Services Equipment and is not to incur any liability (whether civil or criminal) to any person in respect thereof and the State shall indemnify the Concessionaire for all Losses incurred by the Concessionaire in respect of any such liability, except to the extent that any action or omissions of the Concessionaire directly contributes to any such actions or omissions on the part of the State, the HCAA, HAF or other relevant party appointed by the State.

(b) Any breach by the HCAA, HAF and/or other entity appointed by the State for the purpose of providing Air Navigation Services, of any of its obligations under this Agreement, the HAF Cooperation Framework and/or any other agreement entered into pursuant to this Agreement and relating to the provision of Air Traffic Control Services shall constitute a State Responsible Event.

4.7.5 *Charges*

The State undertakes that the charges levied by the State or the HCAA, HAF or other relevant party appointed by the State on aircraft operators using the Regional Airports in respect of Air Navigation Services provided by the State, the HCAA, HAF or other relevant party appointed by the State are to be in accordance with the relevant provisions of the Chicago Convention and ICAO recommended policies and practices in relation to charges for services similar to the Air Navigation Services.

4.7.6 *Airfield and other lighting*

Subject to the HAF Cooperation Framework, the Concessionaire, acting as a Reasonable and Prudent Operator, shall maintain and operate all Regional Airport approach, runway, taxi and other lighting fixed to and within the perimeter of the Concession Sites relating to the landing, take-off and movement of aircraft over, around or on the Concession Sites. The State shall maintain and operate all lighting

(with the exception of approach lighting which shall be maintained and operated by the Concessionaire) required outside the Concession Sites.

4.8 Transfer of Contracts

By virtue of this Agreement and the Ratification Law and notwithstanding any provisions to the contrary in the Transferred Airport Contracts, on the Concession Commencement Date the State and the HCAA transfer the rights and obligations under each of the Transferred Airport Contracts and the Concessionaire accepts such transfer and undertakes to fulfil its obligations in respect of such Transferred Airport Contracts for the duration of the relevant contract. Any non-transferability clause within the Transferred Airport Contracts shall not apply as regards the transfer thereof and from the Concession Commencement Date the Concessionaire shall have the right to collect each and all amounts payable under the Transferred Airport Contracts. The publication of the Ratification Law shall operate by law as a notification in accordance with article 460 of the Greek Civil Code.

4.9 Airport Contracts

4.9.1 A list of all Airports Contracts in respect of each Regional Airport available to be transferred to the Concessionaire has been provided in the Disclosure Bundle and the State warrants that this list of Airport Contracts is true, complete and accurate as at the Effective Date.

4.9.2 In respect of any Airport Contracts which are not Transferred Airport Contracts and which have not been transferred to the Concessionaire, the Concessionaire may, at any time by notice to the State, require the State to terminate the relevant Airport Contract in accordance with its terms and/or the Law. In such circumstances the State shall, on receipt of such notice, immediately take all such actions as may be necessary to terminate such Airport Contract in accordance with its terms and/or the Law and any costs or Losses which are incurred either by the State and/or the Concessionaire and relate to or result from such termination shall be borne by the State. Any interference caused directly or indirectly to Concession Operations resulting from delays to such termination (indicatively by delay, non-enforcement, court order or otherwise) shall be a State Responsible Event.

4.9.3 Subject to Article 4.9.5, any amounts received by the State on or after the Concession Commencement Date in respect of the Transferred Airport Contracts or any guarantee thereunder shall be paid in full by the State to the Concessionaire within sixty (60) days of receipt of such amounts by the State. In respect of any amounts which are owed to the State or which are due and payable under the terms of any Transferred Airport Contract from the Effective Date, the State shall take all such steps as are necessary to recover such amounts (including initiating court

proceedings) and shall pay such amounts to the Concessionaire in full within sixty (60) days of receipt of the same.

4.9.4 The State shall be liable for any liabilities and the beneficiary of any claims which arose or were incurred by and between the State and any Airport Contract Party prior to the date of transfer of any Transferred Airport Contract to the Concessionaire (and which produces any effect before or after such transfer date).

4.9.5 Any deposit or amount paid to the State by any Airport Contract Party or any letter of guarantee provided by way of security for the performance of the Airport Contract Party's obligations under the relevant Transferred Airport Contract shall be transferred by the State to the Concessionaire on the date of transfer of the relevant Airport Contract to the Concessionaire in accordance with article 458 of the Greek Civil Code applying *mutatis mutandis* to the transfer in accordance with this Article 4.9.5.

4.9.6

(a) Subject to paragraph 4.9.6(b) below, the State shall indemnify and keep indemnified the Concessionaire, its employees, agents, contractors (of any tier) on demand from and against, all liability for:

(i) death or personal injury to any person;

(ii) loss of or damage to property (including property belonging to the State or the Concessionaire or for which either is responsible); and

(iii) all Losses (including legal expenses on an indemnity basis),

which may arise out of or in consequence of, any act, omission or negligence of any Airport Contract Party, their servants, agents and/or subcontractors (of any tier) or the performance or non-performance of any Airport Contract Party's obligations under the relevant Airport Contract or the presence on the Concession Sites of any Airport Contract Party or its subsidiaries and the State shall procure that the relevant Airport Contract Party shall be obliged to take reasonable steps to mitigate any such liability.

(b) The State shall not be obliged to indemnify the Concessionaire under this Article 4.9.6 in respect of any such liabilities in respect of a Transferred Airport Contract which arise after the date of transfer of that Transferred Airport Contract to the Concessionaire and in respect of which the circumstances or events which lead to such liabilities occurred after the date of such transfer including for the avoidance of doubt any liabilities which may arise pursuant to a termination of any such Airport Contracts by the Concessionaire other than in accordance with its terms or any applicable Laws.

(c) In case of amendment of the terms of a Transferred Airport Contract in breach of this Article 4.9.6, the State shall indemnify and keep indemnified the Concessionaire against any Loss incurred by the Concessionaire due to such amendment of the terms of the relevant Transferred Airport Contract. The State undertakes the obligation not to amend any of the terms of such Transferred Airport Contracts, as such contracts have been provided in the Disclosure Bundle, until the date of transfer thereof to the Concessionaire.

4.9.7 Where the State is obliged to indemnify the Concessionaire pursuant to Article 4.9.6 above, then such sum (**Transfer Indemnity Sum**) shall become due and payable within sixty (60) days from the date that such Transfer Indemnity Sum is agreed or determined provided that if following the date that such Transfer Indemnity Sum has been agreed or determined the Concessionaire is obliged to make a payment of the Levy pursuant to Article 29 (*Payments*) then the Transfer Indemnity Sum may be deducted from such Levy and if there is any part of the Transfer Indemnity Sum which remains to be paid after the deduction from the Levy then the balancing payment shall be paid by the State within sixty (60) days as of the date on which such Transfer Indemnity Sum was agreed or determined.

4.10 Competition

4.10.1 If the Grantor and/or the State:

(a) directly or through a concession to a third party constructs, develops, upgrades and/or operates any other airport in the Exclusivity Areas of any of the Regional Airports (and excluding for the avoidance of doubt the new Kasteli airport) (other than those airports already operating as of the Concession Commencement Date as public use commercial airports in the Hellenic Republic); or

(b) exercises its powers pursuant to any Law and seeks to: (i) specify types or descriptions of air traffic that are permitted under such Law to use the Regional Airports, (ii) impose prohibitions or restrictions in relation to the use of the Regional Airports by air traffic of any class or description specified in such Law, (iii) restrict the Concessionaire charging the Regulated Aeronautical Charges as permitted under this Agreement or impose additional levies on Passengers or Users, (iv) levy or set minimum limits for Regulated Aeronautical Charge in airports within the Exclusivity Areas of any of the Regional Airports, including those airports retained by the State and/or transferred to other publicly or privately owned concession companies, that are more than ten (10) percent lower than the Regulated Aeronautical Charges levied or minimum limits for Regulated Aeronautical Charges at the relevant Regional Airport by the

Concessionaire, or (v) impose limitations on aircraft movements at the Regional Airports or otherwise restricts capacity at the Regional Airports,

a State Responsible Event will have occurred unless such action is taken pursuant to and in accordance with Article 23.2 (*Permissible Intervention*).

4.10.2 The State shall ensure that the provisions relating to Aeronautical Charges in the Cluster B Concession are no less restrictive or advantageous on the relevant concessionaire than those set out in this Agreement as applicable to the Concessionaire.

4.10.3 *Public transport*

(a) Nothing in this Agreement shall prevent the State from:

(i) determining the ticket price of public transport servicing the immediate and wider area of the Regional Airports as well as its right to impose restraints, regulations and/or measures that may influence the use and/or development of public transport;

(ii) awarding PSOs in accordance with applicable Laws; or

(iii) developing seaplanes infrastructure and activity.

(b) The Concessionaire shall not be entitled to any compensation for any consequences that may arise from the State exercising any of the rights set out in paragraph (a) above.

4.11 Inventory

The Concessionaire shall prior to the Concession Commencement Date prepare an Inventory of all Movable Property at each of the Regional Airports that it requires to be transferred to it on the Concession Commencement Date. The State shall allow access to each of the Regional Airport sites to the Concessionaire, subject to an earlier notice from the Concessionaire, for the purpose of compiling the Inventory and shall be entitled to attend the preparation of the Inventory. The HCAA shall use its best efforts to support the Concessionaire in preparing an Inventory.

5 Representations and Warranties

5.1 Concessionaire Representations

5.1.1 The Concessionaire makes the representations and warranties set out below to the Grantor and the State on the Effective Date and on the Concession Commencement Date:

(a) it has the necessary legal capacity to assume and perform its rights and obligations as set out in this Agreement;

(b) it does not engage in businesses or activities other than those related to the Regional Airports;

(c) its obligations under the documents relating to the Concession to which it is a party are, or when such documents are executed will be, legal, valid, binding and enforceable;

(d) there are no agreements or arrangements to which it is a party or between its Shareholders which relate to the Regional Airports other than the Concession Documents and such other documents which do not have a material impact on the interests, obligations or liabilities of the State and/or the Grantor;

(e) it is subject to the law of the Hellenic Republic and waives any immunity in respect thereof;

(f) there are no actions, suits, proceedings or investigations pending or threatened against it the outcome of which may constitute a default under this Agreement or result in a material adverse effect on its business or assets or its ability to perform its obligations under this Agreement;

(g) it has not been subject to any fines and/or penalties, which may result in a material adverse effect on its business or assets or its ability to perform its obligations under this Agreement;

(h) it has satisfied itself as to the nature and extent of the risks assumed by it under this Agreement;

(i) it has gathered all information required to perform its obligations under this Agreement;

(j) to the extent applicable, the Designs and program for the Works will satisfy the requirements of this Agreement;

(k) it has no liabilities or claims against it which would materially adversely affect the interests of the Grantor and/or the State; and

(l) there are no circumstances giving rise to an imminent claim by it against the Grantor and/or the State subject to any claims which could arise under this Agreement.

5.2 Grantor/State Representations and Warranties

5.2.1 Each of the Grantor and the State, as appropriate, hereby represents and warrants to the Concessionaire that on the Effective Date and on the Concession Commencement Date each of the following is true in all material respects:

(a) it has the necessary legal capacity to assume and perform its rights and obligations as set out in this Agreement;

(b) it has the legal capacity to undertake the tender process;

(c) its obligations under this Agreement are legal, valid, binding and enforceable;

(d) the State is the sole, exclusive and uncontested owner and beneficiary (*nomeas*) of the Transferred Assets, or where it does not have such ownership to the Transferred Assets, it has made or will have made available equivalent rights (and at its own cost and expense) to the Concessionaire and it transfers each of the Transferred Assets free and clear of any mortgage, charge, pledge, lien, encumbrance, option, claim, attachment or assessment of any kind, nature or description and in general of any real or legal defect and of any and all rights of third parties of any kind, nature and description;

(e) the Grantor has the right to exploit and grant to the Concessionaire the Concession Operations and the Grantor has full power and authority to enter into this Agreement and the other documents to be executed in connection with it, all of which constitute (or will, when executed, constitute) legal and valid binding obligations on the Grantor enforceable in accordance with their respective terms;

(f) the State has not received notice of any proceedings in respect of the validity of any State Permits, other than those disclosed to the Concessionaire in the Disclosure Bundle;

(g) the State has provided accurate and complete copies of all Transferred Airport Contracts and any contracts relating to the State Works which may affect the ability of the Concessionaire to exercise its rights or perform its obligations

under this Agreement but otherwise the State makes no representation as to the accuracy and/or completeness of the Disclosure Bundle;

(h) it has all relevant rights in respect of data in relation to the Regional Airports and confirms that the Concessionaire can use such data to exercise its rights and perform its obligations under this Agreement;

(i) the State represents that any existing works undertaken prior to the Effective Date and/or the Concession Commencement Date have been effected in compliance with the applicable Laws and Standards and Specifications as such were in force at the date of execution of such works;

(j) the State will provide the Concessionaire with Vacant Possession and free and uninterrupted use of the Concession Sites in a timely manner for the purpose of carrying out the Concession Operations and exercising its rights and performing its obligations under this Agreement;

The State further represents that:

(k) for the full term of the concession agreement for the provision of the exclusive right to establish and operate duty free shops in, inter alia, the Regional Airports entered into between the State and Hellenic Duty Free Shops S.A. on 30 December 1997, the duty free shops currently being operated by the Hellenic Duty Free Shops S.A. in the Regional Airports are located in the space detailed in the HDFS Ministerial Decisions and given for the benefit of the Hellenic Duty Free Shops S.A. and the remuneration that has been agreed between the HCAA and the Hellenic Duty Free Shops S.A. for the use of such space is five percent (5%) of the gross annual revenue of each duty free shop;

(l) upon the Ratification Law Effective Date the Concessionaire will be relieved from any obligation arising out of any Law to pay any duties or taxes to any municipal or local authority for public utility services that are the subject of such duties or taxes in respect of the Works to be executed and/or the Airport Services to be provided under this Agreement and/or the Concession in general, including, inter alia, lighting, security, cleaning, waste disposal and sewage services, to the extent that such services are provided by the Concessionaire to the Airport Users pursuant to this Agreement;

(m) the Concessionaire bears no obligation to take over any employees of the State, the HCAA or any other Government Authority or Government Service employed at any of the Regional Airports on the Effective Date. The Concessionaire shall apply its best efforts to employ at market terms the

existing employees of the HCAA in the Regional Airports to fill-in its organisational needs at any of the Regional Airports, if said employees opt to be employed by the Concessionaire; and

(n) upon the Ratification Law Effective Date and latest prior to the Concession Commencement Date, and up to 1 November 2024 the ADF shall be fixed at twelve Euro (€12) for all departing Passengers and following 1 November 2024 shall be fixed at three Euro (€3) for all departing Passengers.

6 Ratification by Law of this Agreement - Concession Commencement - Compensations - Concession Period

6.1 Ratification by Law of this Agreement

6.1.1 This Agreement shall be presented by the State to the Hellenic Parliament for its ratification by law.

6.1.2 The Ratification Law when ratified by the Hellenic Parliament will come into effect ten (10) days after its publication in the Government Gazette (**Ratification Law Effective Date**) provided that such Ratification Law shall have no effect on Hellenic Duty Free Laws other than the right of the Concessionaire to receivables under the Hellenic Duty Free Contracts in accordance with Article 4.3.4.

6.2 Concession Commencement

6.2.1 The Concession Commencement Date is subject to the satisfaction of the following conditions prior to the lapse of the Concession Commencement Deadline:

(a)

(i) the Hellenic Parliament voting on the law ratifying this Agreement and the publication of the Ratification Law in the Government Gazette (the **Publication Date**);

(ii) the clearance by the European Commission of any European State Aid (under articles 107 to 109 of the Treaty on the Functioning of the European Union, ex articles 87 to 89 of the Treaty establishing the European Community);

(iii) the obtainment by the Concessionaire of either express or implied (in particular through expiration of applicable mandatory waiting periods) unconditional merger control approval required either by the Hellenic Competition Commission in accordance with law 3959/2011, as in force,

or by the European Commission in accordance with EU Regulation No 139/2004;

(iv) the signature of any State Direct Agreement entered into between the State and the Lenders, in accordance with Article 37.1.8;

(v) the delivery by the State to the Concessionaire of the Concession Sites in accordance with Article 14.1 (*Delivery of the Concession Sites*), subject to the prior fulfilment of conditions specified in Article 6.2.1(b)(ii), (iii), (iv), (v), (vi), (vii), (x), (xi), (xii), (xiii), (xiv) and (xv) by the Concessionaire;

(vi) the execution of the Multi-Party Arbitration Agreement by the State;

(vii) the execution of the Initial Service Level Agreements by the Government Users; and

(viii) the approval of the HCAA of the Tariff Cap for the Maximum Average Yield per Departing Passenger in accordance with Article 28.4.2(a) including its Table B, which shall not exceed thirteen Euro (€13);

(b)

(i) if applicable, the delivery of a certificate in a form and substance reasonably satisfactory to the State and the Grantor, issued and addressed by the Lenders or the Agent Bank to the State and the Grantor, confirming that the Designated Loan Agreements are in full force and effect and that all terms and conditions for the initial conditions precedent under the Designated Loan Agreements, as confirmed by a certificate in writing from the Lenders (or their agent), with the exception of conditions relating to Article 6.2.1(a) above have been satisfied;

(ii) the increase of the Concessionaire's Share Capital in accordance with Article 11.1 (*Share Capital*);

(iii) the delivery by the Initial Shareholders through the Concessionaire to the Grantor of the Committed Investment Guarantee in accordance with the form agreed in Section 1 of Appendix 1 (*Form of Letters of Guarantee*);

(iv) the delivery by the Concessionaire to the Grantor of the executed Works Performance Bond in accordance with the form agreed in Section 2 of Appendix 1 (*Form of Letters of Guarantee*);

(v) the delivery by the Concessionaire to the Grantor of the executed Operation Bond in accordance with the form agreed in Section 3 of Appendix 1 (*Form of Letters of Guarantee*);

(vi) the delivery by the Concessionaire to the State in accordance with the provisions of Article 24.10 and Appendix 16 (*Minimum Insurance Requirements*), of certified copies of the agreed executed insurance policies;

(vii) the delivery by the Concessionaire to the Grantor of a letter of undertaking, in the form of the specimen letter of undertaking contained in Part 3 of Appendix 16 (*Minimum Insurance Requirements*), in accordance with the provisions of Article 24.11 and Appendix 16 (*Minimum Insurance Requirements*);

(viii) the delivery by the Concessionaire to the State of the Business Plan;

(ix) the delivery by the Concessionaire to the State on or before the Concession Commencement Date of each of the other Completion Documents as set out in Appendix 4 (*Completion Documents/Concession Commencement Date*);

(x) the payment by the Concessionaire to the Grantor of the Upfront Concession Fee, subject to Article 43.1.1 and the execution and perfection of an assignment referred thereto;

(xi) the delivery by the Concessionaire to the HCAA of Aerodrome Manuals updated with amended administrative details applicable at such time and applications for the conversion of Aerodrome Certificates for each Certified Regional Airport and the transfer of existing Aerodrome Certificates to the Concessionaire;

(xii) the delivery by the Concessionaire to the HCAA of the relevant application for the initiation of the certification process for each Non-Certified Regional Airport in accordance with the Aerodromes Regulation 2014;

(xiii) the delivery by the Concessionaire to the HCAA of the Inventory prepared in accordance with Article 4.11 (*Inventory*);

(xiv) the execution by the Concessionaire of the protocol in accordance with Article 14.1.3;

(xv) the execution of the Multi-Party Arbitration Agreement by the Concessionaire and the Lenders;

(xvi) the execution of the Initial Service Level Agreements, if any, by the Concessionaire;

(xvii) the delivery by the Concessionaire to the State on or before the Concession Commencement Date of a list of the Transferred Airport Contracts;

(xviii) the execution of the Independent Engineer's Agreement by the Concessionaire and the Independent Engineer; and

(xix) the representations and warranties set out in Article 5.1 (*Concessionaire Representations*) remaining true and correct in all material respects,

subject to any extensions that may be agreed in writing between the Parties prior to the expiry of each extended deadline.

6.2.2 The date upon which it is established and confirmed in writing by the Parties, according to the form agreed in Part 2 of Appendix 4 (*Completion Documents/Concession Commencement Date*), that each of the above conditions has been fulfilled, shall constitute the Concession Commencement Date.

6.2.3 With the exception of the Concession Commencement Deadline, that commences from the Effective Date and unless expressly provided otherwise in this Agreement, the point of commencement of all of the deadlines referred to in this Agreement shall be the Concession Commencement Date.

6.2.4 If:

(a) the conditions set out in Article 6.2.1(a) have not been fulfilled by the State, within the deadline set out therein; or

(b) the conditions set out in Article 6.2.1(b) have not been fulfilled by the Concessionaire, within the deadline set out therein;

subject in each case to any extensions that may be agreed between the Contracting Parties, then this Agreement shall be terminated by operation of law and shall cease to be binding and, subject to Article 6.3 (*Compensations for termination*), the Contracting Parties shall be relieved from any potential liability or claim for compensation against each other. For the avoidance of doubt, upon such termination

any of the Concession Sites transferred to the Concessionaire must be returned to the State within five (5) days.

6.3 Compensations for termination

6.3.1 If this Agreement is terminated in accordance with Article 6.2.4(a) the State shall:

(a) within sixty (60) days from the date of termination of this Agreement pay:

(i) to the Concessionaire an amount of one million Euro (€1,000,000) as compensation for its and/or the Contractor's costs incurred on or after the Concession Tender Date and prior to the Effective Date; and

(ii) to the Concessionaire and/or the Contractor, interest free and following their request in writing to which all of the official receipts shall be attached, all reasonable direct costs of the Contractor and/or the Concessionaire which were incurred from the Effective Date until the date of termination of this Agreement, including all reasonable expenses including arrangement fees and/or funding commitment fees, breakage costs, fees and expenses of all technical, financial and legal advisers;

(b) return to the Concessionaire (a) any Upfront Concession Fee paid by the Concessionaire pursuant to the terms of this Agreement together with accrued interest calculated at the Reference Interest Rate from the date of payment by the Concessionaire until the day of return and (b) the Participation Letters of Guarantee and any other bonds that the Concessionaire has submitted in accordance with Article 6.2.1(b);

Other than a claim for the payment of the above amounts the Concessionaire and/or the Contractor shall not be entitled to any other claim of any kind against the State and/or the Grantor.

6.3.2 If this Agreement is terminated in accordance with Article 6.2.4(b), the Grantor is entitled to ask for the forfeiture of the Participation Letters of Guarantee but shall return to the Concessionaire any Upfront Concession Fee paid by the Concessionaire pursuant to the terms of this Agreement.

6.4 Compensations for Transferred Assets

6.4.1 If there has been any damage to any of the Transferred Assets or to the Concession Sites which damage occurs after the Concession Tender Date that requires rectification and in respect of which rectification the Concessionaire has submitted invoices for amounts paid by the Concessionaire in excess of one million Euro

(€1,000,000) in aggregate for all Regional Airports, then the State shall reimburse the Concessionaire for the entire cost of such rectification as evidenced by the invoices. If there is a dispute as to the occurrence and/or quantum of any damage, the burden of proof shall be on the Concessionaire. The Parties may, if they are unable to reach agreement, refer the matter to the Technical Disputes Resolution Panel in accordance with the Technical Disputes Resolution Procedure.

6.4.2 If assets included in the Asset Register are either not included in the Updated Asset Register, or included in the Updated Asset Register but are not functional or are severely damaged, in each case for reasons not attributable to normal operational use, then the State shall indemnify the Concessionaire for any cost incurred for the replacement of such assets (without double-counting with Article 6.4.1), provided that the Concessionaire submits the respective invoices evidencing such costs for amounts paid by the Concessionaire, to the State.

6.4.3 The delivery by the Concessionaire to the State of any claim it may have pursuant to Articles 6.4.1 and 6.4.2 together with any relevant estimates of the quantum of any damage and the value of any missing assets shall be provided by the Concessionaire to the State within fifteen (15) days from the delivery of each one of the Concession Sites in accordance with Article 14 (*Concession Sites*).

6.5 Concession Period

6.5.1 The Concession Period commences on the Concession Commencement Date and, subject to the termination events provided for in this Agreement and subject to Article 6.5.2 and to any other extension effected in accordance with the provisions of this Agreement, including in accordance with Article 30.5, expires on the corresponding date falling forty (40) years after the Concession Commencement Date.

6.5.2 During the period referred to in Article 6.5.1, the State and the Concessionaire may commence negotiations, but without commitment on either Party, to agree the terms of a single extension of this Agreement (such terms to be substantially on the same terms as the existing Concession) by a period of up to ten (10) years which shall begin immediately after the end of the forty (40) year period referred to in Article 6.5.1.

6.6 Concession Agreement Term

The Concession Agreement Term commences on the Concession Commencement Date and expires, subject to the termination events provided for in this Agreement and subject to any extensions in accordance with this Agreement (including any extension pursuant to Article 6.5 (*Concession Period*)), on the corresponding date falling forty two (42) years after the Concession Commencement Date.

7 Liaison and Representatives

Liaison Committee

7.1 The Grantor, the State and the Concessionaire shall promptly after the Concession Commencement Date establish and maintain throughout the Concession Period a joint liaison committee (the **Liaison Committee**) consisting of two (2) representatives of the Grantor (one of whom is appointed chairman) two (2) representatives of the State (one of whom shall be a representative of the HCAA) and two (2) representatives of the Concessionaire which will have the functions described below. If the Grantor ceases to exist and the rights and/or obligations of the Grantor under this Agreement are transferred and/or assumed by the State, the Liaison Committee shall consist of only five (5) representatives; three (3) representatives of which shall be of the State (one of whom shall be a representative of the HCAA and one of whom shall be appointed chairman) and two (2) representatives of the Concessionaire.

7.2 The functions of the Liaison Committee are:

7.2.1 to provide a mechanism for the joint review of issues relating to all day to day aspects of the performance and implementation of this Agreement; and

7.2.2 to provide a forum for joint strategic discussion, considering actual and anticipated changes in the market and possible Variations to reflect those changes or for the more efficient performance of this Agreement.

7.3 The Parties are to appoint and remove their representatives on the Liaison Committee by notice delivered to the other Parties at any time. A representative on the Liaison Committee may appoint and remove an alternate (who may be another representative of that Party) in the same manner. If a representative is unavailable (and the other Party's representative may rely on the alternate's statement that the representative is unavailable) his alternate has the same rights and powers as the representative.

Procedures and practices

7.4 Subject to the provisions of this Agreement, the members of the Liaison Committee may adopt such procedures and practices for the conduct of the activities of the Liaison Committee as they consider appropriate from time to time and:

7.4.1 may invite to any meeting of the Liaison Committee such other persons as its members may agree; and

7.4.2 may receive a review report from any person agreed by its members.

7.5 Recommendations and other decisions of the Liaison Committee must have the unanimous approval of the State, the Grantor and the Concessionaire's Representative(s). For the avoidance of doubt the Parties to this Agreement may accept or reject such recommendations at their complete discretion.

7.6 The Liaison Committee is to meet at least once each quarter (unless otherwise agreed by its members) and in case of emergency in accordance with Article 7.7. During the first Concession Year meetings shall be held each month. Members may attend by telephone as permitted by Article 7.8 if necessary. The presence of one representative of each of the State, the Grantor and the Concessionaire shall constitute a quorum.

7.7 Subject to Article 7.6, any member of the Liaison Committee may request the chairman to convene a meeting of the Liaison Committee at any time. Meetings of the Liaison Committee are to be convened on not less than fourteen (14) days' notice (identifying the agenda items to be discussed at the meeting) provided that in emergencies a meeting may be called at any time on such notice as may be reasonable in the circumstances.

7.8 Where the Liaison Committee decides it is appropriate, meetings may also be held by telephone or another form of telecommunication, by which each participant can hear and speak to all other participants at the same time.

7.9 Minutes of all recommendations (including those made by telephone or other form of telecommunication) and meetings of the Liaison Committee are to be kept by the Concessionaire and copies circulated to the Parties, within fourteen (14) days after the making of the recommendation or the holding of the meeting. Unless the Concessionaire receives written objection to any such minutes within 10 (ten) Business Days from the date thereof, such minutes shall be deemed to have been approved by the members of the Liaison Committee present or represented at such meeting. A full set of minutes are to be open to inspection by either Party at any time, upon request.

7.10 The Concessionaire's Representative(s)

The Concessionaire shall appoint one or more representative(s) to direct and control the overall performance by the Concessionaire of this Agreement and its duties and obligations under and pursuant to this Agreement (the **Concessionaire's Representative(s)**). Such person shall have authority to act on behalf of the Concessionaire for all purposes in connection with this Agreement and shall represent the Concessionaire (accompanied by such other personnel as may be necessary) at each meeting in relation to the matters envisaged herein. The Grantor and the State may rely on statements and directions made by the Concessionaire's Representative(s) and are entitled to assume that he/she is acting as a representative of the Concessionaire. The Concessionaire may from time to time replace the Concessionaire's

Representative(s) and shall forthwith notify the Grantor and the State of the identity of any replacement of the Concessionaire's Representative(s).

7.11 Grantor's and State's Representative

The Grantor and the State shall each appoint a representative to be its agent during the Concession Period (and after the Concession Period to the extent necessary) to perform the functions of the Grantor or, as applicable, the State under and pursuant to this Agreement and such further functions as the Grantor or, as applicable, the State shall from time to time delegate to him (the **Grantor's Representative** or the **State's Representative** (as applicable)). The Concessionaire may rely on statements and directions made by the Grantor's Representative and is entitled to assume that he/she is acting as a representative of the Grantor. The Grantor may from time to time replace the Grantor's Representative and shall forthwith notify the Concessionaire of the identity of any replacement Grantor's Representative.

8 Knowledge of Condition of Regional Airports – Risk Undertaking

8.1 Except as otherwise stated in this Agreement, the Concessionaire represents and acknowledges that it has already investigated, taken into account, fully understood, undertaken and reflected in its Offer and is bound in relation to the risks associated with:

8.1.1 the nature of the environmental, climatic, hydrological, geophysical, tectonic and general conditions prevailing at the Concession Sites, the nature of the ground and subsoil (but excluding any Existing Contamination), the form and nature of the Concession Sites, the nature and quantities of materials and works required for the execution of the Works except that the State shall be responsible for, in accordance with Articles 13.4.1 and 13.4.2, all baseline noise insulation costs which are insulation costs for buildings outside the relevant Regional Airport, that are in areas with noise higher than the limits at the time of the Concession Commencement Date, as those limits are defined in the existing approved environmental impact assessment study, subject to the Concessionaire proving and providing evidence to the State that such higher noise level existed as well as, in accordance with Article 13.2.4 (a) and Article 13.2.4(b), all relevant and reasonable costs in connection with the Concessionaire complying with any requirements of the First Approved Environmental Terms issued after the Concession Tender Date in accordance with the conditions of Article 13.2.4 (a) and Article 13.2.4(b);

8.1.2

(a) the degree of adequacy of the means and rights of way to and from the Concession Sites, the availability of materials from Greek and international sources, the availability of a labour force, the existence of public utility facilities

on or near the Concession Sites, the suitability and adequacy of the Concession Sites for the Airport Services and, in general, such other risks and contingencies which may influence or affect the Concessionaire and its rights or obligations to undertake the Concession Operations and to levy and collect Airport Charges as well as any other right or obligation under or pursuant to this Agreement;

(b) the sites for temporary or permanent dumping of excavation products, the transport, the disposal, management and storage of materials;

(c) the Concession Sites will be adequate and fit for purpose of this Agreement (subject to any other provisions in this Agreement with regard to additional land expropriation);

(d) the Standards and Specifications as listed in Appendix 9 (*Standards and Specifications*), technical requirements, all the relevant regulations, standards, practices, relevant legislation (including legislation to which this Agreement expressly refers to); and

(e) the existing conditions of all the assets relevant to the Concession Operations at each of the Regional Airports;

8.1.3 the financial and macroeconomic data including interest rates and inflation;

8.1.4 the availability and terms of financing for the Concession;

8.1.5 the tax regime in effect as of the date hereof;

8.1.6 any other element that might affect the implementation of the Concession Operations; and

8.1.7 the parallel use of the Joint Use Airports.

8.2 Data

All data, including all airport traffic data and information concerning the wider geographical region and the Concession Sites, provided by or on behalf of the Grantor and/or the State, has been provided to the Concessionaire for information purposes only and is without any representation or warranty as to its accuracy or completeness and the Concessionaire has performed and is obliged to perform at its own cost and expense any investigations or supplementary investigations as it has deemed or may deem appropriate or necessary in order to verify and/or supplement this data.

8.3 The Concessionaire shall not be liable for direct or consequential damages or loss of profit that might be incurred by third parties by the mere existence of the Concession or by the implementation of the Concession Operations or any part thereof unless their occurrence is attributable to its negligence or the negligence of any person that the Concessionaire uses for the implementation of this Agreement (including the Independent Engineer) or because of the failure of the Concessionaire to comply with its obligations under this Agreement.

9 Financing of the Project

9.1 Committed Investment

9.1.1 Each Initial Shareholder shall fulfil its obligation to pay to the Concessionaire that part of the Committed Investment that is apportioned to such Initial Shareholder on or before the dates and in the amounts set out in the Financial Model and included in the Committed Investment Payment Schedule in Article 9.1.4.

9.1.2 As security for the obligation in Article 9.1.1 the Initial Shareholders shall issue and submit through the Concessionaire to the State within the deadline set out in Article 6.2.1(b), the Committed Investment Guarantee in accordance with Article 12.4 (*Committed Investment Guarantee*) less the amounts, if any, paid in accordance with Articles 11.1.1 and 11.1.2(a).

9.1.3 The Initial Shareholders undertake to pay to the Concessionaire as a Committed Investment an aggregate amount of six hundred and fifty one million, eight hundred and sixty two thousand, three hundred and eighty four Euro (€651,862,384) as follows:

(a) an amount of three hundred and twenty five million, nine hundred and thirty one thousand, one hundred and ninety two Euro (€325,931,192) as Concessionaire's Share Capital, and

(b) an amount of three hundred and twenty five million, nine hundred and thirty one thousand, one hundred and ninety two Euro (€325,931,192) as Subordinated Debt,

provided that if there is any Designated Loan Agreement signed prior to the Concession Commencement Date, the amounts listed in this Article 9.1.3, shall be amended to reflect the Concessionaire's capital structure.

9.1.4 The Committed Investment Payment Schedule shall be as follows:[2]

Committed Investment Payment Schedule				
Payment Number	Committed Investment (in nominal Euro)		Payment / Drawdown Date	Sub Total
	Share Capital	Subordinated Debt		
1	24,000	0	On the date of constitution of Concessionaire and prior to the signature of the present.	24,000
2	5,000,000	0	As per Article 11.1.2(a) of this Agreement.	5,000,000
3	302,882,528	304,500,000	On or before the Concession Commencement Date.	607,382,528
4	18,024,664	21,120,149	Up to date falling six (6) months post the Concession Commencement Date.	39,144,813
5	0	311,043	Up to date falling nine (9) months post the Concession Commencement Date.	311,043
total	**325,931,192**	**325,931,192**	-	**651,862,384**

provided that if there is any Designated Loan Agreement signed prior to the Concession Commencement Date, the amounts listed in this Article 9.1.4, shall be amended to reflect the Concessionaire's capital structure.

[2] The amounts and payment/drawdown dates of the table for the Committed Investment Payment Schedule of Article 9.1.4 will be updated prior to the Concession Commencement Date to reflect the Committed Investment and debt financing structure of the Concessionaire at that time.

9.1.5 The payment of the Committed Investment shall be evidenced on each Payment Date as indicated in the above table:

(a) in respect of the amount expressed as Share Capital, by submission to the State of a certified copy of all the legal documents that are submitted to the competent business registry (Geniko Emporiko Mitroo G.E.MI) pursuant to cod. law 2190/1920 and the relevant laws in the event of a Société Anonyme share capital increase;

(b) in respect of the amount expressed as Subordinated Debt, by submission to the State of the Concessionaire's accounting books together with a certificate from the Concessionaire's certified accountant(s).

9.1.6 Subject to payments of Share Capital that in accordance with Article 9.1.4 or Article 11.1.2 are required to be effected before the Concession Commencement Date, if any payment of the Committed Investment is not effected in its entirety prior or on the required date in the Committed Investment Payment Schedule or in accordance with Article 11.1.2 (as the case may be), the State may give notice to the Concessionaire of the amount due and if payment of the relevant portion of the Committed Investment then due is not effected within five (5) Business Days of receipt of such notice, the Lenders or the State may, subject to the provisions of the State Direct Agreement (if any), make a demand under the Committed Investment Guarantee and require the payment to the Concessionaire of an amount equal to the difference between the amount payable on the respective date in accordance with the Committed Investment Payment Schedule or in accordance with Article 11.1.2 (as the case may be) and the amount actually paid on the same date.

9.1.7 If the Concessionaire determines that further equity and / or subordinated debt shall be required for the financing, upgrade, maintenance, management and operation of the Regional Airports in accordance with this Agreement, the Concessionaire shall inform the State of the requirements and provide the State with all necessary information in relation to such further equity and/or subordinated debt. The State shall approve and designate in writing further subordinated debt and / or equity capital as Subordinated Debt and/or Concessionaire's Share Capital respectively (including the designation as Commitment Investment) by a ministerial decision to be issued no later than fifteen (15) Business Days from the submission of the required shareholders' resolutions (in case of Share Capital) and/or the executed subordinated debt agreements (in case of Subordinated Debt), unless it deems that such funds are not necessary for the financing, upgrade, maintenance, management and operation of the Regional Airports in accordance with this Agreement.

9.2 Financing of the Concession with Loans

9.2.1 The Concessionaire shall ensure that at any given time financing is available for the full and proper implementation of the Concession. If such financing is not available to the Concessionaire, the Concessionaire shall be subject, as an exclusive remedy for its failure to comply with the terms of this Article 9.2.1, to the penalties provided under Appendix 6 (*Performance Measurement*) in respect of Future Works.

9.2.2 The loan agreements that have been executed simultaneously with the execution of this Agreement shall be designated by the State as the Designated Loan Agreements on or before the Concession Commencement Date. The State may approve and designate in writing further financial agreements as Designated Loan Agreements following a request of the Concessionaire, by a ministerial decision to be issued no later than fifteen (15) Business Days after submission by the Concessionaire of the executed financial agreements. Every financial agreement that has not been so approved in writing by the State shall not be deemed to be a Designated Loan Agreement for the purposes of this Agreement. Notwithstanding the above, the State shall not without reasonable cause refuse or delay its consent for the approval and designation as a Designated Loan Agreement of any agreement documenting any Refinancing of the Designated Loan Agreements, which does not result in the position of the State vis-à-vis any Party and/or the Lenders being more onerous or the raising of debt financing with the purpose of funding Future Works and / or working capital needs of the normal business cycle of the Concessionaire. If a request is made by the Concessionaire and prior to the granting of the above approval by the State, the Parties shall consult in accordance with Article 47 (*Refinancing*) in order to determine the benefit resulting from the Refinancing.

9.2.3 No amendment to a Designated Loan Agreement can be effected without the consent in writing of the State such consent not to be unreasonably withheld or delayed. In any case, such consent shall be deemed as granted by the State following the lapse of one (1) month from receipt of the relevant request submitted by the Concessionaire to the State. Notwithstanding the above, the consent of the State shall not be required (i) in connection with any amendment of the Designated Loan Agreements which does not result in the position of the Grantor and the State vis-à-vis any Party and/or the Lenders being more onerous and (ii) in connection with any amendment that is an Additional Permitted Borrowings Limit. The consent of the State shall not be required for the correction of obvious mistakes, but the relevant corrections must be promptly notified to the Grantor and the State.

9.2.4 If an amendment is made to any Designated Loan Agreement or a new financing agreement is proposed which does not increase the Grantor's and the State's

obligations or liabilities or prejudice their rights under this Agreement and/or the State Direct Agreement or is otherwise permitted pursuant to Article 9.2.3 above and therefore does not require the prior written consent of the State, then the Concessionaire shall deliver to the Grantor and the State a confirmed copy of each such amended documents or new financing agreement within fourteen (14) days after the date of its execution certified as a true copy by an officer of the Concessionaire.

10 Assignment, Novation and Transfer

10.1 Unless expressly provided otherwise the Concessionaire may not assign or in any way transfer any of his rights and obligations under this Agreement without the prior written consent of the Grantor and the State.

10.2 As an exception and in order to grant security to the Lenders for the Concession, the Concessionaire may assign, pledge or transfer to the Lenders its rights under this Agreement.

10.3 Any such grant of security to the Lenders will be effected by notarial act or by a certified document and, provided that it is effected in accordance with the provisions of this Article and that it is notified to the Grantor and the State in accordance with applicable Laws, such grant will be valid and binding on the Grantor and the State.

10.4 The State and/or the Grantor may at any time assign, transfer or novate the whole or any part of its contractual rights and obligations under this Agreement and any ancillary or related document, to an existing public law entity or a private law entity or one that will be incorporated for this purpose provided that (i) the State or the Grantor (as appropriate) guarantees in full all of the assigned, transferred or novated obligations of the entity in question or, as the case may be, its successors, as such are provided for in this Agreement and (ii) the State or the Grantor (as applicable) provides the Concessionaire with at least thirty (30) days prior notice.

11 Share Capital - Shareholders

11.1 Share Capital

11.1.1 The paid in Share Capital of the Concessionaire at the Effective Date is twenty four thousand Euro (€24,000).

11.1.2 The Concessionaire shall increase its Share Capital by receipt of payments in cash:

(a) within four (4) months from the Effective Date or the latest until ten (10) Business Days before the Concession Commencement Date, by the amount of five million Euro (€5,000,000). To this effect, the Concessionaire has provided on the Effective Date certified copy of the relevant resolution of the general

meeting of the Initial Shareholders that has been submitted to GE.MI. pursuant to cod. law 2190/1920 and relevant laws,

(b) on or prior to the Concession Commencement Date, in an amount at least equal to thirty percent (30%) of the aggregate Share Capital of the Concessionaire required in accordance with Article 9.1.3(a) including the amount referred to in Article 11.1.1, and

(c) after the Concession Commencement Date, in accordance with the Committed Investment Payment Schedule set out in Article 9.1.4.

11.1.3 With regard to the increase of the Concessionaire's Share Capital in accordance with Article 11.1.2, if the responsible bodies of the Concessionaire delay or withhold the necessary decisions or do not perform the necessary procedures for this increase and these actions or omissions result in the failure to increase the Share Capital within the prescribed time limits and the State or the Lenders (as applicable) are not able to call under the Committed Investment Guarantee in accordance with Article 9.1.6, the State may terminate this Agreement, in accordance with Article 33 (*State Termination - Consequences).*

11.2 Amendment of Concessionaire's Articles of Association

11.2.1 With the exception of increases to its Share Capital up to the amount set out in Article 9.1.3(a) and amendments which are effected in compliance with the Law, or for the correction of obvious errors, or which do not materially affect the ability of the Concessionaire to implement this Agreement, no amendment to the articles of association of the Concessionaire is permitted without the prior written consent of the Grantor and the State (such consent not to be unreasonably withheld or delayed). In any case, such consent shall be deemed as granted by the Grantor and the State following the lapse of one (1) month from receipt of the relevant request submitted by the Concessionaire to the Grantor and the State. If the Concessionaire's articles of association are amended in breach of this Article 11.2.1 then the provisions of Article 33 (*State Termination - Consequences)* will apply.

11.2.2 The Concessionaire shall invite the Grantor and the State to its Shareholders' general meetings.

11.2.3 The Concessionaire shall send to the Grantor and the State the documents that it is required by cod. law 2190/1920 to submit to the supervising authority and within the applicable time limits.

11.3 Concessionaire's Shares

11.3.1 The Concessionaire shall notify the Grantor and the State of any proposed change in ownership including any sale or creation of interest in relation to its Share Capital as soon as reasonably practicable and in any event at least twenty eight (28) days before any such change of ownership is effected. Notwithstanding the provisions of this Article 11.3 (*Concessionaire's Shares*), the prior written consent of the Grantor and the State (not to be unreasonably withheld or delayed) shall be required at any time in relation to a change of ownership to any person, firm or company that the Grantor and/or State would reasonably object to for national security reasons or for reasons which are, in the Grantor's and/or the State's reasonable opinion, in the national interest.

11.3.2 The Initial Shareholders must retain in aggregate at least seventy percent (70%) of the entire issued Share Capital until five (5) years from the Concession Commencement Date plus any delay (if any) in the completion of the Imminent Works, not attributable to an Event of Delay or State Responsible Event.

11.3.3 The Lead Member must retain at least 33.34% of the entire issued Share Capital until the first (1^{st}) anniversary of the Effective Date. Further to Article 11.3.2, if the Lead Member changes, then a new Lead Member with at least 33.34% of the entire issued Share Capital and with the qualities described in the Invitation for Expression of Interest must be appointed until the tenth (10^{th}) anniversary of the Effective Date, and subject to the consent of the State and the Grantor.

11.3.4 The restrictions set out in Article 11.3.2 above are not applicable:

(a) on transfers:

(i) between the Initial Shareholders as long as the Lead Member holds 33.34% until the first (1^{st}) anniversary of the Effective Date;

(ii) to Affiliates of the Initial Shareholders;

(iii) effected by exercising any rights by virtue of any pledge that has been granted over the shares exclusively for securing the Designated Loan Agreements (if any); or

(b) in any other case provided that the Grantor and the State have given their prior written consent.

11.3.5 Subject to compliance with this Article 11.3 (*Concessionaire's Shares*) the Concessionaire may issue new shares.

11.3.6 If any permitted transfer of shares is performed prior to the full payment and/or drawdown of the Committed Investment, the transferring Initial Shareholder shall continue to be subject to the obligations set out in Article 9.1.3, until and unless the issuing bank of the Committed Investment Guarantee notifies the State in writing that the Committed Investment Guarantee is in effect in favour of the transferee.

11.3.7 Any transfer of the Concessionaire's shares that is effected in breach of this Article is invalid.

11.3.8 The restrictions of this Article must appear on the face of the share certificates (or temporary titles) of the Concessionaire.

11.4 Listing at the Stock Exchange

Subject to the restrictions of Article 11.3 (*Concessionaire's Shares*) and:

(a) with the prior written consent of the Grantor and/or the State (not to be unreasonably withheld or delayed) the Concessionaire may at any time prior to the completion of the Imminent Works; or

(b) without the prior written consent of the Grantor and/or the State, the Concessionaire may at any time after the completion of the Imminent Works,

and in accordance with applicable Laws file an application for its shares to be listed on the Athens Exchange, or on any other recognised stock market and the Concessionaire may issue new shares or offer old shares or both to effect such a listing.

12 Performance Bonds

12.1 The Concessionaire has submitted to the Grantor, the Participation Letters of Guarantee:

(a) No. 732628NBGA1409/19.9.2014 of Bayerische Landesbank for the amount of nine million, seven hundred and fifty thousand Euro (€9,750,000) as extended from time to time; and

(b) No. GRA020161/7.10.2014 of Alpha Bank S.A. for the amount of five million, two hundred and fifty thousand Euro (€5,250,000) as extended from time to time,

for the good performance on its part of this Agreement from the Effective Date until the Concession Commencement Date.

12.2 As security for the good performance by the Concessionaire of this Agreement from the Concession Commencement Date, the Performance Bonds provided for in the immediately

following Articles shall be submitted to the Grantor or the State, as applicable, by the Concessionaire.

12.3 Works Performance Bond

12.3.1 On or before the Concession Commencement Date, the Concessionaire shall deliver to the State the Works Performance Bond issued from an Acceptable Bank for an amount equal to twenty million Euro (€20,000,000), the form of which has been agreed by the Contracting Parties and is attached as Section 2 of Appendix 1 (*Form of Letters of Guarantee*).

12.3.2 The Works Performance Bond shall be issued to the Lenders and to the State, and if issued by the Contractor, also to the Concessionaire, as beneficiaries. The order of claims and the application of proceeds of the Works Performance Bond shall be subject to the provisions of the State Direct Agreement (if any, in accordance with Article 37.1.8).

12.4 Committed Investment Guarantee

12.4.1 On or before the Concession Commencement Date, the Concessionaire shall deliver to the State the Committed Investment Guarantee issued by an Acceptable Bank for an amount up to the Committed Investment in the form attached as Section 1 of Appendix 1 (*Form of Letters of Guarantee*).

12.4.2 The Committed Investment Guarantee shall be issued to the Lenders and to the State as beneficiaries. The order of claims and the application of proceeds of the Committed Investment Guarantee shall be subject to the provisions of the State Direct Agreement (if any, in accordance with Article 37.1.8).

12.5 Operation Bond

12.5.1 On or before the Concession Commencement Date, the Concessionaire shall deliver to the Grantor the Operation Bond issued by an Acceptable Bank for an amount equal to ten million Euro (€10,000,000) (Indexed), in the form attached to this Agreement as Section 3 of Appendix 1 (*Form of Letters of Guarantee*).

12.5.2 The first Operation Bond shall be of a duration equal to the time period between the Concession Commencement Date and 31 December in the year following the year of its issue, plus two (2) months. Every subsequent Operation Bond shall be of duration of at least fourteen (14) months.

12.5.3 The Concessionaire undertakes to update the amount of the Operation Bond within the first two (2) months of every year of the Concession Period in accordance with the

percentage increase of the Consumer Price Index of the previous year rounded down, in each case, to the nearest one hundred thousand Euro (€100,000). Notwithstanding the above, the updating of the amount of the first Operation Bond shall be effected during the first two (2) months of the year of its expiry and in accordance with the percentage increase of the CPI for the time period between the month immediately preceding the month of its issue and 31 December of the year preceding the year of its expiry. If the Consumer Price Index for any updating period is reduced then the amount of the Operation Bond shall remain the same for the next year and for as long as the CPI would otherwise have negative impact on the amount of the bond.

12.5.4 The Operation Bond shall be issued to the Grantor as beneficiary. The order of claims and the application of proceeds of the Operation Bond shall be subject to the provisions of the State Direct Agreement (if any, in accordance with Article 37.1.8).

12.6 Bank(s) that have issued the Participation Letters of Guarantee and will issue:

(a) the Works Performance Bond;

(b) the Operation Bond; and

(c) the Committed Investment Guarantee;

shall be, Acceptable Bank(s). If the issuing bank(s) of any of the Performance Bonds ceases to be an Acceptable Bank, the Concessionaire shall promptly upon becoming aware of such, notify (i) the Grantor in relation to the Participation Letters of Guarantee and the Operation Bond and (ii) the State in relation to the Works Performance Bond and the Committed Investment Guarantee. If the Concessionaire fails to replace the respective Performance Bond with a guarantee on the same terms from an Acceptable Bank, within sixty (60) days from the relevant notice to the Grantor or the State as applicable and in any case at least thirty (30) days before its expiry, the Grantor in relation to the Participation Letters of Guarantee and the Operation Bond and the State in relation to the Works Performance Bond and the Committed Investment Guarantee, subject to the State's or the Grantor's respective right to terminate this Agreement in accordance with Article 33 (*State Termination - Consequences)*, is entitled to make a demand for the total amount of the respective Performance Bond.

12.7 Amortisation of Guarantees

12.7.1 Participation Letters of Guarantee

The Participation Letters of Guarantee will be returned to the Concessionaire on the Concession Commencement Date.

12.7.2 Works Performance Bond

The Works Performance Bond shall be amortised:

(a) by a percentage of thirty percent (30%) within five (5) days from the Imminent Refurbishment Works End Date for all Regional Airports; and

(b) by the remaining percentage of seventy percent (70%) within five (5) days from the Imminent Works End Date for all of the Regional Airports.

12.7.3 Committed Investment Guarantee

The Committed Investment Guarantee shall be amortised in proportion to the payment of the Committed Investment, as this will be certified each time in accordance with the provisions of Article 9.1.5(a) and 9.1.5(b).

12.7.4 Operation Bond

Subject to the provisions on termination of this Agreement, the Operation Bond will be reduced by 50% at the end of Concession Period and will be returned to the Concessionaire within five (5) days from the expiry of the Concession Agreement Term.

13 Protection of the Environment

13.1 Environment - Protection

13.1.1 **Environment** is any natural or man-made factors and elements that interact with and influence the ecological balance, the quality of life, the health of the inhabitants, historical and cultural traditions and aesthetic values.

13.1.2 **Protection of the Environment** is any actions, measures, and works that are aimed at the prevention of the degradation of the Environment or its reinstatement, maintenance or improvement.

13.2 Environmental Requirements

13.2.1 The Concessionaire shall, during the Concession Period, fully comply with the Environmental Requirements and shall ensure that the Works proposed to be undertaken as set out in each Approved Master Plan and each Approved Refurbishment Development Plan submitted in accordance with this Agreement fully comply with the Environmental Requirements and that in each case it has the required Environmental Permits prior to commencing the relevant Works. With respect to the application of Article 41.3, the Environmental Requirements in force thirty (30) days before the Concession Tender Date will be the relevant laws.

13.2.2 The Concessionaire is obliged to:

(a) establish an Environmental Management Plan;

(b) compile, throughout the Concession Period, an annual report on environmental strategy, which shall be submitted to the State within three (3) months of the Concession Commencement Date and each anniversary thereof; and

(c) create and maintain an internet site where the aforementioned report shall be published.

13.2.3 The Concessionaire shall submit the environmental impact studies prepared by the Concessionaire to the Ministry of Environment and to the HCAA for the purpose of the issuance of the Environmental Requirements. The HCAA shall submit any comments it may have to the Ministry of Environment within twenty (20) days of the submission of the environmental impact studies.

13.2.4

(a) If there are no Valid Environmental Terms for any Regional Airport fifteen (15) days before the Concession Tender Date, then the State shall be liable for any relevant and reasonable costs incurred by the Concessionaire in connection with complying with any requirements of the first Environmental Terms issued after the Concession Tender Date in relation to such Regional Airport (the **First Approved Environmental Terms**). The State shall be liable for these costs only if and to the extent that the requirements under the First Approved Environmental Terms were not included either in the previously approved Environmental Terms or in the environmental impact assessment studies included in the Disclosure Bundle.

(b) The Concessionaire shall use all reasonable endeavours, so far as it is practicable, to minimise such costs. As soon as practicable after the State has received a notice from the Concessionaire stating that the Concessionaire is entitled to compensation pursuant to Article 13.2.4(a), the Grantor, the State and the Concessionaire shall discuss and seek to agree the compliance requirements and the costs of the Concessionaire in connection with complying with any requirements of the First Approved Environmental Terms and the ways in which the Concessionaire could mitigate such costs. If the Grantor, the State and the Concessionaire come to an agreement, then the State shall indemnify the Concessionaire for the agreed relevant and reasonable costs. If compensation is payable by the State to the Concessionaire pursuant to Article 13.2.4(a) and Article 13.2.4(b), the Concessionaire may, but is not obliged to,

as an alternative to receiving payment of such compensation, elect for the Concession Fee to be adjusted so as to leave the Concessionaire in a no better and no worse position than it would have been in had the compensation been paid in accordance with Article 13.2.4(a) and Article 13.2.4(b).

13.3 Prevention

The Concessionaire shall ensure that it, its subcontractors, the Contractor and each of their subcontractors, within the framework of the Environmental Requirements use appropriate effective technologies to prevent (where possible) and otherwise to minimise any pollution which may be caused to the Environment and to ensure that the storage, treatment, discharge and disposal of all substances generated at any time during the upgrade, maintenance and/or the operation of the Concession, or otherwise on the Concession Sites are such as to prevent (where possible) and otherwise to minimise any pollution which may be caused to the Environment or to man or to any other living organism by such substances.

13.4 Existing Contamination

13.4.1 The State shall be responsible for any damages directly arising out of an Existing Contamination and all baseline noise insulation in accordance with Article 8.1.1 and agrees to indemnify the Concessionaire and hold the Concessionaire harmless from and against any liability suffered or incurred by the Concessionaire as a direct result of the effects of any Existing Contamination and all baseline noise insulation in accordance with Article 8.1.1 and of remediation of any such Existing Contamination and all baseline noise insulation in accordance with Article 8.1.1 and shall indemnify the Concessionaire against all Losses incurred by the Concessionaire as a direct result of such Existing Contamination and all baseline noise insulation in accordance with Article 8.1.1 and its effects.

13.4.2 The State's obligation to indemnify the Concessionaire under Article 13.4.1 shall only apply to the extent that:

(a) the Concessionaire submits a claim for recovery of all costs, expenses, losses, damages, penalties and fines incurred within thirty six (36) months of the Concession Commencement Date;

(b) the Concessionaire provides evidence to the reasonable satisfaction of the State in relation to the damages arising out of an Existing Contamination and all baseline noise insulation in accordance with Article 8.1.1 and all Losses incurred;

(c) the Losses incurred (including any amount specified under Article 13.4.1) exceed in aggregate an amount of one million Euro (€1,000,000) which threshold shall in all cases be borne by the Concessionaire;

(d) the Concessionaire and its agents, servants or employees and contractors have mitigated all Losses arising as a result of the Existing Contamination and all baseline noise insulation in accordance with Article 8.1.1 and the indemnity shall not apply to the extent that Concessionaire and its agents, servants or employees and contractors fail to take such action.

If the Concessionaire receives notice of any claim relating to any Existing Contamination and all baseline noise insulation in accordance with Article 8.1.1, it must give notice to the State and the Grantor twenty one (21) days from receipt of the notice of such claim.

13.4.3 If there is a delay in or an increase in the cost of the execution of the Imminent Works as a consequence of an Existing Contamination and provided that the Existing Contamination materially adversely affects (or has already materially adversely affected) the progress of the Works for a duration which in the aggregate is longer than 90 days as against the Imminent Works End Date, as such may have been varied and/or revised in accordance with this Agreement, then such event shall constitute an Event of Delay, which shall be compensated by the State in accordance with Article 30.1 (*Events of Delay - Works Period Compensations*), except if (i) such compensation constitutes a cost, expense, loss, damage, penalty or fine already compensated under Article 13.4.2 or (ii) the threshold specified under Article 13.4.2(c) has not been reached.

14 Concession Sites

14.1 Delivery of the Concession Sites

14.1.1 Subject to the rights of the relevant parties under each of the Contracts and subject to Article 14.1.5, the State shall, either on or just before the Concession Commencement Date or within a period of two (2) months following Concession Commencement Date, make available to the Concessionaire, in the manner and at the time set out in this Article, Vacant Possession of the Concession Sites and the relevant Rights of Way to and from it, as well as any other right reasonably deemed by the State (after consultation with the Concessionaire and taking into account the Concessionaire's reasonable requests) as necessary for the implementation of the Concession, without any relevant payment or other charge becoming payable by the Concessionaire to the State or to any Competent Authority or third party other than as set out in this Agreement.

14.1.2 The State's obligations pursuant to Article 14.1.1 shall be subject to the compliance by the Concessionaire with Article 6.2.1(b).

14.1.3 The State's unreasonable refusal to execute or any delay in executing the protocol in accordance with Article 14.1.4 constitutes an Event of Delay and a State Responsible Event.

14.1.4 The delivery by the State to the Concessionaire of the Vacant Possession of the Concession Sites and Rights of Way is subject to the submission of a request in writing by the Concessionaire together with a plan containing details of the delivery (the **Delivery Plan**), which shall be submitted by the Concessionaire to the State the earliest of six (6) months after the Effective Date and two (2) months prior to the Concession Commencement Date and which shall be recorded in a special protocol executed by the State and the Concessionaire. The Concessionaire and the State shall complete the process of delivering Vacant Possession of the Concession Sites and Rights of Way to the Concessionaire in accordance with the Delivery Plan, such Delivery Plan to foresee delivery either on or just before the Concession Commencement Date or within a period of two (2) months following Concession Commencement Date, unless otherwise agreed between the Concessionaire and the State.

14.1.5 If any Airport Contract is terminated by the State at the request of the Concessionaire pursuant to Article 4.9.2, the State shall have a period of three (3) months to comply with the requirements of this Article 14 (*Concession Sites*) as regards the third parties to such Airport Contracts failing which an Event of Delay and/or a State Responsible Event shall have occurred.

14.1.6 Subject to the rights of the relevant parties under the Contracts, the State undertakes the obligation to maintain throughout the Concession Period the Vacant Possession by the Concessionaire of the Concession Sites, as well as the relevant Rights of Way to and from such sites. The Concession Sites shall not be used by the Concessionaire for any reason other than for the implementation of the Concession Operations.

14.1.7

(a) All land expropriations necessary:

(i) for the grant of an Aerodrome Certificate to the Concessionaire; or

(ii) where an Aerodrome Certificate does not or ceases to allow the Concessionaire to conduct the Concession Operations as such were

envisaged in the Business Plan at the Concession Commencement Date and in accordance with the Financial Model;

shall, in each case, be carried out under the provision, responsibility and at the expense of the State;

(b) If an Approved Master Plan confirms that Supplementary Land is required for the development of the Regional Airports and provided that the relevant plan was accompanied by the Concessionaire's proposal with respect to the Supplementary Land, the relevant survey and the environmental impact assessment study together with all supporting documentation including that documentation specified in paragraph (d) below and any other documentation that the State may reasonably require including a cost-benefit analysis, the State shall at its own cost procure or expropriate such Supplementary Land;

(c) Any land expropriated pursuant to this Article 14.1.7 shall thereafter be included as part of the Concession Sites;

(d) Any expropriations under this Article 14.1.7 shall be undertaken by the State within the deadlines set out below commencing on the latest date between the date of approval of the relevant Master Plan and the date of issue of the Approved Environmental Terms and the submission by the Concessionaire of the cadastre and complete dossier:

(i) for expropriations outside city plan: twenty four (24) months; and

(ii) for expropriations within city plan: thirty three (33) months.

14.1.8

(a) Upon receipt by the Concessionaire of a notice by the State to be delivered to the Concessionaire by no later than fifteen (15) days from the commencement of the applicable deadline as per Article 14.1.7 (d) and providing details about the cost of an expropriation to be conducted pursuant to Article 14.1.7, the Parties shall discuss and seek to agree, such agreement to be reached within sixty (60) days from receipt of such notice, that part or all of the cost of any expropriation conducted by the State pursuant to an Approved Master Plan in accordance with the provisions of this Agreement be undertaken by the Concessionaire by setting off its payment obligations towards the Grantor and/ or the State under this Agreement as per sub-paragraphs (i) and (ii) below. The Parties will determine within the above 60-day deadline the amount of expropriation cost to be undertaken by the Concessionaire and the

corresponding calculation of the amount of payment obligations of the Concessionaire that will be deducted by way of set off, taking also into account the cost of money for the Concessionaire subject to appropriate evidence for the period between the disbursement of the expropriation cost by the Concessionaire until the time of payment of its reduced payment obligations towards the Grantor and/ or the State , as well as the timing of such payment and deduction. Any provision of a Law or of this Agreement restricting any set off rights of the Concessionaire against the Grantor and/or the State, as well as any deduction or withholding of its payment obligations towards the Grantor and/ or the State, including, for the avoidance of doubt, the provisions of Article 44 *(Set Off)*, shall not apply in this respect.

(i) The Concessionaire shall pay the cost of an expropriation that it has agreed to cover as above, when this becomes due and payable, and shall deduct by way of set off such amount from the amounts of the Levy and/or the Annual Concession Fee that are due and payable in accordance with this Agreement for the Concession Year to which the payment of the expropriation costs by the Concessionaire relates;

(ii) to the extent that the cost of an expropriation that the Concessionaire has agreed to cover is not fully covered by the amounts of the Levy and/or the Annual Concession Fee as per sub-paragraph (i) above, the Concessionaire may deduct by way of set off the uncovered amount of the expropriation cost from the amount of the Variable Concession Fee that is due and payable in accordance with this Agreement for the Concession Year to which the payment of the expropriation costs by the Concessionaire relates.

(b) To the extent that any part of the expropriation cost that has been agreed to be covered by the Concessionaire has not been fully covered through the deduction by way of set off and with the order of priority between payment obligations as per paragraph (a) above with respect to the Concession Year to which such expropriation cost relates, the deduction by way of set off of payment obligations in the same order of priority as per paragraph (a) above shall apply also to the subsequent Concession Years, until such expropriation cost is fully covered.

(c) For the avoidance of doubt:

(i) the discussions that may be held between the Parties as per paragraph (a) above and the outcome thereof shall not affect, in any manner

whatsoever, the obligation of the State to immediately commence as well as to duly and timely effect the relevant expropriations as per Article 14.1.7 as well as, in case no agreement is reached between the Parties within the 60-day deadline as per paragraph (a) above, the obligation of the State to procure the relevant expropriation at its own cost;

(ii) the amounts of the Levy, the Annual Concession Fee and the Variable Concession Fee that are not set off with the cost of an expropriation that the Concessionaire has agreed to cover as per paragraph (a) above shall continue to be due and payable by the Concessionaire to the State or the Grantor (as applicable) in accordance with the terms of this Agreement.

14.1.9 The Concessionaire shall deposit the agreed amounts as per Article 14.1.8(a) above to a special account of the State notified to it, designated solely for the payment by the State of the costs of expropriations conducted pursuant to this Agreement. For the avoidance of doubt, the State shall procure that the use of any amounts deposited in such account for any further purpose other than the one designated in this Article 14.1.9 shall be strictly prohibited.

14.1.10 A State Responsible Event shall occur if the State fails to effect expropriations that are required pursuant to Article 14.1.7 within the prescribed time limits.

14.2 Delay in Delivery of the Concession Site

The delay in the delivery by the State of any part of the Concession Sites, under the terms and within the deadlines set in this Article 14 (*Concession Sites*) shall, subject to the exceptions contained in such definitions, constitute an Event of Delay and/or a State Responsible Event respectively.

14.3 Handback of the Concession Site

Upon the expiry of the Concession Period or following the termination of this Agreement, the Concessionaire shall handback to the State the Concession Sites free of any charge and possession and, as the case may be, in accordance with Articles 33.3 (*Results of Termination by the State and/or the Grantor*) and 34.2 (*Results of Termination by the Concessionaire*) or Article 32 (*Handback of Concession to the State*).

15 Antiquities

15.1 The Concessionaire shall if any infrastructure or building works are to be constructed at any of the Regional Airports perform in the area where such work is to be undertaken Archaeological Test Excavations or use other suitable means to investigate the data collected to determine the existence or otherwise of Antiquities. The cost of performance of Archaeological Test

Excavations and/or for the performance of geophysical surveys shall be for the account of the Concessionaire. Any other expense for additional Archaeological Test Excavations or for archaeological investigations and for the monitoring of the related works and excavations shall be borne by the State in accordance with the applicable legislation. The carrying out by the Concessionaire of any Archaeological Test Excavations in addition to those envisaged in this Article shall be certified by the Independent Engineer and shall be compensated for by applying *mutatis mutandis* the provisions on Variations. At least four (4) days prior to any Archaeological Test Excavations the Concessionaire shall notify each of the Competent Authority responsible for supervising such tests, the Independent Engineer and the State who may each attend such Archaeological Test Excavations. The State shall use its best efforts to assist the Concessionaire in all its works, surveys, and investigations related to Archaeological Test Excavations as well as in the monitoring associated with such works, surveys and investigations.

15.2 The Concessionaire shall, upon ascertaining the existence of Antiquities during any of the Works, notify the Competent Authority, the Independent Engineer and the Archaeological Service and suspend immediately all Works in the area of the Antiquities, and at the same time take all necessary measures for the preservation and safekeeping of such Antiquities until the Competent Authority takes responsibility for such in accordance with the applicable Laws.

15.3 After evaluation of the Antiquities by the Competent Authority, instructions shall be issued to the Concessionaire either for the continuation of the Works, or for their suspension for the performance of archaeological investigations by the Competent Authority, or for the temporary suspension of the Works in the area where Antiquities were discovered for the time period during which the Archaeological Service will conduct archaeological investigations by its own means and at the expense of the State.

15.4 An aggregate delay of more than two (2) months to the Works due to works related to Antiquities discovered during the Works shall constitute an Event of Delay or a State Responsible Event.

15.5 Every Antiquity is the exclusive property of the State.

16 Design - Construction Contract

16.1 With respect to the Imminent Works, the Concessionaire shall enter into the Design - Construction Contract(s) with the Contractor(s) to implement the Imminent Works and will enter into Design - Construction Contract(s) with Contractors for Future Works, such contracts to be on arm's length terms and conditions substantially similar to those in the Design - Construction Contract(s) set out in Appendix 28 (*Design - Construction Contract(s) and/or Design-Construction Contract Template for Imminent Works*). The appointment of any Contractor after

the Concession Commencement Date shall be subject to the provisions of Article 22 (*Concessionaire's Subcontractors*).

16.2 Subject to Article 37.1.6, a Contractor may be replaced by the Concessionaire at any time, provided that the terms of any replacement Design - Construction Contract(s) may not be amended or replaced, nor may the contracting parties waive any rights therein without the prior written consent of the State, such consent not to be unreasonably withheld or delayed.

16.3 The Concessionaire has the right to allow a Contractor to assign to subcontractors the fulfilment of its obligations under the Design - Construction Contract(s), subject to the terms of this Agreement and in the case of subcontracts for a value in excess of one million Euro (€1,000,000) under the following conditions:

16.3.1 that the subcontractor shall comply with the requirements of the relevant Design - Construction Contract(s);

16.3.2 that the award of the subcontract will not impair the ability of the Contractor to fulfil its obligations under the Design - Construction Contract(s) and/or the ability of the Concessionaire to fulfil its obligations under this Agreement;

16.3.3 that the Concessionaire provides the names and particulars of each relevant subcontractor (or subcontractors) in writing (to the State and the Independent Engineer) and simultaneously supplies a copy of each relevant subcontractor agreement (or agreements) within seven (7) days from the date of execution of such agreement; and

16.3.4 that the Contractor remains liable for the obligations set out in the Design - Construction Contract(s) and is not, by reason of part of its obligations being carried out by a subcontractor, relieved of any of its commitments, obligations and responsibilities thereunder.

16.4 The Concessionaire shall not be relieved of any of its commitments, obligations and responsibilities under this Agreement by reason of some or all of those obligations being carried out by a subcontractor of the Contractor, and the State and the Grantor will not in any way be liable to the Contractor or any of its subcontractors, nor will they be bound in any way by the terms of the Design - Construction Contract(s) or any subcontractor agreement thereunder.

16.5 The State's written approval of any amendment to the Design - Construction Contract(s) or waiver thereof, will not relieve the Concessionaire of any of its commitments, obligations and responsibilities under this Agreement, nor will it render the State and/or the Grantor liable to any of these entities, nor will the State and/or the Grantor be bound in any way by the terms of such contract or subcontract.

16.6 The Concessionaire has sole responsibility for payments to the Contractor. The State and the Grantor will have no responsibility for such payments.

16.7 All contracts entered into by the Concessionaire with the Contractor or by the Contractor with any of its subcontractors will provide step-in rights for the State, without prejudice to any Lenders' rights as these rights are defined in the Designated Loan Agreements (if any).

17 Permits

17.1 Transfer and Conversion of Existing Aerodrome Certificates

17.1.1 The State has provided, as part of the Disclosure Bundle, Aerodrome Certificates for each Certified Regional Airport together with any existing Aerodrome Manual and other supporting material relevant to aerodrome certification at such Regional Airports and a list of Certified Regional Airports for which an Aerodrome Certificate has been issued on the basis of the national legislation prior to 31 December 2014.

17.1.2 The Concessionaire shall prior to the Concession Commencement Date submit a draft Aerodrome Manual to the HCAA and within the time limits set out in the Aerodromes Regulation 2014 undertakes to apply for the initiation of the conversion in accordance with article 6 of the Aerodromes Regulation 2014.

17.2 Application for Aerodrome Certification for Non-Certified Regional Airports

17.2.1 The HCAA shall on or before the Effective Date provide to the Concessionaire a set of operating conditions for each Non-Certified Regional Airport. The Concessionaire and the HCAA shall prior to the Concession Commencement Date consult with each other in good faith to agree the operating conditions to apply to each Non-Certified Regional Airport as of the Concession Commencement Date.

17.2.2 The Concessionaire shall prior to the Concession Commencement Date apply to the HCAA for the initiation of the certification process for each of the Non-Certified Regional Airports in accordance with Article 17.3.1.

17.3 General

17.3.1 No more than ten (10) days after receipt of the application by the Concessionaire in accordance with Article 17.1 (*Transfer and Conversion of Existing Aerodrome Certificates*) and no more than one (1) month after receipt of the application by the Concessionaire in accordance with Article 17.2 (*Application for Aerodrome Certification for Non-Certified Regional Airports*) the HCAA shall confirm to the Concessionaire receipt of the applications and shall propose a date for a first meeting with the Concessionaire to determine the conversion and/or certification process, as

applicable. Such first meeting shall take place no more than one (1) month after the submission of the application by the Concessionaire in accordance with Article 17.1 (*Transfer and Conversion of Existing Aerodrome Certificates*) and 17.2 (*Application for Aerodrome Certification for Non-Certified Regional Airports*).

17.3.2 The Concessionaire shall comply with the conversion and/or certification process, as applicable, determined pursuant to Article 17.3.1.

17.3.3 The State undertakes that until the completion of the relevant certification process for the relevant Non-Certified Regional Airports under Article 17.3.1, and provided that the Concessionaire complies with such certification process or that any non-compliance with such certification process is not attributable to the Concessionaire under the terms of this Agreement:

(a) the State, the Grantor, the HCAA and/or any other Government Authority, Government Service and/or Competent Authority shall not challenge in any manner whatsoever the operation of any of the Non-Certified Regional Airports by the Concessionaire due to existing infrastructure as long as the Concessionaire is not in breach of this Agreement;

(b) if the Concessionaire is not able to obtain insurance of any of the risks required to be insured under this Agreement in relation to any Non-Certified Regional Airport, the State shall act as insurer of last resort in accordance with the procedure set out in Articles 24.12 *et seqq.* for any such risks that are not insured; and

(c) notwithstanding Article 17.4 (*Cost for Aerodrome Certification*), the State shall indemnify and keep indemnified the Concessionaire against any Loss incurred by the Concessionaire due to the existing infrastructure and/or any non-availability of necessary land for the certification of the Non-Certified Regional Airports.

17.3.4 For the avoidance of doubt, the HCAA shall provide the certification for the Non-Certified Regional Airports without reducing the current runway declared distances or declared capacities at the relevant Non-Certified Regional Airports.

17.3.5 Aerodrome Certificates for each Certified Regional Airport with deviations, and for each Non Certified Regional Airport which will be issued in accordance with Articles 17.2.2 and 17.3 (*General*) with deviations, shall continue to be certified by HCAA at the future renewals and/or conversions with the same deviations as were in place prior to renewal and/or conversion, to the extent that this is permitted by the relevant

EASA Certification Specifications in force at the time of the renewal and/or conversion.

17.4 Cost for Aerodrome Certification

17.4.1 The Concessionaire shall be responsible for the design, construction, completion, commissioning and testing of the works that are required by the State in order to achieve the initial certification based on the Aerodromes Regulation 2014 for Non-Certified Regional Airports. The Concessionaire shall ensure that the design, construction, completion, commissioning and testing of such works will be carried out in accordance with the terms of this Agreement, Good Industry Practice, all relevant Permits and all relevant Laws in force. The provisions of Appendix 19 (*Variations*) shall apply for the determination of the cost of such works. The State shall be responsible for all new infrastructural, capital investments and/or other costs required in order to achieve the initial certification based on the Aerodromes Regulation 2014 for Non-Certified Regional Airports.

17.4.2 The Concessionaire shall be responsible for all new infrastructural, capital investments and/or other costs required in order to achieve conversion of the existing Aerodrome Certificates in accordance with Article 17.1 (*Transfer and Conversion of Existing Aerodrome Certificates)* for Certified Regional Airports.

17.4.3 The Concessionaire shall be responsible for procuring all subsequent renewals of each of the Aerodrome Certificates.

17.5 Upgrade Operation and Exploitation Permit

The State hereby grants to the Concessionaire a general permit to upgrade, maintain, manage, operate and exploit the Regional Airports, according to the terms and conditions of this Agreement (the **Concession Implementation Permit**). The granting of the Concession Implementation Permit does not relieve the Concessionaire from the obligation to acquire all partial or special Permits required under this Agreement or by any applicable Law.

17.6 State Permits and Responsibilities

17.6.1

(a) Unless expressly provided otherwise in this Agreement, the State is responsible for obtaining and transferring to the Concessionaire, where required, the State Permits on the Concession Commencement Date.

(b) Any Existing Works Construction Permits and Existing Operational Permits which are required but have not been issued shall be deemed to have been

granted through ratification by the Hellenic Parliament upon the Ratification Law Effective Date.

17.6.2 Upon receiving a written request from the Concessionaire pursuant to Article 17.7 (*Concessionaire Permits and Responsibilities*) within a reasonable period before the deadline for issuing or renewing a Concessionaire Permit, or such shorter time period as is practicable, the HCAA and/or the State (as the case may be according to pertinent legislation) shall use its best efforts to assist the Concessionaire to obtain and/or maintain any Concessionaire Permit during the Concession Period, provided that the Concessionaire must:

(a) prior to making such request, have done all things reasonably necessary to obtain and or maintain any Permits which are the subject of such request;

(b) continue diligently to pursue the grant or maintenance of any Permits that are the subject of such request;

(c) provide the HCAA and/or the State with any information that it may reasonably request in connection with the Concessionaire's request; and

(d) bear all costs relating to the obtaining and/or maintaining of any such Permits.

17.6.3 Failure by the HCAA or the State (as the case may be) to comply with its obligations under this Article 17.6 (*State Permits and Responsibilities*) shall be an Event of Delay and/or a State Responsible Event.

17.7 Concessionaire Permits and Responsibilities

17.7.1 Unless expressly provided otherwise in this Agreement, the Concessionaire is responsible throughout the Concession Period for obtaining and maintaining all the Concessionaire Permits (and all renewals or extensions) provided that any failure to issue, renew or extend a Concessionaire Permit by any Government Authority or Competent Authority without a valid reason shall be an Event of Delay and/or a State Responsible Event.

17.7.2 The Concessionaire shall ensure that the Regional Airports are operated with valid Concessionaire Permits at all times and shall apply promptly and in the appropriate form to the HCAA, the Competent Authorities and the PUOs for the issue of all Concessionaire Permits and shall give the HCAA written and prompt notice of submission of each such application. Each application will be filed in accordance with applicable Laws and shall be accompanied by all necessary supporting documentation. An application shall be deemed complete unless within ten (10) days

from submission of such application the authority granting the Concessionaire Permit notifies the Concessionaire in writing that the supporting documentation is incomplete.

17.7.3 For the purposes of this Article, the submission of an application for the issue of a Concessionaire Permit is deemed to be prompt if it was submitted by such a date, in advance of the date that a permit is required for the commencement of the relevant Concession Operations, that allows a period for its issue that is equal to or longer than the time period for its issue set out in the legislation in force and in any case is a period of not less than sixty (60) days.

17.7.4 The State within the framework of its interest for the timely completion of the Works shall ensure that the PUO will conduct the necessary designs required and related to the relocation of their networks and any relevant installations and implement the necessary works at their own cost, without obstructing (to the extent possible) the Concessionaire's ability to meet the Planned Completion Dates in respect of the Works. Concurrently the Concessionaire shall provide to the PUO involved not later than three (3) months prior to the date upon which the relevant network relocation is required, the necessary information so as to enable the PUO to schedule the relevant works.

17.7.5 Subject to Article 17.6.1(a), the Concessionaire must use all reasonable endeavours to assist the State to obtain the State Permits on or prior to the Concession Commencement Date and maintain the State Permits during the Concession Period.

17.7.6 For the avoidance of doubt, the HCAA shall continue to be the Competent Authority for issuing any Permits required for the execution of Works within the Concession Sites in accordance with the ministerial decision No. Γ2/Β/26970/1469/10.8.1998.

17.8 Deemed Issuance

17.8.1 If notwithstanding the fulfilment by the Concessionaire of the conditions for the issue of a Concessionaire Permit, the State or other Government Authority, Competent Authority or PUO delays the issue of any Concessionaire Permit beyond the lawful time limit, or if there is no such limit, beyond sixty (60) days from the submission of the relevant application, such Concessionaire Permit, excluding any Environmental Permit, shall be deemed to be issued by operation of law upon the expiry of such time limit. The deemed issuance of the Concessionaire Permit, pursuant to this Article, will be evidenced by the issuance of a declaratory act issued by the HCAA, Department of Monitoring and Implementation of the concession agreement (case c of par. 1, article 9 of the Presidential Decree 52/2012) following confirmation by the Independent Engineer.

17.8.2 Any declaratory act issued pursuant to Article 17.8.1 will state that it is issued pursuant to Article 17.8.1 and replaces a Concessionaire Permit that would otherwise be necessary for the Works.

17.8.3 Any declaratory act issued pursuant to and in accordance with this Article 17.8 (*Deemed Issuance*) shall have the same force and effect as the relevant Concessionaire Permit would have had once issued.

17.9 Public Utility Companies or Organisations

17.9.1 The Concessionaire shall ensure, at its own cost, that the supply of electricity, of the necessary power and voltage and in adequate positions, is available throughout the Concession Period. The State shall provide the Concessionaire with any reasonable support that it may require for the provision of such supplies from the PUOs.

17.9.2 The terms of the previous paragraph apply mutatis mutandis for the supply of telephone lines and water for the Concession Operations.

17.9.3 The State undertakes to facilitate the timely transfer of all contracts for electricity, telephone and water supply connections to the Regional Airports to the Concessionaire on or prior to the Concession Commencement Date, so as to allow from such date, the exercise by the Concessionaire of any of the rights and obligations arising with respect to such. The Concessionaire shall not be responsible for any obligations or any liabilities incurred under contracts for electricity, telephone and water supply connections to the Regional Airports for the period prior to the delivery of Vacant Possession of the Concession Sites in accordance with Article 14.1.4.

18 Works

18.1 Concessionaire's Obligations

18.1.1 The Concessionaire will bear responsibility for the Designs, construction and commissioning of the Works.

18.1.2 The Concessionaire shall ensure that the Designs, construction, completion, commissioning and testing of the Imminent Works and any Future Works will be carried out in accordance with the terms of this Agreement and more specifically so as to comply with:

(a) the initial Approved Master Plan and the Imminent Works Implementation Time Schedule and any other approved time schedule;

(b) each Approved Refurbishment Development Plan so as to ensure the remedy of any matters identified in each Facilities Condition Assessment;

(c) each Approved Master Plan to ensure the ongoing provision of the Required Level of Service and sufficient capacity at each Regional Airport; and

(d) the Performance Standards for the Designated Airport Services;

(e) each of the following:

(i) the applicable requirements pursuant to the Certification Regulations;

(ii) the Approved Environmental Terms;

(iii) the Standards and Specifications, Works Requirements and Maintenance Requirements;

(iv) the quality manuals regarding the development and the control of Designs and construction;

(v) Good Industry Practice;

(vi) all relevant Permits; and

(vii) all relevant Laws in force.

18.1.3 The Concessionaire declares that all Works and each separate section thereof will be appropriate for the purpose for which they are intended, as this is determined or reasonably results from the Standards and Specifications and the Works Requirements.

18.1.4 The Independent Engineer shall, in relation to the Supervised Works, perform each of the duties as more particularly set out in this Agreement.

18.2 Designs

18.2.1 The Concessionaire shall ensure that the Designers will carry out the Designs for the Supervised Works to the level and detail reasonably determined by the Independent Engineer, so that the latter is able to check and approve the Supervised Works and determine to what extent the quality of the Designs, the Supervised Works, the functionality, the systems, the facilities, the specifications and/or the finishings of the Supervised Works comply in all respects with the Standards and Specifications and the Works Requirements.

18.2.2 Each Design shall include the main dimensions and all technical characteristics of and the relevant calculations relating to the Supervised Works and will be presented so that it is possible to assess it with relation to the functionality, the safety, the environment and the finishings.

18.2.3 The Concessionaire shall submit to the Independent Engineer, with a copy to the State, each Design in as many copies as the Independent Engineer may require immediately following the completion of the Design.

18.3 Design Check

18.3.1 The Independent Engineer shall check and approve the Designs for all Supervised Works according to this Agreement and its Appendices and the Independent Engineer Agreement, and it shall be responsible for:

(a) reviewing and checking the extent to which such Designs meet the Standards and Specifications and the Works Requirements and ordering any supplementary design necessary for the compliance of the Designs to such requirements;

(b) approving the schedule of investigations and tests at the Concession Sites, checking their adequacy and sufficiency for design purposes and providing a copy of this approved schedule to the Concessionaire and the State;

(c) auditing, checking and approving the quality control manuals and design quality assurance ordering modifications or additions (as required) and monitoring their implementation;

(d) compiling and providing to the Concessionaire and the State monthly progress reports, covering the activities of the previous period and the problems encountered and presenting the programme of activities for the following period with reference to all tests to be performed; and

(e) imposing any necessary measurements of structural behaviour and reviewing their results.

18.3.2 Within a month from the Concession Commencement Date, the Concessionaire and the Independent Engineer shall agree in writing any details of matters referred to in Independent Engineer's Agreement, regarding the way in which relevant Designs shall be submitted to the Independent Engineer and the time limits within which the Independent Engineer will be obliged to issue the Design Approval Certificate.

18.4 Design Approval Certificate

18.4.1 Within the deadline that shall be agreed between the Concessionaire and the Independent Engineer pursuant to Article 18.3.2, the Independent Engineer shall issue and deliver to the Concessionaire a Design Approval Certificate with a copy to the State and the HCAA and, in the case of the HCAA, it will attach a complete set of copies of the approved Designs in question at the level of a "detailed design" according to PD 696/74, as well as of any other related documents in its possession and inform the HCAA of the process for commenting on the Designs as set out in this Article 18.4 (*Design Approval Certificate*). The copy delivered to the HCAA will be accompanied by the check sheet of the approved Design. As of the date of issuance of the Design Approval Certificate by the Independent Engineer, the approved Designs are considered to be "good for construction" and the Concessionaire may immediately commence the relevant Works.

18.4.2 Within thirty (30) days from the date of receipt of the above-mentioned approved Designs, the HCAA may inform the Independent Engineer (with notice to the Concessionaire and the State) of any comments or objections as to the extent that the Designs conform with the Standards and Specifications and Works Requirements and/or any inconsistency with any previously approved Designs, stating the reasons for its opinion.

18.4.3 Within seven (7) days from the date of receipt of such notice from the HCAA, the Independent Engineer shall inform the HCAA and the Concessionaire whether it agrees or rejects the comments and/or objections. The decision of the Independent Engineer shall be final and binding unless and until it is reversed by the Technical Disputes Resolution Panel, should the State or the Concessionaire refer the matter to it in accordance with Article 18.4.4.

18.4.4 If the HCAA or the Concessionaire disputes the decision of the Independent Engineer to uphold or reject the HCAA's comments or objections, the State or the Concessionaire may refer the matter to the Technical Disputes Resolution Panel, within ten (10) days from receipt of such decision.

18.4.5 If either the Independent Engineer or the Technical Disputes Resolution Panel upholds the HCAA's comments or objections, the Independent Engineer will give the necessary instructions to the Concessionaire so that it will re-apply for a new Design Approval Certificate, and the provisions of this Article 18.4 (*Design Approval Certificate*) will apply to such resubmission. Comments or objections that were brought up in the first submission may not be raised again.

18.4.6 If the Independent Engineer has approved the submitted Design, and the Concessionaire or the HCAA have not submitted any objections to such approval within the time limits of this Article 18.4 (*Design Approval Certificate*) or if the Technical Disputes Resolution Panel decides that such approval should be issued, the relevant Design Approval Certificate is final and binding.

18.5 Design Change

No approved Design (or section thereof) approved according to the procedures set out in this Article 18 (*Works*) may be changed, modified, or departed from, other than pursuant to a written proposal for a change, modification or departure being submitted to the Independent Engineer for approval in accordance with the procedures set out in Article 18.3 (*Design Check*).

18.6 Commencement of Supervised Works

18.6.1 Subject to Article 18.6.2, the Concessionaire may not commence any Supervised Works until a Design Approval Certificate has been issued by the Independent Engineer in accordance with Article 18.4.1.

18.6.2 If the Concessionaire commences any Supervised Works prior to such Design Approval Certificate becoming final and binding in accordance with Article 18.4.6, the Independent Engineer shall have no liability to the Concessionaire for such Supervised Works.

18.7 Concessionaire's Responsibility

18.7.1 The submission of any Design or document pursuant to this Article, its approval or disapproval, the issue of any Design Approval Certificate, the submission of comments or objections by the State or any reference of any matter to the Technical Disputes Resolution Panel pursuant to this Article or any recourse to Arbitration shall not relieve the Concessionaire in any way from any of its obligations, liabilities and responsibilities under this Article or otherwise.

18.7.2 Any breach by the Independent Engineer of any of its obligations under the Independent Engineer's Agreement or any delay by, or caused by, the Independent Engineer in connection with the performance or delayed performance of its obligations under the Independent Engineer's Agreement, or any dispute between the Independent Engineer and the Concessionaire regarding the performance of the Independent Engineer's obligations or otherwise, will not relieve the Concessionaire in any way from any of its obligations, liabilities or responsibilities under or pursuant to this Agreement.

18.7.3 If this Agreement is terminated pursuant to Article 33.2 (*State and/or Grantor Termination*), the State may step-in to the Independent Engineer's Agreement in the place of the Concessionaire.

18.8 Term of Works

The Concessionaire shall perform and complete all Imminent Works within the time periods set out for the relevant Works in the Imminent Works Implementation Time Schedule and in any event shall perform and complete:

18.8.1 the Imminent Refurbishment Works within twenty (20) months from the Concession Commencement Date;

18.8.2 the Imminent New or Expansion Works within forty eight (48) months from the Concession Commencement Date;

in each case, in accordance with the provisions of this Agreement, the Standards and Specifications, the Works Requirements and Good Industry Practices in order to ensure that the Works and any part thereof shall be suitable for their purpose as identified in or can reasonably be inferred from the specifications.

18.9 The issuance of the Final Completion Certificate for each of the Regional Airports in respect of the Imminent Works shall be deemed to be the Imminent Works End Date for such Regional Airport in accordance with Article 18.12 (*Completion Certificate Issuance Procedure*).

18.10 If any of the time periods referred to in Article 18.8 (*Term of Works*) are exceeded in aggregate by more than 30% and except if such delay occurs following an Event of Delay or a State Responsible Event, then a Concessionaire Event of Default shall have occurred.

18.11 Work Completion Certificate

18.11.1 All the Completion Certificates are to be issued by the Independent Engineer, in accordance with the provisions of this Article.

18.11.2 The issuance of a Completion Certificate shall apply in the following cases:

(a) when the Imminent Works at any Regional Airport have been completed in accordance with the terms of this Agreement, the Approved Imminent Refurbishment Development Plan, the Approved Master Plan, the Approved Designs and the Imminent Works Implementation Time Schedule;

(b) when any Future Material Works at any Regional Airport have been completed in accordance with the relevant Approved Refurbishment Development Plan

and/or Approved Master Plan and/or the Approved Designs as the case may be; and

(c) additional Completion Certificates may be issued by the Independent Engineer if any Works as a result of a Variation which are Supervised Works have been completed.

18.11.3 At any time during the construction of the Works, the Concessionaire and the Contractors shall, subject to receiving reasonable notice, give access to the site of the Works to the HCAA for the purpose of inspecting such Works.

18.12 Completion Certificate Issuance Procedure

18.12.1 *Generality*

This process for the issuance of the Substantial Completion Certificate shall be implemented separately in each of the Regional Airports.

18.12.2 *Pre-Substantial Completion Inspections*

The Concessionaire shall give the Independent Engineer not less than twenty (20) days and not more than thirty (30) days' notice of the date on which the Concessionaire (acting reasonably) considers that the relevant Supervised Works in respect of any Regional Airport will be Substantially Complete inviting it to inspect the relevant Supervised Works for the purpose of ascertaining their completion.

18.12.3 Within the above twenty (20) day to thirty (30) day period, the Independent Engineer, the Concessionaire and the HCAA will inspect, in the presence of the Contractor, the relevant Supervised Works for which the Substantial Completion Certificate has been requested by the Concessionaire, to check that such works are Substantially Complete (in accordance with the Specifications and other provisions of this Agreement) and that the relevant Works are ready for operation and comply with applicable Standards and Specifications and the Works Requirements. The HCAA may request from the Contractor qualitative and quantitative data for the respective Supervised Works. The Concessionaire and/or the Contractor may carry out minor works during this procedure.

18.12.4 The Independent Engineer's decision will be final and binding, unless and until reversed by the Technical Disputes Resolution Panel.

18.12.5 If either the HCAA or the Concessionaire disagrees with the decision of the Independent Engineer, it will immediately inform the Independent Engineer, and the State or the Concessionaire may refer the matter to the Technical Disputes Resolution

Panel, within seven (7) days of receipt of the Independent Engineer's decision. The Technical Disputes Resolution Panel will issue a decision within fourteen (14) days from the date on which the dispute was referred to it.

18.12.6

(a) If the Independent Engineer decides that the relevant Works have been completed and are in compliance with the Specifications and Designs and, the HCAA and/or the Concessionaire have not submitted any objections thereto, or if any objection has been submitted by the HCAA and/or the Concessionaire and referred to the Technical Disputes Resolution Panel by the State or the Concessionaire, the Technical Disputes Resolution Panel decides that the relevant Works have been completed and are in compliance with the Specifications and Designs, the Independent Engineer will promptly issue the relevant Completion Certificate to the Concessionaire and deliver a certified copy to the HCAA and the State.

(b) If the Independent Engineer or the Technical Disputes Resolution Panel decides that the relevant Works have not been completed or are not in compliance with the Specifications and/or the Designs then, the Independent Engineer will instruct the Concessionaire to complete the remaining or remedial works in question. On completion of the remaining or remedial works, the provisions of this Article 18 (*Works*) shall apply.

18.12.7 *Substantial Completion Matters*

The Independent Engineer shall, within ten (10) days after any inspection made pursuant to Article 18.12.2 (*Pre-Substantial Completion Inspections*) notify and provide details to the Concessionaire, the HCAA, and the State of any outstanding matters which require to be attended to before the relevant Supervised Works will be considered Substantially Complete. The Concessionaire shall attend to such matters as soon as reasonably practicable. When the outstanding matters have been addressed the Concessionaire shall notify the Independent Engineer and a further inspection by the Independent Engineer shall be arranged to determine whether the relevant Works are Substantially Complete. If the outstanding matters have not been addressed this procedure shall be repeated until the relevant Works are Substantially Complete.

18.12.8 *Substantial Completion Certificates*

(a) The Independent Engineer when satisfied (acting reasonably) that the relevant Supervised Works are Substantially Complete shall issue a Substantial

Completion Certificate for such Works stating the date upon which, in the Independent Engineer's opinion, such Works became Substantially Complete;

(b) The Independent Engineer shall issue the Substantial Completion Certificate for the relevant Supervised Works, notwithstanding the fact that there are Snagging Matters. Where there are Snagging Matters, the Independent Engineer and the Concessionaire shall schedule such matters at the time of the inspection and the Independent Engineer and the Concessionaire shall sign the Substantial Completion Snagging Schedule as a record of the agreed Snagging Matters for such Works within seven (7) days after the date of the issuance of the relevant Substantial Completion Certificate;

(c) Following the issue of the Substantial Completion Snagging Schedule pursuant to paragraph (b) above, the Concessionaire shall, in consultation with the Independent Engineer and in such manner as to cause as little disruption as reasonably practicable to the use of the relevant Regional Airport, attend to all Snagging Matters set out in the Substantial Completion Snagging Schedule as soon as reasonably practicable after the relevant Regional Airport is Substantially Complete; and

(d) The Concessionaire shall in such manner as to cause as little disruption as reasonably practicable, rectify all Snagging Matters within one hundred and twenty (120) days after the issue of the Substantial Completion Certificate or as soon as reasonably practicable thereafter having regard to the nature of the Snagging Matters.

18.13 Final Completion Certificate

18.13.1 The Concessionaire shall give the Independent Engineer not less than twenty (20) days and not more than thirty (30) days' notice of the date on which the Concessionaire (acting reasonably) considers that the relevant Snagging Matters have been rectified. The Independent Engineer shall inspect the relevant Works no sooner than five (5) days before the date upon which the Concessionaire considers that such Snagging Matters have been rectified.

18.13.2 The Independent Engineer when satisfied (acting reasonably) that the relevant Works are complete shall issue a Final Completion Certificate in respect of the relevant Regional Airport stating the date upon which, in the Independent Engineer's opinion, such Works became complete.

18.14 The issue of a Completion Certificate shall in no way affect the obligations of the Concessionaire under this Agreement.

19 State Works

19.1 General

19.1.1 The State shall procure that all State Works are performed and completed and that the State Works Completion Certificate, the Temporary Acceptance Protocol and the Final Acceptance Protocol are issued with respect to the relevant State Works in each case in accordance with the standards and specifications included in the relevant State Works Contract and the relevant State Works legislation.

19.1.2 At any time during the construction of the State Works, the State and its contractors shall, subject to reasonable notice, give access to the site of the State Works to the Independent Engineer and the Concessionaire for the purpose of inspecting such works. In addition, the State shall update the Concessionaire on the development of the State Works whenever there is an incident causing a delay in the handover of the State Works by the State.

19.1.3 The State undertakes to handover the State Works to the Concessionaire within the relevant time periods set out in Appendix 11 (*State Works Contracts*). Failure to handover the State Works within the relevant time periods shall be a State Responsible Event and an Event of Delay.

19.2 Handover of State Works

19.2.1 The handover of the State Works shall be conducted as follows:

(a) The State shall notify the Independent Engineer and the Concessionaire that a State Works Completion Certificate has been issued in respect of the relevant State Works, inviting the Independent Engineer and the Concessionaire to inspect the relevant State Works to determine whether such works are Ready for Handover;

(b) Following such notification the Independent Engineer, the Concessionaire and the State will inspect, in the presence of the State's contractor (if the contractor so requires), the relevant State Works for which the State Works Completion Certificate has been issued. The Concessionaire and the Independent Engineer may request all qualitative and quantitative data for the respective State Works, that is or should be available to the State at such time in accordance with the State Works Contract;

(c) The Independent Engineer shall, within ten (10) days of an inspection made pursuant to paragraph (b) above notify the Concessionaire and the State that:

(i) such State Works are Ready for Handover in which case the State shall deliver, and the Concessionaire shall accept, the relevant State Works; or

(ii) there are outstanding matters, substantial in scope and importance, which the Independent Engineer determines to be necessary before the relevant State Works will be determined to be Ready for Handover;

(d) Either the State or the Concessionaire may dispute a determination of the Independent Engineer made in accordance with paragraph (c) above by referring the matter to the Technical Disputes Resolution Panel within fifteen (15) days following the notification of such determination. The determination of the Independent Engineer will be binding on the Parties if the matter is not referred within the applicable time period and, in any event, until the Technical Disputes Resolution Panel decides otherwise; and

(e) If the Independent Engineer determines that the State Works are not Ready for Handover and such determination is not referred to the Technical Disputes Resolution Panel, or the Technical Disputes Resolution Panel confirms that the State Works are not Ready for Handover, the State shall procure that all works that are necessary in order for the relevant State Works to be Ready for Handover are undertaken and completed. On completion of such works the process set out in paragraphs (a) to (d) above shall be repeated.

19.3 Snagging Matters

19.3.1 The State shall notify the Independent Engineer and the Concessionaire that a Temporary Acceptance Protocol has been issued in respect of the relevant State Works as soon as the same becomes available and in any event not more than seven (7) months after the issuance of a State Works Completion Certificate. A notification pursuant to this Article 19.3.1 shall include a copy of the Temporary Acceptance Protocol, the State Works log and the State Works Snagging Matters list and shall invite the Independent Engineer and the Concessionaire to inspect the relevant State Works for the purpose of ascertaining its completion.

19.3.2 Following such notification the Independent Engineer, the Concessionaire and the State will inspect, in the presence of the State's contractor (if the contractor so requires), the relevant State Works for which the Temporary Acceptance Protocol has been issued. The Concessionaire and the Independent Engineer may request all qualitative and quantitative data for the respective State Works, that is or should be available to the State at such time in accordance with the relevant State Works Contract.

19.3.3 The Independent Engineer shall, within ten (10) days of an inspection made pursuant to Article 19.3.2 above, notify the Concessionaire and the State:

(a) if handover of the State Works has occurred in accordance with Article 19.2.1(c)(i) above, of his determination that the State Works are substantially complete in accordance with the relevant State Works Contract and describing any items that have been omitted from the State Works Snagging Matters list in order for the State Works to be completed in accordance with the State Works Contract (the **Additional State Works Snagging Matters**); or

(b) if handover of the State Works has not occurred;

(i) of any matters to be addressed in accordance with Article 19.2.1(c)(ii) above, in which case the provisions of Article 19.2 (*Handover of State Works*) shall apply; and

(ii) of any Additional State Works Snagging Matters.

19.3.4 Either the State or the Concessionaire may dispute the above mentioned determination of the Independent Engineer as regards Additional State Works Snagging Matters by referring the matter to the Technical Disputes Resolution Panel within fifteen (15) days following the notification of such determination. The determination of the Independent Engineer will be binding on the Parties if the matter is not referred within the applicable time period and in any event, until the Technical Disputes Resolution Panel decides otherwise.

19.3.5

(a) Notwithstanding any recourse to the Technical Disputes Resolution Panel, the State shall have six (6) months to rectify the Additional State Works Snagging Matters. In addition, the State shall procure that any State Works Snagging Matters specified in the Temporary Acceptance Protocol are rectified within six (6) months from the date of the Temporary Acceptance Protocol and in this respect relevant provisions will be included in such Temporary Acceptance Protocol; and

(b) If handover of the State Works to the Concessionaire has occurred, the Concessionaire shall, subject to reasonable notice and in any case before the expiry of the time periods specified in paragraph (a) above or such longer period as maybe agreed, between the Concessionaire and the State, give access to the site of the State Works to the State and its contractor for the

purpose of rectifying any State Works Snagging Matters and/or any Additional State Works Snagging Matters.

19.3.6 If the State fails to rectify:

(a) the State Works Snagging Matters;

(b) any of the Additional State Works Snagging Matters which are not disputed by the State; or

(c) any relevant matters determined by the Technical Disputes Resolution Panel, as being for the account of the State;

within, in each case, the applicable time period, the Concessionaire may undertake the rectification of the relevant State Works in accordance with Article 4.3.3 and in such circumstances the consent of the State shall be deemed to have been given.

19.3.7 The State shall notify the Independent Engineer when all State Works Snagging Matters identified in the Temporary Acceptance Protocol and/or Additional State Works Snagging Matters have been attended to and a further inspection by the Independent Engineer shall be arranged. If the Independent Engineer determines that not all matters have been rectified, the State shall procure that such matters are promptly attended to or, if more than six (6) months have elapsed since the date of issue of the Temporary Acceptance Protocol or, in the case of Additional State Works Snagging Matters, six (6) months have elapsed from the relevant Independent Engineer determination or the period indicated in the determination by the Technical Disputes Resolution Panel, then the Concessionaire may undertake the rectification of such State Works in accordance with Article 4.3.3 and in such circumstances the consent of the State shall be deemed to have been given.

19.3.8 The State shall be responsible for any latent defects (in accordance with applicable State Works legislation and the relevant State Works Contract) identified in the State Works on or prior to the issuance of the Final Acceptance Protocol. The Concessionaire shall notify the State and the Independent Engineer of any such latent defects.

19.3.9 The Independent Engineer shall, within fifteen (15) days of being notified of a latent defect by the Concessionaire, inspect the relevant State Works to determine whether there are any latent defects and shall, within ten (10) days of such inspection notify the Concessionaire and the State of his determination in this regard.

19.3.10 Either the State or the Concessionaire may dispute the above mentioned determination of the Independent Engineer by referring the matter to the Technical

Disputes Resolution Panel within fifteen (15) days following the notification of such determination. The determination of the Independent Engineer will be binding on the Parties if the matter is not referred within the applicable time period and in any event, until the Technical Disputes Resolution Panel decides otherwise.

19.3.11

(a) Notwithstanding any recourse to the Technical Disputes Resolution Panel, the State shall have four (4) months to rectify latent defects; and

(b) If handover of the State Works to the Concessionaire has occurred, the Concessionaire shall, subject to reasonable notice and only for four (4) months or such longer period as may be agreed between the Concessionaire and the State, give access to the site of the State Works to the State and its contractor for the purpose of rectifying any latent defects.

19.3.12 If the State fails to rectify the latent defects within four (4) months of the determination of the Independent Engineer or within the period indicated by the Technical Disputes Resolution Panel (as applicable), the Concessionaire may undertake the rectification of the relevant State Works in accordance with Article 4.3.3 and in such circumstances the consent of the State shall be deemed to have been given.

19.3.13 Any costs that may be incurred in respect of the State Works during the obligatory warranty period provided by the relevant State Works Contract and the applicable State Works legislation shall be for the account of the State to the extent that such costs are not attributable to the use of the State Works by the Concessionaire or any of its sub-contractors or any Airport Right Holder.

20 New or Expansion Works and Refurbishment Works

20.1 Master Plan

20.1.1 Within five (5) months of the Concession Commencement Date, the Concessionaire shall compile the Master Plan for each Regional Airport which plan shall set out all Imminent New or Expansion Works and Future New or Expansion Works and the relevant expropriations required to enable such Works to be undertaken. The Concessionaire shall update the Master Plan on the fifth anniversary of the Concession Commencement Date and every five (5) years thereafter to incorporate any increase in the capacity of the aprons and/or Passengers terminals that may be required at the Relevant Airport to satisfy the existing and forecasted air traffic numbers.

20.1.2 The Concessionaire shall submit all Master Plans together with, in the case of the Imminent Works, the Imminent Works Implementation Time Schedule to the Independent Engineer. If the Independent Engineer determines that the relevant Master Plan is fit for purpose it shall submit such plan to the HCAA for approval in accordance with Article 20.3 (*Review and Approval of Rectification Plans and Master Plans*).

20.2 Capacity Assessment

20.2.1 The Concessionaire shall ensure that there is sufficient capacity in respect of the civil aprons and Passengers terminals to accommodate with the Required Level of Service air traffic demand at all times and shall undertake New or Expansion Works so as to ensure that the Airport Services are provided in accordance with the Standards and Specifications, the Performance Standards, the Service Quality Standards and the capacity requirements each as set out in Appendix 6 (*Performance Measurement*).

20.2.2 An Initial Capacity Assessment shall be prepared as soon as possible after the Effective Date and in any case prior to the date falling three (3) months after the Concession Commencement Date and shall be in respect of the most recent Peak Period. Thereafter, Capacity Assessments shall be performed by the Capacity Assessment Provider at each Regional Airport as follows:

(a) at any Regional Airport that is Capacity Critical, in the Peak Period in the subsequent Concession Year and, if an Expansion Trigger occurs as a result of such Capacity Assessment, in the Peak Period in the Concession Year falling five (5) years after the Imminent Works End Date of such Regional Airport and annually thereafter until a Capacity Assessment demonstrates that such Regional Airport has ceased to be Capacity Critical;

(b) at any Regional Airport that is Potentially Capacity Critical, in the Peak Period in the Concession Year falling three (3) years after the previous Capacity Assessment and every three (3) years thereafter until a Capacity Assessment demonstrates that such Regional Airport has ceased to be Potentially Capacity Critical; and

(c) thereafter, and in all other cases, five (5) years after the previous Capacity Assessment.

20.2.3

(a) Deficiency Points in respect of any Regional Airport that is Capacity Critical shall accrue in accordance with Appendix 6 (*Performance Measurement*); and

(b) Notwithstanding any other provision of this Agreement, if the Concessionaire incurs Deficiency Points as a result of having been determined to be Capacity Critical, the Concessionaire may request an additional Capacity Assessment in the Peak Period of the Concession Year following such determination and annually thereafter.

20.2.4 The results of each Capacity Assessment (other than the Initial Capacity Assessment) shall be submitted to the HCAA as part of the Annual Performance Report no later than 1 March in the calendar year following the most recent Peak Period.

20.2.5 Each Capacity Assessment shall indicate, based on an analysis of the data in accordance with the provisions of paragraph 3 (*Passenger Terminal and Apron Capacity Assessment*) of Appendix 6 (*Performance Measurement*), whether any Regional Airport is Capacity Critical.

20.2.6 If any Regional Airport is determined by the Initial Capacity Assessment to be Materially Capacity Critical, and the initial Master Plan submitted pursuant to Article 20.1.1 does not, in the reasonable opinion of the HCAA, address such under-capacity, the Concessionaire shall update its Master Plan to include such Imminent New or Expansion Works as may be required in the reasonable opinion of the HCAA for the construction and/or expansion to the civil aprons and/or Passengers terminals.

20.2.7 Subject to Article 20.2.6 if any Regional Airport is determined to be Capacity Critical, the Concessionaire shall prepare, and submit to the HCAA for its approval, a Rectification Plan which may include plans to rearrange and/or expand the existing facilities and/or to construct new facilities.

20.2.8 If any Regional Airport continues to be Apron Capacity Critical for two (2) consecutive years, an Expansion Trigger shall occur and the Concessionaire shall prepare an updated Master Plan for Future New or Expansion Works for the construction and expansion to the civil aprons and the creation of additional aircraft parking positions.

20.2.9 If any Regional Airport continues to be Terminal Capacity Critical for two (2) consecutive years, an Expansion Trigger shall occur and the Concessionaire shall prepare an updated Master Plan for Future New or Expansion Works for the construction of an expansion to the Passengers terminals or for the construction of a new Passengers terminals.

20.2.10 The Concessionaire shall submit an Annual Performance Report to the HCAA.

20.3 Review and Approval of Rectification Plans and Master Plans

20.3.1

(a) The Independent Engineer will review any submitted Rectification Plan and/or Master Plans (together the **Plans**) and if satisfied that such Plans are fit for purpose in that the Plan provides airside, landside and Passengers terminals capacity required to service forecasted air traffic levels for at least the following ten (10) years shall, within twenty one (21) days of receipt submit the same to the HCAA for approval. The HCAA will, subject to this Article 20.3 (*Review and Approval of Rectification Plans and Master Plans*), review and approve the Master Plans and in the case of Imminent Works, the Imminent Works Implementation Time Schedule, within forty five (45) days from its submission. The relevant approval shall be notified to the State, the Independent Engineer and the Concessionaire.

(b) In case the Concessionaire proves to the Independent Engineer that it is technically impossible to comply with Article 18.8 (*Term of Works*) of the Concession Agreement in respect with the Imminent New or Expansion Works without expropriating and, due to the non-availability of land, without implementing solutions that would be more onerous to the Concessionaires than those provided in the Standards and Specifications as per a determination of the Independent Engineer, then the requirements for the size and scope of the Imminent New or Expansion Works would be appropriately adjusted by the Independent Engineer and the Master Plan, the Imminent Works Implementation Time Schedule, as well as the Standards and Specifications and the Works Requirements will be accordingly amended so that the relevant works that cannot be implemented due to the reasons stated above are no longer included in the size and scope of the Imminent New or Expansion Works.

20.3.2 Within fourteen (14) days from the submission of the relevant Plans, the HCAA may notify the Independent Engineer and the Concessionaire with any comments or objections it may have.

20.3.3 If either the Independent Engineer or the Concessionaire dispute the comments and/or the objections of the HCAA, the State or the Concessionaire may within ten (10) days from receipt of such comments or objections refer the matter to the Technical Disputes Resolution Panel.

20.3.4 If the Independent Engineer determines that any Plans are not fit for purpose or if the Independent Engineer and the Concessionaire or the Technical Disputes Resolution Panel upholds the comments or objections of the HCAA, the Concessionaire shall resubmit the amended Plan for approval, in which case the above paragraphs shall apply *mutatis mutandis* for this new submission.

20.3.5 Once approved the relevant Plan will be referred to as the **Approved Master Plan** or the **Approved Rectification Plan** (as appropriate) and the Concessionaire shall promptly comply with the proposals set out in the Approved Master Plan or the Approved Rectification Plan (as appropriate) including any time periods for the completion of Works and in accordance with the terms of this Agreement.

20.4 Refurbishment Works - Facilities Condition Assessment

20.4.1 The Independent Engineer will, in accordance with the provisions of this Agreement and the Independent Engineer Agreement, be responsible for performing and preparing the First Facilities Condition Assessment as soon as possible and, in any event, within three (3) months of the Concession Commencement Date and thereafter an annual Facilities Condition Assessment, evaluating in each case all major facilities and systems as set out in paragraph 4.1 (*Future Works - Future Refurbishment Works*) of Appendix 12 (*Works*). The Independent Engineer shall submit copies of the First Facilities Condition Assessment and each subsequent Facilities Condition Assessment to the HCAA and to the Concessionaire together with a summary of the key issues identified therein within ten (10) days of its preparation.

20.4.2 The Concessionaire shall:

(a) within three (3) months of receipt of the First Facilities Condition Assessment prepare and submit to the Independent Engineer for approval an Imminent Refurbishment Development Plan which plan shall be prepared in accordance with paragraph 4.1(d) (*Refurbishment Development Plan*) of Appendix 12 (*Works*) and shall describe in detail all Imminent Refurbishment Works which the Concessionaire shall undertake in order to ensure that the existing facilities operate with no or minor deficiencies and to address any shortfall in the performance of the facilities as identified in the First Facilities Condition Assessment; and

(b) within two (2) months of receipt of each other Facilities Condition Assessment if such Facilities Condition Assessment indicates that the facilities at any Regional Airport are in category fair or below as categorised in paragraph 4.1(c) (*Facilities Condition Assessment*) of Appendix 12 (*Works*) prepare and submit to the Independent Engineer for approval a revised Refurbishment Development Plan (the **Revised Refurbishment Development Plan**) which plan shall include all details as required pursuant to Appendix 12 (*Works*) and shall outline all near, intermediate and long-term Future Refurbishment Works which the Concessionaire shall undertake in order to address any shortfall in

the standards of the facilities as identified in the relevant Facilities Condition Assessment.

20.5 Review and Approval of Refurbishment Development Plan

20.5.1 The proposals set out in each Refurbishment Development Plan prepared in accordance with Article 20.4 (*Refurbishment Works – Facilities Condition Assessment*) shall be submitted to the Independent Engineer for approval.

20.5.2 Within twenty one (21) days from the date of submission of each Refurbishment Development Plan, the Independent Engineer shall notify the Concessionaire, the State and the HCAA of its decision on the approval or disapproval of the proposals.

20.5.3 Within fourteen (14) days from the notification of the above decision of the Independent Engineer, the HCAA and/or the Concessionaire may submit their comments to the Independent Engineer. In this case, the Independent Engineer shall within ten (10) days from the last notification either accept the comments or confirm its initial decision to the Concessionaire, the State and the HCAA.

20.5.4 The decision of the Independent Engineer is final and binding, unless it is reversed by the Technical Disputes Resolution Panel, following the challenge of this decision by either the State or by the Concessionaire within seven (7) days from the date of notification of the decision.

20.5.5 If the Independent Engineer does not approve the proposals and the HCAA or the Concessionaire have not submitted objections to this decision or if the Technical Disputes Resolution Panel finds that the proposals do not meet the conditions of approval, the Independent Engineer shall submit its observations in the form of a list of deficiencies to the Concessionaire, and notify the HCAA and the State thereof, and instruct the Concessionaire to amend the relevant Refurbishment Development Plan.

20.5.6 Following the amendment of the relevant Refurbishment Development Plan, the Concessionaire may re-submit the proposals for approval, in which case the provisions of this Article will apply again.

20.5.7 Once approved the relevant Refurbishment Development Plan will be referred to as the Approved Refurbishment Development Plan and the Concessionaire shall comply with the proposals set out in the Approved Refurbishment Development Plan including any time periods for the completion of Works and in accordance with the terms of this Agreement.

20.6 Business Plans

20.6.1 On or before the Concession Commencement Date, the Concessionaire shall prepare and submit to the HCAA the Business Plan. The Business Plan shall include the Financial Model for the Concession Period.

20.6.2 The Concessionaire shall update the Business Plans every five (5) years in the case of Regional Airports which process less than one (1) million Passengers per annum and every three (3) years in the case of all other Regional Airports.

21 Independent Engineer

21.1 General

21.1.1 The Concessionaire has agreed with the State and the Independent Engineer, who is independent and of international reputation, specializing in the design, design checking and supervision of similar projects, the template of the Independent Engineer's Agreement[3] which will be executed prior to the Concession Commencement Date in accordance with Article 6.2.1(b)(xviii), the key terms of which are set out in this Article 21 (*Independent Engineer*).

21.1.2 All Supervised Works will be supervised by the Independent Engineer in accordance with the terms of this Agreement and the Independent Engineer's Agreement.

21.1.3 The State agrees and accepts pursuant to this Agreement that, as from the Concession Commencement Date, the Supervision of the Works and the monitoring of compliance with the Standards and Specifications and the Works Requirements shall be performed by the Independent Engineer, in accordance with the terms of this Agreement and the Independent Engineer's Agreement. If there is a conflict between any term of this Agreement and the terms of the Independent Engineer Agreement, the provisions of this Agreement will apply unless and to the extent that the Independent Engineer's Agreement includes additional duties and/or responsibilities of the Independent Engineer in which case such terms will prevail.

21.1.4 The Independent Engineer may not be replaced prior to the Imminent Works End Date without the prior approval of the State and thereafter the Independent Engineer may not be replaced and the terms of the Independent Engineer Agreement may not be amended, modified or varied (or waived in any material respect) without the prior written approval of the State, such consent not to be unreasonably withheld or delayed. It shall not be unreasonable of the State to withhold its consent whilst any

[3] To be in full form but for the Independent Engineer's remuneration.

Works that the current Independent Engineer is supervising remain outstanding. The State may at all times during the Concession Period require the Concessionaire to replace the Independent Engineer for reasons of national security and the Concessionaire shall promptly terminate the Independent Engineer's Agreement pursuant to this Article.

21.1.5 If the State, acting reasonably, ascertains that the Independent Engineer no longer has the capacity, ability and/or knowledge to perform its obligations under this Agreement and the Independent Engineer's Agreement and/or has materially breached its contractual obligations and such breach is not remedied, following notice of such breach by the Concessionaire to the Independent Engineer, in accordance with the terms of the Independent Engineer's Agreement, it may request in writing that the Concessionaire shall (and the Concessionaire will) terminate the Independent Engineer's Agreement and replace the Independent Engineer.

21.1.6 The Concessionaire shall comply with the terms of the Independent Engineer's Agreement and if applicable the instructions of the Independent Engineer (provided that such instructions are given in accordance with the Independent Engineer's rights pursuant to the Independent Engineer's Agreement).

21.1.7 The Independent Engineer will owe a duty of care to, and will be responsible to, the State as well as the Concessionaire in accordance with the provisions of the Independent Engineer's Agreement.

21.1.8 The Independent Engineer's Agreement will provide step-in rights for the State in case this Agreement is terminated.

21.2 Supervision

21.2.1 The Independent Engineer will, in accordance with the provisions of this Agreement and the Independent Engineer's Agreement, be responsible for amongst other things the matters set out in this Article 21 (*Independent Engineer*).

21.2.2 The Independent Engineer shall:

(a) supervise the Supervised Works in accordance with the provisions of this Agreement and the Independent Engineer's Agreement;

(b) review and confirm that each Master Plan and the Imminent Works Implementation Time Schedule are each fit for purpose or verify and approve the lack of the necessary Supplementary Land required for the Imminent New and Expansion Works for the purposes of Article 20.3.1(b) and adjust accordingly the Master Plan, and the Imminent Works Implementation Time

Schedules well as the Standards, the Specifications and the Works Requirements;

(c) perform the Facilities Conditions Assessment in accordance with Appendix 12 (*Works*);

(d) review and approve the Refurbishment Development Plans;

(e) provide services in relation to State Works in accordance with Article 19 (*State Works*);

(f) in relation to the Supervised Works perform the following duties (in all relevant cases considering the implications for quality, time and costs):

(i) any investigations it considers reasonably necessary;

(ii) check and approve all Designs in accordance with Article 18.3 (*Design Check*);

(iii) issue the Design Approval Certificates in accordance with Article 18.4 (*Design Approval Certificate*);

(iv) inspect the Works and ensure compliance of the construction work, materials, workmanship and the quality of the Works with this Agreement, the Standards and Specifications, the Works Requirements and the Designs (including any agreed amendment thereto);

(v) monitor the application of the Approved Environmental Terms and the compliance by the Concessionaire with the Environmental Requirements;

(vi) check that the progress of the Works complies with the construction works program and approve alterations by the Contractor to the detailed program and/or milestone program and/or to the arrangements and methods which the Contractor proposes to adopt for the execution of the Works; and

(vii) certify any additional archaeological test excavation. The Concessionaire will be compensated for any such excavation in accordance with Article 15.1;

(g) give confirmations or make determinations in connection with a delay or suspension of the Supervised Works, or an application for an extension of time or increase in compensation in accordance with Article 30.1 (*Events of Delay - Works Period Compensations*);

(h) check compatibility of the payment schedule in the Design-Construction Contract(s) with the funds available;

(i) ensure that the Contractor establishes and maintains an effective quality assurance procedure for the Supervised Works and reports on its operation;

(j) assist in all aspects of completion testing and taking over of the Supervised Works, including (without limitation) certifying whether the tests on completion and other required tests have been satisfied, issuing the Substantial Completion Certificate, assisting the Concessionaire in issuing the Substantial Completion Certificate and in taking-over the completed Works;

(k) prepare a list of Snagging Matters existing at the date of issue of a Substantial Completion Certificate in accordance with Article 18.12.8 (*Substantial Completion Certificates*);

(l) verify and approve applications for payment submitted by the Contractor within ten (10) days after acceptance of a copy of the Contractor's invoice;

(m) advise on any variations and adjustments required under the Design-Construction Contract(s);

(n) report on the progress of the Works and spending levels in comparison to the related cash flow forecasts to ensure completion of the Works within the time and the costs budgets established in accordance with the Design-Construction Contract(s);

(o) keep full and proper records of all meetings and discussions conducted by the Independent Engineer;

(p) prepare reports for presentation to the Concessionaire and the State (such reports to include details as to quality, time and costs of the Works);

(q) attend and supervise the factory acceptance tests;

(r) issue the Completion Certificates in accordance with the provisions of Article 18.12 (*Completion Certificate Issuance Procedure*); and

(s) provide such additional services as may be agreed between the Parties.

21.2.3 The Independent Engineer shall verify the compliance with the Handback Requirements during the last years of the Concession Period.

21.2.4 The Independent Engineer shall provide to the State and to the Concessionaire:

(a) at the end of each month during Design and construction of any Supervised Work, Progress Reports in connection with the Works in accordance with Article 27.3 (*Progress Reports*);

(b) during the Concession Guarantee Period, reports as required and at the end of each year as part of the Facilities Condition Assessment; and

(c) from time to time at the reasonable request of the State, the HCAA or the Concessionaire, specific reports in relation to the Works.

21.2.5 The Independent Engineer shall provide services and data as may be required in a dispute resolution from time to time in accordance with this Agreement.

21.3 Independent Engineer's Fees

21.3.1 Subject to Articles 30.1 (*Events of Delay - Works Period Compensations*) and 30.3 (*Event of Delay Make-up*) the Concessionaire will be responsible for the payment of the fees and other costs and expenses of the Independent Engineer, and the State shall have no responsibility for such fees, costs and expenses.

21.3.2 The supervision of any Works as a result of a Variation, shall be performed in accordance with the provisions of this Article 21 (*Independent Engineer*). The cost of any additional fee payable to the Independent Engineer for supervision of such Works (if applicable) shall be for the account of the State.

22 Concessionaire's Subcontractors

22.1 The Concessionaire shall, if so requested by the State from time to time, promptly provide details of all of its subcontractors. The State may at all times during the Concession Period require the Concessionaire to terminate any subcontract and/or replace any subcontractor for reasons of national security and the Concessionaire shall promptly terminate the relevant subcontract and/or replace the relevant subcontractor pursuant to this Article 22 (*Concessionaire's Subcontractors*).

22.2 The Concessionaire may not delegate the implementation of a material part of its contractual obligations for a value in excess of five million Euro (€5,000,000) per annum or an aggregate amount of ten million Euro (€10,000,000) to subcontractors, without the prior written consent of the State. The State's consent is not required for subcontractors:

(a) that have been nominated in the Offer;

(b) whose subcontracts were included as Completion Documents, provided that no material change in relation to the purpose of the subcontract is effected including a change to the ownership status of the Contractor;

(c) that have been selected following a public tender; or

(d) that are Affiliates of the Concessionaire.

22.3 If the Concessionaire wishes to delegate a material part of its contractual obligations to a subcontractor it shall provide the State with all the necessary particulars of the proposed subcontractor, such as experience, personnel who will be involved in such subcontract, and financial data, as well as the particular duties to be assigned to such subcontractor. The State shall reply to the application within thirty (30) days.

22.4 If the State does not reply within the above time period, its consent shall be deemed to have been given.

22.5 The Concessionaire remains liable and will not be relieved of any of its obligations, liabilities or responsibilities under this Agreement by reason of its obligations being carried out by any subcontractor.

22.6 Moreover, the Concessionaire will procure that the subcontractor agreement provides that:

22.6.1 All of the rights of the State and the Grantor under this Agreement are binding on the subcontractor and that the obligations of the Concessionaire constitute the subcontractor's obligations as well;

22.6.2 The subcontractor agreement does not give rise to any right against the State or the Grantor by any of the contracting parties therein;

22.6.3 The State has step-in rights;

22.6.4 If there is an early termination of this Agreement for any reason:

(a) the State may, in its absolute discretion, continue with the implementation of the subcontractor agreement in respect of any part that has not yet been implemented by the subcontractor, by substituting itself for the Concessionaire, under the same or, following an agreement with the subcontractor, more favourable terms. If the State elects not to continue with the implementation of the subcontractor agreement, it shall not be responsible for nor liable to the subcontractor, nor have any financial or other obligation towards him;

(b) the State is not responsible for or liable to, nor will it have any financial or other obligation arising from the implementation, by the subcontractor, of any part of

the subcontractor agreement, such responsibility and liability remaining with the Concessionaire; and

(c) upon the State's request, the Concessionaire and the subcontractor shall provide the State with all information relating to the status of the subcontractor agreement.

22.7 The State shall not intervene in the arrangements between the Concessionaire and subcontractor unless:

22.7.1 any provision of this Agreement is materially breached by the subcontractor provided that the State has prior to such intervention given notification to the Concessionaire requesting that such breach be remedied within a reasonable time period and the subcontractor has failed to remedy such material breach within the relevant time period; or

22.7.2 pursuant to Article 23 (*State Intervention*).

A State intervention in accordance with Article 23 (*State Intervention)* can extend to a demand for immediate replacement of the subcontractor. The intervention or otherwise of the State does not release or reduce the responsibilities or liabilities of the Concessionaire that arise pursuant to this Agreement.

22.8 The Concessionaire shall submit to the State certified copies of all the contracts that it executes for the exploitation of the Concession Operations for a value in excess of five million Euro (€5,000,000) per annum or an aggregate amount of ten million Euro (€10,000,000) or for any other exploitation permitted pursuant to this Agreement within thirty (30) days of the execution of such contracts.

23 State Intervention

23.1 Obligations of the State

Except as otherwise contemplated in this Agreement and subject to Article 23.2 (*Permissible Intervention*) during the Concession Period, the State shall not and shall procure that no other Competent Authority or Government Authority will do anything which interferes with and/or interrupts the upgrade, finance, maintenance, management, operation and exploitation of the Concession Operations. Subject to Article 33.1 (*Concessionaire Events of Default*) any breach by the State of this Article 23.1 (*Obligations of the State*) will constitute an Event of Delay and/or a State Responsible Event.

23.2 Permissible Intervention

The State may intervene in or interrupt the design, upgrade, maintenance, management, operation and exploitation of the Concession Operations and the Concessionaire shall accept such intervention and/or interruption from the State:

23.2.1 immediately, in the event of an act of war (whether declared or undeclared), invasion, armed conflict or act of foreign enemy, mobilisation owing to external danger or blockade, embargo, revolution, riot, insurrection, civil commotion, sabotage or terrorism or the threat of any of the same in each case within, involving or directly affecting the Hellenic Republic or of imminent threat to public order and/or State security or defence;

23.2.2 If:

(a) the State (and in the case of paragraph (ii) below, the HCAA) having assessed all the relevant factors and conditions reasonably considers that:

(i) the Concessionaire is in breach of an obligation under this Agreement in such a manner as to create an immediate and serious risk to the safety of Passengers and/or Users; or

(ii) as a result of an act or omission by the Concessionaire (whether or not in breach of an obligation under this Agreement), material damage or disturbance has occurred (or there is a serious risk that it will occur) to the Environment or there is a serious and present danger to the safety of the Passengers, the Users, the staff working at the Regional Airports or third parties and, in the opinion of the State, the HCAA or the Competent Authority, the level of seriousness of such damage or disturbance justifies such State, the HCAA or Competent Authority intervention or interruption;

(b) such breach or situation is capable of remedy or rectification by the Concessionaire and the State gives notice to the Concessionaire instructing it to remedy or rectify (if possible) such breach or situation within the time period specified in such notice (to be reasonably determined having regard to the seriousness of the situation) and/or to take steps to neutralise the danger or rectify the damage or disturbance; and

(c) although such notice is given by the State, the Concessionaire fails to remedy or rectify such breach within the period specified in the notice.

23.2.3 If the Concessionaire abandons or substantially abandons the Works for a continuous period of more than three (3) months other than as a result of an Event of Delay or a State Responsible Event.

23.2.4 If the Concessionaire suspends the operations of any of the Regional Airports and/or the provision of Airport Services for more than two (2) consecutive days, other than as a result of an Event of Delay, a State Responsible Event, emergency work to be undertaken, scheduled maintenance (in accordance with the Maintenance Plan) or an Emergency Exercise.

23.2.5 To the extent permitted by and in accordance with the HAF Cooperation Framework.

23.2.6 While any Force Majeure Event is continuing but only if either:

(a) the Concessionaire requests the intervention of the State; or

(b) any of the Regional Airports or a substantial part of any of them remains closed or cannot be used to a material degree for more than seventy two (72) consecutive hours.

23.3 Action by the State

23.3.1 Upon the occurrence of any of the events specified in Article 23.2 (*Permissible Intervention*), the State may place the Regional Airports or any of them or any affected part thereof under its direct control or management and (if relevant) may itself or through any third party take any necessary measure to remedy the conditions leading to such interruption or intervention.

23.3.2 No interruption or intervention will be made for a duration or greater extent than is necessary having regard to the circumstances giving rise to the requirement to interrupt or intervene.

23.4 Compensation for Costs and Expenses

If any interruption or intervention by the State:

(i) is a result of an event specified in Articles 23.2.1 or 23.2.5, then the provisions of Article 25 (*Force Majeure*), shall apply, unless the intervention or interruption is in respect of a breach by the Concessionaire;

(ii) is a result of a breach of contract committed by action of or omission by the Concessionaire (including an event specified in Articles 23.2.2, 23.2.3 and 23.2.4), the Concessionaire shall, within thirty (30) days from a written demand by the State

supported by particulars of the costs and expenses, reimburse the State for any costs and expenses incurred in connection with such intervention or interruption.

23.5 Dispute

If there is a dispute as to the reasons for interruption or intervention in accordance with this Article, the Concessionaire may refer the matter to the Technical Disputes Resolution Panel within seven (7) Business Days of the interruption or intervention by the State. If the Technical Disputes Resolution Panel finds in favour of the Concessionaire, and subject to the relevant conditions of Article 30.1 (*Events of Delay – Works Period Compensations*) being fulfilled, the State intervention will constitute a State Responsible Event. If the matter is not referred to the Technical Disputes Resolution Panel within this seven (7) Business Day period, the Concessionaire will be deemed to have accepted that the interruption or intervention was permitted and that it is not entitled to any such compensation. Notwithstanding any referral to the Technical Disputes Resolution Panel, the State will be entitled to exercise its rights until the Technical Disputes Resolution Panel renders its Findings.

24 Insurance

24.1 The Concessionaire will at its own expense maintain in force, from the Concession Commencement Date (or such later date that may be agreed between the State and the Concessionaire) until the expiry of this Agreement, any insurance that is mandatory under the relevant law as well as any insurance required under this Agreement, in accordance with Appendix 16 to this Agreement (*Minimum Insurance Requirements*).

24.2 Each of the insurances the Concessionaire is obliged to effect shall be effected substantially against the relevant risks and liabilities and maintained in at least the relevant amounts specified in Appendix 16 to this Agreement (*Minimum Insurance Requirements*). Further, it is agreed that limits of indemnity, whether as a sum insured or with reference to a required extension are minimum limits and are intended to represent the current estimate of the maximum foreseeable loss. The limits shall be periodically reviewed and, as appropriate, increased in line with the maximum foreseeable loss or maintained in line with such limits as would be insured against by an operator exercising that degree of skill, diligence, prudence and foresight which would reasonably and ordinarily be expected from a skilled and experienced entity acting in good faith and carrying out the same type of activity under the same or equivalent circumstances and conditions and acting generally in accordance with applicable law.

24.3 The insurance cover, terms, conditions and exclusions are to be as set out in Appendix 16 (*Minimum Insurance Requirements*) and as customarily insured by reasonable and prudent airport operating companies.

24.4 The sums insured for each of the insurance policies are to be expressed in Euro using current exchange rates at the time that the insurance cover is placed.

24.5 Unless otherwise provided in this Agreement, the insurances do not relieve the Concessionaire from, or reduce in any way its obligations and responsibilities under this Agreement.

24.6 All insurance policies shall be concluded in writing and shall be subject to approval by the State, such approval not to be unreasonably withheld or delayed, in order to allow the State to check and confirm that such insurances adequately comply with the terms of this Agreement.

24.7 The Concessionaire shall ensure that the insurance provided for in this Agreement is placed through brokers or other insurance intermediaries and with acknowledged insurers or reinsurers that will be notified to the State and shall be subject to the State's approval, which will not be unreasonably withheld or delayed. The Concessionaire is obliged to provide any data or other information that the State may request regarding the insurers, the reinsurers or the intermediaries.

24.8 The Concessionaire will promptly provide any information that the State reasonably requests regarding the insurances and shall ensure that there will be no deterioration or limitations to the agreed insurance cover.

24.9 The Concessionaire must:

24.9.1 take into consideration and comply with all legal provisions relative to insurance;

24.9.2 fully comply with all insurance duties under the law and the insurance policies;

24.9.3 ensure that insurers have been provided and shall continue to be provided with all such information that is required in order to avoid any doubt regarding the validity of the insurance cover;

24.9.4 avoid any action or omission that would or may jeopardise the validity of the insurance policies, in whole or in part; and

24.9.5 comply with all agreed suggestions or terms of the insurers.

24.10 The insurance policies shall be submitted to the State promptly and in any case not later than thirty (30) days prior to the Concession Commencement Date (and thereafter prior to the renewal of the insurance cover) and shall be subject to the State's approval, which will not be unreasonably delayed or withheld. Upon such submission, the insurance contract may be in the form of a signed binding cover note, but in any case the full insurance policy must be submitted to the State for final approval within a reasonable time before its inception date.

24.11 On the Concession Commencement Date (and thereafter in any case not later than thirty (30) days prior to the renewal), the Concessionaire must procure and furnish to the Grantor a letter of undertaking, in the form of the specimen letter of undertaking contained in Part 3 of Appendix 16 (*Minimum Insurance Requirements*), addressed to the State and signed by an independent internationally recognised insurance broker appointed by the Concessionaire in connection with the procurement of the insurances specified in Part 1 of Appendix 16 (*Minimum Insurance Requirements*). The Concessionaire must similarly procure and furnish to the State such a letter of undertaking from each replacement broker who procures an insurance as such broker is appointed by the Concessionaire during the Concession Period.

24.12 If during the term of this Agreement there is a material change in the international insurance market regarding the insurance of the risks required to be insured by the Concessionaire under this Agreement, in such a way that either the cost of insurance becomes 'excessive' or the cover becomes 'unavailable', then the State is entitled either to pay the additional amount of premium, commissions or other amount so as to maintain the insurance cover in force if applicable or act as insurer of last resort and if neither of these options are exercised by the State then the Concessionaire shall be released from its obligation to insure such risk in whole or in part. If the State acts as insurer of last resort and the risk then occurs, it shall pay an amount equal to the insurance proceeds that would have been payable had the insurance been available or terminate this Agreement and pay compensation equivalent to the amount payable pursuant to Article 35 (*Compensation on Extensive Force Majeure*). If neither of these options are exercised by the State then the Concessionaire shall be released from its obligation to insure such risk in whole or in part.

24.13 For the purposes of the previous paragraph:

24.13.1 an insurance cover is deemed 'unavailable' if this is not provided by recognised insurers active within the European Union and rated by Standard & Poor's not lower than A- (or its equivalent under A.M Best), on terms (including indicatively the scope, limits, deductibles and exclusions) substantially similar to the terms maintained by the Concessionaire until such time and approved by the State or, if the cover is not yet in place, on terms substantially similar to the insurance terms required under this Agreement;

24.13.2 the cost of insurance is deemed 'excessive' if it is available from recognised insurers active within the European Union and rated by Standard & Poor not lower than A- (or its equivalent under A.M Best) at a premium which is at least double the Indexed price included in the Financial Model, as the same is updated, so that it represents the premium actually paid by the Concessionaire per risk. The cost comparison will be made on insurance cover or terms (including indicatively the scope, limits, deductibles

and exclusions) substantially similar to the terms maintained by the Concessionaire until that time and approved by the State.

24.14 If there is a disagreement as to whether cover is 'unavailable' and to what degree, as well as whether the cost of cover is 'excessive', the Parties shall appoint an independent international insurance broker with experience in the insurance of major concession projects, who will give an opinion on the matter on which the disagreement arose. The Party that wishes to engage to the insurance broker will notify the other Party of that intention, in order to agree together which company to engage and if there is no agreement, the insurance broker shall be appointed by the President of Lloyd's of London. The insurance broker company shall give an opinion as an independent expert and not as an arbitrator. The content of the experts' opinion shall be applied by the Parties until resolution of the issue in accordance with the procedure of Article 39 (*Dispute Resolution*), if any Party wishes to refer the matter to a Technical Disputes Resolution Procedure. The cost of the expert's opinion shall be borne equally by the State and the Concessionaire.

24.15 The Concessionaire shall confirm in writing to the State the renewal or extension (as the case may be) of the insurance policies, at least thirty (30) days before their expiry date, advise the State of any amendments to the expiring cover and submit for approval the renewal insurance policy or the extension endorsement respectively, as early as possible before, and in any case not later than thirty (30) days before, the inception date of the cover provided thereunder. The State shall not unreasonably withhold or delay its approval.

24.16 If the State has notified the Concessionaire of its intention to effect the insurance in question or pay the premiums in question in accordance with Article 24.12 and has granted to the Concessionaire a time period of fourteen (14) days to do the same:

24.16.1 and either the State finds at any time that any of the insurances provided for herein have not been effected or have ceased to be in force, in whole or in part, or have not been effected in compliance with the provisions of this Agreement, and proceeds to effect the respective insurance policies, as it is entitled to do, by paying the respective insurance premiums;

24.16.2 or for any reason the Concessionaire neglects to pay the insurance premiums due, and the State proceeds with paying the insurers on behalf of the Concessionaire as it is entitled to do, so that the insurance cover is not jeopardised;

then the Concessionaire shall pay to the State the amounts of such insurance premiums as well as any relevant, reasonable and justified expenses of the State, within thirty (30) days of the relevant notification. If the Concessionaire does not comply with its obligation under this Article 24.16, the Grantor may, subject to the State Direct Agreement (if any, in accordance with Article

37.1.8), collect such amounts by full or partial forfeiture of any of the Performance Bond(s) submitted by the Concessionaire.

24.17 Subject to Article 24.12, the Concessionaire may not undertake any activity regarding the implementation of the Concession, without such activity being covered by an insurance policy that has been approved by the State.

24.18 The Concessionaire shall notify the State of the occurrence of any insured damage of an amount exceeding or estimated to exceed two hundred thousand Euro (€200,000) and shall keep the State continuously updated on the developments of the case, until the relevant file is closed by the insurer.

24.19 Indemnity by the Concessionaire

24.19.1 The Concessionaire shall indemnify the Grantor and the State, the Competent Authority and their respective agents, servants and employees in full against all Losses deriving from or in connection with any act or omission of the Concessionaire or its agents, servants or employees in connection with this Agreement or breach thereof or breach of the Concessionaire's obligations under any State Service Level Agreement, or arising out of or resulting from the Works or the Concession Operations, or the presence on the Concession Sites of the Concessionaire or its agents, servants or employees including, inter alia, any such Losses suffered or incurred in respect of:

(a) death or personal injury;

(b) any loss of or damage to any immovable or movable property of the State or the Grantor, any Competent Authority and their respective agents, servants or employees; and

(c) any breach of statutory duty.

The State will use its reasonable endeavours, so far as is practicable (but without unreasonable expenses or inconvenience), to minimise and/or mitigate against Losses in this Article 24.19.1.

24.19.2 The indemnity in Article 24.19.1 will not apply to:

(a) any of the matters listed in Article 24.19.1 which arose as a consequence of the Concessionaire properly acting on the written instructions of the Grantor and/or the State or any Government Authority and their respective agents, servants and employees;

(b) any injury, loss, damage, cost and expense caused by the negligence or wilful misconduct of the State, the Grantor or any Government Authority and their respective agents, servants and employees or by a breach of this Agreement by the State or any Government Authority;

(c) any matter which is the subject of a State Responsible Event or Force Majeure Event;

(d) indirect losses except where such losses are covered by insurance;

(e) risks or losses that are uninsurable to the extent of the amount of any claim in excess of two hundred thousand Euro (€200,000); or

(f) if and to the extent that the State, the Grantor or the Government Authority has an alternative remedy under this Agreement.

24.19.3 The aggregate liability of the Concessionaire during the Concession Period in respect of environmental liability (other than adverse environmental impact, pollution or adverse health consequences caused directly by the acts, omissions or negligence of the Concessionaire) will not exceed ten million Euro (€10,000,000), except where any of the above circumstances are caused by fraud, wilful misconduct or breach of any applicable law by the Concessionaire, including this Agreement, unless such breach is as a result of a State Responsible Event.

24.20 State indemnity

24.20.1 The State will indemnify the Concessionaire or its agents, servants or employees for any loss suffered by the Concessionaire or its agents, servants or employees in relation to any claim by any third party relating to the Regional Airports arising out of circumstances that have arisen before the Effective Date other than where such circumstances are caused by the acts or omissions of the Concessionaire or its subcontractors.

24.20.2 The Concessionaire will use all reasonable endeavours, so far as is practicable (but without unreasonable expenses or inconvenience), to minimise and/or mitigate against such loss or damage.

24.20.3 The State shall indemnify the Concessionaire for any claims of the HCAA's employees directly resulting from the transfer of the operation of the Regional Airports to the Concessionaire under this Agreement, including without limitation accrued claims for salaries of employees and social security contributions and compensations for termination of employment, provided that such claims have been approved by a

final and unappealable court decision and that the Concessionaire has paid for these claims and provided evidence to the State of such court decision and payment.

24.20.4 The State shall indemnify the Concessionaire for any Loss it suffers as a result of the existence of any provision of the Hellenic Duty Free Contracts that is different from the ones represented by the State in Article 5.2.1(k) or any other provisions which adversely affect the Concession Operations.

25 Force Majeure

25.1 Occurrence of Force Majeure Events

25.1.1 If either the State or the Concessionaire claims to have been prevented from, or delayed in, performing any of its obligations under this Agreement by a Force Majeure Event, such Party will give notice (a **Force Majeure Notice**) to the other Party and if any Supervised Works are continuing to the Independent Engineer as well, as soon as reasonably practicable, but in any event no later than five (5) days after becoming aware of the occurrence of the Force Majeure Event. The Force Majeure Notice will specify the circumstances resulting in the Force Majeure Event, and the anticipated delay and effect (to the extent reasonably ascertainable) that such an event may have on the affected Party's obligations, the performance of which is delayed or prevented by the Force Majeure Event. The Concessionaire shall not incur any Deficiency Points or Performance Deductions in respect of those obligations under this Agreement the performance of which has been prevented by the Force Majeure Event.

25.1.2 If the recipient of the Force Majeure Notice disputes the occurrence or the effects of a Force Majeure Event, it shall give notice of such dispute (a **Dispute Notice**) to the other Party and to the Grantor and to the Independent Engineer within seven (7) days of receipt of the Force Majeure Notice, stating the grounds on which the occurrence and/or effects of the Force Majeure Event are disputed.

25.1.3 If neither the Force Majeure Notice nor the Dispute Notice has been withdrawn within seven (7) days from the date of receipt of the Dispute Notice, the State or the Concessionaire shall, within twenty one (21) days of the Force Majeure Notice, have the right to refer the dispute for resolution pursuant to Article 39 (*Dispute Resolution*).

25.1.4 If the Force Majeure Notice is not contested and as soon as reasonably possible thereafter, the Grantor, the State and the Concessionaire will meet to discuss the Force Majeure Event and its effects and, to the extent possible, to determine the most effective way of proceeding with the Works or the Airport Services using their best endeavours to minimise the adverse effects of the Force Majeure Event on the Concession Operations.

25.1.5 If it cannot be immediately determined whether the Force Majeure Event will become an Extensive Force Majeure Event (as defined in Article 25.4 (*Extensive Force Majeure Events*)), the Grantor, the State and the Concessionaire will take every reasonable step in order to continue with the Concession Operations, with the use of insurance compensations and any compensation due from the State.

25.2 Concessionaire Financial Responsibility

Subject to Article 25.4 (*Extensive Force Majeure Events*):

(a) to the extent that the Concessionaire, in accordance with Article 24 (*Insurance*), has insured the Concession Operations against the consequences of a Force Majeure Event, then the Concessionaire will bear the financial consequences of such Force Majeure Event up to the amounts payable under the insurance contracts, taking into account any deductibles provided for therein. Additionally if the Force Majeure Event has an adverse effect on the ability of the Concessionaire to meet any of the agreed deadlines, the Concessionaire will be entitled to an extension of the affected time-limit, in accordance with Article 30.1.1(a); and

(b) the Concessionaire shall bear the financial consequences of any Force Majeure Event, if the effect of such event on the Concession Operations was as a result of the failure of the Concessionaire to comply with the Specifications.

25.3 State Financial Responsibility

Subject to Article 25.4 (*Extensive Force Majeure Events*), all Force Majeure Events, other than those that are, pursuant to Article 25.2 (*Concessionaire Financial Responsibility*), borne by the Concessionaire (and only to the extent that they are borne by it), that:

(a) have an adverse effect on the ability of the Concessionaire to meet any agreed deadlines for the Works, are considered as Events of Delay and the State will compensate the Concessionaire in accordance with Article 30.1 (*Events of Delay – Works Period Compensations*);

(b) have an adverse effect on the ability of the Concessionaire to perform the Airport Services, are considered as State Responsible Events and the State will compensate the Concessionaire in accordance with Article 30.4 (*State Responsible Events – Concession Operations Compensation*).

25.4 Extensive Force Majeure Events

25.4.1 **Extensive Force Majeure Event** means a Force Majeure Event that occurs:

(a) while Imminent Works are continuing and:

(i) subsists for longer than six (6) months in the case where the Concessionaire is insured against the consequences of such an event; or

(ii) subsists for longer than three (3) months in the case where the Concessionaire is not insured against the consequences of such an event; and

(b) while the Airport Services are continuing and:

(i) subsists for more than six (6) months in the case where the Concessionaire is insured against the consequences of such an event; or

(ii) subsists for longer than three (3) months in the case where the Concessionaire is not insured against the consequences of such an event.

25.4.2 If an Extensive Force Majeure Event occurs, the State and the Concessionaire, shall within ten (10) days from the expiry of the corresponding period of the 3 or 6 months, set out in Article 25.4.1, meet in order to decide to what extent, depending on the effects of the Force Majeure Event at that point in time and their views regarding the foreseeable consequences, they can agree additional measures for dealing with the Force Majeure Event and the continuation of this Agreement. If the State and the Concessionaire fail to reach an agreement within thirty (30) days of the end of the relevant period or such longer period as they may agree between them the following shall apply:

(a) an Extensive Force Majeure Event which has an adverse effect on the Concession Operations as a result of the failure of the Concessionaire to comply with its obligations under this Agreement (other than failure as a result of such Force Majeure Event) shall be treated as a Concessionaire Event of Default; and

(b) an Extensive Force Majeure Event not falling within paragraph (a) above which has an adverse effect on the Concession Operations shall be treated as a State Event of Default.

26 Concession Operation

26.1 Obligations of the Concessionaire in relation to the Concession Operations

26.1.1 The Concessionaire shall throughout the Concession Period observe the minimum requirements of operation and maintenance included in this Agreement, including in accordance with the Specifications, the Maintenance Requirements, and Maintenance Plan and any other applicable Laws and the Aerodrome Manuals and take all appropriate measures in order to ensure:

(a) the operation of (i) the Certified Regional Airports in compliance with the Certification Regulations and in accordance with the respective Aerodrome Certificate and its terms and conditions, and (ii) Non-Certified Regional Airports in accordance with the draft operating conditions agreed in accordance with Article 17.2.1;

(b) the provision of safe, consistent and high standard of service for the Passengers and Users; and

(c) the prompt and efficient response in the event of any incident or emergency.

26.1.2 The Concessionaire shall act in such a way throughout the Concession Period so that it ensures:

(a) the safety of all persons at the Regional Airports or in the area of the Regional Airports, under normal circumstances (prevention) as well as in the case of an incident including the appointment of a Safety Manager in accordance with the Standards and Specifications;

(b) the compliance of the operation and maintenance system with all safety regulations that are in force from time to time; and

(c) the safety and durability of the Regional Airports at all times in accordance with the Standards and Specifications.

26.1.3 The Concessionaire shall if there is any emergency at any Regional Airport, including:

(a) an accident or any other emergency situation, that requires an immediate reaction;

(b) the detection of imminent danger of an accident or a terrorist act;

(c) dangerous deformations of the airfield pavements at the Regional Airports; or

(d) any situation that jeopardises the safety of the Passengers, Users or the staff of the Regional Airports;

take all necessary measures and provide any assistance to the Competent Authorities in the performance of their duties, even if this has an adverse effect on Airport Charges, so that safe conditions are ensured for the Passengers and Users, the Regional Airports and third parties.

26.1.4 The Concessionaire will compile an explanatory report within a reasonable period on the occurrence of any material incident or accident occurring in the Regional Airports. This report shall within one month of its compilation and in any event not more than forty five (45) days from the date of the incident be sent to the State, the HCAA, the Safety Manager and the Emergency Services. If an official investigation report has been drawn up analysing the circumstances of the incident or accident or the conclusions that can be drawn from it, the Concessionaire shall within one month from the date that it receives such report forward this report to the State, the Safety Manager and the Emergency Services.

26.1.5 The Concessionaire shall on or prior to the Concession Commencement Date appoint a Safety Manager. The Safety Manager's duties shall include the duties listed in EU Regulation 216/2008 and its Implementing Rules and the EU Regulation 139/2014 and its Annexes I to IV and shall also include inter alia the following:

(a) supervision of all the measures for the protection of the Passengers and Users and Regional Airport personnel;

(b) the development of emergency services and action plans;

(c) development, application and evaluation of emergency measures;

(d) participation in determining action plans and of the application of any new specifications to the infrastructure installations;

(e) training of the operational personnel; and

(f) supervision of the maintenance and repairs of the installations and equipment at the Regional Airports.

26.1.6 The Safety Manager may be an employee of the Concessionaire but shall be independent in all issues relating to the Regional Airport's safety.

26.1.7 The State, the HCAA or any person authorised by the State, of whom the Concessionaire has advance notice, has the right to perform regular inspections in

order to ensure that the Regional Airports comply with the requirements of this Agreement. The interval between two successive inspections shall not be longer than three (3) years. An Emergency Exercise may be performed at each inspection on the instructions of the Concessionaire or the State.

26.1.8 The Concessionaire acting through the Safety Manager shall, at regular intervals that shall be set out in the Aerodrome Manual, perform Emergency Exercises in the Regional Airports. The Emergency Exercises shall be performed with the participation of the Emergency Services and the relevant Concessionaire's personnel and must, to the extent possible, be performed at such time so as to minimise the inconvenience to the Passengers and Users at the relevant Regional Airport. For the purpose of performing the above Emergency Exercises, the Concessionaire may interrupt the Concession Operations for the time period that is set out in the Aerodrome Manual.

26.2 Availability of the Concession Operations

26.2.1 The Concessionaire will at all times comply with the Aerodrome Manual, the Maintenance Plan and the Standards and Specifications. It shall maintain, keep in good operational condition and renew, replace and upgrade to the extent reasonably necessary, the Regional Airports, their buildings, equipment, systems and facilities, the Movable Property and any part of such that is susceptible to deterioration.

26.2.2 If any scheduled maintenance, repair or other works necessitates interrupting or suspending the use of all or part of the Regional Airports, or the closure of any of them, for any period of time, the Concessionaire will give the HCAA, the State, the Grantor and Users (if applicable) prior notice. The Imminent New or Expansion Works that are set out in the Master Plan are deemed to be scheduled and notice is hereby deemed to be given. If any works result from extraordinary incidents, the Concessionaire will give notice to the HCAA, the State, the Grantor and Users (if applicable) as quickly as possible and provide as far as possible an accurate indication regarding the extent and duration of such works.

26.2.3 To the extent not undertaken by the State in accordance with Article 4 (*Contractual Object - operation, exploitation and maintenance*), the Concessionaire shall maintain and keep in constant operation all aerodrome equipment and installations for safety and security that are necessary for the operation of the Regional Airports in order to comply with the safety and security standards as defined in the Aerodrome Manuals.

26.2.4 Subject to the provisions of the HAF Cooperation Framework and to the extent possible the Concessionaire will schedule closure of parts of the Regional Airports during such periods so as to cause minimum inconvenience to Passengers and Users and so that the part of the relevant Regional Airport that remains open has sufficient

capacity to service the expected volume of aircraft landing and taking off during such period. In particular:

(a) Closure of runways or other similar restrictions of the carriageway for maintenance or for other purposes must be limited to the minimum and shall, if during Operating Hours and for a period of more than ten (10) hours, be effected only with the prior approval of the HCAA, such approval not to be unreasonably withheld or delayed and which approval shall be deemed granted if the HCAA fails to respond within five (5) days from the submission of the relevant request. The Concessionaire shall use all reasonable endeavours to obtain approvals required pursuant to this Article within the applicable time period. Such approval is not required in the case of emergencies, but the HCAA and the Users must be notified as soon as possible and in accordance with the Aerodrome Manual;

(b) The Concessionaire shall co-operate with and provide assistance to police authorities and the HCAA for the control of air traffic and Passengers during emergencies and other incidents;

(c) The Concessionaire shall develop in collaboration with and under the directive of the State, contingency plans dealing with emergencies at the Regional Airports or other emergencies requiring immediate reaction during the Concession Period, such as:

(i) the shut down of the Regional Airports or any part of any of them;

(ii) fire breakout in the Regional Airports; and/or

(iii) any other situation that the State reasonably considers should be dealt with for the safety of Passengers and Users and/or the Protection of the Environment.

26.2.5 The Concessionaire shall provide the State and the HCAA with such access as may be reasonably required so that the State and/or the HCAA may perform inspections on all material issues relating to the Regional Airport's operation and maintenance during the Concession Period, including monitoring and checking the Concessionaire's performance with respect to its obligations under this Article.

26.3 Maintenance Plan

26.3.1 The Concessionaire shall within three (3) months from the Concession Commencement Date prepare the Maintenance Plan.

26.3.2 The Concessionaire will annually update the Maintenance Plan on the basis of:

(a) each Facilities Condition Assessment and its recommendations;

(b) the previous years' record of all malfunctions, technical problems and repairs;

(c) any New or Expansion Works scheduled for the subsequent year;

(d) any Refurbishment Works scheduled for the subsequent year; and

(e) the overall airport maintenance programme, in accordance with the applicable EASA requirements for aerodrome operations.

26.4 Responsibility during the Concession Guarantee Period

The Concessionaire guarantees that at the beginning of the Concession Guarantee Period the Regional Airports are in good condition and all facilities have a minimum residual life as set out in Appendix 15 (*Handback Requirements*). The Concessionaire will have an obligation to reinstate at its own cost any malfunction of the Regional Airports which derives from the condition of the Regional Airports at the beginning of the Concession Guarantee Period or will be charged with the reinstatement cost in connection therewith, in accordance with this Agreement and the Maintenance Requirements. The Concessionaire will be responsible for damages resulting from the structural components and its equipment as long as such components and equipment were not modified after the beginning of the Concession Guarantee Period. The Parties agree that the Concessionaire will in no event be responsible for any damages that were caused by Force Majeure Events, fair wear and tear or due to the fault or negligence of or any failure to properly maintain by the State (as required pursuant to the Handback Requirements).

27 Airport Services and Performance

27.1 General

The Concessionaire, the HCAA and/or the State (as appropriate) shall provide (or procure the provision of) the Airport Services to the standards imposed upon it by Article 27.2 (*Performance Standard and Deductions for Poor Performance*) and in accordance with the terms of this Agreement.

27.2 Performance Standards and Deductions for Poor Performance

27.2.1 The Concessionaire shall provide (or procure the provision of) the Airport Services to the standard of a Reasonable and Prudent Operator at all times during the Concession Period in accordance with the terms of this Agreement.

27.2.2 In addition to the obligation in Article 27.2.1, and subject to Article 27.2.3 the Concessionaire shall:

(a) provide or procure the provision of the Designated Airport Services at each Regional Airport in accordance with the Performance Measurement and the Service Quality Standards, as provided for in the Service Quality Measurement, from the Performance Measurement Commencement Date up to and including the last day of the Concession Period; and

(b) procure that all agents and subcontractors and its or their subcontractors and its or their employees and any other persons for whom it is responsible, comply with the provisions of this Article 27 (*Airport Services and Performance*) and Appendix 6 (*Performance Measurement*) in carrying out the Concession Operations.

27.2.3

(a) Any Third Party Controlled Services provided pursuant to the Transferred Airport Contracts shall not be subject to the Performance Measurement and the Service Quality Standards in accordance with the Service Quality Measurement until such Airport Contracts are replaced or renewed, provided that the Concessionaire has complied with its obligations set out in paragraph (b) below;

(b) The Concessionaire shall negotiate with the relevant Airport Contract Party and shall use all reasonable endeavours (taking into consideration standard market terms) to ensure that the relevant Transferred Airport Contract provides for the compliance by the relevant Airport Contract Party with the applicable Third Party Controlled Standards within nine (9) months of the Concession Commencement Date;

(c) If the Concessionaire, having used all reasonable endeavours in accordance with paragraph (b) above, is unable to agree with any Airport Right Holder the inclusion in any Transferred Airport Contract of the relevant provisions regarding compliance with the Third Party Controlled Standards it shall be relieved from compliance with the relevant Third Party Controlled Standard until the expiry of such Transferred Airport Contract (ignoring, for the purpose of determining the expiry, any renewal thereof) and no Performance Deductions will be incurred by the Concessionaire provided that the Concessionaire demonstrates to the State and the Grantor (to their satisfaction) that it is not possible in the market to satisfy the relevant Third Party Controlled Standards and to negotiate such terms into the relevant Transferred Airport Contract;

(d) Furthermore, no Performance Deductions will be incurred by the Concessionaire, provided that the Concessionaire demonstrates to the State (to the State's satisfaction) that it is not possible in the market to satisfy the relevant Third Party Controlled Standards through negotiating and enforcing such terms into the relevant contract with the relevant third party. If no Performance Deductions will be incurred by the Concessionaire further to this Article 27.2.3(d), then the first column of Table 11 of Appendix 6 (*Performance Measurement*) shall be modified in accordance with paragraph 5.3 of Appendix 6 (*Performance Measurement*);

(e) Any Duty Free Contract is excluded from the provisions of this Article 27.2 (*Performance Standards and Deductions for Poor Performance*).

27.2.4 The Concessionaire is responsible for monitoring its performance of this Agreement from the Concession Commencement Date for the duration of the Concession Period, in the manner and at the frequencies set out in Appendix 6 (*Performance Measurement*).

27.2.5 The Concessionaire must prior to the Imminent Works End Date of each Regional Airport provide to the HCAA for approval a description of the methodology to be

adopted for monitoring performance in accordance with the provisions set out in Appendix 6 (*Performance Measurement*).

27.2.6 The Concessionaire must provide the HCAA with any modification of such methodology which modification shall be in accordance with the provisions set out in Appendix 6 (*Performance Measurement*).

27.2.7 The Concessionaire must provide to the HCAA particulars of any aspects of its performance which fail to meet the requirements of this Agreement. The HCAA may at all reasonable times observe, inspect and satisfy itself or appoint an independent third party to observe, inspect and report to the HCAA as to the adequacy of the monitoring procedures (including without limitation carrying out sample checks) in accordance with Appendix 6 (*Performance Measurement*).

27.3 Progress Reports

27.3.1 The Concessionaire shall compile and submit to the State and the HCAA Quarterly Progress Reports within thirty (30) days from the end of each Quarterly Period, such reports to commence from and including the first Quarterly Period ending after:

(a) the Concession Commencement Date setting out such details relating to the Concession Operations as the State and the HCAA may reasonably require;

(b) the Performance Measurement Commencement Date subject to Article 27.3.3 setting out, in such detail as the HCAA shall reasonably require, the results of the measurements of the Performance Standards and Service Quality Standards that the Concessionaire is obliged to comply with or procure compliance with in accordance with Article 27.2 (*Performance Standard and Deductions for Poor Performance*).

27.3.2 Any results set out in the Quarterly Progress Reports prepared pursuant to Article 27.3.1 shall be set out and calculated in accordance with the methodology which has been approved by the HCAA prior to the Performance Measurement Commencement Date in accordance with Appendix 6 (*Performance measurement*).

27.3.3 The Concessionaire shall only be obliged to demonstrate:

(a) compliance with Performance Standards numbered 15 and 16 in the Annual Performance Report; and

(b) compliance with the Third Party Controlled Standards from the date on which the Concessionaire is obliged to comply with Article 27.2.3 in respect of the

provision of Airport Services to which such Transferred Airport Contract relates.

27.3.4 The Concessionaire shall compile and submit to the State and the HCAA no later than 1 March in the calendar year following the first Peak Period falling after the Concession Commencement Date and annually thereafter an Annual Performance Report. The Annual Performance Report shall set out in such detail as the HCAA acting reasonably shall require the results of the monitoring that the Concessionaire is obliged to perform or procure in accordance with Appendix 6 (*Performance Measurement*)

27.3.5 The Independent Engineer shall compile and submit to the State and the HCAA Monthly Progress Reports, within ten (10) days from the end of each calendar month and the obligation for submission of reports remains until the Concessionaire has completed all Imminent Works and during any period that any Supervised Works are continuing including any that are reported as pending in the relevant Substantial Completion Certificate.

27.3.6 The content of the Monthly Progress Reports and/or the Quarterly Progress Reports may be modified following an agreement between the State or the HCAA, the Concessionaire and the Independent Engineer.

27.3.7 The Independent Engineer shall submit such other reports as the State or the HCAA may reasonably request from time to time. A copy of such reports shall always be provided to the Concessionaire.

28 Airport Charges

28.1 General

No person (other than the Concessionaire, any Airport Right Holder granted a relevant Airport Right, a Government User or as otherwise provided in this Agreement) may levy any charge or fee in respect of the:

28.1.1 provision at the Regional Airports of any facilities and/or services which are included within Airport Services; and

28.1.2 movement of Passengers, cargo or air traffic within the Regional Airports or the Concession Sites.

28.2 State Aircraft

Aircraft using any Regional Airport for non-commercial purposes and owned or used by or on behalf of the State, the military, the police, customs or any other agency of the State or any other state (which, for the avoidance of doubt, shall not include state owned or part-owned commercial aircraft operators), the North Atlantic Treaty Organisation, the United Nations, the Red Cross or the Red Crescent shall be exempt from Aeronautical Charges provided that, other than in the case of an emergency, such aircraft shall not unreasonably interfere with the normal revenue earning operations of the Concessionaire at the relevant Regional Airport.

28.3 Return on Capital

28.3.1 Subject to Article 28.4 (*Fixed Tariff Cap with Growth Index*), Aeronautical Charges for each financial period shall be set at such a level which the Concessionaire reasonably believes:

(a) will cover:

(i) all Operational Expenditure during such period which are allocated to Air Activities in accordance with Article 28.3.2;

(ii) the proportion of all overheads (including general administration costs and payments of fees to the Grantor and the State) for such period allocated to Air Activities in accordance with Article 28.3.2;

(iii) depreciation in such period of all assets, which the Concessionaire treats in its accounts as depreciable (including for the avoidance of doubt the Upfront Concession Fee), allocated to Air Activities in accordance with Article 28.3.2, such depreciation being in respect of each relevant asset on a straight line basis over the projected life of the relevant asset as reasonably determined by the Concessionaire;

(iv) the interest paid during such period on the proportion of the Concessionaire indebtedness (excluding, for the avoidance of doubt, Subordinated Debt, but including all financing expenses such as payments under financial derivatives) allocated to Air Activities in accordance with Article 28.3.2;

(v) income taxes paid during such period allocated to Air Activities in accordance with Article 28.3.2;

(vi) the Concession Fee of the relevant financial period; and

(b) will provide a return on Air Activities Capital, such return not to exceed a compounded cumulative return of fifteen percent (15%) per annum provided that:

(i) if Aeronautical Charges received after deducting any Concession Fee pursuant to Article 29.1.2 paid in the relevant Concession Year and taking into account all Operational Expenditure and the payments under the Designated Loan Agreements (if any), result in the Shareholders making a return on Air Activities Capital which in three (3) out of four (4) consecutive Concession Years, exceeds such a compounded cumulative return, the Concessionaire shall be obliged to pay any excess over such compounded cumulative return to the Grantor within forty five (45) days of the end of the fourth (4^{th}) Concession Year; and

(ii) if the Concessionaire is obliged to pay any such excess to the Grantor pursuant to Article 28.3.1(b)(i), it shall, within forty five (45) days of the end of each subsequent Concession Year at the end of which the compounded cumulative return on Air Activities Capital exceeds the compounded cumulative rate of fifteen percent (15%), pay the excess to the Grantor until such time as the compounded cumulative return at the end of a Concession Year is equal to or less than fifteen percent (15%), whereupon the provisions of Article 28.3.1 shall once again apply.

28.3.2 For the purposes of Article 28.3.1(b):

(a) Operational Expenditure incurred in any financial period solely in respect of any Air Activities shall be allocated to Air Activities including any Levy payable, in each case, in the relevant period;

(b) Operational Expenditure incurred in any financial period in respect of activities which include both Air Activities and other activities shall be allocated between the Air Activities and such other activities on a fair and equitable basis;

(c) assets of the Concessionaire, including the full amount of the Upfront Concession Fee, which the Concessionaire treats in its accounts as depreciable which are employed solely in respect of any Air Activities (including, without limitation, all runways and taxiways) shall be allocated to Air Activities;

(d) assets of the Concessionaire, which the Concessionaire treats in its accounts as depreciable which are employed in respect of any activities which include

both Air Activities and other activities shall be allocated between the Air Activities and such other activities as follows:

(i) in relation to any building, the portion allocated to Air Activities shall be such percentage of the gross floor area of the building as is equal to the proportion, expressed as a percentage, which the floor area of that building on which Air Activities are carried on bears to the gross floor area of that building;

(ii) in relation to all such other assets, on a fair and equitable basis; and

(e) such part of the interest paid by the Concessionaire during such period in respect of (a) any indebtedness (excluding Subordinated Debt) for borrowed money incurred in respect of the provision, acquisition, construction, maintenance, repair, renewal and operation of the assets allocated to Air Activities pursuant to Article 28.3.2(c) or (b) net indebtedness (excluding Subordinated Debt) incurred in funding the proportion of the Concessionaire's general overheads allocated to Air Activities pursuant to Article 28.3.2(f), shall be allocated to Air Activities provided that any interest paid on or as a result of the prepayment or acceleration of any indebtedness shall not be taken into account at the time of prepayment or acceleration to the extent that such interest exceeds the amount thereof which would have been payable but for such prepayment or acceleration but instead shall be carried forward and taken into account when, and to the extent that, interest would have been payable on such indebtedness but for such prepayment or acceleration;

(f) such percentage of the Concessionaire's general overheads as is equal to the percentage borne by the Concessionaire's assets allocated to Air Activities pursuant to Article 28.3.2(c) to the Concessionaire's total assets (whether such assets are treated in the Concessionaire's accounts as depreciable or otherwise) shall be allocated to Air Activities;

(g) income taxes paid by the Concessionaire during such period shall be allocated between Air Activities and other activities on a fair and equitable basis;

(h) any dispute relating to any allocation pursuant to Article 28.3 shall be referred by either the Grantor, the HCAA or the Concessionaire to the Technical Disputes Resolution Panel, who shall make their decision on the basis of Article 28.3 and whose decision shall be final.

28.4 Fixed Tariff Cap with Growth Index

28.4.1 No Regulated Aeronautical Charges may be fixed or levied by the Concessionaire at the Regional Airports unless they are in accordance with the provisions of this Article 28 (*Airport Charges*), Appendix 7 (*Airport Charges*), articles 107 to 109 of the Treaty on the Functioning of the European Union (the European State Aid rules) and applicable Laws. The Concessionaire shall be entitled to fix and levy different levels of Aeronautical Charges at each Regional Airport provided that the level of Aeronautical Charges at each Regional Airport fully complies with Article 28 (*Airport Charges*), Appendix 7 (*Airport Charges*), articles 107 to 109 of the Treaty on the Functioning of the European Union (the European State Aid rules) and applicable Laws, including ICAO principles and policies outlined in ICAO Documents 9562 and 9082. In addition the Concessionaire shall be free to define different categories of aircraft weight or different categories of Passenger tariffs as long as the total revenue from the Regulated Aeronautical Charges divided by the number of departing Passengers does not exceed the Maximum Average Yield per Departing Passenger as defined in this Article 28.4 *(Fixed Tariff Cap with Growth Index).*

28.4.2 *Maximum Average Yield per Departing Passenger resulting from all Regulated Aeronautical Charges at each Regional Airport as of Concession Commencement Date until the Imminent Works End Date at that Regional Airport*

(a) Subject to Article 28.4.1, as of the Concession Commencement Date until the Imminent Works End Date at a Regional Airport, the Concessionaire shall fix or levy Regulated Aeronautical Charges at that Regional Airport in accordance with this Article 28.4.2 and Table B below until the Imminent Works End Date at that Regional Airport has occurred.

Table B – Maximum Average Yield per Departing Passenger as of Concession Commencement Date until the Imminent Works End Date at that Regional Airport (Charges in Euro) shall not exceed €13	
Landing charge	
Aircraft up to 10 tons MTOW	Not regulated
Aircraft above 10 tons MTOW per ton	Regulated and taken into account in Maximum Average Yield per Departing Passenger calculation
Parking charge	
Aircraft up to 10 tons MTOW per ton	Not regulated
One to five hours after "on-blocks"	Regulated and taken into account in Maximum Average Yield per Departing Passenger calculation
More than five hours after "on-blocks"	Not regulated
Lighting charge	

Table B – Maximum Average Yield per Departing Passenger as of Concession Commencement Date until the Imminent Works End Date at that Regional Airport (Charges in Euro) shall not exceed €13	
Aircraft up to 10 tons MTOW	Not regulated
Aircraft above 10 tons MTOW per aircraft movement	Regulated and taken into account in Maximum Average Yield per Departing Passenger calculation
Passenger charge	
Passenger charge per departing Passenger	Regulated and taken into account in Maximum Average Yield per Departing Passenger calculation
ADF per departing Passenger	Regulated and taken into account in Maximum Average Yield per Departing Passenger calculation

(b)

(i) Following the Concession Commencement Date, on each 1 November thereafter (with the first one falling immediately after the first anniversary of the Concession Commencement Date, if the Concession Commencement Date falls on any month other than November or December, or 1 November falling immediately after the Concession Commencement Date, if the Concession Commencement Date falls on a month of November or December) until the Imminent Works End Date at that Regional Airport, the Concessionaire shall Index Maximum Average Yield per Departing Passenger in Table B above and the Indexation Date for the purpose of this Article 28.4.2(b)(i) shall be 1 January 2013. The Concessionaire shall submit the results of the above calculations to the HCAA for approval in accordance with Article 28.4.5(b) – (e).

(ii) The HCAA shall, either on or prior to the Concession Commencement Date, provide approval of the Tariff Cap for the Maximum Average Yield per Departing Passenger in accordance with Article 28.4.2(a) including its Table B, which shall not exceed thirteen Euro (€13) as per clause 6.2.1(a)(viii). For the avoidance of doubt, the Tariff Cap for the Maximum Average Yield per Departing Passenger applicable for each Regional Airport as of the Concession Commencement Date pursuant to this Article 28.4.2(b)(ii) shall be valid for that Regional Airport up to 1 November thereafter (with the first one falling immediately after the first anniversary of the Concession Commencement Date, if the Concession Commencement Date falls on any month other than November or December, or 1 November falling immediately after the Concession Commencement Date,

if the Concession Commencement Date falls on a month of November or December).

28.4.3 *Maximum Average Yield per Departing Passenger as of the Imminent Works End Date at each Regional Airport until 1 November falling immediately after the completion of the Imminent Works at all Regional Airports*

(a) Subject to Article 28.4.1, as of the Imminent Works End Date at a Regional Airport until 1 November falling immediately after the completion of the Imminent Works at a Regional Airport, the Concessionaire shall fix or levy Regulated Aeronautical Charges at that Regional Airport in accordance with this Article 28.4.3 and Table C below.

Table C – Maximum Average Yield per Departing Passenger as of the Imminent Works End Date at each Regional Airport until 1 November falling immediately after the completion of the Imminent Works at all Regional Airports (Charges in Euro) shall not exceed €18.50	
Landing charge	
Aircraft up to 10 tons MTOW	Not regulated
Aircraft above 10 tons MTOW	Regulated and taken into account in Maximum Average Yield per Departing Passenger calculation
Parking charge	
Aircraft up to 10 tons MTOW per ton	Not regulated
One to five hours after "on-blocks"	Regulated and taken into account in Maximum Average Yield per Departing Passenger calculation
More than five hours after "on-blocks"	Not regulated
Lighting charge	
Aircraft up to 10 tons MTOW	Not regulated
Aircraft above 10 tons MTOW per aircraft movement	Regulated and taken into account in Maximum Average Yield per Departing Passenger calculation
Passenger charge	
Passenger charge per departing Passenger	Regulated and taken into account in Maximum Average Yield per Departing Passenger calculation
ADF per departing Passenger	Regulated and taken into account in Maximum Average Yield per Departing Passenger calculation

(b)

(i) On the Imminent Works End Date at a Regional Airport, the Concessionaire shall Index the Maximum Average Yield per Departing Passenger in Table C above used at that Regional Airport and the Indexation Date for the purpose of this Article 28.4.3(b)(i) shall be 1 January 2013. The Concessionaire shall submit the results of the above calculations to the HCAA for approval in accordance with Article 28.4.5(b) – (e).

(ii) The Tariff Cap for the Maximum Average Yield per Departing Passenger for that Regional Airport calculated in accordance with Article 28.4.3(b)(i) above shall be effective immediately from the date on which the approval of the calculations of the Tariff Cap for the Maximum Average Yield per Departing Passenger is received by the Concessionaire in accordance with Article 28.4.5(b) – (e) until:

(A) 1 November falling immediately after the first anniversary of the Imminent Works End Date for that Regional Airport, if the Imminent Works End Date for that Regional Airport falls on any month other than November or December; or

(B) 1 November falling immediately after the Imminent Works End Date for that Regional Airport, if the Imminent Works End Date for that Regional Airport falls on a month of November or December.

(iii) For the avoidance of doubt, the Tariff Cap for Maximum Average Yield per Departing Passenger applicable at the time of submission by the Concessionaire to the HCAA of the Tariff Cap calculation results as per Article 28.4.3(b)(i) shall be valid at that Regional Airport up to the date on which the approval of the calculations of the Tariff Cap for the Maximum Average Yield per Departing Passenger is received by the Concessionaire in accordance with Article 28.4.5(b) – (e).

(c)

(i) On the 1 November falling immediately after the 1 November in Article 28.4.3(b)(ii)(A) or (B) above, as applicable, and on each anniversary thereof until 1 November falling immediately after the completion of the Imminent Works at all Regional Airports, the Concessionaire shall Index Maximum Average Yield per Departing Passenger in Table C above used at that Regional Airport and the Indexation Date for the purpose of this Article 28.4.3(c)(i) shall be 1 January 2013. The Concessionaire shall

submit the results of the above calculations to the HCAA for approval in accordance with Article 28.4.5(b) – (e).

(ii) The Tariff Cap for each Maximum Average Yield per Departing Passenger for that Regional Airport calculated in accordance with Article 28.4.3(c)(i) above shall be effective immediately from the date on which the approval of the calculations of the Tariff Cap for each Maximum Average Yield per Departing Passenger is received by the Concessionaire in accordance with Article 28.4.5(b) – (e) until the subsequent 1 November.

(iii) For the avoidance of doubt, the Tariff Cap for each Maximum Average Yield per Departing Passenger applicable at the time of submission by the Concessionaire to the HCAA of the Tariff Cap calculation results as per Article 28.4.3(c)(i) shall be valid at that Regional Airport up to the date on which the approval of the calculations of the Tariff Cap for each Maximum Average Yield per Departing Passenger is received by the Concessionaire in accordance with Article 28.4.5(b) – (e).

28.4.4 *Maximum Average Yield per Departing Passenger as of 1 November falling immediately after the completion of the Imminent Works at all Regional Airports until the expiry of the Concession Period*

(a) Subject to Article 28.4.1, as of 1 November falling immediately after the completion of the Imminent Works at all Regional Airports until the expiry of the Concession Period, the Concessionaire shall fix or levy Regulated Aeronautical Charges at each Regional Airport in accordance with this Article 28.4.4 and Table D below.

Table D – Maximum Average Yield per Departing Passenger as of 1 November falling immediately after the completion of the Imminent Works at each and every Regional Airport until the expiry of the Concession Period (Charges in Euro) shall not exceed €18.50	
Landing charge	
Aircraft up to 10 tons MTOW	Not regulated
Aircraft above 10 tons MTOW	Regulated and taken into account in Maximum Average Yield per Departing Passenger calculation
Parking charge	
Aircraft up to 10 tons MTOW per ton	Not regulated
One to five hours after "on-blocks"	Regulated and taken into account in Maximum Average Yield per Departing Passenger calculation
More than five hours after "on-blocks"	Not regulated

Table D – Maximum Average Yield per Departing Passenger as of 1 November falling immediately after the completion of the Imminent Works at each and every Regional Airport until the expiry of the Concession Period (Charges in Euro) shall not exceed €18.50	
Lighting charge	
Aircraft up to 10 tons MTOW	Not regulated
Aircraft above 10 tons MTOW per aircraft movement	Regulated and taken into account in Maximum Average Yield per Departing Passenger calculation
Passenger charge	
Passenger charge per departing Passenger	Regulated and taken into account in Maximum Average Yield per Departing Passenger calculation
ADF per departing Passenger	Regulated and taken into account in Maximum Average Yield per Departing Passenger calculation

(b)

(i) On 1 November falling immediately after the completion of the Imminent Works at all Regional Airports and on each anniversary thereof until the expiry of the Concession Period, the Concessionaire shall multiply the then current Tariff Cap for the Maximum Average Yield per Departing Passenger (which shall exclude any adjustments made to it pursuant to Article 28.4.4(b)(ii) and Article 28.4.5(a) below, if applicable) by the Indexation Efficiency Factor in order to calculate the relevant Tariff Cap for the Maximum Average Yield per Departing Passenger to be effective at all Regional Airports for the period from the date on which the approval of each calculation of the Tariff Cap for the Maximum Average Yield per Departing Passenger is received by the Concessionaire in accordance with Article 28.4.5(b) - (e) or following, as applicable, the process as set out in paragraph 1.6 (*Cap on Regulated Aeronautical Charges*) of Appendix 7 (*Airport Charges*), a determination pursuant to the Disputes Resolution Procedure, until the subsequent 1 November (**Tariff Cap Deactivation End Date**). The Concessionaire shall submit the results of the above calculations to the HCAA for approval in accordance with Article 28.4.5(b) - (e).

(ii) After the Concessionaire has submitted the results of the calculations to the HCAA for approval in accordance with Article 28.4.4(b)(i) above, either the HCAA or the Concessionaire may enter into negotiations with each other in accordance with paragraph 1.6 (*Cap on Regulated Aeronautical Charges*) of Appendix 7 (*Airport Charges*) in order to adjust the calculation at all Regional Airports. The Concessionaire and the HCAA shall follow the process as set out

in paragraph 1.6 (*Cap on Regulated Aeronautical Charges*) of Appendix 7 (*Airport Charges*) in order to adjust the calculation of the Maximum Average Yield per Departing Passenger applicable at all Regional Airports.

(iii) For the avoidance of doubt, the Tariff Cap for each Maximum Average Yield per Departing Passenger applicable for the Regional Airports at the time of submission by the Concessionaire to the HCAA of the Tariff Cap calculation results as per Article 28.4.4(b)(i) shall be valid for that Regional Airport up to the date on which the approval of the calculations of the Tariff Cap for each Maximum Average Yield per Departing Passenger is received by the Concessionaire in accordance with Article 28.4.5(b) – (e) or following, as applicable, the process as set out in paragraph 1.6 (*Cap on Regulated Aeronautical Charges*) of Appendix 7 (*Airport Charges*), a determination pursuant to the Disputes Resolution Procedure.

28.4.5 *Deactivation of Tariff Cap –Tariff Growth Index approval by the HCAA*

(a) After all adjustments have been agreed between the Concessionaire and the HCAA in accordance with Article 28.4.4(b)(ii) above and paragraph 1.6 (*Cap on Regulated Aeronautical Charges*) of Appendix 7 (*Airport Charges*), the Concessionaire may request from the HCAA an exemption of the applicability of a Tariff Cap for the Maximum Average Yield per Departing Passenger at all Regional Airports, for the period from 1 November as determined in accordance with Article 28.4.4(b)(i) above until the relevant Tariff Cap Deactivation End Date, as long as and only to the extent that such Tariff Cap for the Maximum Average Yield per Departing Passenger at all Regional Airports, for the period from 1 November as determined in accordance with Article 28.4.4(b)(i) above until the relevant Tariff Cap Deactivation End Date, does not allow the Concessionaire to recover through Aeronautical Revenues over the Concession Period:

(A) all Operational Expenditure of the Concessionaire which are directly allocated to operating the landing, parking or taking-off of aircraft and the supply of fuel (excluding for the avoidance of doubt the sale of fuel); and the handling of Passengers (including in-flight catering), baggage, cargo or mail at all stages while on any Regional Airport premises (including the transfer of Passengers baggage, cargo or mail to and from aircraft) including, for the avoidance of any doubt, all reasonable marginal costs incurred by the Concessionaire in relation to any airline's activities at that Regional Airport, any corporate income tax and any other taxes in respect of Air Activities, interests and fees as well as repayments under

the Designated Loan Agreements (if any), and all capital expenditure for Works that relate to Air Activities (**Air Activities CAPEX**); and

(B) a reasonable profit margin, calculated on the basis of cashflows remaining after the deduction from Aeronautical Revenues of the sum of the amounts of paragraph (A) above, to achieve a minimum targeted nominal IRR of 7.5% over the Concession Period.

With its request to the HCAA, the Concessionaire shall submit the results of the above calculations to the HCAA for approval in accordance with Article 28.4.5(b).

(b) The Concessionaire shall submit the result of the calculations pursuant to Article 28.4 (*Fixed Tariff Cap with Growth Index*), other than for Article 28.4.4(b)(ii) for which a separate process is set out in paragraph 1.6 (*Cap on Regulated Aeronautical Charges*) of Appendix 7 (*Airport Charges*), to the HCAA for approval within ten (10) days of the calculations. The HCAA shall within twenty (20) days from the date of submission verify the correctness of the data used and the calculations made and whether, in each case, they conform to the provisions of Article 28.4 (*Fixed Tariff Cap with Growth Index*). In the absence of a decision from the HCAA within the aforementioned twenty (20) days, the calculation shall be deemed to be approved by the HCAA.

(c) If the HCAA does not approve the calculations submitted pursuant to Article 28.4.5(b) above, then the Concessionaire may amend and resubmit such calculations in which case the HCAA shall have twenty (20) days in which to approve such revised calculations. In the absence of a decision from the HCAA within the aforementioned twenty (20) days, the calculation shall be deemed to be approved by the HCAA.

(d) If the HCAA does not approve the calculations pursuant to (c) above, the Concessionaire shall implement the HCAA proposal as regards the applicable Tariff Cap but shall have the right to refer the matter for resolution in accordance with the Disputes Resolution Procedure.

(e) Once approved by the HCAA, implemented in accordance with the HCAA proposal pursuant to paragraph (d) above, or determined pursuant to the Disputes Resolution Procedure, the Concessionaire may publish the revised Regulated Aeronautical Charges.

(f) For each calendar year following the Concession Commencement Date the Concessionaire must prove to the HCAA that the Maximum Average Yield per

Departing Passenger is not exceeded. The relevant calculation must be submitted to the HCAA no later than end of February of the following year. In case the Maximum Average Yield per Departing Passenger is exceeded by more than 3% in any calendar year the Concessionaire has to pay the amount exceeding the Maximum Average Yield per Departing Passenger multiplied by the actual number of departing Passengers to the State. In addition, a penalty of 25% of the relevant amount shall be paid to the State. In case the Maximum Average Yield per Departing Passenger is exceeded by less or by exactly 3% in any calendar year, the Concessionaire shall count the amount exceeding the Maximum Average Yield per Departing Passenger multiplied by the actual number of departing Passengers in next year's Regulated Aeronautical Revenues calculation of the actual yield per departing Passenger.

(g) Notwithstanding any other provision of this Article 28.4, the Concessionaire may levy a Security Charge at the Regional Airports in accordance with the provisions of Appendix 7 (*Airport Charges*).

28.5 The Concessionaire shall be free to set any Non-Aeronautical Charges and any Non-Regulated Aeronautical Charges. The State and the Grantor shall procure that no Government User, no Government Authority and no Competent Authority shall interfere with the Concessionaire's ability to set any Aeronautical Charges or Non-Aeronautical Charges as permitted by this Article 28 and Appendix 7 (*Airport Charges*) and in recognition that Article 28.1 (*General*) grants a degree of discretion to the Concessionaire and the Airports Rights Holders in relation to the setting of fees and charges relating to the Regional Airports. The State and the Grantor shall ensure that no Government User, no Government Authority and no Competent Authority will levy any charge or fee of any kind in relation to those activities and services for which the Concessionaire or an Airport Rights Holder is entitled to charge nor if this would be a duplication of a similar charge which the Concessionaire has set or may be entitled to set under this Article 28 or Appendix 7 (*Airport Charges*) (unless it has been expressly permitted to do so by the Concessionaire).

28.6 Subject at all times to complying with the provisions of this Article 28 (*Airport Charges*) and Appendix 7 (*Airport Charges*), articles 107 to 109 of the Treaty on the Functioning of the European Union (the European State Aid rules) and applicable Laws, the Concessionaire is to determine or permit all charges and fees (including Airport Charges) to be levied in respect of the facilities and services provided at the Regional Airports.

28.7 When fixing and/or levying Aeronautical Charges the Concessionaire must act in a manner which is consistent with the EU regulations and guidelines, and in accordance with article 15 of the Chicago Convention and the relevant ICAO's policies.

28.8 Subject to Article 28.6, in determining Airport Charges, the following principles are to be applied:

28.8.1 the aircraft operators which use the Regional Airports must ultimately bear their full and fair share of the cost of providing all the facilities and services which are included within Air Activities;

28.8.2 Airport Charges should not be imposed in such a way as to discourage the use of facilities and services required for aviation safety and security;

28.8.3 in general, aircraft operators, cargo operators and Passengers should not be charged for facilities and services they do not use or that are not required for the provision of the Airport Services; and

28.8.4 the Regulated Aeronautical Charges may never exceed the Maximum Average Yield per Departing Passenger calculated from time to time in accordance with Article 28 (*Airport Charges*), Appendix 7 (*Airport Charges*), articles 107 to 109 of the Treaty on the Functioning of the European Union (the European State Aid rules) and applicable Laws.

28.9 For each Concession Year ending after (a) the Concession Commencement Date and up to 1 November 2024, an amount corresponding to eight point five percent (8.5%) of the ADF received by the Concessionaire after such date in any Concession Year pursuant to Article 28.10 below and after (b) 1 November 2024, thirty five percent (35%) of the ADF received by the Concessionaire after such date in any Concession Year pursuant to Article 28.10 below shall be paid to the State as the Levy to fund in part (i) the HCAA in its role as airport regulator, (ii) the deficit incurred by the operation of the airports retained by the State and (iii) the PSO routes.

28.10 The Concessionaire shall be entitled to the full amount of the ADF that is levied on the departing Passengers. The amount of the ADF for each month shall be available to the Concessionaire immediately upon its collection and deposited to the special account kept with the Bank of Greece for each of the Regional Airports in accordance with the procedure provided under law 2065/1992 and relevant legislative acts. The State undertakes that the full amount of the ADF shall be available to the Concessionaire free and clear from any restriction or condition, deduction or withholding or set off or counterclaim or otherwise at all times during the Concession Period.

28.11 All Airport Charges are to be denominated in Euro.

28.12 The Concessionaire has the right to request the HCAA to detain any aircraft of any person or entity due to the non-payment of Aeronautical Charges and the State undertakes to issue necessary ministerial decisions to enable this. Furthermore, the Concessionaire has the right,

except in the case of emergency, not to accept the landing and takeoff of oversized aircrafts with actual aircraft classification number (ACN) higher than the published pavement classification number (PCN) of the airside pavements.

28.13 The Concessionaire (on behalf of itself or of any Airport Right Holder) must always obtain the prior written consent of the HCAA for any new Regulated Aeronautical Charge (which for the purpose of this Article 28.13 shall include any new Regulated Aeronautical Charge that is regulated by the HCAA on behalf of the State and which relates to the aeronautical activities of aircraft, airports or air navigation facilities even if such new Regulated Aeronautical Charge is not contained in Appendix 7 (*Airport Charges*)) to be levied at the Regional Airports.

29 Payments

29.1 Concession Fees

29.1.1 In consideration of the rights granted by the Grantor to the Concessionaire under this Agreement, the Concessionaire shall pay to the Grantor:

(a) the Upfront Concession Fee on or before the Concession Commencement Date; and

(b) the Concession Fee calculated pursuant to Article 29.1.2 and in accordance with the terms of this Agreement and payable in accordance with Article 29.2 (*Calculations and Payment*).

29.1.2 The Concession Fee for each Concession Year of the Concession Period is to be calculated by the Concessionaire as the sum of the following:

(a) the Annual Concession Fee;

(b) the Variable Concession Fee; and

(c) plus or minus any Concession Fee Adjustments as appropriate in the circumstances,

as the same may be deferred in accordance with Article 45 (*Shock Events*).

29.2 Calculations and Payment

29.2.1 Within sixty (60) days of the end of the relevant Concession Year, the Concessionaire shall provide the Grantor and the State with details of the calculation of the relevant Concession Fee and the Levy countersigned by the Concessionaire's auditor and/or the data on EBITDA (in accordance with the provisions of Article 29.3 (*Obligation to Provide Data*)) (as applicable) and it shall deposit the Concession Fee to an account

notified to it by the Grantor and the Levy and any amounts payable pursuant to Article 4.2.1(j) to an account notified by the Grantor at least thirty (30) days prior to the end of the relevant Concession Year, subject to Article 29.2.2, three (3) months after the end of each Concession Year to which it relates.

29.2.2 If the Grantor or the State (as applicable) disagrees with the calculations of the Concessionaire with regard to the amount of the Concession Fee, the Levy and/or EBITDA, it shall notify the Concessionaire accordingly within fourteen (14) days from the submission of the calculation and/or data in accordance with Article 29.2.1, and state the amount that the Concessionaire is obliged to pay. If the Concessionaire disputes the Grantor's or the State's (as applicable) calculations, it shall pay the amount that it notified to the Grantor or the State (as applicable) within five (5) days from receipt of the above notification.

29.2.3 Any dispute with regard to the amount of the Concession Fee, the Levy or EBITDA, shall be referred within four (4) months from the end of the relevant Concession Year to the Arbitral Tribunal. If this time-limit lapses without any action, the Grantor's or the State's (as applicable) calculation will be deemed to be final and binding.

29.2.4 Subject to Article 25 (*Force Majeure),* if the Concessionaire fails to submit the calculation relating to the Concession Fee within the time-limits set out in Article 29.2.1, a Concessionaire Event of Default shall have occurred.

29.2.5 If within four (4) months from the end of each Concession Year the Concessionaire has not paid:

(a) the Concession Fee, and the dispute over non-payment has not been referred to, and is not under consideration by, the Arbitral Tribunal in accordance with Article 29.2.3, the Grantor may collect such amount from the Operation Bond; and/or

(b) the Concession Fee, the Levy and/or any amounts payable pursuant to Article 4.2.1(j) such non-payment shall constitute a Concessionaire Event of Default.

29.2.6 Unless otherwise expressly stated in this Agreement, each Party is entitled, without prejudice to any other right or remedy, to receive interest on any payment not made when due in accordance with the terms of this Agreement such interest to be calculated from day to day at a rate per annum equal to the Reference Interest Rate from the day after the date on which payment was due up to and including the date of payment. Any payment which is deferred in accordance with Article 25 (*Force Majeure)* or Article 45 (*Shock Events*) shall not be due and payable and shall not bear interest during the period of such deferral.

29.2.7 Notwithstanding the provisions of Article 25 (*Force Majeure)* and subject to the provisions of this Article 29 (*Payments*), for the period during which the effects of a Force Majeure Event are subsisting, the Levy and the Concession Fee shall accrue and the Concessionaire shall be obliged under this Agreement to pay the Levy to the State and the Concession Fee to the Grantor in accordance with this Article 29 (*Payments*), provided that payment of the Levy and, if insufficient the Concession Fee by the Concessionaire pursuant to this Article 29.2 (*Calculations and Payment*) shall:

(a) be paid after payment in full of (or deduction or satisfaction of) any Operational Expenditure, Capital Expenditure as set out in the latest Financial Model or Tax likely to be payable by the Concessionaire in the period during which the effects of a Force Majeure Event are subsisting;

(b) be deferred to the extent necessary to ensure that the Concessionaire is able to meet all its financial obligations under the Designated Loan Agreements (if any) in the period during which the effects of a Force Majeure Event are subsisting; and

(c) if there is any Dispute regarding whether the effects of a Force Majeure Event are subsisting or have ceased then the State or the Concessionaire shall refer the matter to the Technical Disputes Resolution Panel to determine as a question of fact whether the effects of the Force Majeure Event are subsisting or have ceased and if the effects of the Force Majeure Event are subsisting whether this would have a material effect on the Concessionaire's ability to meet any of its financial obligations under the Designated Loan Agreements (if any).

29.2.8 Any Levy and, if applicable Concession Fee payment that is deferred under this Agreement as a result of a Force Majeure Event shall be paid to the State and the Grantor as soon as is reasonably possible after the effects of a Force Majeure Event have ceased provided that payment of the deferred amount will not amount to the Concessionaire being in breach of its obligations under the Designated Loan Agreements (if any).

29.2.9 Unless otherwise expressly stated in this Agreement or agreed between the Parties, all payments to be made by the Parties (whether under an indemnity or otherwise), shall be made to the other Party within sixty (60) days after such payment becoming due and payable.

29.3 Obligation to Provide Data

29.3.1 The Concessionaire must provide to the Grantor and the State:

(a) Within ninety (90) days from the end of each fiscal year (each fiscal year to be aligned to each Concession Year) of the Concessionaire:

(i) the annual financial statements thereof and a certificate of the dividend received or to be received by the Shareholders;

(ii) the auditor’s report on the financial statements as well as the management report of the board of directors for the same fiscal year;

(iii) a certificate on the financial sources and use of funds, in the form used by the Concessionaire and which is consistent with the one included in the Updated Financial Model; and

(iv) an Updated Financial Model together with a written explanation of the main changes;

(b) Within seven (7) days from the relevant request delivered by the Grantor or the State, the financial and other information to be provided to the Lenders pursuant to the Designated Loan Agreements (if any);

(c) Within sixty (60) days from the end of every Concession Year, the following in respect of that Concession Year, as certified by the Concessionaire’s auditor:

(i) Air Activities Capital related metrics and/or calculations;

(ii) Aeronautical Charges levied at each Regional Airport;

(iii) the total Revenues;

(iv) the total Aeronautical Revenues;

(v) the total Regulated Aeronautical Revenues; and

(vi) EBITDA.

29.4 Audit of the Financial Accounts of the Concessionaire

Save for its right to carry out tax controls at any time, the Grantor, the State or the HCAA may conduct at their own expense, using independent auditors an audit of the Concessionaire's accounts, provided that such audits shall be conducted no more than once in each twelve (12) month period, and after prior notice has been served on the Concessionaire.

30 Compensations

30.1 Events of Delay - Works Period Compensations

30.1.1 If an Event of Delay occurs and subject to the provisions of Article 30.4 (*State Responsible Events - Concession Operations Compensation*) and Article 33 (*State Termination - Consequences*), the State may grant:

(a) an extension of the relevant deadline equal to the delay in respect of any of the Imminent Works;

(b) compensation in respect of the Imminent Works for:

(i) any expenses or costs relating to the relevant works which are certified by the Independent Engineer to have been reasonably likely to have arisen as a direct consequence of such an Event of Delay and confirmation from the Independent Engineer that such expenses or cost would not have arisen had such an Event of Delay not occurred;

(ii) any additional expenses relating to the financing of the items referred to in (i) above, which are certified by the Concessionaire's auditor to have been reasonably likely to have arisen as a direct consequence of such an Event of Delay and confirmation from the Independent Engineer that such expenses would not have arisen had such an Event of Delay not occurred; and/or

(iii) any loss or liability that the Concessionaire incurs as a result of an Event of Delay which is a State Responsible Event in accordance with Article 30.4 (*State Responsible Events – Concession Operations Compensation*), including the incurrence of any Performance Deductions incurred solely as a result of such Event of Delay (all the aforementioned without double-counting);

Any compensation due to the Concessionaire pursuant to this Article 30.1.1 shall be paid within sixty (60) days from the receipt by the State of the Concessionaire's written request certified by the Independent Engineer and/or auditor as appropriate together with all documents evidencing the expenses or costs claimed.

30.1.2 If any Event of Delay cumulatively affects one or more deadlines of the Imminent Works in accordance with this Article 30.1 (*Events of Delay - Works Period Compensations*), the State shall pay compensation in respect of each deadline calculated in accordance with Article 30.1.1.

30.1.3 If any Event of Delay affects the deadlines of any Future Works, then no Performance Deductions shall accrue for the duration of the delay as verified by an Independent Engineer in accordance with this Article 30.1 (*Events of Delay - Works Period Compensations*).

30.1.4 If an Event of Delay occurs, the Concessionaire shall provide written details to the State, the HCAA and the Independent Engineer, such details to include:

(a) the events that constitute the Event of Delay such detail to be provided as soon as reasonably practicable after the Event of Delay;

(b) the duration of the delay to the relevant deadline;

(c) the compensation calculated in accordance with this Article; and

(d) any proposed Event of Delay Make-up and the relevant cost to the Concessionaire for the acceleration of the affected works (the **Acceleration Cost**), in accordance with the provisions of Article 30.3 (*Event of Delay Make-up*).

30.1.5 If within fourteen (14) days from the submission of the documents under Article 30.1.4:

(a) the duration of the delay and the requested deadline extension are not agreed between the State and the Concessionaire; or

(b) the State disputes in writing, with a copy to the Independent Engineer, that the delay is due to an Event of Delay or that the relevant completion date is affected;

then these issues shall be determined by the Independent Engineer as soon as possible and in any event no later than fourteen (14) days after the expiry of the above period of fourteen (14) days.

30.1.6 If either the State or the Concessionaire disputes a determination by the Independent Engineer in accordance with Article 30.1.5, they may, within seven (7) days from the receipt of his determination, refer the issue to the Technical Disputes Resolution Panel. The determination of the Independent Engineer shall apply (if applicable) until the resolution of the dispute by the Technical Disputes Resolution Panel.

30.2 Obligation for Mitigation

The Concessionaire must mitigate in every appropriate way the consequences arising from any Events of Delay, if and to the extent possible.

30.3 Event of Delay Make-up

30.3.1 If an Event of Delay occurs, the State may agree, as an alternative to granting the requested extension or part thereof:

(a) either to accept any proposed measures of Event of Delay Make-up submitted by the Concessionaire, with the proposed Acceleration Cost;

(b) or, if the Concessionaire has not proposed such measures, to ask the Concessionaire to propose measures for an Event of Delay Make-up together with an Acceleration Cost.

30.3.2 The Acceleration Cost to be paid by the State, including any general expenses and any potential additional fee of the Independent Engineer, cannot exceed fifty percent (50%) of the cost of the affected Works. The VAT on the Acceleration Cost shall be for the account of the State.

30.3.3 The cost of the affected Works is calculated by determining the percentage of the total Works that the affected Works represent and calculating the corresponding percentage of the total cost of such Works. Subject to the above limitation, the amount of the Acceleration Cost and the schedule for its payment shall be established in a separate agreement between the State and the Concessionaire.

30.3.4 The Concessionaire, if so requested by the State, shall accept an Event of Delay Make-up with a duration equal to or less than three (3) months. An Event of Delay Make-up of a longer term may be agreed between the State and the Concessionaire.

30.4 State Responsible Events - Concession Operations Compensation

30.4.1 If during the Concession Period the Concessionaire proves that as a result of a State Responsible Event its Revenues were reduced including as a result of Performance Deductions incurred solely as a result of a State Responsible Event, the State shall compensate the Concessionaire with an amount equal to the difference between the Revenues realized during the Quarterly Period in which such event occurred or in any Quarterly Period during which such event or the consequences thereof continued to occur, on the basis of the Revenue projection in the Financial Model for the same period. However, for the calculation of the compensation to which the Concessionaire may be entitled for the Losses suffered due to a State Responsible Event, the

payments to the Grantor that may result from the implementation of the provisions of Article 29 (*Payments*) for the period for which the compensation is calculated, shall be taken into account and set off.

30.4.2 The payment of any compensation pursuant to Article 30.4.1 shall be made within sixty (60) days from the end of the Quarterly Period in which the event occurred and of any Quarterly Period during which such event or the consequences thereof continue to occur.

30.4.3 Any reduction in the Concessionaire's costs due to the occurrence of a State Responsible Event, calculated on the basis of the Financial Model or any insurance proceeds received or receivable by the Concessionaire with respect to such State Responsible Event shall be deducted from the compensation amount payable by the State pursuant to this Article 30 (*Compensations*).

30.4.4 If during the Concession Period the Concessionaire proves that as a result of the occurrence of a State Responsible Event there was a material increase to the operation, maintenance and exploitation cost of the Concession Operations as compared to the respective Forecasts, the State shall compensate the Concessionaire for the difference calculated in accordance with the Financial Model. The payment of such compensation shall be effected in accordance with Article 30.4.2. Calculations, in accordance with this Article 30.4.4, shall be made on a quarterly basis, unless the Contracting Parties otherwise agree.

30.4.5 If the State disputes, either the occurrence of a State Responsible Event, or the data on which the compensation calculation is based, or the amount of the compensation, or it alleges that the actions of the Concessionaire contributed to the reduction in the Revenues or the material increase in its costs, it may refer the matter to a Technical Disputes Resolution Panel. The Concessionaire may then request payment of the compensation amount or, as the case may be the reduction of the Levy payable to the State pursuant to Article 28.9 (*Airport Charges*) and of any amounts payable pursuant to Appendix 20 (*Cooperation Framework between the Hellenic Air Force (HAF), the Hellenic Civil Aviation Authority (HCAA) and the Concessionaire at Joint Use Airports*).

30.4.6 Any payments pursuant to an Arbitration Award will be effected within twenty one (21) days from the date of the Arbitration Award. If payment is delayed beyond this time limit, interest is due calculated at the Reference Interest Rate.

30.5 If compensation in an aggregate amount equal to or greater than five million Euro (€5,000,000) is payable by the State to the Concessionaire pursuant to this Article 30 (*Compensations*) and remains unpaid on the due date for such payment in accordance with Article 30.1.1 or Article

30.4 (*State Responsible Events – Concession Operations Compensation*), the Concessionaire may, but is not obliged to, as an alternative to receiving payment of such compensation, elect for the Concession Period to be extended for such a period so as to leave the Concessionaire in a no better and no worse position that it would have been in had the compensation been paid in accordance with this Article 30 (*Compensations*).

30.6 The Air Navigation Services Provider shall provide the Required Air Traffic Control Capacity in order to accommodate substantially all flights for which slot requests are made to the HSCA. The obligation by the Air Navigation Services Provider to provide the Required Air Traffic Control Capacity shall be a State Responsible Event.

30.7 If the Required Air Traffic Control Capacity is not achieved for two consecutive Peak Periods, the Concessionaire may purchase for the benefit of the Air Navigation Services Provider the necessary air navigation equipment in order for the Required Air Traffic Control Capacity to be achieved and deduct the cost for such air navigation equipment from the Levy payable in accordance with Article 28.9. In any such purchase, the Concessionaire shall adhere to the specifications defined for the air navigation equipment by the Air Navigation Services Provider. The Air Navigation Services Provider must approve the offer made by the Concessionaire, such approval not to be unreasonably withheld or delayed.

31 Financial Model

31.1 The Financial Model of the Offer, as audited, is attached to this Agreement as Appendix 25 (*Financial Model)*.

31.2 The Financial Model will be updated by and at the expense of the Concessionaire and in accordance with the provisions of this Article. Once updated the Financial Model will be referred to in this Agreement as the **Updated Financial Model** and, reference to the Financial Model following its first update will be deemed to be a reference to the Updated Financial Model.

31.3 The updating of the Financial Model may have regard to the following:

31.3.1 The incorporation of historical data, which will be performed on an annual basis, and data in the Financial Model which refers to past periods will be replaced with actual data that is available in relation to the Project;

31.3.2 The incorporation of data that reflects changes that are agreed or derive from the provisions of this Agreement and have a direct impact on the estimation of the future financial standing of the Concessionaire (e.g. extensions and compensation due to Events of Delay), which will be performed on an annual basis;

31.3.3 The incorporation of data that reflects the updating of Forecasts in the Financial Model and includes modifications to the assumptions that are aimed at reflecting the most realistic projection, at such time provided that such update is material either:

(a) due to changes to variables that at that point in time have been modified or are expected with a high degree of certainty to be modified, and have a direct impact on the projections of the Concessionaire (including the permitted execution of an agreement, regarding an object included in this Agreement, in accordance with which specific future payments of the Concessionaire to the specific subcontractor are clearly foreseeable, that are different from the relevant existing projections in the Financial Model); or

(b) due to changes in variables that at that point in time have taken place or are expected with a high degree of certainty to take place, and have an indirect impact on the projections of the Concessionaire (including historical air traffic and revenue data or historical inflation data which necessitates the modification of the relevant projections);

31.3.4 The updating of Forecasts as a result of the occurrence of an Event of Delay or a State's Event of Default which is continuing, shall be effected so that the Financial Model includes:

(i) the Forecasts under the assumption that the Event of Delay and/or the State's Event of Default had not occurred;

(ii) the Forecasts after taking into account the consequences from the occurrence of such event(s); and

(iii) the relevant compensations due pursuant to Article 30 (*Compensations*) as a result of such events.

31.4 A Financial Model that has been updated, pursuant to the provisions of Articles 31.3.3(a), 31.3.3(b) and 31.3.4 shall be submitted to the Grantor and the State for approval, accompanied by a letter from the Lenders in which the Lenders approve all relevant modifications / updates to the Financial Model. The Financial Model shall be submitted to the Grantor and the State in accordance with the provisions of Article 29.3.1(a).

31.5 The updates to the Financial Model that are submitted for approval to the Grantor and the State, shall be accompanied by the respectively modified assumptions book and a detailed note describing the updates that have taken place with reference to the provisions of Articles 31.3.3(a), 31.3.3(b), 31.3.4(i) and 31.3.4(ii).

31.6 The Grantor and the State may not, in the case of an update to the Financial Model, in accordance with Articles 31.3.3(a) and 31.3.3(b), unreasonably reject or delay the approval of the Updated Financial Model.

31.7 In relation to updates in accordance with Article 31.3.4, the Grantor and/or the State may verify and express its disagreement and/or submit an alternative proposal. Any such refusal by the Grantor and/or the State to accept the proposed updates and/or the submission of alternative proposals by the Grantor and/or the State will be accompanied by a justification of the position and proposals of the Grantor and the State. The Grantor and the State shall reply to the Concessionaire's request within forty five (45) days from the date of submission of the relevant request. If the Grantor and/or the State does not reply within the forty five (45) day period, the Concessionaire's request shall be deemed to have been approved. It is also noted that the Grantor and/or the State has the right to request that the Financial Model be updated for variables in accordance with the provisions of Articles 31.3.3(a), 31.3.3(b) and 31.3.4 (as applicable), if the Concessionaire has failed to do so. If the Grantor, the State and the Concessionaire do not reach an agreement within forty five (45) days from the notification of the Grantor's and/or the State's response to the Concessionaire, the State and/or the Grantor and/or the Concessionaire may have recourse to the Arbitral Tribunal.

32 Handback of Concession to the State

32.1 General

32.1.1 During the last six (6) months of the Concession Period, the Concessionaire will provide training to the personnel to be employed by the State in the operation and maintenance of the Regional Airports. The number of operatives to be trained and the duration and period of training will be agreed between the State and the Concessionaire by a special agreement to be concluded at least two (2) months prior to the commencement of the above six (6) month period.

32.1.2 At the expiry of the Concession Period, the Concessionaire shall transfer any rights it may have under contracts relating to the Concession Operations and will handback the Regional Airports to the State, including all improvements effected pursuant to the Works, in a condition that complies with the Handback Requirements and in accordance with this Article 32 (*Handback of Concession to the State*) and the Maintenance Requirements.

32.2

32.2.1 The process of handback of the Concession Operations will be effected in accordance with the provisions of this Article 32 (*Handback of Concession to the State*). The handback of the Concession Operations from the Concessionaire to the State shall

take place with the execution of the relevant protocol of handback – receipt at the expiry of the Concession Period.

32.2.2 At the expiry of the Concession Period, the Concessionaire shall handback to the State:

(a) all of the Concession Operations, including the Movable Property and all improvements and modernisations effected by the Concessionaire during the Concession Period;

The spare parts to be included in the Movable Property will be such spare parts that are of a type and quantity equivalent to the average annual spare part usage over the five (5) year period preceding the expiry of the Concession Period;

(b) the current Aerodrome Manuals, all elements of electronic equipment including computer software and hardware, including the computers, and all records and documents concerning the management, operation and exploitation of the Regional Airports; and

(c) all other rights and assets of the Concessionaire entered into or used in connection with the upgrade, commissioning, completion, operation and/or maintenance of the Regional Airports or the levying and collection of Airport Charges at the time of the handback.

32.2.3 The Concessionaire shall replace at its expense equipment listed in the Inventory and other inventory books of the Concessionaire which cannot be found.

32.2.4 The handback will be carried out by the authorised representatives of the State, the Concessionaire and the Independent Engineer. If the representatives of the Concessionaire fail to effect the handback this will not suspend the work of the representatives of the State and the Independent Engineer. The representatives of the State and the Concessionaire shall sign the protocol of handback - receipt following the conclusion of the procedure set out in this Article 32 (*Handback of Concession to the State*).

32.2.5 The refusal of the Concessionaire to handback the Concession Operations to the State at the expiry of the Concession Period or to sign the protocol of handback - receipt gives the State the right to expel the Concessionaire at the expiry of the period in question and to substitute itself for the Concessionaire immediately and without further procedure in the operation and exploitation of the Concession.

32.2.6 The Concession Guarantee Period of the Concession commences at the expiry of the Concession Period and is to continue for two (2) years.

32.2.7 The transfer of risk of the Concession Operations from the Concessionaire to the State takes place at the same time as the handback of the Concession Operations, in accordance with this Article 32 (*Handback of Concession to the State*).

32.3 Final Acceptance of Concession

32.3.1 The final acceptance of the Concession Operations shall take place by the State within four (4) months from the expiry of the Concession Guarantee Period. In all cases the final acceptance will take place following a notice from the Concessionaire.

32.3.2 Notification by the Concessionaire can take place immediately following the expiry of the Concession Guarantee Period.

32.3.3 If the final acceptance does not take place within six (6) months from the notification of the Concessionaire, it is deemed to have taken place.

32.4 Handback Requirements

32.4.1 Upon the expiry of the Concession Period as a result of the effluxion of time, the Concessionaire shall ensure that the Regional Airports comply with the Handback Requirements.

32.4.2 The Renewal Works must be carried out in accordance with the relevant parts of the Works Requirements (as if references to the Works contained therein were references to Renewal Works) and the Handback Requirements.

32.5 Initial Inspection

32.5.1 Not more than thirty six (36) months nor less than thirty (30) months prior to the expiry of the Concession Period as a result of the effluxion of time, the Concessionaire together with the Independent Engineer and the State must conduct a joint inspection of the Regional Airports and all facilities forming part of the Regional Airports (the **Initial Inspection**). If no date for the Initial Inspection has been agreed between the Concessionaire, the Independent Engineer and the State, the State and the Independent Engineer may initiate the Initial Inspection during such period by giving at least thirty (30) days' notice to that effect to the Concessionaire and such inspection must be conducted on the date specified in such notice. The cost of the Initial Inspection must be borne by the Concessionaire.

32.5.2 The Initial Inspection must establish the extent to which the Regional Airports would comply with the Handback Requirements if no Renewal Programme was carried out, and what renewal works are required to meet the Handback Requirements.

32.6 Renewal Programme

32.6.1 Within forty-five (45) days after the completion of the Initial Inspection at all Regional Airports, the Independent Engineer shall provide to the State and the Concessionaire a report on the condition of the Regional Airports and the Facilities and a notice setting out:

(a) the Independent Engineer's proposals as to the Renewal Works;

(b) the Independent Engineer's proposals as to the Renewal Programme; and

(c) the Independent Engineer's estimate of the Renewal Amount.

32.6.2 The proposal referred to in Article 32.6.1(a) must be made, amongst other things:

(a) on the basis of the latest Facilities Condition Assessment;

(b) on the basis of an assessment of the Residual Life of the relevant element of the Regional Airports in accordance with Appendix 15 (*Handback Requirements*); and

(c) on the assumption that the Regional Airports are to be maintained in accordance with this Agreement until the expiry of the Concession Period as a result of the effluxion of time but allowing for fair wear and tear.

32.6.3 The State and/or the Concessionaire may, within thirty (30) days after receipt of the notice from the Independent Engineer in accordance with Article 32.6.1, by notice to the Independent Engineer object to the proposals in respect of any or all of the Renewal Works, the Renewal Programme and the Renewal Amount as set out in the Independent Engineer's notice provided that the State and/or the Concessionaire may only object to such proposals if the Renewal Works and/or the Renewal Programme if followed, would not result in the relevant Regional Airport complying with the Handback Requirements. The notice from the State and/or the Concessionaire must give details of the grounds for such objection and must give the State's and/or the Concessionaire's proposals in respect of the Renewal Works and Renewal Programme and its estimate of the Renewal Amount.

32.6.4 Within twenty (20) days from the date of receipt of such notice from the State and/or the Concessionaire, the Independent Engineer shall inform the State and the

Concessionaire whether it agrees or rejects the comments and/or objections. The decision of the Independent Engineer shall be final and binding (and the Independent Engineer will give the necessary instructions to the Concessionaire so that the Renewal Works are carried out in accordance with the Renewal Programme) unless and until it is reversed by the Technical Disputes Resolution Panel, should the State and/or the Concessionaire refer the matter to it in accordance with Article 32.6.5.

32.6.5 If the State and/or the Concessionaire disputes the decision of the Independent Engineer to uphold or reject the State's and/or the Concessionaire's comments or objections, the State and/or the Concessionaire may refer the matter to the Technical Disputes Resolution Panel, within twenty (20) days from receipt of such decision.

32.6.6 If either the Independent Engineer or the Technical Disputes Resolution Panel upholds the State's and/or the Concessionaire's comments or objections, the Independent Engineer must accordingly amend the proposal for the Renewal Works, Renewal Programme and Renewal Amount to be in compliance with the previous stated comments. The Independent Engineer will give the necessary instructions to the Concessionaire so that the amended Renewal Works are carried out in accordance with the amended Renewal Programme. For the avoidance of doubt, the Concessionaire must procure, at its own cost, that the Renewal Works are carried out notwithstanding that the actual cost of the Renewal Works may be higher than the Renewal Amount.

32.6.7 For the avoidance of doubt, neither the agreement of the State and/or the Independent Engineer to any Renewal Works, Renewal Programme or Renewal Amount, nor the participation of the State and the Independent Engineer in any inspection under this Article 32 (*Handback of Concession to the State*), nor the complete or partial carrying out of the Renewal Works relieves or absolves the Concessionaire from:

(a) its obligations under Article 32.4 (*Handback Requirements*); or

(b) any obligation to conduct any other inspection or perform any other Works in accordance with this Agreement.

32.7 Second Inspection

32.7.1 Not more than twelve (12) months nor less than nine (9) months prior to the expiry of the Concession Period as a result of the effluxion of time, the Concessionaire together with the State and the Independent Engineer must conduct a joint inspection of all elements of the Regional Airports, including without limitation, the facilities referred to in Article 32.5.1 and whether or not the Renewal Works in respect of the facilities have

been carried out (the **Second Inspection**). The cost of such Second Inspection must be borne by the Concessionaire.

32.7.2 Such inspection must establish the extent to which the Regional Airports would comply with the Handback Requirements if the Renewal Programme, Renewal Works, and Renewal Amount remained as then agreed, and what, if any, revisions would be needed to meet the Handback Requirements.

32.8 Revised Renewal Programme

32.8.1 Within thirty (30) days after the completion of the Second Inspection at all Regional Airports, the Independent Engineer must provide to the State and the Concessionaire a report on the condition of the Regional Airports and a notice setting out:

(a) the Independent Engineer's proposals as to any revisions or additions to the Renewal Works required in order to procure that all elements of the Regional Airports, at the expiry of the Concession Period, satisfy the Handback Requirements;

(b) the Independent Engineer's proposals as to any revisions to the Renewal Programme as a consequence of such revisions or additions to the Renewal Works; and

(c) the Independent Engineer's estimate of any changes in the Renewal Amount as a consequence of such revisions or additions to the Renewal Works.

32.8.2 The proposals referred to in Article 32.8.1(a) must be made, amongst others, on the basis set out in Article 32.6.2.

32.8.3 The State and/or the Concessionaire may, within twenty (20) days after receipt of the notice from the Independent Engineer in accordance with Article 32.8.1, by notice to the Independent Engineer object to any proposed revisions or additions to any or all of the Renewal Works, the Renewal Programme and the Renewal Amount as set out in the Independent Engineer's notice provided that the State and/or the Concessionaire may only object to such proposals if the Renewal Works and/or the Renewal Programme if followed, would not result in the relevant Regional Airport complying with the Handback Requirements. The notice from the State and/or the Concessionaire must give details of the grounds for such objection and must give the State's and/or the Concessionaire's proposals in respect of such matters and its estimate of the Renewal Amount.

32.8.4 Within fifteen (15) days from the date of receipt of such notice from the State and/or the Concessionaire, the Independent Engineer shall inform the State and the

Concessionaire whether it agrees or rejects the comments and/or objections. The decision of the Independent Engineer shall be final and binding and the Independent Engineer will give the necessary instructions to the Concessionaire so that the Renewal Works (as so revised or added to) are carried out in accordance with the Renewal Programme (as so revised or added to) unless and until it is reversed by the Technical Disputes Resolution Panel, should the State and/or the Concessionaire refer the matter to it in accordance with Article 32.8.5.

32.8.5 If the State and/or the Concessionaire disputes the decision of the Independent Engineer to uphold or reject the State's and/or the Concessionaire's comments or objections, the State and/or the Concessionaire may refer the matter to the Technical Disputes Resolution Panel, within twenty (20) days from receipt of such decision.

32.8.6 If either the Independent Engineer or the Technical Disputes Resolution Panel upholds the State's and/or the Concessionaire's comments or objections, the Independent Engineer must accordingly amend the proposal for any revisions or additions to the Renewal Works required to be in compliance with the previous stated comments or objections. The Independent Engineer will give the necessary instructions to the Concessionaire so that the amended Renewal Works (as so revised or added to) are carried out in accordance with the amended Renewal Programme (as so revised). For the avoidance of doubt, the Concessionaire must procure, at its own cost, that the Renewal Works (as so revised) are carried out notwithstanding that the actual cost of the Renewal Works (as so revised) may be higher than the Renewal Amount (as changed in accordance with this Article 32.8 (*Revised Renewal Programme*)).

32.9 Handback Inspection

32.9.1 Not later than forty five (45) days after the expiry of the Concession Period as a result of the effluxion of time, the Concessionaire together with the State and the Independent Engineer must conduct a joint inspection of the Airports (the **Handback Inspection**). The Independent Engineer will have only an advisory role. The cost of the Handback Inspection must be borne by the Concessionaire. Such inspection must establish whether the Handback Requirements are met as applicable to each element of the Regional Airports.

32.9.2 Within forty five (45) days after the completion of the Handback Inspection, the State must acting reasonably either:

(a) issue to the Concessionaire a Handback Certificate; or

(b) subject to Article 32.9.3, notify the Concessionaire of its decision not to issue the Handback Certificate and state the reason for such decision.

32.9.3 The State may only refuse to issue the Handback Certificate if:

(a) the Concessionaire has failed to complete all of the Renewal Works; or

(b) any Regional Airport for any reason does not comply with the Handback Requirements in all respects;

and the State must act reasonably and in accordance with this Agreement in respect of any such refusal.

32.9.4 Any notice given by the State in accordance with Article 32.9.2(b) must set out each respect in which the Renewal Works have not been completed or any of the Regional Airports does not comply with the Handback Requirements and must state the State's estimate of the cost of completing such Renewal Works and/or of procuring that the Regional Airports comply in all respects with the Handback Requirements.

32.9.5 The Concessionaire may, within thirty (30) days after receipt of a notice given in accordance with Article 32.9.2(b), by notice to the State object to any matter set out in the State's notice. The notice from the Concessionaire must give details of the grounds for such objection and must give the Concessionaire's proposals in respect of such matters.

32.9.6 Within twenty (20) days from the date of receipt of such notice from the Concessionaire, the State shall inform the Concessionaire whether it agrees or rejects the comments and/or objections. The decision of the State shall be final and binding unless and until it is reversed by the Technical Disputes Resolution Panel, should the Concessionaire refer the matter to it in accordance with Article 32.9.7.

32.9.7 If the Concessionaire disputes the decision of the State to uphold or reject the Concessionaire's comments or objections, the Concessionaire may refer the matter to the Technical Disputes Resolution Panel, within thirty (30) days from receipt of such decision.

32.9.8 If the Technical Disputes Resolution Panel determines that the Concessionaire has not completed the Renewal Works or that the Regional Airports do not comply in all respects with the Handback Requirements, then without prejudice to any other right or remedy of the State, the Concessionaire must pay to the State an amount equal to the estimated cost of completing such Renewal Works or procuring that the Regional Airports comply in all respects with the Handback Requirements, as agreed or determined in accordance with Article 32.9.6 (the **Handback Amount**). Such payment

must be made not later than fourteen (14) days after such estimated cost has been agreed or determined in accordance with this Article 32.9.

32.10 Retention Account

The following provisions of this Article 32.10 (*Retention Account*) do not apply if, not later than the date which is two (2) years prior to the expiry of the Concession Period as a result of the effluxion of time (but shall not, for the avoidance of doubt, apply if this Agreement is terminated for any reason prior to the end of the forty (40) year Concession Period), the Concessionaire procures that a performance guarantee is provided to the State in a form satisfactory to it in respect of the Concessionaire's obligations under this Article 32 (other than this Article 32.10 (*Retention Account*)) by an Acceptable Bank in an amount equal to the Renewal Amount and expiring no earlier than a date twelve (12) months after the expiry of the Concession Period.

32.10.1 The State and the Concessionaire must procure that the Retention Account is established with a bank located in the Hellenic Republic approved by the State (not to be unreasonably withheld or delayed) not later than the date which is two (2) years prior to the expiry of the Concession Period as a result of the effluxion of time. Any interest accrued on any money standing to the credit of the Retention Account must be credited to the Retention Account. All sums standing to the credit of the Retention Account from time to time, including without limitation any accrued interest, must be dealt with only in accordance with the following provisions of this Article 32.10 (*Retention Account*).

32.10.2 Subject to Article 32.10.3, from the date which is two (2) years prior to the expiry of the Concession Period as a result of the effluxion of time, the Concessionaire shall, on such a date and each anniversary thereafter for one (1) further year, pay into the Retention Account an amount equal to a half of the Renewal Amount.

32.10.3 When the amount standing to the credit of the Retention Account (including any accrued interest but less any bank charges and less any deductions required by any Law to be made from such account) is equal to or greater than the Renewal Amount, then subject to Article 32.10.5 the Concessionaire is not required to deposit any further sums in accordance with Article 32.10.2.

32.10.4 If, following the Initial Inspection, it is agreed or determined in accordance with Article 32.6 (*Renewal Programme*) that no Renewal Works are required, then within fourteen (14) days after such agreement or determination the Concessionaire must release to itself all sums standing to the credit of the Retention Account (including any accrued interest but less any bank charges and less any deductions required by any Law to be made from such account), but without prejudice to the provisions of Article 32.10.5.

32.10.5 If, as a result of the Second Inspection:

(a) the Renewal Amount is increased, then the provisions of Article 32.10.2 apply, until the amount held in the Retention Account equals the increased Renewal Amount; or

(b) there is a decrease in the Renewal Amount, such that the total amount held in the Retention Account (including accrued interest but less any bank charges and less any deductions required by any Law to be made from such account) exceeds the revised Renewal Amount, then the Concessionaire may, within fourteen (14) days after the agreement or determination of the revised Renewal Amount in accordance with the provisions of Article 32.8 (*Revised Renewal Programme*), remove the amount of such excess from the Retention Account.

32.10.6 Where the Concessionaire must pay for an element of the Renewal Works (**Renewal Works Element**) then it may notify the State that payment for such Renewal Works Element is due and request that it be able to remove monies from the Retention Account to the cost of the Renewal Works Element and the State shall grant such request where the Concessionaire has satisfied the State that payment is due in respect of the relevant element of the Renewal Works and following the grant of the request by the State, the Concessionaire may remove the monies from the Retention Account for payment of the Renewal Works Element of the Renewal Amount up to a maximum set aside for such Renewal Works Element in the determination of the Renewal Amount. Fourteen (14) days after the issue of a Handback Certificate in accordance with Article 32.9 (*Handback Inspection*), the Concessionaire may remove the balance (if any) of the monies standing to the credit of the Retention Account (including any accrued interest but less any bank charges and less any deductions required by any Law to be made from such account).

32.10.7 If the State gives a notice in accordance with Article 32.9.2(b), then pending the agreement or determination by the Technical Disputes Resolution Panel of all matters referred to in that notice, the State and the Concessionaire must retain in the Retention Account an amount equal to the lesser of:

(a) the amount standing to the credit of the Retention Account (including accrued interest); and

(b) the amount stated by the State in the notice given in accordance with Article 32.9.2 as its estimate of the cost of completing the Renewal Works and/or of procuring that the Airports comply in all respects with the Handback Requirements;

and the balance (if any) of any amount standing to the credit of the Retention Account (including any accrued interest but less any bank charges and less any deductions required by any Law to be made from such account) may be removed by the Concessionaire in accordance with Article 32.10.6.

32.10.8 If any sum is retained in the Retention Account in accordance with Article 32.10.7, then the State and the Concessionaire must continue to hold such sum in the Retention Account pending the agreement or determination by the Technical Disputes Resolution Panel of all matters raised in the notice given by the State in accordance with Article 32.9.2.

32.10.9 Within fourteen (14) days after the agreement or determination by the Technical Disputes Resolution Panel of the Handback Amount, the Concessionaire must pay out of the Retention Account to the State an amount equal to the Handback Amount or, if the amount standing to the credit of the Retention Account is insufficient to pay the Handback Amount in full, the entire amount (including accrued interest but less any bank charges and less any deductions required by any Law to be made from such account) standing to the credit of the Retention Account. Any remaining sums standing to the credit of the Retention Account (after deducting the amount payable to the State and any bank charges and any deductions required by any Law to be made from such account) may be appropriated by the Concessionaire.

32.10.10 If the amount standing to the credit of the Retention Account is less than the Handback Amount, then the payment of any sum to the State in accordance with Article 32.10.2 in or towards satisfaction of the Handback Amount must not in any way prejudice or affect any other rights or remedies of the State for the purpose of recovering the remainder of the Handback Amount.

32.10.11 Upon termination of this Agreement, other than due to effluxion of time, any sums standing to the credit of the Retention Account shall be deducted from the Liabilities to Lenders in accordance with the provisions of Article 33 (*State Termination - Consequences*) or Article 35 (*Compensation on Extensive Force Majeure*).

32.11 Throughout the period of twelve (12) months prior to the expiry of this Agreement by effluxion of time, the Concessionaire shall provide access and assistance to any incoming concessionaire.

33 State Termination – Consequences

33.1 Concessionaire Events of Default

33.1.1 The following events, unless (if capable of being remedied) remedied to the satisfaction of the State and/or in respect of events set out in paragraphs (a), (b), (e),

(f), (g), (i), (j), (n), (o) and (p) of this Article 33.1.1, the Grantor (as the case may be) within fourteen (14) days as of the delivery of notice from the State to the Concessionaire unless the occurrence of such events is due to an Event of Delay, a State Responsible Event or a State's Event of Default, shall constitute the Concessionaire Events of Default:

(a) The bankruptcy, liquidation, special liquidation, cessation of business or payments, compulsory administration, submission to creditors' administration, bankruptcy settlement of the Concessionaire and any other insolvency procedure according to law 3588/2007, or the commencement of any of the same. For the avoidance of doubt, the unwinding (Λύση) of the Concessionaire as a result of the merger or re-organisation of the Concessionaire on terms previously agreed by the State will not be considered as a Concessionaire's Event of Default;

(b) The failure of the Concessionaire to satisfy the conditions precedent for draw down under the Designated Loan Agreements (if any) unless of a temporary nature or waived, or the termination of any of the Designated Loan Agreements (if any) by the Finance Parties (as defined in the Designated Loan Agreements, if any);

(c) Subject to any extensions granted as a result of Events of Delay or otherwise, the time period for the Imminent Works exceeds, or the Independent Engineer determines that such period will exceed, by more than 30% any Planned Completion Dates in respect of Imminent Works at any of the Regional Airports;

(d) Any amount payable by the Shareholders of the Concessionaire is not paid in accordance with the provisions of the Committed Investment Payment Schedule;

(e) The amendment of the articles of association of the Concessionaire in violation of this Agreement;

(f) The Performance Bonds or any other on-demand letters of guarantee issued in favour of the State and/or the Grantor in accordance with this Agreement ceases to be valid prior to its expiry in accordance with this Agreement and is not replaced by equivalent letters of guarantee from banks which are appropriately rated and/or regulated by regulators in the EU;

(g) The occurrence of an Extensive Force Majeure Event which has an adverse effect on the performance of the Concession Operations as a result of the

Concessionaire's failure to comply with any of its obligations under this Agreement; nevertheless, if such failure of the Concessionaire to comply with any of its obligations under this Agreement due to an Extensive Force Majeure Event applies at one or more Regional Airports but no more than three (3) Regional Airports, a consultation period of thirty (30) days between the State, the Grantor and the Concessionaire shall take place for the purpose of assessing, amongst others, whether excluding the Regional Airport affected by the Extensive Force Majeure Event from the Concession Operations is commercially viable and, if it is commercially viable, on what terms (including the impact to the Concession Fee) such exclusion could be acceptable to the State, the Grantor and the Concessionaire, in order for the Concessionaire to be in a no better and no worse position;

(h) The occurrence of an Extensive Force Majeure Event, other than as referred to in (g) above, which results in the time period for the Works exceeding 30% of the completion dates set out in the Imminent Works Implementation Time Schedule and which results in the acceleration and cancellation of the Designated Loan Agreements;

(i) The Concessionaire fails to pay any sum or sums due to the State or the Grantor under this Agreement within thirty (30) days of the relevant payment date or if such amount is in dispute within five (5) days of receipt by the Concessionaire of the relevant decision of the Technical Disputes Resolution Panel or Arbitral Tribunal, as the case may be, issued in accordance with Article 39 (*Dispute Resolution*) and ordering the Concessionaire to pay such amount;

(j) The Concessionaire abandons or suspends the Works for a continuous period of three (3) months at any Regional Airport and/or abandons or suspends the operations of the Regional Airports and the provision of the Airport Services and / or closes a Regional Airport during the relevant Operating Hours subject to the requirements set out in paragraph 2 (*Operating Hours*) of Appendix 5 (*Airport Services*) for a period of two (2) consecutive days, unless such suspension or abandonment is as a consequence of an Event of Delay, a State Responsible Event or a State Event of Default;

(k) The breach by the Concessionaire of the Approved Environmental Terms and any other Environmental Requirements;

(l) The Concessionaire terminates the Design-Construction Contract or the contract with any other approved subcontractor or replaces any Contractor

without first obtaining the State's approval, such approval not to be unreasonably withheld/delayed;

(m) The breach by the Concessionaire of the Health and Safety Regulations that has a material adverse effect on the business of or the services provided by the Regional Airports;

(n) Any breach by the Concessionaire of any of its obligations under this Agreement, the HAF Cooperation Framework or any State Service Level Agreement that has a material adverse effect on the business or condition of the Regional Airports;

(o) The Concessionaire (directly or indirectly) imposes Regulated Aeronautical Charges or other charges, tariffs or fees in relation to the Airport Services in excess of the levels permitted pursuant to the relevant Tariff Cap as calculated in accordance with this Agreement and Appendix 7 (*Airport Charges*) and fails to reduce such charges to fall within the relevant permitted level within one (1) month of receiving notice from the State requesting the Concessionaire to do so;

(p) If the Initial Shareholders breach the obligation to maintain shareholdings in accordance with Article 11.3 (*Concessionaire's Shares*);

(q) The replacement of the Contractor or the change of its members in breach of Article 16.2; and

(r) Four (4) or more Termination Points are accrued under Appendix 6 (*Performance Measurement*) in any consecutive thirty six (36) month period.

33.2 State and/or Grantor Termination

33.2.1 If a Concessionaire Event of Default occurs, the State and/or the Grantor, subject to the provisions of Article 37 (*Rights of Lenders - State*), may terminate this Agreement by notice to the Concessionaire and the Lenders (the **Termination Notice**) which shall specify the Concessionaire Event of Default.

33.2.2 Subject to the provisions of Article 37 (*Rights of Lenders - State*), termination shall commence from the service of the Termination Notice.

33.2.3 Other than in relation to an event set out in Article 33.1.1(a), any Dispute by the Concessionaire as to the validity of the termination which is referred to the Arbitral Tribunal, will suspend the effect of such termination until the issue of the Arbitration Award.

33.2.4 The date on which the termination occurs, in accordance with the provisions of this Agreement will be the Termination Date (the **Termination Date**).

33.2.5 Until the Termination Date, the Parties shall continue to fulfil their contractual obligations to the extent it is reasonably practicable to do so, unless, in the case of a pending Dispute, the Arbitral Tribunal provides otherwise.

33.2.6 If the State intends to exercise its substitution rights under Article 33.3.1(e), it shall include a relevant statement in the Termination Notice and shall immediately notify in writing the counterparties to the relevant agreements that it intends to substitute itself for the Concessionaire.

33.3 Results of Termination by the State and/or the Grantor

33.3.1 If the State and/or the Grantor terminates this Agreement:

(a) all the rights, title and interest of the Concessionaire and of any third party deriving from or relating to the Concession including in respect of any assets noted on the Inventory in respect of any Movable Property shall cease immediately including any rights the Concessionaire may have under the Independent Engineer's Agreement or any other contract relating to the Concession and the whole of the Concession shall pass to the Grantor;

(b) all the cash balances of the Concessionaire that are not held for or on behalf of the Lenders shall pass to the State;

(c) all claims of the Concessionaire against the insurers that are not held for or on behalf of the Lenders shall pass to the State;

(d) the Concessionaire shall comply with its obligations pursuant to Article 36 (*Continued Performance*);

(e) the Grantor and / or the State, provided it has complied with the requirements of Article 33.2.6 may exercise its step-in rights and substitute the Concessionaire:

(i) in relation to any aspect of this Agreement. If the Grantor/the State exercises such right of step-in it will to the extent of such step-in assume the obligations of the Concessionaire under any agreements in respect of which it effects a step-in, that arise after the substitution of the Concessionaire;

(ii) in the insurance policies existing on the day of the substitution, and for such time as the relevant premiums have been paid without additional covers having to be issued, but it does not undertake the payment of premiums outstanding up to the Termination Date. The Concessionaire shall include a relevant provision in the insurance policies reflecting the provisions of this Article 33.3.1(e)(ii);

(f)

(i) the Operation Bond shall be forfeited in favour of the Grantor; and

(ii) any other Performance Bonds held by the State or the Grantor (as applicable) and the Lenders which have not been cancelled and/or forfeited in accordance with the terms of this Agreement shall, within fourteen (14) days as of the date on which the Concession is transferred to the State will be subject to the provisions of the State Direct Agreement (if any, in accordance with Article 37.1.8) and otherwise shall be returned to the Concessionaire;

(g) the State shall pay to the Concessionaire or the Lenders (to the latter, if this is provided for in the Designated Loan Agreements) the **Concessionaire Default Compensation Sum** calculated as an amount not lower than zero and equal to the lower of:

(i) the Liabilities to Lenders on the Termination Date; and

(ii) the Net Present Value Compensation Amount (**NPV Compensation**). The NPV Compensation is calculated for the purposes of the present Article as follows:

NPV Compensation = A + B-C

where:

A = the NPV of Revenues, that the Concessionaire would have received from the Termination Date until the end of the Concession Period (ignoring for these purposes any early termination thereof) on the basis of the most recent Forecasts

B = any compensation payable to the Concessionaire under this Agreement as a result of an event which occurs before the Termination Date, and

C = (D1 - D2) + E + F + G

where:

D1 = total cost on the Termination Date for the reinstatement of the Concession to the Standards and Specifications and the Required Level of Service as contemplated in this Agreement,

D2 = the insurance monies received by the State with respect to the reinstatement costs referred to in D1,

E = the NPV of the costs for the operation and maintenance of the Concession, including any Concession Fee, the Levy or other fees payable and any capital expenditure from the Termination Date until the end of the Concession Period (ignoring for these purposes any early termination thereof) (excluding any costs included in D1 above) on the basis of the most recent Forecasts,

F = amounts deposited or placed by or on behalf of the Concessionaire in any debt service reserve account to secure obligations owed to the Lenders under the Designated Loan Agreements,

G = any amount, not included in (F) above, in cash or cash equivalent investments held by the Concessionaire and other amounts that in each case secure the Lenders' claims and are payable to or receivable by the Lenders (whether in a reserve account or otherwise), and in any case without double counting the Performance Bonds.

NPV means the net present value of each as the case may be stream of cash flows calculated at a given date as follows:

$$NPV = \sum_{t=1}^{t=n} \frac{C_t}{(1+r_t)^t}$$

Where:

r_t = discount rate equal to the weighted average lending cost of the Designated Loan Agreements, as calculated for the period starting from the Termination Date until the contractually agreed final repayment date of the Designated Loan Agreements.

C_t = the relevant cash flows for the year t, being Revenues or costs for the maintenance and operation (E), as the case may be.

t = 1 refers to the year beginning on the Termination Date

t = n refers to the year in which the Concession Period is scheduled to end (ignoring for these purposes any early termination thereof).

33.3.2 The payment of the relevant amount calculated pursuant to Article 33.3.1 above shall be made in accordance with Article 35.3 (*Payments on Termination*). However, if the amount is less than zero, no payment shall be required from the Concessionaire to the State or the Grantor.

33.3.3 Following termination of this Agreement for failure by the Concessionaire to remedy a Concessionaire Event of Default and subject to Article 37 (*Rights of Lenders - State*), the Concessionaire must as soon as reasonably practicable and in any event within fourteen (14) days of the Termination Date, notify the State of the amounts calculated pursuant to Article 33.3.1.

33.3.4 Following the issue of any notice pursuant to Article 33.3.3, the Parties are to meet in order to seek to agree such amount specified. Where such amount is not agreed within fourteen (14) days from the Dispute is to be resolved in accordance with the Technical Disputes Resolution Procedure, provided that any undisputed amount must be paid on the date which is twenty eight (28) days after the Termination Date.

34 Concessionaire Termination – Consequences

34.1 State Events of Default

34.1.1 The following events will be considered as State Events of Default:

(a) the State fails to pay any sum or sums due to the Concessionaire under this Agreement (where the State has not given notice to the Concessionaire that such sums are in Dispute) within the prescribed time limits or, where no time limits are prescribed in this Agreement, within ninety (90) days from the date it was due and payable;

(b) the occurrence of an Extensive Force Majeure Event which is not a Concessionaire Event of Default pursuant to paragraphs (g) and (h) of Article 33.1.1;

(c) the annulment or the unilateral amendment of this Agreement by the State;

(d) the State or any Government Authority confiscates or nationalises the Concessionaire or all or part of its assets otherwise than in accordance with this Agreement;

(e) the termination by the Lenders of a Designated Loan Agreement (if any) as a consequence of a State Event of Default;

(f) a breach by the State and/or the Grantor of any other provision of this Agreement including a breach of the provisions of the HAF Cooperation Framework by the State or HAF that has a permanent material adverse effect on the business and condition of the Regional Airports to the extent that, in accordance with good faith and business usages, the Concessionaire's profitability is substantially affected or the Concessionaire could not be reasonably expected to have a commercial interest in the further implementation of this Agreement;

(g) subject to the exercise of the Concessionaire's rights to step in pursuant to Article 4.3.3, an Event of Delay which results in a delay to the handover of the State Works by more than thirty (30%) of the relevant deadline set out in Article 19.1.3;

(h) an Event of Delay which directly results in the delay to the completion of any of the Works by more than thirty (30%) percent of the relevant approved completion date and which results in the Lenders declaring the termination of the Designated Loan Agreements for this purpose; and

(i) any breach by the State of the provisions of Article 10.4 or any event or occurrence (including any Change of Law or proposed Change of Law) that would require such provision to be breached.

34.1.2 If a State Event of Default occurs, the Concessionaire, subject to the provisions of Article 37 *(Rights of Lenders - State)*, may terminate this Agreement by notifying the State (the **Termination Notice**) which notice shall specify the relevant State's Event of Default.

34.1.3 Subject to the provisions of Article 37 (*Rights of Lenders - State*), termination shall commence from the service of the Termination Notice.

34.1.4 Any dispute by the State as to the validity of the termination which is referred to Arbitration, will suspend the effect of such termination until the issue of the Arbitration Award.

34.1.5 The date on which the termination occurs, in accordance with the previous paragraphs, is the Termination Date (the **Termination Date**).

34.1.6 Until the Termination Date, the Parties shall continue to fulfil their contractual obligations to the extent it is reasonably practicable for them to do so, unless, in the case of a pending Dispute, the Arbitral Tribunal provides otherwise.

34.2 Results of Termination by the Concessionaire

34.2.1 If the Concessionaire terminates this Agreement:

(a) all rights, title and interest of the Concessionaire and of any third party deriving from or relating to the Concession shall immediately cease;

(b) the Concession shall pass to the Grantor or the State, as applicable;

(c) the State shall pay to the Concessionaire or the Lenders (to the latter, if this is provided for in the Designated Loan Agreements) (if any) the **State Default Compensation Sum** calculated as an amount equal to the aggregate of:

(i) the Liabilities to Lenders on the Termination Date; and

(ii) an amount which if paid to the Shareholders would achieve an IRR at the date of payment of the second instalment in accordance with Article 35.3.1(a) equal to the one set out in the Updated Financial Model taking into account all amounts of the Committed Investment paid to the Concessionaire, as well as dividends and other distributions including fees and interest or repayments paid to the Shareholders of the Concessionaire or to holders of Subordinated Debt,

less the amount of any insurance monies receivable by the Concessionaire which are not for the account of the Lenders and which have not been applied in reinstatement of the relevant assets.

34.2.2 The payment of the amount pursuant to Article 34.2.1 shall be made in accordance with Article 35.3 (*Payments on Termination*). However, if the amount is less than zero, no payment shall be required from the Concessionaire to the State or the Grantor.

34.2.3 Following termination of this Agreement for a State Event of Default and subject to Article 37 (*Rights of Lenders - State*), the Concessionaire must as soon as reasonably practicable and in any event within fourteen (14) days as of the Termination Date, notify the State of the amount calculated pursuant to Article 34.2.1. Such notice is to show in reasonable detail the derivation of the relevant amounts.

34.2.4 Following the issue of any notice pursuant to Article 34.2.3, the Parties are to meet in order to seek to agree such amount specified. Where such amount is not agreed within fourteen (14) days the Dispute shall be referred to the Technical Disputes Resolution Panel, provided that any undisputed amount must be paid on the date which is twenty eight (28) days after the Termination Date.

34.2.5 Any Performance Bonds held by the Grantor and/or the State which have not been cancelled or forfeited in accordance with the terms of this Agreement shall be subject to the provisions of the State Direct Agreement (if any, in accordance with Article 37.1.8) and otherwise shall be returned to the Concessionaire within fourteen (14) days as of the date on which the Concession is transferred to the Grantor or the State, as applicable.

35 Compensation on Extensive Force Majeure

35.1 If this Agreement is terminated for an Extensive Force Majeure Event, then the State shall pay to the Concessionaire the **Force Majeure Compensation Sum** in accordance with this Article 35 (*Compensation on Extensive Force Majeure*).

35.2

35.2.1 The Force Majeure Compensation Sum shall be an amount equal to the aggregate of:

(a) the Liabilities to Lenders on the Termination Date; and

(b) an amount which if paid to the Shareholders, would achieve an IRR equal to the weighted average cost of debt funds of the Shareholders (weighted based on their respective shareholding level) as evidenced in their latest publicly available audited consolidated financial statements (by dividing (a) debt outstandings at the beginning and debt outstandings at the end of the year, by (b) the interest expense times two), taking into account all amounts of the Committed Investment paid to the Concessionaire, as well as dividends and other distributions including fees and interest or repayments paid to the Shareholders of the Concessionaire or to holders of Subordinated Debt;

taking into account:

(a) the amount of the Concessionaire's liquid assets; and

(b) the amount of any insurance monies to be received by the Concessionaire which are not for the account of the Lenders and which have not been applied in reinstatement of the relevant assets.

35.2.2 The payment of the amount calculated pursuant to Article 35.1 shall be effected in accordance with Article 35.3 (*Payments on Termination*). However, if the amount is less than zero, no payment shall be required from the Concessionaire to the State or the Grantor.

35.2.3 Following termination of this Agreement for an Extensive Force Majeure Event, the Concessionaire must as soon as reasonably practicable and in any event within fourteen (14) days of the Termination Date, notify the State and the Grantor of the amount calculated pursuant to Article 35.2.1. Such notice is to show in reasonable detail the derivation of the relevant amounts.

35.2.4 Following the issue of any notice pursuant to Article 35.2.3, the Parties are to meet in order to seek to agree such amount specified. Where such amount is not agreed within fourteen (14) days the Dispute shall be referred to the Technical Disputes Resolution Panel, provided that any undisputed amount must be paid on the date which is twenty eight (28) days after the Termination Date.

35.2.5 Unless otherwise stated in the relevant Performance Bond, any Performance Bonds held by the Grantor and/or the State which have not been cancelled or forfeited in accordance with the terms of this Agreement shall be returned to the Concessionaire within fourteen (14) days as of the date on which the Concession is transferred to the Grantor or the State, as applicable.

35.3 Payments on Termination

35.3.1 The State must pay to the Concessionaire:

(a) the State Default Compensation Sum or the Force Majeure Compensation Sum (as appropriate) in two equal instalments, the first of which shall be payable six (6) months and the second eighteen (18) months after the Termination Date; and

(b) the Concessionaire Default Compensation Sum, if any, in instalments which reflect the amortisation profile of the Designated Loan Agreements, the first of which shall be payable on the first scheduled repayment date falling six (6) months after the Termination Date and the last of which shall be payable on or before the scheduled final maturity date under the Designated Loan Agreements;

provided that the Concessionaire has provided the notices set out in Articles 33.3.3, 34.2.3 or 35.2.3 (as applicable) within the required period. Where the Concessionaire

has not provided such notice within the required period, the State's obligation to pay is to be extended by the number of days that such notice is delayed.

35.3.2 From the date on which the State receives the notice identified in Articles 33.3.3, 34.2.3 or 35.2.3 (as applicable), as such may be extended pursuant to Article 35.3.1, to and including the date of payment, interest is to accrue on any unpaid element of:

(a) the State Default Compensation Sum or the Force Majeure Compensation Sum (as appropriate) at the weighted average of the Senior Debt interest rate; and

(b) the Concessionaire Default Compensation Sum at the lower of the rate calculated pursuant to paragraph (a) above and the rate of return payable on the Termination Date on Greek government bonds of an average maturity as close as possible to the average repayment term of the outstanding amounts;

such interest is to be paid on the date that the State Default Compensation Sum, Concessionaire Default Compensation Sum or Force Majeure Compensation Sum is paid by the State. No interest is to accrue in the period from the Termination Date until the date that the State receives the notice identified in Articles 33.3.3, 34.2.3 or 35.2.3 (as applicable) (as the same may be extended pursuant to Article 35.3.1.

35.3.3 The State may (on twenty eight (28) days prior notice to the Concessionaire) elect to pay the State Default Compensation Sum, the Force Majeure Compensation Sum or the Concessionaire Default Compensation Sum, (as applicable) in full on any instalment date.

35.3.4 If the State:

(a) fails to make a payment to the Concessionaire in accordance with Article 35.3.1 above; or

(b) breaches its obligations in respect of assignment of this Agreement;

the Concessionaire may issue a notice to the State declaring any unpaid and outstanding element of the State Default Compensation Sum, the Force Majeure Compensation Sum or the Concessionaire Compensation Sum, to be immediately due and payable.

35.3.5 Furthermore, any amounts that are payable by the State to the Lenders pursuant to Articles 33 (*State Termination – Consequences*), 34 (*Concessionaire Termination – Consequences*) and 35 (*Compensation on Extensive Force Majeure*) shall also be

paid free and clear of any restriction or conditions and without any deduction or withholding by way of set off, counterclaim or otherwise.

36 Continued Performance

36.1 Subject to any exercise by the Grantor and the State of their rights to perform, or to procure a third party to perform, the obligations of the Concessionaire under this Agreement, the Parties are to continue to perform their obligations under this Agreement, notwithstanding the giving of any notice of default or Termination Notice, until the Termination Date. From the date of notice of an Event of Default pursuant to Articles 33.2 (*State and/or Grantor Termination*) and 34.1.2, the Concessionaire is to ensure that no material project assets, facilities, information, records or accounts are removed permanently from the Concession Sites and not replaced without the prior written approval of the State, and the Concessionaire is to continue to carry out the Works and perform the Concession Operations at the Regional Airports in accordance with this Agreement.

36.1.1 From the Termination Date:

(a) the State may require the Concessionaire to carry out the Works and perform the Airport Services at the Regional Airports (**Additional Period Operations**) until the Additional Period Termination Date, or, if earlier, until the State notifies the Concessionaire that such additional period will end, with the intent that the State or a successor operator would be able to take over the Works and/or Airport Services at the Regional Airports at any time after the end of the Additional Period. The Concessionaire must use all reasonable endeavours to ensure that the State or such successor operator has immediate access to all employees and all facilities and assets within the Concessionaire's control for such purpose at such time; and

(b) the Concessionaire is to carry out the Additional Period Operations at the Regional Airports on the basis that, to the extent possible and practicable, the Regional Airports may be transferred as a going concern at the expiry of the Additional Period to the State or a successor operator. The Concessionaire must accordingly use all reasonable endeavours to ensure that the Regional Airports have an appropriate number of employees (having sufficient skills, qualifications and experience) at the time of transfer to the State or any successor operator following the expiry of the Additional Period, provided that the Concessionaire need not offer inducements to agree to any transfer to the State or any successor operator or to remain up to the time of such transfer; and

(c) the State shall pay to the Concessionaire a fee for the provision of the Additional Period Operations which shall be the cost of the provision of such operations plus a percentage of such cost to be agreed by the Parties prior to the commencement of the Additional Period (**Additional Period Operations Fee**) and such an Additional Period Operations Fee shall be paid to the Concessionaire each month of the Additional Period within fourteen (14) days after the receipt by the State of an invoice from the Concessionaire provided that the invoice shall not be issued any earlier than the seventh (7^{th}) day of the relevant month and the invoice shall set out the cost for the Additional Period Operations for such month. In relation to the first and last month of the Additional Period the Additional Period Operations Fee shall be pro rated accordingly. For the avoidance of doubt the Concessionaire shall not be entitled to retain any revenues from the provision of the Additional Period Operations and all such revenues shall be collected by the Concessionaire on behalf of the Grantor.

37 Rights of Lenders – State

37.1 Remedy by Concessionaire - Lenders

37.1.1 If a Concessionaire Event of Default occurs, the Termination Notice served on the Concessionaire and the Lenders by the State shall also include an invitation to cure or remedy the Concessionaire Event of Default or to submit a plan for the remedy of such Concessionaire Event of Default.

37.1.2 The Grantor and the State acknowledge that the Lenders are entitled at any time either before or after the occurrence of a Concessionaire Event of Default to take the steps, or request that such steps are taken, that are included in the Designated Loan Agreements (if any) and the State Direct Agreement (if any, in accordance with Article 37.1.8) (or detailed in accordance with Article 37.1.8), including the substitution of the Concessionaire and any subcontractors of the Concessionaire in order to either prevent or remedy the occurrence of a Concessionaire Event of Default.

37.1.3 The Concessionaire is obliged to notify the Grantor and the State of any particular agreements with the Lenders as regards the manner in which the right of remedy of the Concessionaire Event of Default may be exercised.

37.1.4 Any remedy plan shall be subject to the approval of the Grantor and the State, which shall not be unreasonably withheld or delayed. The Grantor and the State shall notify the Concessionaire and the Lenders in writing of its acceptance or rejection of the remedy plan within fifteen (15) days of its submission. If the Grantor and the State

fails to respond within this deadline, the remedy plan shall be deemed to have been approved.

37.1.5 Any remedy plan submitted by the Lenders may propose, among other things, the substitution of the Concessionaire with another entity (the **Substitute Entity**), whose substitution shall be permitted provided that such entity satisfies the eligibility criteria that applied to the Concessionaire as part of the tender process.

37.1.6 The Lenders may also propose the substitution of the Contractor with an entity acceptable to the State. In this case the conditions and arrangements of the previous paragraphs apply as appropriate.

37.1.7 If despite the service of the Termination Notice by the State, the Concessionaire or its Lenders:

(a) have not cured the Concessionaire Event of Default within sixty (60) days from the date of service of the Termination Notice; or

(b) have not submitted a remedy plan within sixty (60) days from the date of service of the Termination Notice, or the plan was submitted on time but has not been accepted by the Grantor and the State; or

(c) submitted the remedy plan on time, but have failed to cure the Concessionaire Event of Default within a hundred and eighty (180) days from the date of service of the Termination Notice or within such longer period as may be agreed with the Grantor;

then subject to Article 33.2.3, termination shall be effective on the day following the expiry of the respective deadlines set out above.

37.1.8

(a) The exercise of the Lenders' right to remedy a Concessionaire Event of Default, the Lenders' exercise of rights and discretions under the Designated Loan Agreements (if any), the interface between the rights of the State, the Grantor and/or the Lenders, the procedures of termination, appropriate step-in mechanisms into the Concession Documents, clarifications that may be necessary in respect of this Agreement and the resolution of any disputes that might arise between the Lenders and the State and/or the Grantor and/or the Concessionaire pursuant to the exercise of such rights and any other matter affecting the rights of the Lenders, may be regulated by a State Direct Agreement between the State, the Grantor and the Lenders provided that any such agreement shall not have an adverse effect on the State and the

Grantor's rights and obligations under this Agreement and will be executed on behalf of the Grantor in accordance with Article 50.5;

(b) If the Lenders request that a State Direct Agreement on the terms mentioned in Article 37.1.8(a) above should be entered into, such agreement will be executed following the Effective Date, and the form will not be required to be agreed and initialled on the Effective Date;

(c) Subject to the Lenders' approval, the Concessionaire might be a party to the State Direct Agreement in order for such agreement to survive in the event of repayment of the initial group of Lenders and the subsequent designation of further Designated Loan Agreements; and

(d) If there are no Designated Loan Agreements in place at the Effective Date, but the State elects to designate Designated Loan Agreements following the Concession Commencement Date in the context of which Lenders request a State Direct Agreement on the terms mentioned in Article 37.1.8(a) above, the State will enter into such an agreement and the Minister of Finance and the Ministry of Infrastructure, Transport and Networks are authorised to negotiate and sign such an agreement on behalf of the State.

37.2 Remedy by the State

37.2.1 If a State Event of Default occurs, the Termination Notice served on the State by the Concessionaire will also include an invitation to cure or remedy the State's Event of Default or to submit a plan for the remedy of such State Event of Default.

37.2.2 If, despite the service of the Termination Notice by the Concessionaire, the State:

(a) has not cured the State Event of Default within sixty (60) days from the date of service of the Termination Notice; or

(b) has not submitted a remedy plan, within sixty (60) days from the date of service of the Termination Notice, or the plan was submitted on time but has not been accepted by the Concessionaire and its Lenders; or

(c) submitted the remedy plan on time, but has failed to cure the State Event of Default within a hundred and eighty (180) days from the date of service of the Termination Notice or such longer period as may be agreed with the Concessionaire;

then subject to Article 34.1.4, termination shall occur on the day following the expiry of the respective deadlines set out above.

38 Intellectual and Industrial Property Rights

38.1 Obligations of the Concessionaire during the Concession Period

38.1.1 The Concessionaire will enter into the necessary agreements with the owners or holders of intellectual and industrial property rights, licences, trademarks, drawings and models concerning any drawings, designs, certificates, specifications, reports, written information and records in printed or electronic form (except those acquired or created by the Grantor and/or the State or on their behalf), assets, materials, all kinds of equipment, instruments, installations, rights or all kinds of objects used for (or concerning) the Works or the Concession Operations (**Intellectual and Industrial Property Rights**), for the purpose of using the same for the implementation of the Concession Operations.

38.1.2 The Concessionaire undertakes to pay all fees, rights, royalties, expenses, compensations and duties owed to the owners or the holders of such Intellectual and Industrial Property Rights and to do all acts and execute all such documents as may be necessary to give effect to this Article 38 (*Intellectual and Industrial Property Rights*), including any registrations or renewals of these Rights.

38.1.3 For the purpose of using them for the Concession Operations, the Concessionaire will place at the disposal of the Grantor and the State, as appropriate, and any Competent Authority, free of any charge, all drawings, designs, certificates, specifications, reports, written information and records in printed or electronic form, which are acquired, were acquired or created by the Concessionaire or on its behalf for the purposes of the Concession Operations. The Concessionaire will take all reasonable steps to place at the disposal of the Grantor and the State, as appropriate, and any Competent Authority all elements and documents created by third parties for the purposes of the Concession Operations, which are in its possession.

38.1.4 The Concessionaire may use for the purposes of the Concession Operations all drawings, designs, certificates, specifications, reports, written information and records in printed or electronic form, which are acquired, were acquired or created by the Grantor and/or the State or on their behalf for the purposes of the Concession Operations, subject to any conditions that the Grantor and/or the State may set. If the Concessionaire wishes to use such elements and/or documents for any other purpose, it will notify the Grantor and the State, and the Grantor and/or the State will advise within sixty (60) days whether it agrees or not. If the Grantor and/or the State does not reply, the Concessionaire's request will be deemed to have been rejected.

38.2 Grant of Licence to Use

38.2.1 By this Agreement, the Grantor and the State, as appropriate, grants to the Concessionaire an irrevocable, non-exclusive and transferable, royalty-free licence (including the right of the Grantor and the State to sub-licence) to copy, reproduce, modify, translate and use every Intellectual and Industrial Property Right:

(a) which may be owned by or licensed to the Concessionaire as at the date of execution of this Agreement; or

(b) which may, after the date of execution of this Agreement, be owned by or licensed to the Concessionaire.

38.2.2 Where any such Intellectual and Industrial Property Right is vested in any third party, the Concessionaire will use its best endeavours to ensure either (i) the grant of a licence of such Intellectual and Industrial Property Right to itself on terms permitting the sub-licence of such right to the Grantor or the State as appropriate, or (ii) the grant to the Grantor or the State as appropriate of the relevant licence of such Right, on the basis of the terms described in Article 38.2.1.

38.2.3 The Concessionaire will pay all fees, costs, royalties, intellectual and industrial property taxes and compensation payable under such licence.

38.2.4 By this Agreement the Grantor and/or the State, as appropriate grants to the Concessionaire an irrevocable, non-exclusive, royalty-free licence (but without the right to sub-licence) for the duration of the Concession Period only of the relevant Intellectual and Industrial Property Rights, which were granted or will be granted to the Grantor for the purposes of the Concession.

38.2.5 From the publication of the Ratification Law this Agreement is deemed to have been submitted to the Industrial Property Organisation in accordance with the provisions of paragraph 1 of article 22 of law 1733/1987 (G.G. 171-A/30-6-1987).

38.3 Further Actions

Each of the State and/or the Grantor, as appropriate, and the Concessionaire will execute (or procure the execution of) such documents and do all such things as may be necessary for the full implementation of the provisions of this Article. If the Concessionaire does not comply with its obligations under this provision, the State and/or the Grantor, as appropriate, may undertake such actions, on behalf of the Concessionaire, by virtue of irrevocable instruction provided to it by the Concessionaire pursuant to this Agreement.

38.4 Intellectual and Industrial Property Rights Indemnity

38.4.1 The Concessionaire will indemnify and hold harmless the State and the Grantor and each of their agents and employees from and against all loss, cost, expense, liability and/or damage that they will suffer or to which they will be subjected and shall exempt all of them from any claim, lawsuit and procedure against them, arising out of or on account of any infringement of any Intellectual and Industrial Property Rights in respect of any drawings, designs, certificates, specifications, reports, written information and records in printed or electronic form (except those acquired or created by the State and/or the Grantor, as appropriate or on its behalf), assets, materials, all kinds of equipment, instruments, installations, rights or all kinds of objects used for (or concerning) the Works.

38.4.2 If the Concessionaire omits to lawfully acquire the licence to use the Intellectual and Industrial Property Rights, this omission will be deemed to be a breach of its obligations under this Agreement and the State and/or the Grantor, as appropriate, may retain from paying any sum due to the Concessionaire or may deduct from the Works Performance Bond the sum which it may be ordered to pay to the beneficiary of the Intellectual and Industrial Property Rights.

38.4.3 The State and/or the Grantor, as appropriate, will notify the Concessionaire within fourteen (14) days of receiving any claim, lawsuit or proceedings for infringement of any such Intellectual and Industrial Property Rights and it may retain from any payment to the Concessionaire or from the Performance Bonds that the Concessionaire has submitted, any sum charged to it for this reason.

38.5 Commencement of Intellectual and Industrial Property Licence

With regard to the Intellectual and Industrial Property Rights that are created during the Concession Period, the relevant licences are deemed to have been granted ipso jure by and with the creation of such Intellectual and Industrial Property Right.

38.6 Electronic Data

If any data, materials and documents, referred to in the present Article, are created or maintained in a computer, the Concessionaire will ensure, for the benefit of the State/Grantor, as appropriate, and without any cost for the latter, the acquisition by the State/Grantor, as appropriate, of a licence to use any necessary software or database, so that it or persons designated by it, have access to and are able to use such data for the purpose of the Concession Operations and such other purposes as the State/Grantor and the Concessionaire may agree.

38.7 Possession and storage of documents

38.7.1 The Concessionaire will ensure that any data, materials and documents, referred to in this Article 38 (*Intellectual and Industrial Property Rights*), will be held at all times in its possession and will be at the disposal of the Grantor and the State for inspection, unless the same have already been granted and / or submitted to the Grantor and the State in compliance with this Agreement.

38.7.2 Within two (2) months from the Concession Commencement Date, the Concessionaire will submit to the Grantor and the State its proposals for keeping backup files and the safe storage of data, materials and documents, referred to in this Article 38 (*Intellectual and Industrial Property Rights*). If the Grantor and the State do not object to the above proposals, the Concessionaire will put these proposals into effect and ensure that the Contractor and any subcontractors of the Concessionaire comply with those.

39 Dispute Resolution

39.1 General

39.1.1 All Disputes arising between the Contracting Parties, from the Effective Date until the Concession Commencement Date, with regard to the implementation, interpretation or the validity of this Agreement shall be resolved by the competent courts of Athens.

39.1.2 After the Concession Commencement Date, all Disputes arising between the Contracting Parties shall be resolved in accordance with the provisions of this Article 39 (*Dispute Resolution*). Technical Disputes shall be resolved through the Technical Disputes Resolution Procedure as set out in this Article 39 (*Dispute Resolution*) and referral of a Technical Dispute to Arbitration shall be permitted only in respect of the following aspects of the Findings of the Technical Disputes Resolution Panel:

(a) allocation of liability issues;

(b) allocation of risk;

(c) interpretation of laws and contractual terms of this Agreement;

(d) financial issues;

(e) allocation of procedural costs issues; and

(f) termination of this Agreement.

39.1.3 The right of a Contracting Party to refer a Dispute to Arbitration shall be suspended if a Technical Disputes Resolution Procedure is initiated in respect of that Dispute and shall remain suspended until the Technical Disputes Resolution Procedure is completed. The appointment of an Expert shall be deemed to be an initiation of the Technical Disputes Resolution Procedure.

39.1.4 Unless otherwise expressly provided in this Agreement, recourse to the Technical Disputes Resolution Procedure shall not have a suspensive effect on the performance of the obligations of the Contracting Parties under this Agreement.

39.1.5 The right of a Contracting Party to refer a Technical Dispute to the Technical Disputes Resolution Procedure may be exercised within two (2) months from the notice of the Technical Dispute, save where a different period is provided for in relation to specific Technical Disputes elsewhere in this Agreement. Where the time limit for the Parties' recourse to the Technical Disputes Resolution Procedure is shorter than two (2) months, the time period within which the Findings must be rendered is reduced to forty five (45) days. The deadlines of the present Articles refer to calendar days, unless otherwise provided.

39.1.6 Any notice of Technical Disputes Resolution, any response to any such notice, any request for Arbitration, any answer to any such request and any reply to any counterclaim shall be served by a court bailiff or by method of service of process recognised as valid in the jurisdiction in which the relevant Party is being served.

39.2 Technical Disputes Resolution

39.2.1 All Technical Disputes, regardless of whether they entail financial consequences, and (unless another means of resolution is specified) any failure of the Contracting Parties to reach agreement where this Agreement requires them to do so must be submitted to and decided through the procedure set out in this Article 39.2 (*Technical Disputes Resolution*) (the **Technical Disputes Resolution Procedure**). The Technical Disputes Resolution Procedure shall be effected by three Experts constituting a three-member panel (the **Technical Disputes Resolution Panel**). Any Expert appointed to the Technical Disputes Resolution Panel must have the training and experience necessary for the resolution of the Technical Dispute which they are required to resolve.

39.2.2 Recourse to the Technical Disputes Resolution Procedure shall be initiated by one of the Contracting Parties serving the other, through a bailiff, with a notification of its intention pursuant to Article 39.1.6. Such notice shall set out detailed particulars of the nature of the Technical Dispute, the demands of the relevant Party, be accompanied

by any evidence on which that Contracting Party relies and must specify an Expert to be appointed.

39.2.3 Within twenty (20) days of receiving the notification outlined in 39.2.2 above, the other Party shall appoint the second Expert and serve its written arguments in response to the Technical Dispute together with any evidence on which it relies. If the second Party refuses to appoint an Expert or the twenty (20) day time limit for doing so expires, the referring Party may petition the ICC to appoint the second Expert. The petition to the ICC shall be filed within ten (10) days from the written refusal by the other Party to appoint an Expert or the expiration of the aforementioned twenty (20) day time limit whichever date is earlier and shall be compulsorily accompanied by a copy of the relevant claim. The ICC shall appoint the second Expert through ballot from those persons set out in the expert's list, within ten (10) days.

39.2.4 Within a time limit of twenty (20) days from the appointment of the second Expert, the two appointed Experts shall appoint the third Expert. If agreement cannot be reached, or the twenty (20)-day time limit expires, either Party may instruct the ICC to appoint the third Expert.

39.2.5 For the avoidance of doubt, the Experts nominated or appointed in relation to any Technical Dispute pursuant to this Agreement need not be fluent in the Greek language (written or spoken). In case either Party appoints an Expert that is not fluent in the Greek language (written or spoken), such Party shall procure, at its own expense and care, that Greek translations (for documents) or interpretation (for oral communications), as the case may be, are provided for the purposes of the Technical Disputes Resolution Procedure. If following appointment an Expert is unable or unwilling to act, or is removed following a challenge, a replacement will be appointed following the same procedure as that used to appoint the Expert being replaced. In the event that a Party wishes to challenge for lack of independence, impartiality, qualification or any other reason, any of the Experts, such challenge shall be made by the submission to the ICC of a written statement specifying the facts and circumstances on which the challenge is based, and the challenge shall be decided by the ICC.

39.2.6 Any Technical Disputes Resolution Procedure shall be governed by Greek law, conducted in the Greek language and any hearings shall take place in Athens, Greece. For the avoidance of doubt, any participant in any such Technical Disputes Resolution Procedure may communicate in English (or any other language of their choice), in which case Greek translations (for documents) or interpretation (for oral communications) will be provided at the expense and care of the interested Party.

Subject to Article 39.2.10, any Technical Disputes Resolution Procedure shall be concluded with the issue of the Technical Disputes Resolution Panel's Findings.

39.2.7 The Technical Disputes Resolution Panel shall, within fourteen (14) days from the appointment of the third Expert, decide whether and to what extent the Dispute referred to it constitutes a Technical Dispute. If the Technical Disputes Resolution Panel decides that the Dispute is not a Technical Dispute, it will immediately notify this to the Parties, following which the Parties may refer the Dispute to Arbitration in accordance with the provisions below. If the Technical Disputes Resolution Panel finds that there is a Technical Dispute, it shall notify its decision immediately to the Parties and shall then proceed to determine the Dispute in accordance with Article 39.2.8. The Parties agree that they shall only be permitted to refer to Arbitration a matter that a Technical Disputes Resolution Panel has found to be a Technical Dispute following the issuing of the Findings and only insofar as permitted in Article 39.2.10.

39.2.8 Upon determining that a matter referred to it is a Technical Dispute, the Technical Disputes Resolution Panel shall apply the terms of this Agreement and provisions of Greek law to resolve the Technical Dispute. Subject to the provisions of this Agreement, the Technical Disputes Resolution Panel shall set the rules for the conduct of the Technical Disputes Resolution Procedure pursuant to the discretions provided in this respect by the applicable Greek law after the Parties have expressed their views in respect of such rules. This includes (but shall not be limited to) discretion as to whether to: (i) accept oral as well as written evidence; (ii) examine witnesses and conduct inspections of any relevant property or thing; (iii) permit any Party to make and/or amend any submissions; (iv) continue with the reference despite any Party's failure to appear or to comply with procedures or directions; (v) order disclosure of documents or other evidence subject to confidentiality restrictions; (vi) order any sample, observation or experiment to be made which is, in the Technical Disputes Resolution Panel's view, necessary or desirable; (vii) require the Parties to provide written statements of their respective cases, and written answers, and reasons for any disagreement; (viii) fix the date, time and place of meetings, hearings or inspections (if any); (ix) provide the Parties with a list of mandatory questions to address; (x) invite the Lenders or the technical adviser of the Lenders; and (xi) consult with the Independent Engineer. Any meetings, hearings or inspections will be in private unless the Parties agree otherwise.

39.2.9 The Technical Disputes Resolution Panel shall notify the Parties of its determination of the Technical Dispute by issuing its Findings within three (3) months from the date of appointment of the third Expert. The Findings of the Technical Disputes Resolution Panel shall be in writing and shall contain the reasoning of the Technical Disputes

Resolution Panel in arriving at those Findings. The Findings will not be deposited at the Secretariat of the One-member First Instance Court. Unless otherwise specified in this Article the provisions of articles 867 to 903 of the Code of Civil Procedure apply *mutatis mutandis* to the Technical Disputes Resolution.

39.2.10 The Findings of the Technical Disputes Resolution Panel, shall be final and binding upon the Parties. If the Technical Disputes Resolution Panel's Findings on any technical issues relating to any of the matters agreed to in paragraphs (a) to (f) of Article 39.1.2 are disputed by any of the Parties, the affected Party shall be entitled within thirty (30) days from the date the Findings were issued to refer those matters only to Arbitration in accordance with this Agreement.

39.2.11 The costs of the Technical Disputes Resolution Procedure shall be determined by the Technical Disputes Resolution Panel within the limits set by the ICC Rules. The costs of the Technical Disputes Resolution Procedure shall be paid in advance by the referring Party and shall be allocated in accordance with the Technical Disputes Resolution Panel's Findings.

39.2.12 Any Experts appointed to the Technical Disputes Resolution Panel in respect of a Technical Dispute may not be appointed as Arbitrators should that Technical Dispute subsequently be referred to Arbitration in accordance with the above provisions.

39.2.13 All written submissions and documents of the Parties, and the decision of the Technical Disputes Resolution Panel and any other records of the Technical Disputes Resolution Panel shall be admissible in any subsequent arbitration.

39.3 Arbitration

39.3.1 Subject to Article 39.4 (*Multi-party Disputes*) any Dispute that is not a Technical Dispute, including the Disputes set out in Article 39.1.2(a)-(f) shall be resolved by Arbitration in accordance with this Article 39.3 (*Arbitration*).

39.3.2 Any Arbitration commenced under this Agreement shall proceed under the ICC Rules subject to the variations agreed within this Article, which shall prevail over such ICC Rules.

39.3.3 Subject to the above provisions regarding Technical Dispute Resolution, each Party may refer to Arbitration any Dispute that has not already been referred to the Technical Disputes Resolution Procedure described in Article 39.2 (*Technical Disputes Resolution*) and is not the subject of another arbitration to which that Party is already a party. If a Dispute is referred directly to Arbitration without first having been referred to the Technical Disputes Resolution Procedure and one of the Parties raises

the issue as to whether the Dispute is a Technical Dispute, the Arbitration shall continue and the Tribunal appointed in the Arbitration shall upon application of a Party and by reference to this Agreement and Greek law determine the nature of the Dispute and whether it is a Technical Dispute within twenty one (21) days from the application being submitted. The decision of the Arbitral Tribunal shall be final and binding upon the Parties. If the Arbitral Tribunal determines that the matter is a Technical Dispute, the Arbitration proceedings shall be terminated and the Dispute may be referred for determination pursuant to the Technical Disputes Resolution Procedure in accordance with the provisions of Article 39.2 (*Technical Disputes Resolution)*. Challenges regarding the nature of a Dispute referred to Arbitration shall only be permitted prior to the signing of the terms of reference in the Arbitration or the ICC Court determining to proceed without agreement on the terms of reference in accordance with article 23 of the ICC Rules.

39.3.4 The Arbitral Tribunal shall consist of three (3) Arbitrators. Each Party shall nominate an Arbitrator in accordance with article 12(4) of the ICC Rules. Should either Party fail to nominate an Arbitrator as provided, then that Arbitrator shall be chosen and appointed by the ICC Court. The two Arbitrators so appointed shall nominate the third Arbitrator, who shall act as chairman. If the two Arbitrators fail to nominate the chairman within thirty (30) days of the appointment of the second Arbitrator, the chairman shall be chosen and appointed by the ICC Court. For the avoidance of doubt, the Arbitrators nominated or appointed in any Arbitration commenced pursuant to this Agreement need not be fluent in the Greek language (written or spoken). In case either Party appoints an Arbitrator that is not fluent in the Greek language (written or spoken), such Party shall procure, at its own expense and care, that Greek translations (for documents) or interpretation (for oral communications), as the case may be, are provided for the purposes of the Arbitration proceedings. The Parties expressly agree that article 13(5) of the ICC Rules shall not apply to any Arbitration commenced under this Agreement to the extent that such provision would prevent a person of Greek nationality from being appointed as chairman and the Parties irrevocably agree that any Arbitrator, including the chairman, may be a person of Greek nationality.

39.3.5 Should the replacement of an Arbitrator be necessary, the substitute Arbitrator shall be nominated by the Party which had nominated such Arbitrator, within twenty (20) days from the date that the Arbitrator ceases to perform his duties, or, in case this deadline elapses without any action being taken, by the ICC Court, following a request by the other Party. If the third Arbitrator is to be replaced, the ICC Court shall choose and appoint the substitute Arbitrator.

39.3.6 The seat and legal place of Arbitration shall be Athens, Greece. The language of the Arbitration shall be Greek and any hearings shall take place in Athens and be conducted in the Greek language. For the avoidance of doubt, any participant in such Arbitration proceedings may communicate in English (or any other language of their choice), in which case Greek translations (for documents) or interpretation (for oral communications) will be provided at the expense and care of the interested Party.

39.3.7 The Arbitral Tribunal, in its discretion following a written request of each party to the Arbitration, may order appropriate interim measures.

39.3.8 Subject to articles 36 and 37 of the ICC Rules, the Arbitration Award shall establish the costs of Arbitration and their final allocation between the Parties, including the Arbitrators' fees, which shall be limited to the ICC's Scale of Arbitrators' Fees, as well as reimbursement of their reasonable out of pocket expenses.

39.3.9 The Arbitration Award shall be final, binding and irrevocable, not subject to appeal or cancellation lawsuit under articles 897 et seqq. of the Greek Civil Procedural Code, as in force, or any other equivalent measure and constitute an executory title without the need of Court endorsement, and the Parties expressly undertake the obligation for immediate compliance with its terms.

39.3.10 Amounts awarded to the Concessionaire pursuant to an Arbitration Award shall be capable of set-off pursuant to Article 44 (*Set Off*) without any further formality, including without limitation, the process set forth in legislative decree 356/1974 (KEDE), Pol 1022/3012 and law 4174/213 as applicable.

39.4 Multi-party Disputes

Notwithstanding any other provision of this Agreement, the Parties agree that where any of the parties to the Multi-Party Arbitration Agreement has a legal interest in a Dispute, that Dispute shall be resolved in accordance with the provisions of the Multi-Party Arbitration Agreement.

40 Communication - Notices

40.1 The Contracting Parties agree that correspondence, notifications and servings of documents between them, will be effected at the following addresses:

40.1.1 To the State and/or the Grantor:

Hellenic Republic Asset Development Fund

For the attention of the Chairman

1, Kolokotroni & Stadiou str., 7th Floor, 105 62 Athens, Greece

Fax: +30 210 3274449

Ministry of Finance

For the attention of the Minister's Office

5-7, Nikis str. 10180, Athens, Greece

Fax: +30 210 3332608

Ministry of Infrastructure, Transport and Networks

For the attention of the Minister's Office, 2, Anastaseos & Tsigante str. 10190 Holargos, Greece

Fax: +30 210 6508040

40.1.2 To the Concessionaire:

FRAPORT REGIONAL AIRPORTS OF GREECE A SOCIETE ANONYME

For the attention of the Chairman of the Board of Directors

209 Kifissias avenue, Amaroussio, Greece

Fax: +30 210 6140371

40.1.3 To The Initial Shareholders:

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

Flughafen, Geb. 178, 60547 Frankfurt am Main, Germany

For the attention of the Head of Global Acquisitions & Management

Fax: +49 69 690 20130

SLENTEL LIMITED

15 Esperidon Street, ATLANTIC INSURANCE BUILDING, Strovolos 2001, Nikosia, Cyprus

For the attention of the sole Director

Fax: +35 722 028806

40.2 The communication of the State and/or the Concessionaire with the Independent Engineer will be effected at the addresses provided on or after the execution of the Independent Engineer's Agreement by the Concessionaire and the Independent Engineer, and in accordance also with the provisions of the Independent Engineer's Agreement.

40.3 The communication of the State with the Contractor will be effected exclusively through the Concessionaire.

40.4 Each Contracting Party shall notify the other Parties of any change of address and each notification will become effective fifteen (15) days after its receipt by the Party to which it is addressed. Furthermore, the Concessionaire shall notify the State of any change of addresses of the Independent Engineer in accordance with this Article 40.4.

40.5 The Concessionaire shall, throughout the duration of this Agreement notify the Grantor and the State immediately of the content of:

40.5.1 all documents that are addressed or notified to it with respect to issues regarding the implementation of the Concession;

40.5.2 all litigation documents or other public or private documents that refer to any of its material obligations under this Agreement.

40.6 All documents which may be material to the State and are exchanged between the Concessionaire, the Contractor and the Independent Engineer will be copied to the State. This Article does not create per se any obligations to the State other than the obligation to notify.

40.7 The Concessionaire may authorise the Contractor to exchange documents directly with the State exclusively in relation to issues regarding the implementation of the Design-Construction Contract(s).

41 Applicable Law – Change in Law - Language

41.1 This Agreement is governed by Greek law. From the Ratification Law Effective Date, this Agreement is primarily governed by the provisions of the Ratification Law, which by virtue of being specific to it, shall prevail over any other provision, with the exception of any directly applicable provisions of European legislation and the Hellenic Duty Free Laws.

41.2 This Agreement has been drafted and executed in the Greek language. Furthermore:

41.2.1 All documents in relation to the implementation of this Agreement and other documents between the Parties shall be either in Greek or in English, accompanied by a translation into Greek;

41.2.2 If a second language is to be used this shall be English. If a document has been drafted in two languages the Greek text will prevail;

41.2.3 The Concessionaire shall facilitate the communication of its foreign personnel with the Grantor and the State by making interpreters or translators available;

41.2.4 Regardless of the use of a second language by the Parties, the official and prevailing language for this Agreement shall be Greek;

41.2.5 The Financial Model and exceptionally, other information brochures for materials or apparatuses may be initially submitted in English only and translated if requested by the Grantor and/or the State. The responsibility and cost for the translation shall be for the account of the Concessionaire. The Minimum Insurance Requirements, the Financial Model and the Design - Construction Contract shall be appended to this Agreement as Appendix 16 (*Minimum Insurance Requirements*), Appendix 25 (*Financial Model*) and Appendix 28 (*Design - Construction Contract(s) and/or Design-Construction Contract Template for Imminent Works*) respectively in English only.

41.3 If any Change in Law takes place, after a date which is thirty (30) days prior to the Concession Tender Date, which materially affects the consideration payable under this Agreement, then the financial consequences resulting from such amendment, as these will be assessed on the basis of the Financial Model and the principles of Appendix 23 (*Financial Adjustments*):

41.3.1 shall be paid by the State to the Concessionaire, if they are detrimental to the Concessionaire, at the time that such financial consequences occur; or

41.3.2 with the exception of Changes in Law that relate to the improvement of the general economic environment and the competitiveness of the economy and of enterprises, if a Change in Law is beneficial to the Concessionaire, the Grantor will be entitled to

and the Concessionaire shall pay to the Grantor the amount of the benefit when it is actually received or gained by the Concessionaire.

41.4 The application of Article 41.3 in each case will be determined by agreement between the Grantor, the State and the Concessionaire and, if there is a Dispute, by an award from the Arbitral Tribunal, in accordance with Article 39 (*Dispute Resolution*).

41.5 Change in Law Notice

If a Change in Law occurs or is shortly to occur, then the Concessionaire is, subject to Article 41.8.2, entitled to the relief and compensation set out below:

41.5.1 any necessary change to the Works and the Concession Operations;

41.5.2 any changes that are required to the terms of this Agreement or any of the Project Documents (as defined in the Designated Loan Agreements (if any)) to deal with the Change in Law;

41.5.3 relief from compliance with obligations, including the obligation of the Concessionaire to achieve agreed completion dates in relation to the Works at any Regional Airport and/or to meet the Performance Standards and/or Required Service Levels which it is unable to meet in each case as a result of the implementation of any relevant Change in Law but only for so long as is necessary to allow the Concessionaire (acting reasonably) to comply with the relevant Change in Law;

41.5.4 in relation to any (i) Discriminatory Change in Law, any Estimated Change in Concession Costs that directly result from such Discriminatory Change in Law; and (ii) General Change in Law, any Estimated Change in Concession Costs in excess of the amount that the Concessionaire is able to recover by increasing Airport Charges without exceeding any applicable Tariff Cap and/or the rate of return set out in Article 28.3.1 (the **Recoverable Amount**) and without the Concessionaire breaching any other term of this Agreement (as the case may be); and

41.5.5 in relation to any (i) Discriminatory Change in Law, any Capital Expenditure and/or Operational Expenditure that is required or is likely to be incurred as a result of such Discriminatory Change in Law, including any relevant financing costs incurred by the Concessionaire as a result of such Capital Expenditure and/or Operational Expenditure; and (ii) General Change in Law, any such Operational Expenditure and/or Capital Expenditure, including any relevant financing costs incurred by the Concessionaire as a result of such Capital Expenditure and/or Operational Expenditure, which is in excess of the Recoverable Amount (as the case may be), for the avoidance of doubt, without any double-counting;

and either Party may provide a notice to the other to express an opinion on its likely effects in each case giving in full detail the procedure for implementing the change in the Works or in the Concession Operations. Responsibility for the costs of implementation (and any resulting variation to the Concession Fee) shall be dealt with in accordance with Articles 41.6 (*Parties to Discuss*) to 41.7 (*Funding for Capital Expenditure*).

41.6 Parties to Discuss

41.6.1 As soon as practicable after receipt of any notice from either Party under Article 41.5 (*Change in Law Notice*), the Parties shall discuss and seek to agree the issues referred to in Article 41.5 (*Change in Law Notice*) and any ways in which the Concessionaire can mitigate the effect of the Change in Law, including:

(a) that the Concessionaire has used reasonable endeavours (including (where practicable) the use of competitive price quotes) to oblige its subcontractors to minimise any increase in costs and maximise any reduction in costs;

(b) how any Capital Expenditure and/or Operational Expenditure to be incurred or avoided, including any relevant financing costs to be incurred or avoided by the Concessionaire as a result of such Capital Expenditure and/or Operational Expenditure, are being measured in a cost effective manner, including showing that when such Capital Expenditure and/or Operational Expenditure, including in each case any relevant financing costs, are to be incurred any other Changes in Law (which do not apply at the time of such discussion but will at the time such Capital Expenditure and/or Operational Expenditure, including in each case any relevant financing costs, are to be incurred) have been taken into account by the Concessionaire;

(c) how the Qualifying Change in Law has affected prices charged by any similar businesses to the Concession, including similar businesses in which the Concessionaire or its subcontractors carry on business; and

(d) that any Capital Expenditure and/or Operational Expenditure that has been avoided and, which was anticipated to be incurred to replace or maintain facilities and/or assets that have been affected by the Qualifying Change in Law concerned, has been taken into account in the amount which has resulted or is required under Articles 41.5.4 and/or 41.5.5.

41.6.2 If the Parties agree or it is determined that a Change in Law will necessitate a change to the Concession Operations, the State shall issue a Variation Enquiry in respect of the Change in Law and the provisions of Appendix 19 (*Variations*) shall apply. For the

avoidance of doubt, in such circumstances, the Concessionaire may also seek appropriate Event of Delay protection in accordance with Article 30 (*Compensations*).

41.6.3 Without prejudice to Article 41.4, if the Parties cannot agree any matter or matters set out in this Article 41 (*Applicable Law – Change in Law – Language*) within forty two (42) days after the receipt of a notice under Article 41.5 (*Change in Law Notice*), then such matter or matters shall be referred for determination to the Arbitral Tribunal.

41.7 Funding for Capital Expenditure

41.7.1 If the Parties agree or it is determined under the Dispute Resolution Procedure that the Concessionaire is required to incur any Capital Expenditure due to a Qualifying Change in Law (excluding the Recoverable Amounts (or part thereof) of any Capital Expenditure), then the Concessionaire shall use its best endeavours to obtain funding for such Capital Expenditure on terms reasonably satisfactory to it and the Lenders.

41.7.2

(a) The Concessionaire shall give notice to the Grantor when the Concessionaire has incurred or is to incur any Capital Expenditure and/or Operational Expenditure as a result of a Change in Law, including any relevant financing costs incurred by the Concessionaire as a result of such Capital Expenditure and/or Operational Expenditure, in excess of any Recoverable Amounts, such notice to include reasonable details of the relevant Change in Law and the corresponding Capital Expenditure and/or Operational Expenditure, including any relevant financing costs, incurred or to be incurred by the Concessionaire. If the Grantor disputes the contents of any notice given by the Concessionaire pursuant to this Article 41.7.2 then such Dispute shall be referred to the Arbitral Tribunal in accordance with Article 41.6.3;

(b) Any Recoverable Amounts shall be solely for the account of the Concessionaire;

(c) The Concessionaire shall be compensated for any amounts in excess of the Recoverable Amounts in accordance with this Article 41 (*Applicable Law – Change in Law – Language*).

41.8 Adjustment to Levy

41.8.1 Any compensation payable under this Article 41.8 (*Adjustment to Levy*) by means of an adjustment to the Levy including any adjustment to the Levy to reflect funding obtained by the Concessionaire pursuant to Article 41.7 (*Funding for Capital*

Expenditure*)* shall be calculated in accordance with Appendix 23 (*Financial Adjustments*).

41.8.2 In the case of a Change in Law when making any adjustment to the Levy, the overriding principle is that the Concessionaire shall in accordance with Appendix 23 (*Financial Adjustments*) be placed in a no better no worse position than it was in before the Change in Law occurred and may under this Article 41 (*Applicable Law – Change in Law – Language*) and Appendix 23 (*Financial Adjustments*) be compensated to the extent necessary to achieve this. Any Change in Law which has reduced the Concessionaire's Operational Expenditure, Capital Expenditure or the amount of Tax it is paying shall be taken into account by the Parties when determining the adjustment needed to ensure that the Concessionaire is placed in a no better no worse position.

42 Variation Procedure

The provisions of Appendix 19 (*Variations*) have effect in respect of Variations and the Concessionaire Variations except as otherwise expressly provided in this Agreement. For the avoidance of doubt, neither Party may request a Variation before the Concession Commencement Date.

42.1 Variation to the Works and Airport Services

42.1.1 The Concessionaire may only make a:

(a) Variation; or

(b) Concessionaire Variation;

to the Works and/or the Airport Services once the Variation is a Qualifying Variation or the Concessionaire Variation has been accepted by the State pursuant to Appendix 19 (*Variations*).

42.2 Variation and Change in Law

Either Party may give notice to the other of the need for a Variation which is necessary in order to enable the Concessionaire to comply with any Change in Law in which event:

42.2.1 the Parties must meet within six (6) days to consult in respect of the Change in Law and any Variation required as a consequence;

42.2.2 within fourteen (14) days after the meeting referred to in Article 42.2.1 above, the State must, if a Variation is required in order to comply with the Change in Law, issue a Variation Enquiry and the provisions of Appendix 19 (*Variations*) are to apply.

43 Tax Issues

43.1 Tax Issues

43.1.1 The payments to the Grantor pursuant to Article 29.1 (*Concession Fees*) and to the State pursuant to Article 28.9 and Appendix 20 (*Cooperation Framework between the Hellenic Air Force (HAF), the Hellenic Civil Aviation Authority (HCAA) and the Concessionaire at Joint Use Airports*) constitute income for the Grantor and the State respectively which is subject to VAT and is an operation cost of the Concessionaire. For the avoidance of doubt, the Upfront Concession Fee is not an operation cost of the Concessionaire. The payment of a part of the Upfront Concession Fee to be paid by the Concessionaire pursuant to Article 29.1 (*Concession Fees*) prior to or on the Concession Commencement Date, that is equal to the amount of the VAT that corresponds to the Upfront Concession Fee, shall, at the discretion of the Concessionaire be deferred, until such VAT amount is actually returned by the State to the Concessionaire, subject to the assignment to the Grantor of a credit balance of VAT pursuant to Article 43.1.2 of equal amount. The Concessionaire shall be fully responsible to pursue the reimbursement of any credit balance of VAT, including default interest for any delays in such VAT being reimbursed, in a proper and timely manner. It is clarified that the assignment of the credit balance of the VAT pursuant to this Article 43.1.1. shall also extend to default interest for any delays in such VAT being reimbursed.

43.1.2

(a) The provisions of the last passage of paragraph 3 of article 33 of law 2859/2000, as currently in force, are applicable *mutatis mutandis* to this Concession, without however such application resulting in the Concessionaire being considered as a Public Utility Organisation or enterprise or company in any manner whatsoever;

(b) The reimbursement of any credit balance of VAT to the Concessionaire shall be effected within the time frame stipulated in the Law and in any case not more than ninety (90) days from the submission of the relevant application. In particular, for the first reimbursement such deadline may not exceed six (6) months. If this deadline is exceeded, the State shall pay the Concessionaire default interest on the amount to be reimbursed, timing for such accrual to be calculated in accordance with paragraph 2 of article 53 of law 4174/2013, as currently in force, at an interest rate defined each time pursuant to paragraph 4 of article 53 of such law.

43.1.3 The determination of the net taxable income and the payment of relevant tax by the Concessionaire and the contractors and sub-contractors who execute works within the context of the Design - Construction Contract(s) shall be done for each fiscal year on the basis of their income statement that is drafted pursuant to the provisions of law 4172/2013, as currently in force.

43.1.4 Any accumulated losses of the Concessionaire, can be carried forward to be set-off against taxable profits of the five (5) subsequent fiscal years.

43.1.5 The total investment cost that shall include the Design - Construction Contract(s) cost, including the initial cost of all of the equipment required and any cost and expense of any nature including interest that has been incurred by the Concessionaire prior to the Imminent Works End Date, together with the Upfront Concession Fee shall be depreciated pursuant to the method and the depreciation rates provided under article 24 of law 4172/2013, as currently in force.

43.1.6 The interest expense accrued under the Designated Loan Agreements (if any) for the purpose of the Works may be deducted, to the extent permitted by articles 23 and 49 of law 4172/2013, as currently in force, from the revenue of the fiscal year in which they were accrued, irrespective of the time of completion of such Works, provided that they will not be capitalized by the Concessionaire in accordance with Article 43.1.5.

43.1.7 All payments to be made by the State with regards to compensation of any kind by virtue of Articles 30 (*Compensations*), 33 (*State Termination – Consequences*), 34 (*Concessionaire Termination – Consequences*), 35 (*Compensation on Extensive Force Majeure*) and 41.3.1 shall be made in cleared funds, free and clear of and without any deduction for or on account of stamp duties or third party charges and fees, save as required by law. If any stamp duty, third party charge or fee is applicable at the time of payment, the amount of the compensation shall be increased by the amount of such stamp duty, third party charge or fee.

43.1.8 The Concession Fees and the Levy to be paid by the Concessionaire to the Grantor and the State respectively are tax deductible from the revenue of the fiscal year in which they were paid.

43.1.9 For the avoidance of doubt, the Concessionaire (including any Airport Right Holder), not being the holder of any right in rem over the Concession Sites, does not fall under the scope of article 2 of law 4223/2013, as in force, or any other Law having similar effect and is not subject to any property taxes or duties (special or aggregate) in respect of any Regional Airport.

43.1.10 For the avoidance of doubt, the agreement of the Grantor and/or the State to set off and any declaration and/or agreement of any Party to set off any expropriation cost against its claims for any part of the Concession Fees pursuant to Article 14.1.8 shall not be subject to any tax, stamp duty, third party charge or fee applicable at the time of the conclusion of such agreement or at the time of the set off.

44 Set Off

The Concessionaire waives any set off rights that it may have against the Grantor. The State and the Concessionaire may retain or set off any amount due to it by the other Party under this Agreement excluding for the avoidance of doubt any monetary claims that the Grantor may have (including, for the payment of any Concession Fee) against any amount due and payable by it to the other Party under this Agreement provided that such amount is ascertained or that part of any sum that is not in Dispute and which is expressly due and payable in accordance with the terms of this Agreement has been previously notified to the other Party (such notice to advise that it is the relevant Party's intention to retain or set off such amount). If a Party retains or sets off any sum pursuant to this Article 44 (*Set Off*), then at the same time that such retention or set off is made it shall provide a notice to the other Party identifying the sums of, and the entitlement of that Party to, the retention or set off as appropriate. This Article 44 (*Set Off*) shall:

(a) not prevent the Concessionaire from deferring the Concession Fee under Article 45.5 (*Shock Events*);

(b) not prevent the State to set off any amounts owed by the Concessionaire, other than amounts which are subject to Dispute under this Agreement, which are ascertained even if they are not yet due and payable, to the extent that the existence of such debts is not subject to a court dispute; or

(c) not apply with respect to any set off under the provisions of Article 14.1.8.

45 Shock Events

45.1 Where a Shock Event occurs, the Concessionaire may, subject to the provisions of this Article 45 (*Shock Events*), defer part of the payment of the Levy and, if applicable, the Concession Fee during the Shock Event Period and the Concessionaire must repay such deferred payment to the State and, if applicable, the Grantor in accordance with the provisions of this Article 45 (*Shock Events*).

45.2 No later than twenty eight (28) days before the end of a Concession Year or where a Shock Event occurs in the twenty eight (28) days before the end of a Concession Year as soon as reasonably practicable after the occurrence of such Shock Event but no later than fourteen (14)

days after the end of such Concession Year, the Concessionaire may, if it reasonably believes that it will, having regard to the provisions of this Article 45 (*Shock Events*), defer part of the payment of the next Levy and, if applicable the Concession Fee, serve a notice on the State and the Grantor (the **Concessionaire Shock Event Notice**) and such notice shall provide the State and the Grantor:

45.2.1 with reasonable details to confirm:

(a) that a Shock Event has occurred and/or is continuing or that it reasonably believes a Shock Event will occur together with details of the expected number of Passengers at the Regional Airports as at the date of such notice for the relevant Concession Year; and

(b) that debt under the Designated Loan Agreements (if any) is outstanding during that Concession Year;

45.2.2 a statement as to whether it reasonably believes that it is likely that the next payment of the Levy and, if applicable the Concession Fee will cause the Minimum Cover Ratios not to be achieved at the next Calculation Date or result in it being unable to meet its Operational Expenditure in the next succeeding Concession Year.

45.3 If the Concessionaire has delivered to the State and the Grantor a Concessionaire Shock Event Notice pursuant to Article 45.2 the Levy and, if not sufficient for these purposes, the Concession Fee shall cease to be payable, subject to this Article 45 (*Shock Events*), until the relevant Shock Event End Date.

45.4 If:

45.4.1 the Concessionaire has delivered to the State and the Grantor a Concessionaire Shock Event Notice pursuant to Article 45.2; and

45.4.2 either:

(a) the Concessionaire demonstrated to the reasonable satisfaction of the Grantor that the Revenues received by the Concessionaire in the Concession Year to which the Concessionaire Shock Event Notice applies are reduced as a result of the Shock Event with the result that the Concessionaire is unable to pay the Operational Expenditure (as set out in the Financial Model) which will be due and payable in the relevant period; or

(b) the Minimum Cover Ratios or any other ratios set out in the financial covenant provisions of the Designated Loan Agreements have not been achieved or will not be achieved at the next Calculation Date,

then the Concessionaire may defer payment of part of the Levy and, if not sufficient, the Concession Fee in accordance with the provisions of Article 45.5.

45.5 If the Concessionaire has complied with its obligation under Article 45.4.1 and the circumstances in Article 45.4.2 have occurred then, subject to Article 45.7, the Concessionaire may defer part of the payment of the Levy and, if not sufficient, the Concession Fee for the Concession Year to which the Concessionaire Shock Event Notice relates, by an amount equal to the amount of the Levy and, if not sufficient, the Concession Fee required to be deferred in order to meet:

(a) the Minimum Cover Ratios or other ratios on the next Calculation Date; or

(b) the Operational Expenditure minus the Levy falling due in such Concession Year;

(the **Deferred Amount**) provided that the amount to be deferred in any Concession Year in relation to the relevant Shock Event shall not exceed, when taken together with any other Concession Fee Adjustments (as such adjustments are to be applied against the Concession Fee), the aggregate Levy and the Concession Fee for the Concession Year and any amount by which the amount to be deferred (as calculated under this Article 45.5) exceeds the Deferred Amounts shall be added to the Deferred Amounts calculated for the succeeding Concession Year and also deferred under this Article 45.5.

45.6 The Deferred Amounts shall be retained in the Proceeds Account (as defined in the Designated Loan Agreements) and may be applied to discharge the costs of Concession Operations, including amounts due under the Designated Loan Agreements (if any) but excluding Subordinated Debt and Distributions notwithstanding that there may be monies in the Distribution Account (as defined in the Designated Loan Agreements (if any)).

45.7 Any Dispute relating to the provisions in this Article 45 (*Shock Events*) shall be referred to the Technical Disputes Resolution Panel. Where as a result of the resolution of that Dispute, the Concessionaire is obliged to repay to the State and/or the Grantor amounts which it withheld and was not entitled to do so, such payments shall become due and payable by the Concessionaire to the State and/or the Grantor by way of a lump sum payment within six (6) weeks after the resolution of the Dispute to the extent funds are available or if not available then on the date of payment of the Levy and, if applicable, Concession Fee for the relevant Concession Year, where such amounts remain due after the Shock Event End Date, following the resolution of the Dispute, together with interest at the Reference Interest Rate accrued from the date of deferral of the Deferred Amount in dispute to the date of the payment.

45.8 The Concessionaire shall pay to the State and, if applicable, the Grantor the Total Deferred Amount in accordance with the provisions of this Article 45 (*Shock Events*), provided that the

Total Deferred Amount outstanding at the Termination Date shall only become due as a debt seven (7) days after the payment of compensation to the Concessionaire (or its nominee) in respect of amounts referred to in Article 34.2 (*Results of Termination by the Concessionaire*) or Article 35 (*Compensation on Extensive Force Majeure*) (as applicable) and the State and, if applicable, the Grantor may not set off, counterclaim or otherwise reduce amounts due under Article 30 (*Compensations*) in respect of amounts payable to the State and, if applicable, the Grantor under this Article 45 (*Shock Events*).

45.9 Subject to Article 45.8, following a Shock Event End Date:

45.9.1 the Concessionaire must pay to the State and, if applicable, the Grantor within forty two (42) days after the Shock Event End Date, all Deferred Amounts not applied to discharge the costs of the Concession Operations including amounts due under the Designated Loan Agreements but excluding Subordinated Debt and Distributions in accordance with Article 45.6; and

45.9.2 thereafter, the Concessionaire must pay to the State and, if applicable, the Grantor, the amount outstanding of the Total Deferred Amount to the extent that:

(a) funds are available after the payment by the Concessionaire of all amounts for principal, interest (not Default Interest) and fees under the Designated Loan Agreements and principal and interest (but not Default Interest) on Subordinated Debt and any Distributions, in accordance with the terms of the Designated Loan Agreements and Subordinated Debt Documents (as the case may be);

(b) so long as no further Shock Event is subsisting; and

(c) such payment of the Deferred Amounts would not impact the ability of the Concessionaire to meet:

(i) the Minimum Cover Ratios or other ratios on the next Calculation Date; or

(ii) the Operational Expenditure falling due in such Concession Year.

45.10 Following a Shock Event End Date, the Levy and the Concession Fee shall be calculated and paid by the Concessionaire to the State and the Grantor in accordance with Article 29 (*Payments*), subject to any further application of this Article 45 (*Shock Events*).

45.11 For the period from the issue of a Concessionaire Shock Event Notice until the Shock Event End Date to which the Concessionaire Shock Event Notice applies, the Concessionaire may not make any Distributions or payments of principal and interest on Subordinated Debt during the

period from the issue of a Concessionaire Shock Event Notice until the date that the Total Deferred Amount has been repaid.

46 Confidentiality

46.1 Each Party recognises that under this Agreement it may receive trade secrets and/or confidential or proprietary information belonging to the other. Subject to the exclusions detailed in Article 46.3, all such information which is designated as confidential or which is otherwise clearly confidential in nature constitutes **Confidential Information**.

46.2 Each Party agrees not to divulge Confidential Information belonging to the other to any third party.

46.3 The following is not Confidential Information for the purposes of this Article 46 (*Confidentiality*):

46.3.1 information which is in, or which comes into, the public domain otherwise than by reason of a breach of this Agreement or of any other duty of confidentiality relating to that information;

46.3.2 information obtained from a third party without that third party being under an obligation (express or implied) to keep the information confidential; and/or

46.3.3 information which is lawfully in the possession of the other Party before the Effective Date and in respect of which that Party is not under an existing obligation of confidentiality.

46.4 Each Party may disclose Confidential Information to the extent that it is required to do so:

46.4.1 to enable the disclosing Party to perform its obligations under this Agreement; or

46.4.2 by any applicable Law or by a court, arbitral or administrative tribunal in the course of proceedings before it; or

46.4.3 by any regulatory body (including any investment exchange) acting in the course of proceedings before it or any regulatory body (including any investment exchange) acting in the course of its duties; or

46.4.4 in order to give proper instructions to any professional adviser of that Party who also has an obligation to keep any such Confidential Information confidential; or

46.4.5 in the case of the Concessionaire, and only on a confidential basis, for the purpose of any financing or refinancing, complying with any Designated Loan Agreements (if any), or effecting any sale or issue of any shares or debt.

46.5 Each Party may disclose Confidential Information to the extent that disclosure is authorised in writing by the other Party which authorisation must not be unreasonably withheld or delayed.

46.6 If reasonably requested by the Grantor, the Concessionaire undertakes to procure that individual members of its staff must each sign a non-disclosure agreement with the Grantor on terms similar to those in this Article 46 (*Confidentiality*).

46.7 The obligation in Article 46.2 above survives the expiry or termination of this Agreement for a period of three (3) years or, in respect of any particular item of Confidential Information, until such earlier time as that item of Confidential Information reaches the public domain otherwise than by reason of a breach of this Agreement or of any other duty of confidentiality relating to that information.

46.8 Submission to Dispute Resolution Procedure

The Parties acknowledge and agree that this Agreement constitutes a commercial transaction.

Each of the Parties unconditionally and irrevocably agrees:

46.8.1 to the submission of any Dispute by any Party to the Dispute Resolution Procedure set out in Article 39 (*Dispute Resolution*) including binding arbitration under Article 39 (*Dispute Resolution*) and not to claim any right it may have under the laws of any jurisdiction to hinder, obstruct or nullify the submission of any Dispute to the Dispute Resolution Procedure; and

46.8.2 to accept any award rendered by the Arbitral Tribunal as final and binding and not to hinder, obstruct or nullify the enforcement or execution of any award rendered by such arbitration tribunal or court of competent jurisdiction.

47 Refinancing

47.1 The Concessionaire shall obtain the Grantor's prior written consent (not to be unreasonably withheld or delayed) to any Qualifying Refinancing and both the Grantor and the Concessionaire shall at all times act in good faith with respect to any Refinancing or any potential or proposed Refinancing under Article 47.9 (*State and/or Grantor right to request refinancing)*.

47.2 The Grantor may receive: (i) a fifty percent (50%) share of any Refinancing Gain from a Qualifying Refinancing, in respect of any Refinancing Gain for any Refinancing from the Concession Commencement Date until ten (10) years from the Concession Commencement Date (the **First Refinancing Gain End Date**); and (ii) a percentage share of any Refinancing Gain from a Qualifying Refinancing, in respect of any Refinancing Gain from any Refinancing which shall decrease on annual basis of five percent (5%) from fifty percent (50%) starting from

the First Refinancing Gain End Date and ending ten (10) years from the First Refinancing Gain End Date.

47.3 The Grantor shall not withhold or delay its consent to a Qualifying Refinancing to obtain a greater share of the Refinancing Gain than that specified in Article 47.2.

47.4 The Concessionaire shall promptly provide the Grantor with full details of any proposed Qualifying Refinancing, including a copy of the proposed financial model relating to it (if any) and the basis for the assumptions used in the proposed financial model. The Grantor shall (before, during and at any time after any Refinancing) have unrestricted rights of audit over any financial model and documentation (including any aspect of the calculation of the Refinancing Gain) used in connection with that Refinancing (whether that Refinancing is a Qualifying Refinancing or not).

47.5 The Grantor may elect to receive its share of any Refinancing Gain as:

47.5.1 a single payment in an amount less than or equal to any Distribution made on or about the date of the Refinancing;

47.5.2 an increase in the Concession Fee over the remaining term of this Agreement; or

47.5.3 a combination of any of the above;

The Grantor shall, within twenty eight (28) days after being provided with full details of any proposed Qualifying Refinancing, notify the Concessionaire of its election regarding how it wants to receive its share of any Refinancing Gain.

47.6 The Grantor and the Concessionaire will negotiate in good faith to agree the basis and method of calculation of the Refinancing Gain and payment of the Grantor's share of the Refinancing Gain (taking into account how the Grantor has elected to receive its share of the Refinancing Gain under Article 47.5 above). If the Parties fail to agree the basis and method of calculation of the Refinancing Gain or the payment of the Grantor's share, the Dispute shall be determined in accordance with the Dispute Resolution Procedure.

47.7 The Refinancing Gain shall be calculated after taking into account any breakage costs necessary to facilitate the Qualifying Refinancing together with the reasonable and proper professional costs that each Party directly incurs in relation to the Qualifying Refinancing and on the basis that all reasonable and proper professional costs incurred by the Grantor will be paid to the Grantor by the Concessionaire within twenty eight (28) days after any Qualifying Refinancing.

47.8 Without prejudice to the other provisions of this Article 47 (*Refinancing*), the Concessionaire shall include a provision in the Designated Loan Agreements whereby it is entitled to be

informed of any proposals which the Lenders may have to refinance the Designated Loan Agreements.

47.9 State and/or Grantor right to request refinancing

47.9.1 If the State and/or the Grantor (acting reasonably) considers the funding terms generally available in the market to be more favourable than those reflected in the Designated Loan Agreements (if any), the State or the Grantor (as the case may be) may, by notice to the Concessionaire, require the Concessionaire to request potential funders to provide terms for a potential Refinancing (a **Refinancing Notice**).

47.9.2 The Refinancing Notice shall set out in reasonable detail the grounds upon which the State or the Grantor (as the case may be) believes such funding terms to be available. The Concessionaire, the State and the Grantor shall meet to discuss the Refinancing Notice within twenty eight (28) days. Such a meeting will consider the evidence available to both Parties about the availability of funding terms for a potential Refinancing. The State or the Grantor (as the case may be) may withdraw the Refinancing Notice at or before such a meeting, or within ten (10) days following the meeting.

47.9.3 If the State or the Grantor (as the case may be) serves a Refinancing Notice which is not withdrawn pursuant to Article 47.9.2, then the Concessionaire shall:

(a) act promptly, diligently and in good faith with respect to the potential Refinancing;

(b) use all reasonable endeavours to obtain the most favourable available terms from existing and/or new lenders for any potential Refinancing (provided that the Concessionaire shall not be required to propose refinancing in a manner which a prudent board of directors of a company operating the same business in the Hellenic Republic to that operated by the Concessionaire, in similar circumstances, would not approve), for the avoidance of doubt also being terms which are likely to generate a positive Refinancing Gain after the deduction of costs in accordance with the provisions of Article 47.7; and

(c) either:

(i) as soon as reasonably practicable after receipt of the Refinancing Notice, provide to the State and the Grantor (A) full details of the proposed Refinancing, including a financial model and the basis for the assumptions used in the financial model and evidence to the reasonable satisfaction of the State and the Grantor that these assumptions

represent the most favourable available terms for the potential Refinancing on the basis set out in this Article 47 (*Refinancing*) and (B) initial drafts of any changes to this Agreement including in relation to potential compensation on termination which might be required to give effect to the proposed Refinancing; or

(ii) if the Concessionaire (acting reasonably) believes that it is not possible to obtain funding terms which are more favourable than those reflected in the Designated Loan Agreements in accordance with the requirements of this Article 47 (*Refinancing*), provide evidence to the reasonable satisfaction of the State and the Grantor for such belief and evidence to the reasonable satisfaction of the Grantor that the Concessionaire has complied with its obligations in Articles 47 (*Refinancing*), 47.9.3(a) and 47.9.3(b).

47.9.4 Following receipt of the information referred to in Article 47.9.3(c)(i), the State and the Grantor shall (in their absolute discretion) either:

(a) instruct the Concessionaire to implement the proposed Refinancing; or

(b) instruct the Concessionaire to discontinue the proposed Refinancing;

provided that if the State and the Grantor reasonably consider that the requirements of Article 47.9.3(c)(i) have not been satisfied, the State and/or the Grantor may require the Concessionaire to satisfy its obligations under Article 47.9.3(c)(i) whereupon the provisions of Articles 47.9.3 and 47.9.4 shall apply as if the State and the Grantor had served a Refinancing Notice.

47.9.5 If the Grantor instructs the Concessionaire to implement the proposed Refinancing:

(a) the Concessionaire shall, as soon as reasonably practicable, use all reasonable endeavours to procure that such proposed Refinancing is implemented;

(b) such proposed Refinancing shall be deemed to be a Qualifying Refinancing; and

(c) the provisions of Articles 47.1 to 47.8 shall apply.

47.9.6 If:

(a) the State and the Grantor instruct the Concessionaire to discontinue the potential Refinancing pursuant to Article 47.9.4(b); or

(b) the requirements of Article 47.9.3(c)(ii) are satisfied;

then, the State shall reimburse the Concessionaire for the reasonable and proper professional costs incurred by the Concessionaire in relation to the potential Refinancing; such costs to be paid to the Concessionaire by the State within sixty (60) days after receipt of a valid invoice in respect of such amount. Such costs shall not include any internal management costs incurred by the Concessionaire except insofar as (a) it can be demonstrated to the reasonable satisfaction of the State that such costs have been incurred in place of professional costs which would in the normal course of such business have been paid to third parties and (b) the State has, by prior written agreement, approved the use of such internal management resource.

47.9.7 The State and/or the Grantor may issue a Refinancing Notice under Article 47.9.1 at any time but not more than once in any two-year period. For the avoidance of doubt, a Refinancing Notice that has been withdrawn under Article 47.9.2 has been issued for the purpose of this Article 47.9.7.

48 [NOT USED]

49 Exclusive Remedy

49.1 Without prejudice to any entitlement of the Concessionaire:

49.1.1 to specific performance of any obligation under this Agreement; or

49.1.2 to the right to implementation of interim measures;

the Concessionaire shall not be entitled to any rights to damages or to any other rights under contract, tort or otherwise in relation to any breach of this Agreement to the extent that such breach is a State Responsible Event or this Agreement provides an express remedy in relation to the breach.

49.2 Unless otherwise set out in this Agreement, the only remedies of the Grantor and/or the State in respect of any matter to which Deficiency Points and/or Performance Deductions apply under Appendix 6 (*Performance Measurement*) shall be such Deficiency Points or Performance Deductions.

50 Amendment of the Concession Agreement

50.1 Subject to Articles 16.2 and 22.1 , the Concessionaire may, with subsequent notice to the State or the Grantor, amend any major subcontract or State Service Level Agreement unless such amendment is prejudicial to the interests of the State or the Grantor in which case such amendment can only be made with the State's and/or the Grantor's (as applicable) prior written

consent, not to be unreasonably withheld. Any such amendment will not relieve the Concessionaire from its obligations under this Agreement.

50.2 With the exception of the Appendices, this Agreement may be amended or supplemented only with the written consent of the Grantor, the State and the Concessionaire, and such amendments shall be ratified by law. Subject to the provisions on Change in Law, the repeal or amendment of this Agreement without the agreement of the Concessionaire shall constitute a State Event of Default.

50.3 Any agreement between the Grantor, the State and the Concessionaire for the amendment of this Agreement shall be set out in writing and executed by the Grantor's Representative, the State's Representative and the Concessionaire's Representative(s) who shall be specifically empowered to that effect.

50.4

50.4.1 The amendment of the Appendices:

(a) with regard to all Appendices other than Appendices 25 (*Financial Model*), 26 (*Technical Offer*) and 27 (*Concessionaire's Articles of Association*), shall be effected by agreement between the State, the Grantor and the Concessionaire and shall be executed by the persons referred to in Article 50.3;

(b) with regard to Appendices 25 (*Financial Model*), 26 (*Technical Offer*) and 27 (*Concessionaire's Articles of Association*), shall be effected by agreement between the contracting parties therein, following consent in writing by the State.

50.4.2 The Grantor and the Concessionaire shall be entitled to make or grant any amendment, without obtaining the consent of the other Parties if such matter relates solely to any fees payable by the Concessionaire to the Grantor.

50.4.3 The State and the Concessionaire shall be entitled to make or grant any amendment, without obtaining the consent of the other Parties if such matter relates solely to:

(a) the Levy or other amounts payable under this Agreement by the Concessionaire to the State; and

(b) amendments that the State and the Concessionaire reasonably believe to be of a purely mechanical or clerical nature or do not affect the rights, interests and/or obligations of the Grantor.

50.5 Unless otherwise provided in the relevant Article, all agreements to be entered into pursuant to this Agreement between the State and/or the Grantor and the Concessionaire or the Lenders are executed by the Grantor's Representative and the Concessionaire's Representative(s) who shall be specifically empowered to that effect.

50.6 Arrangements and actions of the Contracting Parties pursuant to this Agreement, other than those required for the achievement of the Concession Commencement Date, are effective after the Ratification Law Effective Date.

IN WITNESS whereof the State, the Grantor, the Concessionaire, and the Initial Shareholders have signed this Agreement (in seven copies – three for the State, one for the Grantor, one for the Concessionaire and two for the Initial Shareholders) through their authorised representatives as above stated, as of the date first hereinabove mentioned.

FOR THE HELLENIC REPUBLIC

....

Minister of Infrastructure, Transport and Networks

....

Minister of Finance

....

Minister of Defence

....

FOR THE GRANTOR

....

ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΑΕ
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 1 & ΣΤ.ΛΑΙΟΥ - 105 62 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ. 210 32 74 400 - FAX: 210 32 74 448
ΑΦΜ: 997471299 - ΔΟΥ: ΦΑΕ ΑΘΗΝΩΝ
ΑΡ.Γ.Ε.Μ.Η. 117034801000

FOR THE CONCESSIONAIRE

....

Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας Α' Ανώνυμη Εταιρεία
"Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας Α' Α.Ε."
Υπηρεσίες Λειτουργίας Αερολιμένων
Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 209 - ΜΑΡΟΥΣΙ [illegible]
ΑΦΜ: 800641038 - ΔΟΥ: ΦΑΕ [illegible]
ΤΗΛ. 210 6141106 - FAX: [illegible]
ΑΡ.Γ.Ε.ΜΗ.: [illegible]

FOR THE INITIAL SHAREHOLDERS

....

SLENTE LIMITED

Appendix 1
Form of Letters of Guarantee[1]

Section 1: Committed Investment Letter of Guarantee

Dated

[Acceptable Bank] as BANK
and

HELLENIC REPUBLIC AND
Lenders[2] as BENEFICIARIES

ON DEMAND COMMITTED INVESTMENT LETTER OF GUARANTEE

---

[1] For the avoidance of any doubt, more than one Letter of Guarantee can be provided for the same purpose, provided that the sum of the respective amounts covers the necessary requirements and that they are identical in all other respects.
[2] In case no Designated Loan Agreements exist, the form is to be modified to exclude references to Lenders, Agent Bank and Designated Loan Agreements.

LETTER OF GUARANTEE FOR COMMITTED INVESTMENT

No _____

FOR A MAXIMUM AMOUNT OF EURO [*the amount of the Committed Investment*] (the **"Committed Investment")**

From: [Acceptable Bank]

(the "**Bank**")

To

1. HELLENIC REPUBLIC

(the "**First Beneficiary**")**;** and

2. **[**Agent Bank] as legal representative and on behalf of the Lenders

(the **"Second Beneficiary**"),

together, the Beneficiaries and each a Beneficiary

Project: "Upgrade, Maintenance, Management and Operation of Cretan, Continental Greece and Ionian Sea Regional Airports"

(A). Pursuant to a concession agreement made between [*SPV*] as the Concessionaire, the First Beneficiary, the Hellenic Republic Asset Development Fund Société Anonyme (the "**HRADF**") and ________________ [*details of the Initial Shareholder(s)*] (the "**Initial Shareholder(s)**") dated ___________ (the "**Concession Agreement**") the HRADF has granted the Concessionaire rights to maintain and operate certain Regional Airports.

(B). Pursuant to the Concession Agreement and in order to effect the Concession Commencement Date, the Initial Shareholders have requested the Bank to provide, and the Bank has agreed to provide, a letter of guarantee on the following terms in favour of the Beneficiaries.

(C). All capitalised terms not defined in this Letter of Guarantee shall have the respective meanings given to them in the Concession Agreement.

1. This letter of guarantee (the "**Letter of Guarantee**") is issued in favour of:

(a) the First Beneficiary, which accepts this Letter of Guarantee pursuant to Article 12.4 (*Committed Investment Guarantee*) of the Concession Agreement; and

(b) the Second Beneficiary, which accepts this Letter of Guarantee pursuant to Article 12.4 (*Committed Investment Guarantee*) of the Concession Agreement and as security under the Designated Loan Agreements between the Second Beneficiary and the Concessionaire.

2. The Bank unreservedly and irrevocably guarantees, undertaking this as if it were the sole principal debtor and not merely as surety, the payment of any amount up to the Committed Investment amounting to _________ Euro (€) (the "**Maximum Amount**"), definitively and irrevocably waiving any defence we would otherwise be entitled to as guarantor, including the defences of discussion and any rights, defences and benefits arising from the provisions of Articles 850, 852, 853-856, 862-864 and 866-868 of the Greek Civil Code. The Bank unreservedly and irrevocably undertakes to pay to the requesting Beneficiary any amount(s) up to the Maximum Amount, without prejudice to clauses 3 and 4 of this Letter of Guarantee, irrespective of any challenges, disagreements or objections by any of the Initial Shareholders and without investigation whether or not the Beneficiaries' request is substantiated, upon

the submission of a written request signed by an authorised representative of the requesting Beneficiary forthwith and in any case no later than 4 pm on the date of such request if the request is received by the Bank at or before 11 am on any Business Day, but if such request is received by the Bank after 11 am on any Business Day, the payment under this Letter of Guarantee must be made by 11 am on the next Business Day, provided that such request is submitted prior to the Expiry Date, as defined below, and provided that it:

(a) is accompanied by this Letter of Guarantee in the case of the Second Beneficiary or by a copy of this Letter of Guarantee certified by the Bank in the case of the First Beneficiary, and includes a statement signed by an authorised representative certifying the non-payment of any amount of the Committed Investment, according to the Committed Investment Payment Schedule, as this is defined in Article 9.1.4 of the Concession Agreement;
(b) includes the amount requested; and
(c) specifies the account of the Beneficiary into which this is to be deposited.

The Bank shall not be entitled to delay or withhold payment for any reason other than as set out in this Letter of Guarantee. The Bank shall accept several requests under this Letter of Guarantee, provided that the total amount requested through any of those requests does not exceed, individually or cumulatively, the Maximum Amount.

3. This Letter of Guarantee may be gradually reduced in proportion to the payment of the Committed Investment as this will be certified in accordance with the provisions of Articles 9.1.5(a) and 9.1.5(b) of the Concession Agreement and the relevant provisions of the State Direct Agreement.

4. The Maximum Amount shall be automatically reduced by the amount of any request that has been paid under this Letter of Guarantee. Payment shall be made in full and without any set-off, counterclaim or deductions on account of any liability whatsoever, including, without limitation, any present or future taxes, duties, charges, fees, deductions or withholdings of any nature whatsoever and by whomsoever imposed.

5. This Letter of Guarantee shall be rendered invalid and ineffective and all obligations under it shall cease to apply on the earliest of the following dates (the "**Expiry Date**"):

(a) one (1) month after ___________ *[day of payment of the last instalment of the Committed Investment pursuant to Article 9.1.4 of the Concession Agreement]*; or

(b) the date on which the Maximum Amount will have been fully paid; or

(c) its return to the Bank.

6. The Bank shall make a payment under this Letter of Guarantee:

(a) without any notice or reference to the Initial Shareholders or to any other person;

(b) despite any notification to the Bank regarding non-payment by the Initial Shareholders or by any other person; and

(c) regardless of the performance or non-performance of a contractual obligation by any party to the Concession Agreement.

7. The Bank may rely on any written notification, document or certificate signed or appearing to have been signed by any person authorised by a Beneficiary.

8. The Bank and each Beneficiary, by accepting this Letter of Guarantee acknowledges and agrees that:

(a) the Beneficiaries may make a request under this Letter of Guarantee in accordance with its terms without having previously brought any action or made any claim against any party whose obligations are ensured through this Letter of Guarantee; and

(b) the Bank conducts business exclusively in writing and is not under a duty or responsibility to enquire into the legality of any request under this Letter of Guarantee or any other related transaction or any set off, counterclaim or defence measure between a Beneficiary and any party whose obligations are ensured through this Letter of Guarantee.

9. This Letter of Guarantee is issued by the Bank in ______ [*place of issue*]. Any notification to the Bank must be addressed at the Bank *[Bank's registered name]* at its above address and any payment request must be submitted at [ ]

[NB: Specify branch for submissions and payment]

10. This Letter of Guarantee and any non-contractual obligations arising out of or in connection with it is governed by and shall be construed in accordance with Greek law. The Courts of Athens shall be exclusively competent to settle any dispute arising out of or in connection with this Letter of Guarantee (including any dispute relating to any non-contractual obligations arising out of or in connection with it).

11. If a provision of this Letter of Guarantee is rendered unlawful, invalid or unenforceable in any jurisdiction in relation to the Bank, this shall not affect:

(a) the validity or enforceability under that jurisdiction of any other provision of this Letter of Guarantee; or

(b) the validity or enforceability under other jurisdictions of this or of any other provision of this Letter of Guarantee and the valid provisions of this Letter of Guarantee shall be construed in accordance with the financial scope of this Letter of Guarantee.

Date 201_

____

On behalf of

[*Bank*]

Section 2: Works Performance Bond

Dated

[Acceptable Bank] as BANK
and

HELLENIC REPUBLIC and
Lenders[3] as BENEFICIARIES

ON DEMAND WORKS PERFORMANCE LETTER OF GUARANTEE

[3] In case no Designated Loan Agreements exist, the form is to be modified to exclude references to the Lenders Agent Bank and Designated Loan Agreements.

LETTER OF GUARANTEE FOR WORKS PERFORMANCE

No _____

FOR A MAXIMUM AMOUNT OF TWENTY MILLION EURO (€20,000,000)

From: [*Acceptable Bank*] (the "**Bank**")

To:

1. **HELLENIC REPUBLIC** (the "**First Beneficiary**"); and

2. [Agent Bank] as legal representative and on behalf of the Lenders (the "**Second Beneficiary**"),

together, the **Beneficiaries** and each a **Beneficiary**

Project "Upgrade, Maintenance, Management and Operation of Cretan, Continental Greece and Ionian Sea Regional Airports"

(A) Pursuant to a concession agreement made between [*SPV*] as the Concessionaire, the First Beneficiary, the Hellenic Republic Asset Development Fund Société Anonyme (the "**HRADF**") and [*details of the Initial Shareholder(s)*] as the Initial Shareholders dated ____________ (the "**Concession Agreement**") the HRADF has granted the Concessionaire rights to maintain and operate certain Regional Airports.

(B) Pursuant to the Design-Construction Contract(s) the Contractor has agreed to carry out certain works on behalf of the Concessionaire.

(C) The Concessionaire has requested the Bank to provide, and the Bank has agreed to provide, a letter of guarantee on the following terms in favour of the Beneficiaries.

(D) All capitalised terms not defined in this Letter of Guarantee shall have the respective meanings given to them in the Concession Agreement.

1. This letter of guarantee (the "**Letter of Guarantee**") is issued in favour of:

(a) the First Beneficiary, which accepts this Letter of Guarantee pursuant to Article 12.3.1 of the Concession Agreement; and

(b) the Second Beneficiary, which accepts this Letter of Guarantee as security under the Designated Loan Agreements between the Second Beneficiary and the Concessionaire.

2. The Bank unreservedly and irrevocably guarantees, undertaking this debt as if it were the sole principal debtor and not merely as surety, the payment of any amount up to the maximum total amount of twenty million Euro (€20,000,000) (the "**Maximum Amount**"), definitively and irrevocably waiving any defence it would otherwise be entitled to as guarantor, including the defences of discussion and any rights, defences and benefits arising from the provisions of Articles 850, 852, 853-856, 862-864 and 866-868 of the Greek Civil Code. The Bank unreservedly and irrevocably undertakes to pay to the Beneficiaries, irrespective of any challenges, disagreements or objections by the Contractor or the Concessionaire and without investigation whether or not the Beneficiaries' request is substantiated, upon the submission of a written request signed by an authorised representative of the requesting Beneficiary forthwith and in any case no later than 4 pm on the date of such request if the request is received by the Bank at or before 11 am on any Business Day, but if such request is received by the Bank after 11 am on any Business Day, the payment under this Letter of Guarantee must be made by 11 am on the next Business Day, provided that such request is made:

(a) in accordance with clause 5 of this Letter of Guarantee; and

(b) prior to the expiry of this Letter of Guarantee pursuant to clause 6 and subject to clause 6 of this Letter of Guarantee,

any amount(s) up to the Maximum Amount, without prejudice to clause 3 of this Letter of Guarantee. The Bank shall not be entitled to delay or withhold payment for any reason other than as set out in this Letter of Guarantee. The Bank shall accept several requests under this Letter of Guarantee, provided that the total amount requested through any of those multiple requests does not exceed the Maximum Amount.

3. The Maximum Amount shall be automatically reduced by the amount of any request that has been paid under this Letter of Guarantee. Payment shall be made in full and without any set-off, counterclaim or deductions on account of any liability whatsoever, including, without limitation, any present or future taxes, duties, charges, fees, deductions or withholdings of any nature whatsoever and by whomsoever imposed.

4. The Bank shall pay, under this Letter of Guarantee, any amount(s) available for payment under this Letter of Guarantee up to the Maximum Amount as follows:

4.1 in the case of the First Beneficiary, upon submittal to the Bank:

(a) of a copy of this Letter of Guarantee certified by the Bank; and

(b) a certificate signed by a person authorised by the First Beneficiary:

(i) stating that the Concessionaire breached or omitted to perform or comply with its obligations under the Concession Agreement; and

(ii) requesting payment of the amount stated therein (such amount not exceeding the part of the Maximum Amount available for payment at the time of submitting the request) which represents the total amount of claims of the First Beneficiary due to the reasons set out in clause 4.1(b)(i) above.

For the avoidance of doubt the demand of the First Beneficiary is not subject to the consent of the Second Beneficiary.

4.2. In the case of the Second Beneficiary, upon submittal to the Bank:

(a) of this Letter of Guarantee; and
(b) a certificate signed by a person authorised by the Second Beneficiary:

(i) stating that the Concessionaire breached or omitted to perform or comply with its obligations under the Designated Loan Agreements; and

(ii) requesting payment of the amount stated therein (such amount not exceeding the part of the Maximum Amount available for payment at the time of submitting the request) which represents the total amount of claims by the Second Beneficiary due to the reasons set out in clause 4.2(b)(i) above.

5. This Letter of Guarantee shall be rendered invalid and ineffective and all obligations under it shall cease to apply upon occurrence of the earliest of the following events:

(a) payment by the Bank under this Letter of Guarantee of amounts which cumulatively reach the Maximum Amount; or

(b) fifteen (15) days after receipt by the Bank of a copy of the Final Completion Certificate as set out in clause 6(b) below; or

(c) its return to the Bank.

6. Save in respect of any amounts demanded in writing before the expiry date of this Letter of Guarantee pursuant to clause 5, the Maximum Amount shall be reduced:

(a) by a percentage of thirty percent (30%) five (5) days after receipt by the Bank from the Concessionaire or the Contractor of a copy of the Final Completion Certificate issued in respect of the Imminent Refurbishment Works for all Regional Airports, signed by the First Beneficiary; and

(b) by the remaining percentage of seventy percent (70%) five (5) days after receipt by the Bank from the Concessionaire or the Contractor of a copy of the Final Completion Certificate issued in respect of the Imminent Works for all Regional Airports, signed by the First Beneficiary,

provided that the Bank notifies the Beneficiaries immediately that it has received a copy of each Final Completion Certificate in accordance with this clause 6.

7. The Bank shall make a payment under this Letter of Guarantee:

(a) without any notice or reference to the Contractor or the Concessionaire or to any other person;

(b) despite any notification to the Bank regarding non-payment by the Contractor or the Concessionaire or by any other person; and

(c) regardless of the performance or non-performance of a contractual obligation by any party to the Concession Agreement, the Design-Construction Contract(s) or any Designated Loan Agreement.

8. The Bank may rely on any written notification, document or certificate signed or appearing to have been signed by any person authorised by a Beneficiary.

9. The Bank and each Beneficiary, by accepting this Letter of Guarantee acknowledges and agrees that:

(a) the Beneficiaries may make a request under this Letter of Guarantee in accordance with its terms without having previously brought any action or made any claim against any party whose obligations are ensured through this Letter of Guarantee; and

(b) the Bank conducts business exclusively in writing and is not under a duty or responsibility to enquire into the legality of any request under this Letter of Guarantee or any other related transaction or any set off, counterclaim or defence measure between a Beneficiary and any party whose obligations are ensured through this Letter of Guarantee.

10. This Letter of Guarantee is issued by the Bank in [*place of issue*]. Any notification to the Bank must be addressed at the Bank *[Bank's registered name]* at its above address and any payment request must be submitted at [*Specify branch for submission and payment*].

11. This Letter of Guarantee and any non-contractual obligations arising out of or in connection with it is governed by and shall be construed in accordance with Greek law. The Courts of Athens shall be exclusively competent to settle any dispute arising out of or in connection with this Letter of Guarantee (including any dispute relating to any non-contractual obligations arising out of or in connection with it).

12. If a provision of this Letter of Guarantee is rendered unlawful, invalid or unenforceable in any jurisdiction in relation to the Bank, this shall not affect:

(a) the validity or enforceability under that jurisdiction of any other provision of this Letter of Guarantee; or

(b) the validity or enforceability under other jurisdictions of this or of any other provision of this Letter of Guarantee and the valid provisions of this Letter of Guarantee shall be construed in accordance with the financial scope of this Letter of Guarantee.

Date 201_

____

On behalf of

Section 3: Operation Bond

Dated ______________________

[Acceptable Bank]

as BOND PROVIDER

and

HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND [SOCIÉTÉ ANONYME]
as BENEFICIARY

ON DEMAND PERFORMANCE BOND[4]

THIS PERFORMANCE BOND is dated [•] and made between:

(1) [•] a company registered in [•] (registration number [•]) whose registered office is at [•], which is an Acceptable Bank (as such term is defined in the Concession Agreement) (the "**Bond Provider**"); and

(2) **HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND [SOCIÉTÉ ANONYME]** (the "**HRADF**") a société anonyme incorporated under law 3986/2011 (Government Gazette 152A/1.7.2011), the entire share capital of which is owned and controlled by the Greek State (the "**Beneficiary**"), which expression shall include its successors and assignees and any rights and/or obligations of the HRADF under this Bond or any agreement entered into pursuant to this Bond shall be transferred to and/or assumed by the State on the date (if any) that the HRADF ceases to exist.

WHEREAS:

(a) By a contract (the "**Concession Agreement**") made between the Hellenic Republic, the HRADF as grantor and [●] as concessionaire (the "**Concessionaire**"), the HRADF has granted the Concessionaire rights to maintain and operate certain airports.

(b) The Bond Provider has been requested by the Concessionaire to provide, and the Bond Provider has agreed to provide, a Bond on the following terms in favour of the Beneficiary.

(c) All terms defined in the Concession Agreement shall have the same meaning in this Bond.

NOW THIS BOND WITNESSES as follows:

1 Undertaking and Making of Demands

1.1 The Bond Provider hereby unconditionally and irrevocably undertakes to the Beneficiary that upon receipt of a written demand from the Beneficiary complying with the provisions of clause 2 of this Bond (a "**Demand**") it shall, without proof or conditions and notwithstanding any contest or dispute by the Concessionaire, pay to the Beneficiary the sum claimed by the Beneficiary or its assignees in such Demand or such lesser amount as, when aggregated with all payments previously made under this Bond, equals the Maximum Bond Amount (as such term is defined herein).

1.2 Any payment made under this Bond shall be made to the [account specified in the Demand][5] no later than three (3) banking days (being a day other than Saturday or

[4] This is subject to the provisions of the State Direct Agreement.

Sunday on which banks in London and Athens are open for business) from the date of the Demand.

1.3 Payment shall be made in full and without any set-off, counterclaim or deductions on account of any liability whatsoever, including, without limitation, any present or future taxes, duties, charges, fees, deductions or withholdings of any nature whatsoever and by whomsoever imposed.

1.4 Subject to clause 3 of this Bond, the Beneficiary or its assignees may make one or more Demands under this Bond and the service of a Demand shall not preclude the service of any other or further Demand.[6]

1.5 The Demand(s) shall be conclusive evidence of the Bond Provider's liability and of the amount of the sum or sums which it is liable to pay to the Beneficiary, notwithstanding any objection made by the Concessionaire or any other person.

1.6 The Bond Provider shall have no right and shall be under no duty or responsibility to enquire into:

(a) the reason or circumstance of any Demand made by the Beneficiary;

(b) the respective rights, obligations and/or liabilities of the Beneficiary and the Concessionaire under the Concession Agreement; and/or

(c) the authenticity of any Demand made by the Beneficiary or the authority of the persons signing any Demand for or on behalf of the Beneficiary.

1.7 The Bond Provider's obligation to make payment under this Bond shall be a primary, independent and an absolute obligation and it shall not be entitled to delay or withhold payment for any reason.

2 Form of Demand

Each Demand made by the Beneficiary shall be in the form (or substantially in the form) set out in the Annex to this Bond and shall be signed by a duly authorised officer of the relevant Beneficiary or any other permitted assignee and shall be served on the Bond Provider at the address given above (or such other address as the Bond Provider may from time to time notify to the Beneficiary (by not less than fifteen (15) days' prior written notice)).

3 Bond Amount and Validity

3.1 Subject to clause 3.2 of this Bond and Article 12.5.3 of the Concession Agreement, the maximum aggregate liability of the Bond Provider under this Bond shall be ten million Euro (€10,000,000) (the "**Maximum Bond Amount**") provided that, there shall be no maximum applicable to amounts payable in relation to any rights or remedies which the Beneficiary may have arising from any breach by the Bond Provider of the terms of this Bond.

3.2 Subject to the provisions on termination of this Bond, this Bond shall be reduced by fifty percent (50%) at the end of the Concession Period, and will be returned to the Concessionaire within five (5) days from the expiry of the Concession Agreement Term.

---

[5] To be confirmed whether this should be the Proceeds Account.

[6] No Demands shall be made by HRADF under this Bond after the termination of the Concession Agreement. This is to be set out in the State Direct Agreement.

3.3 This Bond is a continuing obligation and the obligations of the Bond Provider under this Bond shall remain in full force and effect until the earlier of:

(a) the date on which the aggregate of all payments made under this Bond first equals the Maximum Bond Amount;

(b) its return to the Bond Provider; and

(c) the date on which any renewed or replacement bond complying with the terms of the Concession Agreement (in particular, with Article 12.5.2) becomes effective, as notified by the Beneficiary to the Bond Provider,

(the "**Expiry Date**").

3.4 The fixed date for expiry specified in Clause 3.3(b) above may be extended if the Concession is extended pursuant to Article 6.5.2 of the Concession Agreement. The Bond Provider shall immediately confirm to the Concessionaire and the Beneficiary that such extension has become effective.

3.5 This Bond shall be returned by the Beneficiary or its assignees to the Bond Provider immediately following the Expiry Date.

3.6 No Demand shall be made under this Bond after the Expiry Date whether or not this Bond is returned to the Bond Provider.

3.7 This Bond may be assigned by the Beneficiary without the prior consent of the Bond Provider. Notice of assignment shall be given to the Bond Provider prior to any Demand for payment being made by any assignee. The Bond Provider may not assign, charge or transfer this Bond.

4 Governing Law

This Bond and any other non-contractual obligations connected with it shall be governed by the laws of [England and Wales]/[Greece], and the courts of [England and Wales]/[Athens] shall have exclusive jurisdiction over any dispute arising under or in connection with this Bond or any other non-contractual obligations connected with it save that any decision, judgment or award of such courts may be enforced in the courts of any jurisdiction.

5 Miscellaneous

[If necessary insert specific provisions to deal with local law requirements depending on the location of the Bond Provider]

THIS PERFORMANCE BOND has been executed as a deed, and it has been delivered on the date stated at the beginning of this deed.

SIGNED as a deed by
[THE BOND PROVIDER]
acting by [NAME OF FIRST DIRECTOR], a director
and [NAME OF SECOND DIRECTOR OR SECRETARY], [a director/its secretary]

....
[SIGNATURE OF FIRST DIRECTOR]

Director

....
[SIGNATURE OF SECOND DIRECTOR OR SECRETARY]

[Director /Secretary]

OR

SIGNED as a deed by
[THE BOND PROVIDER]
acting by [NAME OF DIRECTOR], a director
in the presence of [NAME OF WITNESS]

....
[SIGNATURE OF DIRECTOR]

Director

....
[SIGNATURE OF WITNESS]
[NAME, ADDRESS [AND OCCUPATION] OF WITNESS]

SIGNED as a deed by
HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND
acting by [NAME OF DIRECTOR]

....
[SIGNATURE OF DIRECTOR]

Director

Annex
Form of Demand

[On **HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND** (lawfully represented by [●] headed notepaper)]

To	[Name and address of Bond Provider]
Date:	[•]
Attention:	[•]
Project name:	[•]
Bond No:	[•] dated [•]

The undersigned as a duly authorised officer of the Hellenic Republic Asset Development Fund, (a Beneficiary under the above-referred Bond), hereby certifies that the Beneficiary is entitled to call on the Bond because [*Beneficiary to insert brief description of reasons, e.g. the Beneficiary has incurred loss or damage because the Concessionaire has failed to pay Concession Fees.]*

We demand payment under the Bond of [*amount in words and figures*] being the sum which the Beneficiary claims to be entitled to.

Please make payment of this sum to the account of Beneficiary at [*bank details and account number*] no later than three (3) business days (being a day other than Saturday or Sunday on which banks in London and Athens are open for business) from the date of this demand.

Yours faithfully

Signatory:

for and on behalf of
[**HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND** (lawfully represented by [●])]

Appendix 2
Regional Airports[7]

Cluster A

Thessaloniki; [8]**

Kerkira;

Chania;[9]*

Zakinthos;

Kefallinia;

Aktion;[10]* and

Kavala.[11]**

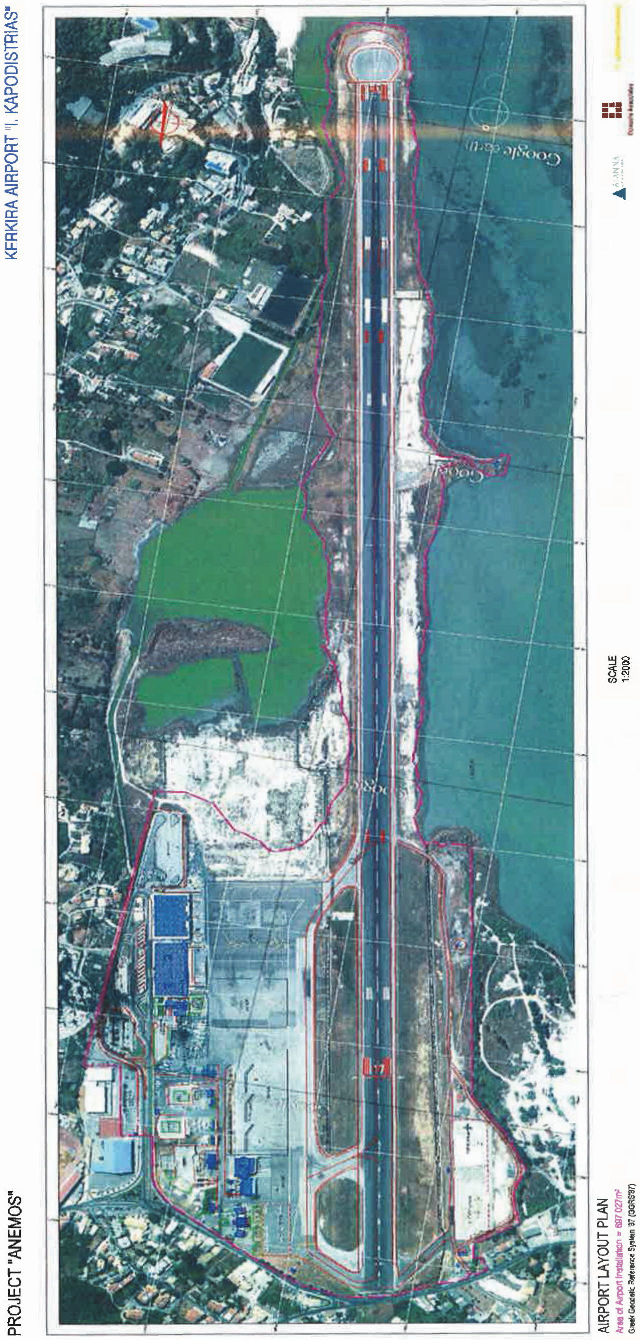
---

[7] Category 1 (marked with *) and Category 2 (marked with **)
8 Joint Use Airport
9 Joint Use Airport
[10] Joint Use Airport
[11] Joint Use Airport

Appendix 3
Concession Site Plans




THESSALONIKI'S AIRPORT "MAKEDONIA"
PROJECT "ANEMOS"
AIRPORT LAYOUT PLAN
SCALE
1:5000

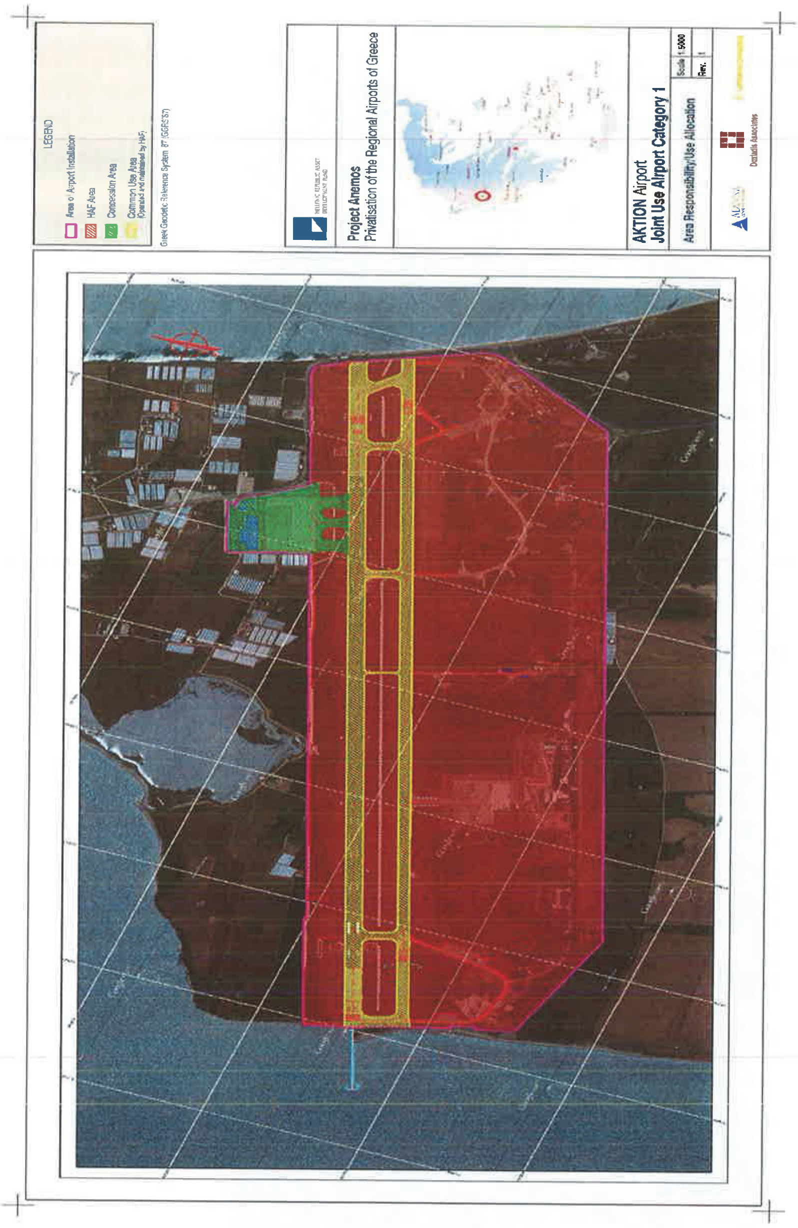

KERKIRA AIRPORT "I. KAPODISTRIAS"
PROJECT "ANEMOS"
AIRPORT LAYOUT PLAN
SCALE
1:2000

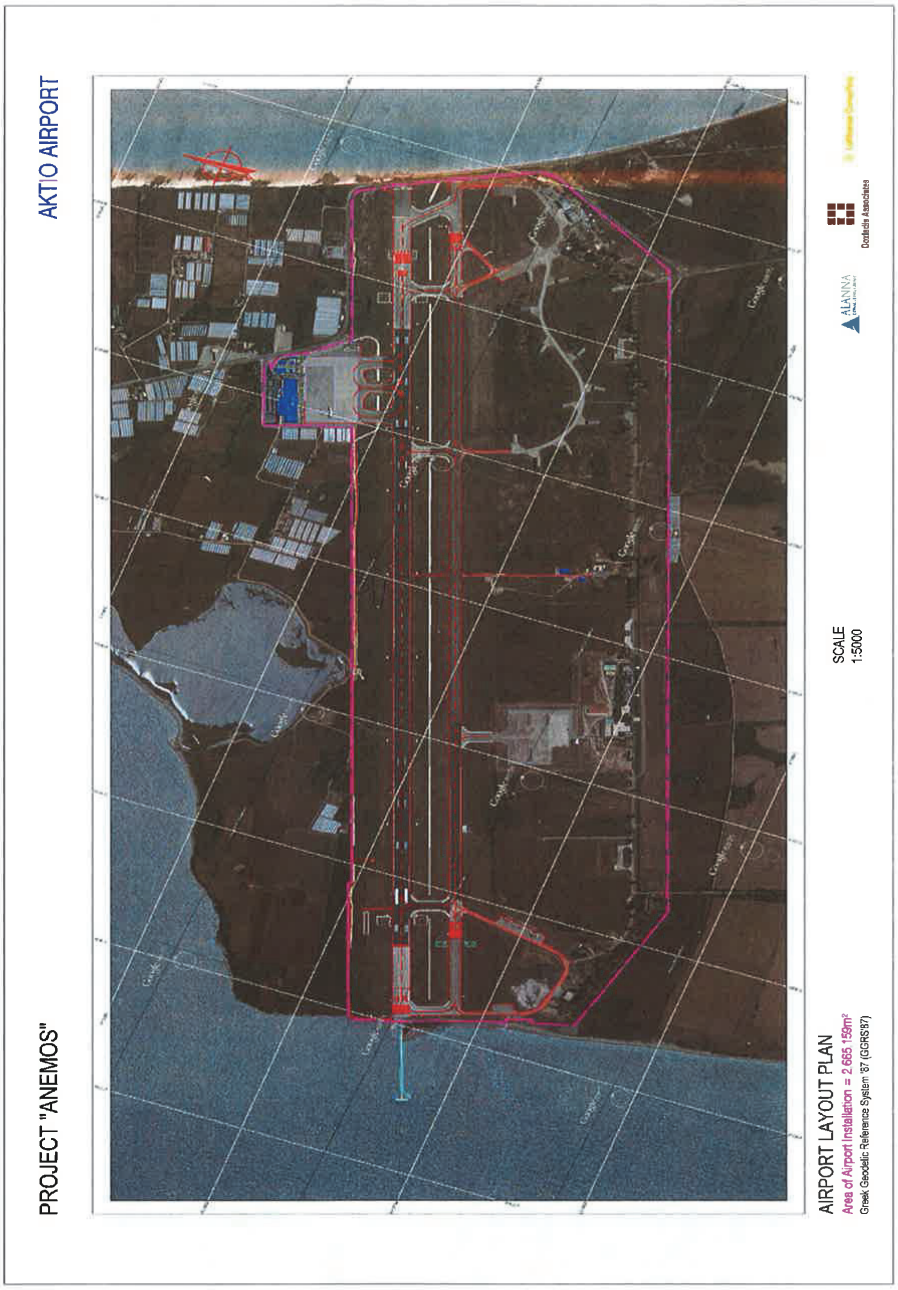

Project Anemos
Privatisation of the Regional Airports of Greece
CHANIA Airport "I.DASKALOGIANNHS"
Joint Use Airport Category 1
Area Responsibility/Use Allocation


CHANIA AIRPORT "I.DASKALOGIANNIS"
PROJECT "ANEMOS"
AIRPORT LAYOUT PLAN
Greek Geodetic Reference System '87 (GGRS87)
SCALE
1:5000

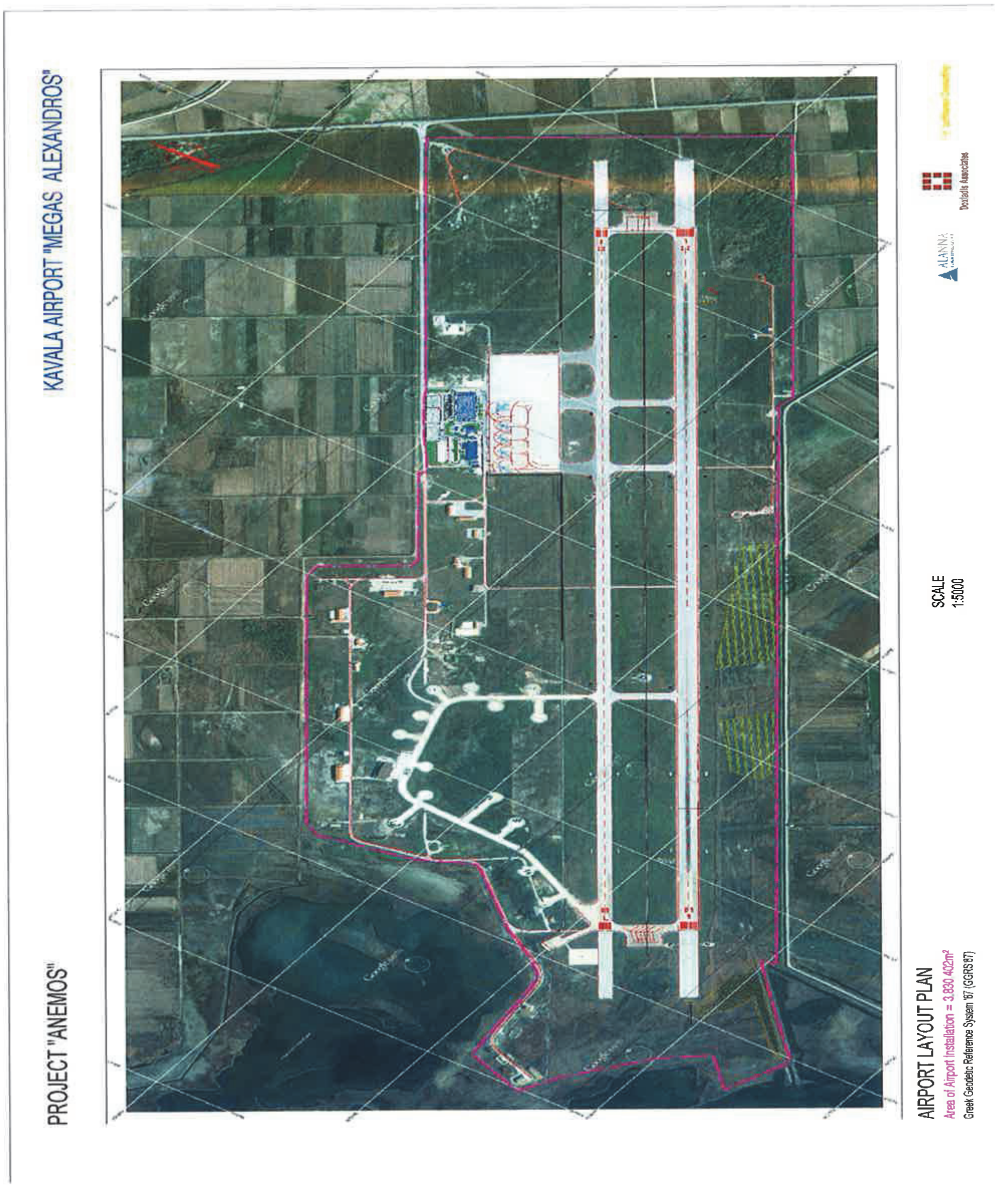

ZAKINTHOS AIRPORT "D. SOLOMOS"
PROJECT "ANEMOS"
AIRPORT LAYOUT PLAN
34
16


KEFALLINIA AIRPORT
PROJECT "ANEMOS"
AIRPORT LAYOUT PLAN
SCALE
1:2000


LEGEND
Area of Airport Installation
HAF Area
Concession Area
Common Use Area
Project Anemos
Privatisation of the Regional Airports of Greece
AKTION Airport
Joint Use Airport Category 1
Area Responsibility/Use Allocation


PROJECT "ANEMOS"
AKTIO AIRPORT
AIRPORT LAYOUT PLAN
Area of Airport Installation = 2.665.159m²
Greek Geodetic Reference System '87 (GGRS'87)
SCALE
1:5000


LEGEND
Area of Airport Installation
HAF Area
Concession Area
Common Use Area
Project Anemos
Privatisation of the Regional Airports of Greece
KAVALA Airport "MEGAS ALEXANDROS"
Joint Use Airport Category 2
Area Responsibility/Use Allocation
Scale 1:5000
Rev. 1


KAVALA AIRPORT "MEGAS ALEXANDROS"
PROJECT "ANEMOS"
AIRPORT LAYOUT PLAN
SCALE
1:5000

Appendix 4
Completion Documents/Concession Commencement Date

Part 1: Completion Documents

The following documents, each in form and substance satisfactory to the Grantor and the State, shall be provided by the Concessionaire prior to the Concession Commencement Date:

- Constitutional documents;
- Designated Loan Agreements;
- Performance Bonds: (i) Committed Investment Guarantee; (ii) Works Performance Bond and (iii) Operation Bond;
- template or an agreed form Design-Construction Contract(s) and any other subcontracts;
- Concessionaire Permits (if any);
- State Direct Agreement(s) (if any);
- Insurance documentation;
- Financial Model and Financial Model audit report;
- Business Plan;
- Evidence of increase in Concessionaire's Share Capital;
- Inventory; and
- Any other document as may be necessary to reflect the agreed structure of the transaction.

Appendix 4

Part 2: Concession Commencement Date

CONFIRMATION OF FULFILMENT OF CONDITIONS PRECEDENT OF THE CONCESSION AGREEMENT FOR THE UPGRADE – MAINTENANCE - MANAGEMENT AND OPERATION OF THE CLUSTER A REGIONAL AIRPORTS

(1) THE HELLENIC REPUBLIC (hereinafter the **State**) lawfully represented by __________________ [*Ministry of Finance*], [*Ministry of Infrastructure, Transport and Networks*] and [*Ministry of Defence*] which has its offices at [•];

(2) THE SOCIÉTÉ ANONYME under the name of "____________________ S.A." [and the distinctive title "_____"] (hereinafter called the **Concessionaire**) having its registered office in the Municipality of Athens, __________________ Street (etc.), and is hereby lawfully represented by ____________________, resident of ___________, _______ Street (position in the company), by virtue of the ____ G.G. in which the Concessionaire's representation was published in conjunction with __________ (number - date) decision of the Concessionaire's Board of Directors; and

(3) [•] and [•] (the **Initial Shareholders**).

All terms that are herein written with a capital letter and which are not specifically defined in the present document will have the respective meaning attributed to them in the Concession Agreement (as defined below).

1 Taking into consideration the conditions precedent as set out in Article 6.2 (*Concession Commencement*) of the Concession Agreement and paragraph 2 below, we hereby confirm in writing that today __________ (_) of (*month*) of the year two thousand __ (20___) all conditions precedents of Article 6.2 (*Concession Commencement*) of the "Concession Agreement for the Upgrade, Maintenance, Management and Operation of Cluster A Regional Airports" that has been entered into between the State and the Concessionaire on [●] (herein after the **Concession Agreement** (Gazette ___________) have been fulfilled within the Concession Commencement Deadline (as defined in Article 3.1 of the Concession Agreement) and that the above date ___/___/20__ shall be from now on the **Concession Commencement Date**.

2 The conditions precedents referred to in paragraph 1 are as follows:

(a)

(i) the Hellenic Parliament voting on the law ratifying the Concession Agreement and publication of the Ratification Law in the Government Gazette); and

(ii) the clearance by the European Commission of any European State Aid (under articles 107 to 109 of the Treaty on the Functioning of the European Union, ex articles 87 to 89 of the Treaty establishing the European Community);

(b) the obtainment by the Concessionaire of either express or implied (in particular through expiration of applicable mandatory waiting periods) unconditional merger control approval required either by the Hellenic Competition Commission in accordance with Greek law No 3959/2011, as in force, or by the European Commission in accordance with Regulation No 139/2004;

(c) the signature of any State Direct Agreement entered into between the State and the Lenders, in accordance with Article 37.1.8 of the Concession Agreement;

(d) the delivery by the State to the Concessionaire of the Concession Sites in accordance with Article 14.1 (*Delivery of the Concession Sites*), subject to the prior fulfilment of conditions specified in Article 6.2.1(b)(ii), (iii), (iv), (v), (vi), (vii), (x), (xi), (xii), (xiii), (xiv) and (xv) by the Concessionaire;

(e) the execution of the Multi-Party Arbitration Agreement by the State;

(f) the execution of the Initial Service Level Agreements by the Government Users;

(g) the approval of the HCAA of the Tariff Cap for the Maximum Average Yield per Departing Passenger in accordance with Article 28.4.2(a) including its Table B, which shall not exceed thirteen Euro (€13);

(h) if applicable, the delivery of a certificate in a form and substance reasonably satisfactory to the State and the Grantor, issued and addressed by the Lenders or the Agent Bank to the State and the Grantor, confirming that the Designated Loan Agreements are in full force and effect and that all terms and conditions for the initial conditions precedent under the Designated Loan Agreements, as confirmed by a certificate in writing from the Lenders (or their agent) in a letter dated [●] with the exception of conditions relating to Article 6.2.1(a) of the Concession Agreement have been satisfied;

(i) the increase of the Concessionaire's Share Capital in accordance with Article 11.1 (*Share Capital*) of the Concession Agreement;

(j) the guarantees provided for in Articles 12.3.1, 12.4.1 and 12.5.1 of the Concession Agreement that have been issued and delivered to the Grantor by the Concessionaire and in particular:

A. OPERATION BOND

COMPANY	BANK	NUMBER & DATE	AMOUNT IN EURO

Total ____________________

B. WORKS PERFORMANCE BOND

COMPANY	BANK	NUMBER & DATE	AMOUNT IN EURO

Total ____________________

C. COMMITTED INVESTMENT GUARANTEE

COMPANY	BANK	NUMBER & DATE	AMOUNT IN EURO

Total ____________________

(k) the delivery by the Concessionaire to the State, in accordance with the provisions of Article 24.10 (*Insurance*) and Appendix 16 (*Minimum Insurance Requirements*) of the Concession Agreement, of certified copies of the agreed executed insurance policies;

(l) the delivery by the Concessionaire to the Grantor of a letter of undertaking, in the form of the specimen letter of undertaking contained in Part 3 of Appendix 16 (*Minimum Insurance Requirements*), in accordance with the provisions of Article 24.11 (*Insurance*) and Appendix 16 (*Minimum Insurance Requirements*) of the Concession Agreement;

(m) the delivery by the Concessionaire of the Business Plan;

(n) the delivery by the Concessionaire to the State on or before the Concession Commencement Date of each of the other Completion Documents as set out in Part 1 of Appendix 4 (*Completion Documents*) of the Concession Agreement;

(o) the payment by the Concessionaire to the Grantor of the Upfront Concession Fee subject to Article 43.1.1 of the Concession Agreement and the execution and perfection of an assignment referred thereto;

(p) the delivery by the Concessionaire to the HCAA of Aerodrome Manuals updated with amended administrative details applicable at such time and applications for the conversion of Aerodrome Certificates for each Certified Regional Airport and the transfer of existing Aerodrome Certificates to the Concessionaire;

(q) the delivery by the Concessionaire to the HCAA of the relevant application for the initiation of the certification process for each Non-Certified Regional Airport in accordance with the Aerodromes Regulation 2014;

(r) the delivery by the Concessionaire to the HCAA of the Inventory prepared in accordance with Article 4.11 (*Inventory*) of the Concession Agreement;

(s) the execution by the Concessionaire of the protocol in accordance with Article 14.1.3 of the Concession Agreement;

(t) the delivery by the Concessionaire to the State on or before the Concession Commencement Date of a list of the Transferred Airport Contracts;

(u) the execution of the Independent Engineer's Agreement by the Concessionaire and the Independent Engineer;

(v) the execution of the Multi-Party Arbitration Agreement by the Concessionaire and the Lenders;

(w) the execution of the Initial Service Level Agreements, if any, by the Concessionaire; and

(x) the representations and warranties set out in Article 5.1 (*Concessionaire Representations*) remaining true and correct in all material respects,

subject to any extensions that may be agreed in writing between the Parties prior to the expiry of each extended deadline.

IN WITNESS whereof the State, the Concessionaire and the Initial Shareholders have signed today ________(__)_______ 20___ the present through their authorised representatives in [four] original copies.

For the
HELLENIC REPUBLIC

____

Ministry of Finance;
Ministry of Infrastructure,
Transport and Networks; and
Ministry of Defence

For the
CONCESSIONAIRE

____

For the
INITIAL SHAREHOLDERS

a.

____

....

b.

____

....

Appendix 5
Airport Services

1 Introduction

The Concessionaire shall provide the Airport Services set-out in this Appendix in compliance with applicable Laws and in accordance with the provisions of the Concession Agreement including its appendices.

2 Operating Hours

In accordance with applicable Laws the Concessionaire shall open and keep open and operational the Regional Airports as specified below (the **Minimum Operating Hours**):

(i) Regional Airports that processed above one million Passengers per annum (mppa) in the previous calendar year shall be open on a 24/7 basis all year round.

(ii) Regional Airports that processed below one mppa in the previous calendar year shall be open for at least six consecutive hours during winter schedule periods (typically from 1 November to 31 March) and at least for 14 consecutive hours during summer schedule periods (typically from 1 April to 31 October).

Air Navigation Services Providers shall be obliged to provide their services in accordance with the Minimum Operating Hours.

To demonstrate its readiness to be operational in accordance with the Minimum Operating Hours the Concessionaire shall advise its minimum operating hours to the HCAA.

Once the flight schedule is approved and published for a specific period (which shall be a period of at least one month) the Concessionaire may reduce or otherwise adjust the Minimum Operating Hours so that its actual operating hours reflect the requirements of the approved schedule.

For ad-hoc flights outside the Minimum Operating Hours as adjusted requirements the Concessionaire shall establish a procedure to enable the operation of ad hoc flights within a minimum notice period of 24 hours.

The Concessionaire shall establish a procedure, which ensures that emergency flights (such as for illness or injuries) can be handled outside the Minimum Operating Hours as adjusted requirements at very short notice.

3 Basic Airport Services

The Concessionaire shall provide the basic services set out below in Table A (the **Basic Airport Services**). In compensation for the Basic Airport Services the Concessionaire is entitled to levy the Regulated Aeronautical Charges as specified in Appendix 7 (*Airport Charges*) and in accordance with this Agreement.

All Basic Airport Services shall be compensated in full through the Regulated Aeronautical Charges (landing, parking, lighting, Passenger Charges). No additional fees shall be charged for the Basic Airport Services.

The Concessionaire shall undertake the management of the Basic Airport Services including the provision, operation, maintenance, repair, renewal, expansion, staffing and supervision of the facilities and services as indicated in the Table A below:

Table A

#	Basic Services
A	**General**
1	Airport safeguarding, including obstacles control within the concession perimeter shall be in compliance with the Aerodromes Regulation 2014.
2	Rescue and fire-fighting facilities and services according to applicable ICAO category and also fire prevention and fire fighting for all buildings within the concession perimeter subject to the Cooperation Framework between the Hellenic Air Force (HAF), the Hellenic Civil Aviation Authority (HCAA) and the Concessionaire for Joint Use Airports
3	Disabled aircraft removal within the concession perimeter
4	Wildlife risk management within the concession perimeter
5	Airport emergency planning and response
6	Landscaping within the concession perimeter
7	Snow removal services for airports in Northern Greece (Kavala and Thessaloniki) within the concession perimeter
B	**Runways, taxiways and apron (except for the Category 1 Joint Use Airports mentioned under (B)**
1	Runway(s), taxiways, civil apron(s), service roads
2	Ensure safety of aircraft and vehicles
3	Ensure provision of visual navigation aids
4	Aircraft surface movement guidance and control and marshalling
5	Provision of airside service access and emergency roads
6	Electrical power supply to aircraft (may be charged separately, if used for air-conditioning)
7	Airfield lighting system (including runways, taxiways, aprons as well as approach lighting adjacent to the Concession Sites)
8	Signs and markings
(B)	**Taxiways and apron(s) at Category 1 Joint Use Airports (Aktion and Chania)**
1	Taxiways, apron(s) used by civil aircraft only, service roads
2	Ensure safety of aircraft and vehicles

3	Ensure provision of visual navigation aids on the taxiways and aprons used by civil aircraft only
4	Aircraft surface movement guidance and control and marshalling on the taxiways and aprons used by civil aircraft only
5	Provision of airside service access and emergency roads within the concession perimeter
6	Electrical power supply to aircraft (may be charged separately, if used for air-conditioning)
7	Airfield lighting for taxiways and aprons used by civil aircraft only
7	Signs and markings for taxiways and aprons used by civil aircraft only
C	**Passengers terminal**
1	Passengers terminal with sufficient space according to the Required Level of Service and all standard equipment such as baggage handling system, escalators, elevators, check-in counters (without IT infrastructure for common-use check-in), facilities and services for Passengers with reduced mobility
2	Customs control and immigration control areas and counters
3	Flight information display and public address systems
4	Signage (outdoor, indoor)
5	Baggage cart service
6	Air-conditioning in the Passengers terminal
7	Public use internet service (first 30 minutes free of charge)
8	Public parking (first 20 minutes free of charge for Passengers and meters and greeters)

4 Mandatory Services

Mandatory Services are services which the Concessionaire shall provide at all times throughout the Concession Period at all Regional Airports or on demand as applicable in accordance with the provisions of this paragraph 4, but for which the Concessionaire may levy fees or charges in addition to the Regulated Aeronautical Charges.

Cargo Handling

Throughout the Concession Period, the Concessionaire shall ensure that at least minimum air cargo handling facilities and services (manual handling) are available. It must be possible to process international cargo shipments.

If there is demand the Concessionaire shall provide additional facilities and establish processes in order to enable air cargo growth at each of the Regional Airports.

Aircraft Fuelling

Throughout the Concession Period the Concessionaire shall ensure aircraft fuelling services are available at all times during the Minimum Operating Hours as adjusted at each of the

Regional Airports. This requirement shall include the responsibility for availability of aircraft fuel as well as the availability of into-plane-services.

Ground handling

Throughout the Concession Period the Concessionaire shall ensure ground handling services are available at all times during the Minimum Operating Hours as adjusted at all of the Regional Airports in accordance with applicable Laws.

Other Mandatory Services

Throughout the Concession Period the Concessionaire shall make available:

(a) parking facilities and parking services for coaches and buses, Passenger cars, and cars of employees working at the Regional Airports if there is space available within the perimeter of the Concession Sites;

(b) public use internet service within the Passengers terminals at the Regional Airports;

(c) de-icing of aircraft at the airports of Kavala, and Thessaloniki; and

(d) Mandatory Services as specified in Appendix 7 (*Airport Charges*).

5 Non-Aeronautical Services

The Concessionaire shall be free to develop and provide non-aeronautical services such as those services listed in Part 2 of Appendix 18 (*Facilities and services not within Air Activities*) or other services and/or activities, which do not conflict with any applicable Laws. No separate approval shall be required for the provision of such services and/or activities.

6 Rescue and Fire-fighting Services

At each of the Regional Airports the Concessionaire shall ensure the establishment and implementation of an aerodrome emergency plan including rescue and fire-fighting services in compliance with the Aerodromes Regulation 2014.

The provision of rescue and fire-fighting services shall be included in the Basic Airport Services. No separate charges may be levied for rescue and fire-fighting services, except for services on request such as any fire-fighting service during aircraft refuelling events with Passengers on board or during engine test runs.

The State shall procure that the Hellenic Fire Brigade shall provide rescue and fire-fighting services at some or all of the Regional Airports in accordance with applicable Laws and the State Service Level Agreements on a cost basis.

Alternatively, the Concessionaire may provide rescue and fire-fighting services at the Regional Airports using its own material and human resources in accordance with applicable Laws. Alternatively, the Concessionaire may enter into an agreement with the Hellenic Fire Brigade in order to procure the provision of rescue and fire-fighting services at some or all of the Regional Airports in accordance with applicable Laws.

Existing facilities, equipment and material for rescue and fire-fighting services owned by the HCAA will be transferred to the Concessionaire.

7 Aviation Security Services

The Concessionaire shall provide security services in compliance with applicable Laws and the applicable Standards and Specifications in relation to aviation security at the Regional Airports.

The Concessionaire may subcontract specific security measures to third party service providers, which have been approved by the HCAA, if this is in accordance with provisions of the National Civil Aviation Security Plan (**NCASP**).

The Concessionaire shall enter into service level agreements with any third party service providers for the provision of security control measures at the Regional Airports.

In accordance with the provisions in the NCASP the supervision of the provision of security services shall remain with the Hellenic Police. The State shall be responsible for and shall bear the cost of all policing activities at the Airports.

The Concessionaire's airport security measures for Joint Use Airports shall take account of any additional requirements as set out in the Cooperation Framework so as not to compromise military aviation security.

All equipment, material and personnel resources required to implement aviation security services at the Regional Airports shall be procured and financed by the Concessionaire, who is entitled to fully recover these costs through the Security Charge.

Appendix 6
Performance Measurement

1 Introduction

1.1 The purpose of this Appendix 6 is to:

(a) define the operation of the performance measurement system that incentivises the Concessionaire to perform the Airport Services to the Performance Standards, to provide sufficient apron and Passengers terminal capacity, to deliver a minimum service quality and to identify the Performance Deductions when the relevant targets are not met; and

(b) establish the procedures that apply for the measurement of Performance Standards, apron and Passengers terminal capacity and the service quality provided by the Concessionaire.

1.2 Paragraph 2 sets out sixteen (16) Performance Standards; their measurement system and the implications if the relevant targets are not met.

1.3 Paragraph 3 sets out the measurement of apron and Passengers terminal capacity and the implications if the relevant targets are not met.

1.4 Paragraph 4 sets out the measurement of service quality provided by the Concessionaire and the implications if the relevant targets are not met.

1.5 Paragraph 5 sets out the financial implications if the targets are not met.

2 Performance Standard Measurement

On the Performance Measurement Commencement Date, the measurement of Performance Standards shall commence at each Regional Airport subject to the provisions of this Agreement.

The Concessionaire shall meet the relevant Performance Standards in the following pattern:

- Performance Standards 1-14, at each of the Regional Airports, in each Quarterly Period; and

- Performance Standards 15-16, at each of the Regional Airports, in each month of August,

in each case following the Performance Measurement Commencement Date for the remainder of the Concession Period in accordance with the table set out below:

2.1 **Concessionaire-Controlled Standards**

Table 1

Nr.	Area / Facility	Specification of Standard
1	Check-In Counters	90% of the Check-in counters for processing Passengers are Fully Functional during actual operating hours.
2	Security Check Equipment	90% of the security check equipment is Fully Functional during the actual operating hours.

Nr.	Area / Facility	Specification of Standard
3	Baggage trolleys	Luggage trolleys available 90% of the actual operating hours for Passengers in the check in hall and the arrival hall/baggage reclaim area.
4	Immigration / Customs	90% of booths for processing Passengers are Fully Functional during the actual operating hours.
5	Internet in Passengers terminal	Internet in Passengers terminal (wifi) available for 90% of the actual operating hours.
6	Temperature in Passengers terminal	In accordance with the standard TOTEE 2423/86, for more than 90% of the actual operating hours.
7	Baggage reclaim carousels	All baggage reclaim carousels are Fully Functional for 90% of the actual operating hours.
8	Flight Information Display	FIDS System and 90% of the screens are Fully Functional during the 90% of the actual operating hours.
9	Elevators / Escalators / Moving Walkways	Each equipment is Fully Functional for 90% of the actual operating hours.
10	Cleanliness	Cleanliness is maintained during 90% of the actual operating hours according to specifications determined by the Concessionaire.

The table above provides only the general level(s) for the Performance Standards. The Concessionaire shall be responsible for developing and implementing the detailed methodology for the measurement of the Concessionaire-Controlled Standards, which shall be met or exceeded at all times and may, at its own cost, employ an independent third party to carry out any such measurements. Measurement of the Performance Standards 1-10 shall be a continuing process, i.e. they shall be measured at all times. The Concessionaire shall on or before the date falling forty two (42) months after the Concession Commencement Date submit a description of the methodology to the HCAA, which shall approve the methodology prior to the Performance Measurement Commencement Date. The methodology may be modified with the approval of the HCAA and of the Concessionaire, and the parties shall co-operate with each other to develop a modified methodology if one party so requests.

Down time for preventative maintenance will not be part of the measurement criteria in relation to the Performance Standards 1-10 (as applicable) including where such down time occurs as a result of Third Party Controlled Services provided that the Concessionaire shall ensure that down time for preventative maintenance has a minimum effect on Concession Operations and carried out to the extent reasonably practicable during low activity time. The Concessionaire shall provide to the HCAA down time data in relation to any down time.

2.2 **Third Party Controlled Standards**

The Concessionaire shall commence measurement of Third Party Controlled Standards at each Regional Airport as soon as it is required to procure performance of such in accordance with Article 27 (*Airport Services and Performance*).

The Concessionaire shall ensure that the applicable Third Party Controlled Standards are integrated into the contracts with the relevant third party in accordance with Article 27.2.2 and shall further work with these companies to achieve the Third Party Controlled Standards.

The relevant Third Party Controlled Standards in relation to the Third Party Controlled Services are set out below.

2.2.1 **Aviation Fuelling Targets**

The Concessionaire shall measure at all times the availability of fuelling services as well as the available fuel quantities as set out below and the Concessionaire shall work with the fuelling companies to achieve the desired targets shown in Table 2 below.

Table 2

No.	Area / Facility	Specification of Standard
11	Fuelling services	Always (100% of the time) available during operating hours
12	Fuel availability	Jet-A-1 and Avgas (where existing) minimum quantity as defined by the Concessionaire in the relevant Aerodrome Manual shall be always (100% of the time) available

2.2.2 **Ground Handling Targets**

The Concessionaire shall measure the availability of ground handling services and the availability of critical ground service equipment at all times and in accordance with paragraph 2.4 and the Concessionaire shall work with the ground handling companies or the self-handling airlines to achieve the desired targets shown in Table 3 below.

Table 3

No.	Area / Facility	Specification of Standard
13	Ground handling services	Always available during operating hours
14	Critical ground service equipment	Minimum availability target defined by the Concessionaire of Fully Functional critical ground service equipment per airport and per equipment type

2.2.3 **Airline Counter Check-In Processing Targets**

In contrast to the other Performance Standards the following Performance Standard shall be measured only during one week in each Concession Year: The Concessionaire shall, during either the last week of July, the first week of August or the last week of August, to be chosen by the Concessionaire and notified by the Concessionaire to the State, the Grantor and the HCAA at the beginning of each Concession Year measure Passenger check-in rates at each of the Regional Airports as set out below and the Concessionaire shall work with the ground handling companies or self-handling airlines to achieve the desired targets shown in the Table 4 below.

Table 4

No.	Area / Facility	Specification of Standard

No.	Area / Facility	Specification of Standard
15	Passenger Check-In	50% of Passengers served within 15 minutes of joining the queue for check-in for Scheduled Flights.

2.2.4 **Baggage Handling Target**

In contrast to the other Performance Standards the following Performance Standard shall be measured only during one week in each Concession Year. The Concessionaire shall, during either the last week of July, the first week of August or the last week of August, to be chosen by the Concessionaire and notified by the Concessionaire to the State, the Grantor and the HCAA at the beginning of each Concession Year measure baggage handling rates as set out below and the Concessionaire shall work with the ground handling companies and the self-handling airlines to achieve the desired targets shown in Table 5 below.

Table 5

No.	Area / Facility	Specification of Standard
16	Baggage delivery time (of last bag to reach carousel)	35 minutes after on-block time

2.3 **Measurement and Reporting**

The Third Party Controlled Performance Standards numbered 11-14 (inclusive) shall be met or exceeded at all times.

The Tables set out in paragraph 2.2 provide only general guidance for the Third Party Controlled Performance Standards. The Concessionaire shall develop and implement a detailed methodology for the measurement of such standards.

The Concessionaire shall, on or before the date falling forty two (42) months after the Concession Commencement Date, submit to the HCAA for approval a description of the methodology of measuring each of the Third Party Controlled Performance Standards. The HCAA shall approve such methodology prior to the Performance Measurement Commencement Date. The methodology may be modified with the approval of the HCAA and the parties shall cooperate with each other and develop a modified methodology if one party so requests.

The Concessionaire may, at its own cost, employ an independent third party to carry out the measurements required pursuant to this Agreement including this Appendix 6. Reporting to the HCAA shall be on a quarterly basis (for Performance standards 1-14) and Deficiency Points will be incurred on a quarterly basis. Reporting to the HCAA will be on an annual basis for Performance Standards 15 and 16. Consequently, Deficiency Points may be incurred only once per year. Reporting shall be in accordance with Article 27.3 (*Progress Reports*).

If the Concessionaire incurs any Deficiency Point in any Quarterly Period it shall provide a Rectification Plan describing the measures that he intends to undertake in order to improve the service delivery.

Not later than March 01 in each calendar year the Concessionaire shall provide an Annual Performance Report which shall include the results of all measurements of the Performance Standards (1-16) of the previous calendar year.

Measurement of the Concessionaire-Controlled Performance Standards and reporting of the same shall be a continuing process for the duration of the Concession Period commencing at each Regional Airport starting on the Performance Measurement Commencement Date.

Measurement of the Third Party Controlled Performance Standards and reporting of the same shall be a continuing process starting on the later to occur:

(i) Performance Measurement Commencement Date

(ii) Renegotiation of existing contract or signature of new contract with a third party for the provision of relevant services.

The Concessionaire must monitor and keep all relevant records of the Performance Standard measurement (including, for the avoidance of doubt, copies of all Quarterly Reports and Annual Performance Reports) during the Concession Period.

2.4 **Deficiency Point System for Performance Standard Measurement**

Table 6 Concessionaire-Controlled Performance Standards

Criteria / Facility in relation to the Concessionaire Controlled Standards	**Level 1 Event**	**Level 2 Event**	**Level 3 Event**	**Level 4 Event**	**Level 5 Event**
Deficiency Points	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
1. Check-In Counters	Over 85% but less than 90% of the check-in counters for processing Passengers are Fully Functional.	Over 80% and up to 85% of the check-in counters for processing Passengers are Fully Functional.	Over 75% and up to 80% of the check-in counters for processing Passengers are Fully Functional.	Over 70 % and up to 75% of the check-in counters for processing Passengers are Fully Functional.	Over 65% and up to 70% of the check-in counters for processing Passengers are Fully Functional.
2. Security Check Equipment	85% but less than 90% of the Critical equipment is Fully Functional.	80% up to 85% of the Critical equipment is Fully Functional.	75% up to 80% of the Critical equipment is Fully Functional.	70% up to 75% of the Critical equipment is Fully Functional.	65% up to 70% of the Critical equipment is Fully Functional.
3. Availability of Trolleys	Luggage trolleys available over 85% but less than 90% of the time for Passengers in the check in	Luggage trolleys available over 80% and up to 85% of the time for Passengers in the check in	Luggage trolleys available over 75% and up to 80% of the time for Passengers in the check in	Luggage trolleys available over 70% and up to 75% of the time for Passengers in the check in	Luggage trolleys available over 65% and up to 70% of the time for Passengers in the check in

Criteria / Facility in relation to the Concessionaire Controlled Standards	Level 1 Event	Level 2 Event	Level 3 Event	Level 4 Event	Level 5 Event
Deficiency Points	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
	hall and the arrival hall / baggage reclaim area.	hall and the arrival hall / baggage reclaim area.	hall and the arrival hall / baggage reclaim area.	hall and the arrival hall / baggage reclaim area.	hall and the arrival hall / baggage reclaim area.
4. Immigration / Customs	Over 85% but less than 90% of the time all booths for processing Passengers are Fully Functional.	Over 80% and up to 85% of the time all booths for processing Passengers are Fully Functional.	Over 75% and up to 80% of the time all booths for processing Passengers are Fully Functional.	Over 70% and up to 75% of the time all booths for processing Passengers are Fully Functional.	Over 65% and up to 70% of the time all booths for processing Passengers are Fully Functional.
5. Internet in Passengers Terminal	Availability of internet (wifi) in Passengers terminal over 85% but less than 90% of the time.	Availability of internet (wifi) in Passengers terminal over 80% and up to 85% of the time.	Availability of internet (wifi) in Passengers terminal over 75% and up to 80% of the time.	Availability of internet (wifi) in Passengers terminal over 70% and up to 75% of the time.	Availability of internet (wifi) in Passengers terminal over 65% and up to 70% of the time.
6. Temperature in Passengers terminal	According to the standard TOTEE 2423/186 over 85% but less than 90% of the time.	According to the standard TOTEE 2423/186 over 80% and up to 85% of the time.	According to the standard TOTEE 2423/186 over 75% and up to 80% of the time.	According to the standard TOTEE 2423/186 over 70% and up to 75% of the time.	According to the standard TOTEE 2423/186 over 65% and up to 70% of the time.
7. Baggage Reclaim Carousels	All Carousels Fully Functional over 85% but less than 90% of actual operating hours.	All Carousels Fully Functional over 80% and up to 85% of actual operating hours.	All Carousels Fully Functional over 75% and up to 80% of actual operating hours.	All Carousels Fully Functional over 70% and up to 75% of actual operating hours.	All Carousels Fully Functional over 65% and up to 70% of actual operating hours.
8. Flight Information Display	Fully Functional over 85% but less than 90% of the actual operating hours.	Fully Functional over 80% and up to 85% of the actual operating hours.	Fully Functional over 75% and up to 80% of the actual operating hours.	Fully Functional over 70% and up to 75% of the actual operating hours.	Fully Functional over 65% and up to 70% of the actual operating hours.
9. Elevators / Escalators / Moving Walkways	Over 85% but less than 90% of each equipment is fully functional	Over 80% and up to 85% of each equipment is fully functional	Over 75% and up to 80% of each equipment is fully functional	Over 70% and up to 75% of each equipment is fully functional	Over 65% and up to 70% of each equipment is fully functional

Criteria / Facility in relation to the Concessionaire Controlled Standards	Level 1 Event	Level 2 Event	Level 3 Event	Level 4 Event	Level 5 Event
Deficiency Points	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
	during actual operating hours.	during actual operating hours.	during actual operating hours.	during actual operating hours.	during actual operating hours.
10. Cleanliness	Over 85% but less than 90% of the actual operating hours cleanliness maintained according to the Specifications.	Over 80% and up to 85% of the actual operating hours cleanliness maintained according to the Specifications.	Over 75% and up to 80% of the actual operating hours cleanliness maintained according to the Specifications.	Over 70% and up to 75% of the actual operating hours cleanliness maintained according to the Specifications.	Over 65% and up to 70% of the actual operating hours cleanliness maintained according to the Specifications.

Table 7 Third Party Controlled Standards

Criteria / Facility in relation to the Third Party - Controlled Standards	Level 1 Event	Level 2 Event	Level 3 Event	Level 4 Event	Level 5 Event
Deficiency Points	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
11. Availability of Fuelling Services	Over 95% but less than 100% of the time fuelling services are available	Over 90% and up to 95% of the time fuelling services are available	Over 85and up to 90% of the time fuelling services are available	Over 80% and up to 85% of the time fuelling services are available	Over 75% and up to 80% of the time fuelling services are available
12. Availability of Minimum Fuel Quantities as set out in paragraph 2.2.1, Table 2, No.12	Over 95% but less than 100% of the time minimum fuel quantities are available	Over 90% and up to 95% of the time minimum fuel quantities are available	Over 85% and up to 90% of the time minimum fuel quantities are available	Over 80% and up to 85% of the time minimum fuel quantities are available	Over 75% and up to 80% of the time minimum fuel quantities are available
13. Availability of Ground Handling Services	Over 95% but less than 100% of the time ground handling	Over 90% and up to 95% of the time ground handling	Over 85% and up to 90% of the time ground handling	Over 80% and up to 85% of the time ground handling	Over 75% and up to 80% of the time ground handling

Criteria / Facility in relation to the Third Party - Controlled Standards	Level 1 Event	Level 2 Event	Level 3 Event	Level 4 Event	Level 5 Event
Deficiency Points	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
	services are available	services are available	services are available	services are available	services are available
14. Availability of Critical Ground Handling Equipment	Over 95% but less than 100% of the time critical ground handling equipment is available	Over 90% and up to 95% of the time critical ground handling equipment is available	Over 85% and up to 90% of the time critical ground handling equipment is available	Over 80% and up to 85% of the time critical ground handling equipment is available	Over 75% and up to 80% of the time critical ground handling equipment is available
15. Check-in Counter Target	Target achieved for 95% but less than 100% of flights	Target achieved for 90% up to 95% of flights	Target achieved for 85% up to 90% of flights	Target achieved for 80% up to 85% of flights	Target achieved for 75% up to 80% of flights
16. Baggage Handling Target	Target achieved for 95% but less than 100% of flights	Target achieved for 90% up to 95% of flights	Target achieved for 85% up to 90% of flights	Target achieved for 80% up to 85% of flights	Target achieved for 75% up to 80% of flights

2.5 In accordance with paragraphs 2.2 and 2.3, the Concessionaire shall incur the following Deficiency Points on each occurrence of its failure to achieve the Performance Standards set out in Tables 6 and 7 above during any Quarterly Period as set out in Tables 8 and 9 below:

Table 8

Event	Deficiency Points per Airport per Quarterly Period per Event for each of the permanently measured 14 Performance Standards
Level 1	1,0
Level 2	2,0
Level 3	3,0
Level 4	4,0
Level 5	5,0

Table 9

Event	Deficiency Points per Airport per Concession Year per Event for Performance Standards # 15 and 16
Level 1	3,0
Level 2	6,0
Level 3	9,0
Level 4	12,0

Level 5	15,0

3 Passengers terminal and Apron Capacity Assessment

Sufficient capacity of the civil aprons and the Passengers terminals shall be provided by the Concessionaire in order to accommodate air traffic demand including during periods of high demand.

The Concessionaire shall undertake Imminent New or Expansion Works as well as the Future New or Expansion Works in a manner so as to ensure that the Airport Services are provided in accordance with the Standards and Specifications and also in accordance with the Performance Standards, Service Quality Standards and capacity requirements.

The Concessionaire shall contract with the Capacity Assessment Provider, a specialist company, for capacity assessment of both the Passengers terminals and civil aprons of each of the Regional Airports. The Capacity Assessment Provider must have a proven track record of airport capacity assessments (minimum experience) and have performed capacity assessments for apron and terminal capacity at no less than three (3) international airports during the last three (3) years. The Capacity Assessment Provider must be approved by the HCAA such approval not to be unreasonably withheld or delayed based upon the minimum experience in apron and Passengers terminal capacity assessments described in this paragraph.

The Capacity Assessment Provider shall perform Capacity Assessment in accordance with Article 20.2 (*Capacity Assessment*)

3.1 Apron Capacity Assessment

In all Capacity Assessments the Capacity Assessment Provider, shall assess the existing apron capacity at the relevant Regional Airport.

In performing its Capacity Assessments it shall consider the following factors:

(i) size and arrangement of the existing facilities (civil aprons);

(ii) actual schedule data for the relevant Peak Period such as flight numbers, aircraft type, scheduled arrival and departure times, origin / destination airport;

(iii) actual air traffic data for all 60-minute intervals of the Peak Period (arrival movements, departure movements, arriving Passengers, departing Passengers);

(iv) allocation data for each flight during the Peak Period, such as allocated aircraft parking position; and

(v) information provided by the Hellenic Slot Coordination Authority (HSCA) such as the Notice of Airport Capacity (NAC), number of slot requests for flight series that could not be approved by HSCA due to apron capacity shortage with timings as initially requested etc.

Based upon the analysis of the data and in cooperation with the Concessionaire, the Capacity Assessment Provider shall determine, applying an appropriate methodology, the existing capacity envelope of the civil apron(s) measured by the number of aircraft parking positions per aircraft category. The resulting number of parking positions per aircraft category shall be reported to the HCAA and it shall be used by HSCA as the Notice of Airport Capacity (NAC) for the next scheduling periods.

The determination of the demand for aircraft parking positions shall be performed as follows: the slot requests addressed to HSCA for flight series that have not been approved by HSCA

for arrival or departure times as originally requested shall be analysed according to the reason code for apron capacity shortage (currently this code is "AA") . The offering of an alternative slot within one hour preceding and one hour following the requested time (+/- 60 minutes from the requested time) will be considered as an acceptable offering and therefore, the non-approval of the initial slot request (60-minute interval) will not be identified as under-capacity. For each interval of 60-minutes during the Peak Period it shall be analysed whether one or more flights could not be approved due to apron capacity shortage. The number of 60-minute intervals for which not all flights could be approved with arrival or departure times as initially requested shall be identified each as an interval with under-capacity.

If any Regional Airport is determined by a Capacity Assessment to be Apron Capacity Critical, one (1) Deficiency Point shall be allocated for each Excess Hour in any relevant Peak Period.

In addition, if any Regional Airport is Apron Capacity Critical for two (2) consecutive years, an Expansion Trigger shall occur and the Concessionaire shall construct an expansion of the civil aprons and create additional aircraft parking positions within no more than two (2) years from the Expansion Trigger date. If an Expansion Trigger occurs, no Deficiency Points shall accrue in the next subsequent Peak Period for apron under-capacity. Thereafter, if that Regional Airport continues to be Capacity Critical, which shall be assumed unless the Concessionaire requests an additional Capacity Assessment pursuant to Article 20.2.3 which demonstrates otherwise, the Deficiency Points accrued in each subsequent Peak Period until completion of the relevant New or Expansion Works shall be the same as the Deficiency Points accrued in the most recent Peak Period when that Regional Airport was determined to be Capacity Critical.

These works shall be planned, approved and executed according to the Standards and Specifications, the Works Requirements, the Maintenance Requirements and the Handback Requirements.

If no or not enough space is available within the Concession Sites, the Concessionaire shall inform the State about the need to expand the apron beyond the Concession Sites. The Concessionaire shall request the expropriation of the land required in accordance with Article 14.1.6 of this Agreement. Prior to the completion of the land expropriation the Concessionaire shall not be obliged to construct an extension of the apron and no Deficiency Points and no Performance Deductions shall accrue during such time.

The Concessionaire shall submit the results of the apron capacity assessments in the Annual Performance Report.

3.2 Passengers terminal Capacity Assessment

In all Capacity Assessments the Capacity Assessment Provider shall assess the existing capacity of the Passengers terminals. In its Capacity Assessments it shall consider the following factors:

(i) size and layout of the existing facilities (Passengers terminal(s));

(ii) schedule and air traffic data such as airline and flight number, aircraft type, number of Passengers, scheduled and actual arrival and departure times, origin/destination airport at each Regional Airport during the Peak Period;

(iii) typical Passenger behaviour patterns such as arrival time at the Regional Airport before departure, number of accompanying persons per Passenger (meeters & greeters), use of check-in types, number of pieces of checked baggage;

(iv) average processing times required for check-in, Passenger and hand baggage screening, customs control, immigration control and checked baggage retrieval;

(v) schedule allocation data for each flight during the Peak Period, such as number and location of allocated check-in counters, allocated gate and allocated baggage carousel; and

(vi) information provided by the HSCA such as the Notice of Airport Capacity, number of slot requests for flight series that could not be approved by HSCA as initially requested due to shortage of Passengers terminal capacity, etc.

Based upon the analysis of the data and in cooperation with the Concessionaire the Capacity Assessment Provider shall determine the existing capacity envelope of the Passengers terminal measured in a maximum number of arriving and a maximum number of departing Passengers that can be processed during any 60-minute interval. The resulting number of arriving and departing Passengers shall be reported to the HCAA and it shall be used by HSCA as the Notice of Airport Capacity (**NAC**) for the next schedule periods.

In its Capacity Assessments the Capacity Assessment Provider shall determine the level of service achieved for each of the 60-minute intervals during the relevant Peak Period using the methodology defined in the IATA ADRM for each of the Regional Airports.

If the result of any Capacity Assessment is that the Required Level of Service is achieved during Peak Period no further action is required, no Deficiency Points and no Performance Deductions shall be applied and the relevant Regional Airport shall no longer be categorized as a Terminal Capacity Critical airport.

If the Required Level of Service is not achieved:

(i) one (1) Deficiency Point shall be allocated for each 60-minute interval in excess of the Excluded Period where level of service C is not achieved, but level of service D is achieved; and

(ii) two (2) Deficiency Points shall be allocated for each 60-minute interval where level of service D is not achieved.

The first twenty nine (29) busiest 60-minute intervals will be excluded from the allocation of Deficiency Points.

If the Required Level of Service is not achieved for two (2) consecutive years, an Expansion Trigger shall occur and the Concessionaire shall construct an extension of the Passengers terminal or an additional Passengers terminal within no more than three (3) years from the Expansion Trigger date. If an Expansion Trigger occurs, no Deficiency Points shall accrue in the next subsequent Peak Period for under-capacity in the relevant Passengers terminal. Thereafter, if that Regional Airport continues to be Capacity Critical, which shall be assumed unless the Concessionaire requests an additional Capacity Assessment pursuant to Article 20.2.3 which demonstrates otherwise, the Deficiency Points accrued in each subsequent Peak Period until completion of the relevant New or Expansion Works shall be the same as the Deficiency Points accrued in the most recent Peak Period when that Regional Airport was determined to be Capacity Critical.

Any works required in accordance with this Appendix shall be in accordance with the Standards and Specifications, the Works Requirements, the Maintenance Requirements and the Handback Requirements.

If not enough space is available within the Concession Sites the Concessionaire shall inform the State about the need to expand the Passengers terminal beyond the Concession Sites. The Concessionaire shall request the expropriation of the land required in accordance with Article 14.1.6. Prior to the completion of the land expropriation the Concessionaire shall not be obliged to construct an extension of the Passengers terminal or an additional Passengers terminal and no Deficiency Points and no Performance Deductions shall accrue during such time.

The Concessionaire shall submit the results of the terminal capacity assessments in the Annual Performance Report.

4 Service Quality Measurement

In order to measure the Passenger experience of the service quality provided by the Concessionaire the Concessionaire shall perform Passenger satisfaction surveys.

The Concessionaire shall participate in the "Airport Service Quality Survey" (ASQ) regularly performed by a market research company contracted by the Airport Council International (ACI).

For each Regional Airport at least one survey per Concession Year shall be performed, which shall be performed during the Peak Period of each year and for at least one full calendar week and shall be either the last week of July, the first week of August or the last week of August, to be chosen by the Concessionaire and notified by the Concessionaire to the State, the Grantor and the HCAA at the beginning of each Concession Year.

The State may at its own cost be present at the Regional Airports during the execution of the field work.

The first survey shall be performed in 2016, and shall be used as a baseline survey. The results of the first survey shall be used to define service quality targets for each of the service quality items measured in the ASQ questionnaire.

Targets shall be benchmarked with "similar" airports during their peak period participating in the ASQ. A set of at least ten (10) suitable similar airports shall be identified after the baseline survey in cooperation between the Concessionaire and the responsible market research company. The similar airports shall be communicated to the HCAA in writing after the baseline survey and before the end of 2016. The HCAA shall approve the set of similar airports. Similar airports shall be selected from the wider Mediterranean area and/or airports which show a strong seasonality and/or are comparable in Passenger numbers to the Regional Airports. The set of similar airports may change during the Concession Period after an agreement with the HCAA.

The similar airports shall be used for the duration of the Concession Period unless any of the similar airports ceases to participate in the ASQ or the structure or number of Passengers at any of the similar airports changes significantly, in which case the Concessionaire shall submit a written request for a modification of the similar airports for approval by the HCAA.

The minimum target which the Concessionaire has to achieve shall be as follows: at the Performance Measurement Commencement Date and thereafter during the Concession Period the overall rating achieved for each Regional Airport shall not be lower than the average overall rating of the similar airports. At those Regional Airports where Imminent New or Imminent Expansion Works related to the Passengers terminal and / or the landside infrastructure are not yet completed the Passenger satisfaction survey shall not be performed.

The Concessionaire shall submit the results of the Passenger survey including the achievement of the minimum targets in each Annual Performance Report to the HCAA.

The costs of the ASQ survey as well as the costs for the field work shall be for the account of the Concessionaire.

If the ASQ survey is no longer available the Concessionaire shall participate in a similar survey – ideally providing benchmarking options with other airports.

If no such alternative survey is available or if the costs for such an alternative survey are substantially higher than the costs for the ASQ the Concessionaire shall contract the services

of a recognised market research company to perform a service quality survey. The survey shall be performed at least once per year for each Regional Airport in the same period and for the same duration as specified for the ASQ.

If the minimum target for the overall rating is not achieved for one or more of the Regional Airports, Deficiency Points shall be allocated according to Table 10 below.

Table 10

Number of Regional Airports, which do not achieve the minimum target at the Performance Measurement Commencement Date and each Concession Year after	Deficiency Points
1	40
2	80
3	120
4	160
5	200
6	240
7	280

For the avoidance of doubt, the provisions of this paragraph 4 shall not apply in relation to any duty free shops operated by Hellenic Duty Free Shops S.A. within any Regional Airport.

5 Procedure in Case of Deficiency Points

5.1 The Parties agree that if the Concessionaire incurs any Deficiency Points, it shall deliver a Rectification Plan to the State within thirty (30) Business Days after the reporting date of any Deficiency Points setting out the measures which the Concessionaire intends to take in order to achieve the targets for (as applicable):

(i) the Performance Standards;
(ii) the apron and Passengers terminal capacity; and/or
(iii) the Service Quality Standards

in accordance with this Appendix within the period specified for rectification in the relevant Rectification Plan.

5.2 In accordance with paragraphs 2.4, 3.1, 3.2 or 4, if the Concessionaire has incurred the following Deficiency Points then the respective amounts (**Performance Deductions**) as set out below opposite these Deficiency Points are payable by the Concessionaire to the State:

Table 11

Deficiency Points incurred in the relevant calendar year as of Performance Measurement Commencement Date	**Performance Deductions being the amount produced by the application of the percentage set out below on the annual Revenue of all of the Regional Airports**
Below 200	0.0%
200-399	0.1%
400-699	0.3%
700-999	0.6%
1,000-1,999	1.2%
2,000-2,999	2.5%
3,000 and more	5.0%

5.3 In case any of the Third Party Controlled Standards cannot be measured, as defined in Article 27 (*Airport Services and Performance*), the Deficiency Points in the first column of Table 11 of this Appendix will be reduced as follows:

a) for the Third Party Controlled Standards numbered 11-14, two and a half (2.5) Deficiency Points for each of the Third Party Controlled Standards per airport per quarter; and

b) for the Third Party Controlled Standards numbered 15-16, nine (9.0) Deficiency Points for each of the Third Party Controlled Standards per airport per year.

5.4 If the Concessionaire does not report in any Quarterly Progress Report or Annual Performance Report the occurrence of any event which would otherwise lead to Deficiency Point(s) the number of Deficiency Points incurred in respect of that event shall be tripled.

5.5 Any payments due from the Concessionaire to the Grantor in accordance with this paragraph 5 shall be effected through the payment of the Concession Fee pursuant to a Concession Fee Adjustment in accordance with Article 29 (*Payments*).

5.6 If, in accordance with paragraph 2.1, paragraph 3.1, 3.2 and paragraph 4 the Concessionaire incurs three thousand (3,000) or more Deficiency Points in a calendar year it shall also incur one termination point (**Termination Point**). At the end of each calendar year any Deficiency Points which have accrued shall elapse and shall have no effect thereafter.

5.7 If three (3) Termination Points accrue in any three (3) consecutive calender years a Concessionaire Event of Default shall occur.

5.8 The Concessionaire shall not incur any Performance Deductions which arise as a result of a State Responsible Event, a State Event of Default, a Force Majeure Event and/or an act or omission of any Airport Contract Party to the extent it was not possible to provide in the relevant Airport Contract compliance by that Airport Contract Party with the applicable Third Party Controlled Standards, because of prevailing market conditions at the time that Airport Contract was executed.

5.9 The payments for Performance Deductions for any calendar year shall be limited to five per cent (5%) of the annual Revenue of all of the Regional Airports during the previous Concession Year.

6 State/Grantor Audit Rights

6.1 The State, the Grantor, the HCAA or an independent third party appointed by the State or the HCAA may, upon five (5) Business Days prior written notice to the Concessionaire, at any time during normal business hours and at its own cost, audit any aspect of the measurement of the Concessionaire's performance in accordance with this Appendix, including any Performance Standard measurement. He may also audit the calculation of any Deficiency Point(s) and/or any Performance Deduction(s).

6.2 The State, the Grantor, the HCAA or an independent third party appointed by the State, the Grantor, or the HCAA may, upon five (5) Business Days prior written notice to the Concessionaire, at any time during normal business hours and at its own cost, audit any aspect of the Capacity Assessment or the Passenger satisfaction surveys, including the calculation of any Deficiency Points and/or any Performance Deduction.

6.3 For the purpose of the State's, the Grantor's, or the HCAA's rights under paragraph 6.1 and 6.2, the Concessionaire shall, within five (5) Business Days after the State's, the Grantor's, or the HCAA's written request, make available to the State, the Grantor, or the HCAA as applicable all relevant information relating to its performance, its measurement of that performance, and its preliminary calculation of any Deficiency Point(s) and/or any Performance Deduction.

6.4 Any Dispute as to the information provided by the Concessionaire about any Performance Standard, Service Quality Standard or capacity assessment in the Quarterly Progress Reports or the Annual Performance Report or otherwise in relation to this Appendix, shall be referred to the Disputes Resolution Procedure in accordance with Article 39 (*Dispute Resolution*).

Appendix 7 Airport Charges

1 Airport Charges as of Concession Commencement Date

1.1 Regulated Aeronautical Charges

As of Concession Commencement Date the following aeronautical charges are subject to regulation in accordance with the Concession Agreement. These Regulated Aeronautical Charges comprise:

(a) Landing Charge

(b) Parking Charge

(c) Lighting Charge

(d) Passenger Charge

With the revenues generated from these Regulated Aeronautical Charges the Basic Airport Services as defined in Appendix 5 (*Airport Services*) shall be financed. No additional fees shall be charged for the provision of the Basic Airport Services.

In addition, a Security Charge of one Euro fifty cents (€1.50) per departing Passenger as described in this Appendix shall be introduced as of the Concession Commencement Date. This Security Charge is subject to regulation as stipulated in this Appendix.

1.2 Landing Charge

Subject to Article 28.2 (*State Aircraft*), the Landing Charge as determined in accordance with Article 28.4 (Fixed *Tariff Cap with Growth Index*) is levied for all aircraft landing at the Regional Airports. The Landing Charge is based on the maximum take-off weight (**MTOW**) of the aircraft as stated in the airworthiness certificate, the aircraft flight manual or in any other equivalent official document. The Landing Charge shall be set at a level which adequately covers the operation and maintenance of runways and taxi-ways at the Regional Airports.

The Concessionaire is free to define weight categories as it deems appropriate as long as the total revenue from the Regulated Aeronautical Charges divided by the actual number of Passengers does not exceed the Maximum Average Yield per Departing Passenger as specified in more detail in Article 28 (*Airport Charges*).

Landing Charges for aircraft up to ten (10) tons MTOW are not regulated.

Regarding Joint Use Airports of Category 1, it is specified that the Landing Charge shall be fixed in a way that covers all expenses for the operation and maintenance of the runway and the related airfield. Therefore, for Joint Use Airports of Category 1, the Landing Charge shall amount to no less than seven Euro and nineteen cents (€7.19) per ton MTOW. This value shall be indexed as specified in Article 28.4. Nevertheless, before the Imminent Works End Date, the Concessionaire shall be required to impose a pricing policy so that relevant charges, when aggregated with charges of paragraph 1.4 (*Lighting Charge*) of this Appendix 7, do not exceed 1 Euro (€1) per departing Passenger in each Joint Use Airport of Category 1, using the number of departing Passengers as calculated in accordance with paragraph 1.5 (*Passenger Charge*) of this Appendix 7.

1.3 Parking Charge

The Parking Charge shall be based on:

(a) the MTOW, as indicated in the airworthiness certificate, the aircraft flight manual or in any other equivalent official document of an aircraft; and

(b) the parking time.

Parking Charges for aircraft up to ten tons MTOW are not regulated.

Parking periods exceeding five (5) hours shall not be regulated.

The Concessionaire is free to define weight or time categories as it deems appropriate as long as the total revenue from the Regulated Aeronautical Charges divided by the actual number of Passengers does not exceed the Maximum Average Yield per Departing Passenger as specified in more detail in Article 28 (*Airport Charges*).

1.4 **Lighting Charge**

The Lighting Charge shall be levied separately for both landing and take-off of aircraft. The Lighting Charge shall be applicable for any aircraft movement performed while the runway lighting system is in operation.

The Lighting Charge shall not be related to aircraft weight (MTOW). Other than this, the Concessionaire is free to define the conditions and the level of the Lighting Charge as long as the total revenue from the Regulated Aeronautical Charges divided by the actual number of Passengers does not exceed the Maximum Average Yield per Departing Passenger as specified in more detail in Article 28 (*Airport Charges*).

Lighting Charges for aircraft up to ten (10) tons MTOW shall not be regulated.

Regarding Joint Use Airports of Category 1, it is specified that the Lighting Charge shall be fixed in a way that all expenses for the operation and maintenance of the runway lighting and the lighting of the related airfield are covered. For Joint Use Airports of Category 1 the Lighting Charge shall therefore, amount to no less than thirty two Euro and eighteen cents (€32.18) per aircraft movement (before Imminent Works End Date) and thirty seven Euro and thirty one cents (€37.31) (after Imminent Works End Date). These values shall be indexed as specified in Article 28.4.

1.5 **Passenger Charge**

The ADF levied on departing Passengers of commercial and non-commercial flights at each of the Regional Airports, will be fully taken into account for the purposes of calculation of Maximum Average Yield per Departing Passenger.

The Passenger Charge shall be levied upon departing Passengers only. It shall be payable by the aircraft operator or, failing that, by the owner of the aircraft. The following are exempt from the Passenger Charge:

(a) Passengers on a transit flight (i.e. same flight number of arriving and departing flight);

(b) Infants up to the age of two (2) years;

(c) Personnel listed on the general declaration of the relevant flight; and

(d) Passengers on flights with state aircraft.

The Concessionaire shall be free to define different categories of Passengers as long as the total revenue from the Regulated Aeronautical Charges divided by the actual number of Passengers does not exceed the Maximum Average Yield per Departing Passenger as specified in more detail in Article 28 (*Airport Charges*).

1.6 **Cap on Regulated Aeronautical Charges**

In order to enable growth for the tourism sector in Greece it is important to ensure international competitiveness of the Hellenic Republic's airports in terms of both service quality and the level of Aeronautical Charges. This objective shall be achieved through the Performance Measurement defined in Appendix 6 (*Performance Measurement*) and through the Tariff Cap defined through the Maximum Average Yield per Departing Passenger specified in Article 28 (*Airport Charges*).

After a Final Completion Certificate has been issued with respect to all Regional Airports, in the event that the HCAA and/or the Concessionaire considers that the Tariff Cap (after indexation but prior to any adjustments in accordance with Articles 28.4.4 and 28.4.5) is set at such a level which results in the Regional Airports being on average less competitive than airports of similar dynamics, size and service quality around the Mediterranean Sea, then the applicable Tariff Cap may be adjusted with the cooperation of the HCAA and the Concessionaire in accordance with this paragraph 1.6.

The Regional Airports shall be deemed as "less competitive than airports of similar dynamics, size and service quality around the Mediterranean Sea" if the HCAA and/or the Concessionaire can demonstrate that the total traffic at such Regional Airports has decreased by at least ten per cent (10%) p.a. versus the average within a period of two (2) years, due to the level of Aeronautical Charges.

For the purpose of adjusting the applicable Tariff Cap, the HCAA and/or the Concessionaire shall inform the other party of its observations, methodology and proposal, including corrective measures, for calculating and adjusting the applicable Tariff Cap. The HCAA and the Concessionaire may take into account market observations from airports of similar dynamics and size around the Mediterranean Sea and other data, as appropriate. However, the application of the methodology and the adjusted applicable Tariff Cap shall not involve the grant of European State Aid and in any event must be compliant with Article 107 of the Treaty on the Functioning of the European Union and the European State Aid rules.

If the Concessionaire or the HCAA, as the case may be, does not agree with the observations, methodology and/or proposal, including corrective measures, suggested by the other party for the adjustment of the applicable Tariff Cap, either party may invite the other party to enter into good faith negotiations in order to request a modification to the calculation and/or adjustment of the applicable Tariff Cap which shall be accompanied by a written statement of the reasons for such a request (the **Request**).

If the Concessionaire and the HCAA fail to reach an agreement within one (1) month of a Request, either the Concessionaire or the HCAA may refer the matter for resolution in accordance with the Dispute Resolution Procedure. In the event that the issue is referred to the Dispute Resolution Procedure, no modification of established mechanics for the calculation of the applicable Tariff Cap will take place until the conclusion of the relevant Dispute Resolution Procedure.

An adjustment to the applicable Tariff Cap shall not be effective unless it has been agreed between the Concessionaire and the HCAA. Once approved by the Concessionaire and the HCAA or determined pursuant to the Dispute Resolution Procedure, the Concessionaire may publish the relevant Regulated Aeronautical Charges pursuant to the applicable Tariff Cap and thereafter, any such revised

applicable Tariff Cap for a Regulated Aeronautical Charge shall apply for the period ending on the next subsequent 1 November.

1.7 **Security Charge**

The Concessionaire shall be obliged to provide all security measures as defined in Appendix 5 (*Airport Services*).

The Concessionaire shall be entitled to receive 100% of the proceeds generated from the Security Charge levied at the Regional Airports. The Concessionaire shall also be entitled to full recovery of costs incurred for procurement, depreciation, maintenance and repair of the aviation security equipment and material, aviation security training of human resources (staff of private service providers working at the Regional Airports as well as the Concessionaire's own security staff) and the salary costs for provision of security measures at the Regional Airports (excluding salary costs for police agents). The Concessionaire shall not be entitled to generate any profit margin through the provision of security services.

The initial level of the Security Charge as of the Concession Commencement Date shall be one Euro fifty cents (€1.50) per departing Passenger. This amount shall be applicable for eighteen months and at least up to the First Calculation Date. The Security Charge shall be the same for all Regional Airports.

All costs incurred by the Concessionaire during the first 12-month period from Concession Commencement Date for the provision of security measures at the Regional Airports shall be documented in detail (including original receipts) and shall be submitted to the HCAA no later than one (1) month after expiration of such 12-month period.

No later than one (1) month after expiration of such 12-month period a budget for the estimated costs of the provision of security measures at the Regional Airports for the period from (and including) the first day of the next month falling 18 months following the Concession Commencement Date ("**First Calculation Date**") to (and including) the last day of the month following 6 months after the First Calculation Date shall be submitted to the HCAA. The budget shall include a recommendation for the level of the Security Charge per departing Passenger to be applicable as of the First Calculation Date, adjusted for any profits/loss incurred during the previous period. The HCAA shall review the data received for the historic period as well as the budget and the recommended level of the Security Charge as of the First Calculation Date.

To this end the HCAA shall check if the recommended level for the Security Charge as of the First Calculation Date is justified by the estimated costs taking into account any loss or gain incurred by the Concessionaire during the previous period which will be for the next 18 months calculation period.

If the HCAA does not approve the revised level of the Security Charge the Concessionaire shall verify or modify his recommendation and resubmit to the HCAA as soon as practically possible. The HCAA shall approve the Concessionaire's report within one (1) month of receipt. If the HCAA fails to approve the Concessionaire's report within the prescribed time limits, either Party may refer the matter for resolution in accordance with the Disputes Resolution Procedure.

The Security Charge shall be adjusted every eighteen months applying the same method as the initial period. The revised level shall take effect on the first day of each month following the lapse of the previous calculation period. The documentation of actual security costs incurred shall be based on a full 12-month period.

2 Non-Regulated Aeronautical Charges

For additional Airport Services, which are not included in the Basic Airport Services additional charges may be collected by the Concessionaire. Such Non-Regulated Aeronautical Charges include but are not limited to the following services:

(a) Fixed electrical ground power (if provided by the Concessionaire);

(b) Passenger boarding bridge (if provided by the Concessionaire);

(c) Provision of general aviation terminal facilities;

(d) Fire brigade services during aircraft fuelling with Passengers on board;

(e) Disposal of aircraft sewage (to be collected from ground handling company);

(f) Provision of cargo handling facilities and services;

(g) Aircraft fuelling services;

(h) De-icing of aircraft;

(i) Provision of IT infrastructure at common-use check-in counters (e.g. CUTE); and

(j) Provision of facilities and services to ground handling providers and self-handling airlines.

3 Non-aeronautical charges

Charges for non-aeronautical services are not regulated.

4 Annex 1 to Appendix 7

LANDING AND PARKING CHARGES - For aircrafts whose MTOW (W) does not exceed 5.7 tons.
Basis: Maximum permissible take-off weight established by the aircraft manufacturer.

For aircrafts with a European Union Member State certificate of registry:

M.T.O.W. (tons)	Charges (Euro)
W ≤ 2	586,94 Annually
2 < W ≤ 3	1.173,88 Annually
3 < W ≤ 5.7	1.760,82 Annually

For aircrafts with a non-European Union Member State certificate of registry:

M.T.O.W. (tons)	Charges (Euro)
W ≤ 2	2.641,23 Annually
2 < W ≤ 3	2.934,70 Annually
3 < W ≤ 5.7	5.869,41 Annually

In case the aircrafts remain parked at the airport for less than a year, the charges imposed are calculated as follows: (Annual Charges/360) * Number of days

LANDING CHARGES - For aircrafts whose MTOW (W) exceeds 5.7 tons.
Basis: Maximum permissible take-off weight established by the aircraft manufacturer.

M.T.O.W. (tons)		**Charges (Euro)**
5.7 < W ≤ 10	11,50	Constant
10 < W ≤ 25	11,50	For the first 10 tons and 1,1455 per additional ton or fraction thereof
25 < W ≤ 50	28,67	For the first 25 tons and 1,438 per additional ton or fraction thereof
50 < W ≤ 65	64,62	For the first 50 tons and 1,6141 per additional ton or fraction thereof
65 < W ≤ 80	88,83	For the first 65 tons and 1,6434 per additional ton or fraction thereof
80 < W ≤ 150	113,48	For the first 80 tons and 1,6141 per additional ton or fraction thereof
150 < W ≤ 300	226,47	For the first 150 tons and 1,6434 per additional ton or fraction thereof
W > 300	472,99	For the first 300 tons and 1,2913 per additional ton or fraction thereof

Surcharges:

a) Charges imposed as above are increased by 40 per cent for landing and/or take-off during night.
Note - Night is considered the period between 30 minutes after sunset and 30 minutes before sunrise.
b) During the months of June, July, August and September each year, landings performed between 11.00 hours and 17.00 hours L.T. (peak period) are charged additionally 25% of the standard day landing charges. In case that aircrafts being surcharged with the above fees are also charged with night fees as shown in a), the night charges (40%) are calculated on the basis of the standard day landing charges only.

c) During the period of January to March and October to December the landing fees are reduced by fifty percent (50%).

PARKING CHARGES - For aircrafts whose MTOW (W) exceeds 5.7 tons.
Basis: Maximum permissible take-off weight established by the aircraft manufacturer in connection with the number of hours (T) that the aircraft remains at the airport, less the first two (2) hours, for which no parking fees are paid.

M.T.O.W.	**Charges**
(tons)	**(Euro)**
5.7 <W ≤ 10	0,2759 € per hour of layover
10 < W ≤ 50	W x T x 0,0275 € per hour of layover
50 < W ≤ 100	W x T x 0,0344€ per hour of layover
100 < W ≤ 200	W x T x 0,0412 € per hour of layover
W > 200	W x T x 0,0481€ per hour of layover

During the period of January to March and October to December the parking fees are reduced by fifty percent (50%).

Appendix 8
Approved Environmental Terms / Existing Permits

Part 1 Approved Environmental Terms

Approved Environmental Terms - Cluster A

Description in Greek	Description in English
1. ΑΚΤΙΟ-ΕΠΟ (απ 107719_19-5-2000)	1. Aktion EnvTerms (decision 107719_19-5-2000)
2. ΖΑΚΥΝΘΟΣ-ΕΠΟ (απ 43392_96 17-02-1997)	2. Zakinthos- EnvTerms (decision 43392_96 17-02-1997)
3. ΖΑΚΥΝΘΟΣ-ΠΑΡΑΤΑΣΗ (απ 127597_02-07-2010)	3. Zakinthos- Extention (decision 127597_02-07-2010)
4. ΖΑΚΥΝΘΟΣ-ΑΝΑΝΕΩΣΗ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ (απ. 175512_15-10-2014	4. Zakinthos –Renewal - Modification (decision 175512_15-10-2014)
5. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΕΠΟ 1(απ 31522 17-08-1994	5. Thessaloniki EnvTerms 1 (decision 31522 17-08-1994)
6. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΕΠΟ 2 (απ 105214_17-11-2000)	6. Thessaloniki- EnvTerms2 (decision 105214_17-11-2000)
7. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ 1 (απ 125887_8-5-2007)	7. Thessaloniki –Modification 1 (decision 125887_8-5-2007)
8. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ 2 (απ 204012_5-10-2011)	8. Thessaloniki –Modification 2 (decision 204012_5-10-2011)
9. ΚΑΒΑΛΑ- ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ (απ 200818_23-7-2012)	9. Kavala- Modification (decision 200818_23-7-2012)
10. ΚΑΒΑΛΑ-ΕΠΟ (Α.Π.-84821/95/08-07-1996)	10. Kavala - EnvTerms (decision.-84821/95/08-07-1996)
11. ΚΑΒΑΛΑ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ _Α.Π-105624_14-11-2006)	11. Kavala- Modification (decision - 105624_14-11-2006)
12. ΚΑΒΑΛΑ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ (απ 172044_09-04-2014)	12. Kavala- Modification (decision - 172044_09-04-2014)
13. ΚΕΡΚΥΡΑ ΕΠΟ _32651/94/-9-5-1995_	13. Kerkira _ EnvTerms (decision _32651/94-9-5-1995_)
14. ΚΕΡΚΥΡΑ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ (α.π 127596-02-07-2010)	14. Kerkira - Modification (decision 127596-02-07-2010)
15. ΚΕΡΚΥΡΑ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ (α.π 106587-08-08-2007)	15. Kerkira -Modification (decision 106587-08-08-2007)
16. ΚΕΡΚΥΡΑ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ (α.π 81735-31-12-1996)	16. Kerkira -Modification (decision 81735-31-12-1996)
17. ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ- ΕΠΟ (απ 32647_9-5-1995)	17. Kefallinia- EnvTerms (decision απ 32647_9-5-1995)
18. ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ (απ 106586_8-8-2006)	18. Kefallinia -Modification (decision 106586_8-8-2006)
19. ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ (απ. 151698_04-09-2015)	19. Kefallinia -Modification (decision 151698_04-09-2015)
20. ΧΑΝΙΑ-ΕΠΟ (απ 17683_27-12-1995)	20. Chania- EnvTerms (decision 17683_27-12-1995)
21. ΧΑΝΙΑ-ΠΑΡΑΤΑΣΗ (απ 106217_14-7-2008)	21. Chania -Extension (decision 106217_14-7-2008)
22. ΧΑΝΙΑ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ (απ197516_23-3-2011)	22. Chania-Modification (decision 197516_23-3-2011)

Part 2 Existing Permits

Existing Permits - Cluster A

AIRPORTS	ESTABLISHMENT LICENCE
Thessaloniki	Ministerial Decision No. 10560/1955 (Government Gazette Bulletin 151/B/13.08.1955)
Kerkira	Ministerial Decision No. 10560/1955 (Government Gazette Bulletin 151/B/13.08.1955)
Chania	Ministerial Decision No. 10560/1955 (Government Gazette Bulletin 151/B/13.08.1955)
Zakinthos	Ministerial Decision No. D1/B/10365/665/27.03.1971
Kefallinia	Ministerial Decision No. D1/B/10365/665/27.03.1971
Aktion	Royal Decree No. 865/190 as amended by Royal Decree 607/1963 (Government Gazette Bulletin 174/A/7.10.1963)
Kavala	Ministerial Decision No. 10560/1955 (Government Gazette Bulletin 151/B/13.08.1955)

Appendix 9
Standards and Specifications

The Concessionaire has to comply with **the latest editions** of the following standards:

1 Airport Standards – Specifications

(a) Regulation (EC) No 216/2008, especially its Annexes Va and Vb, and Commission Regulation (EU) No 139/2014

(b) ICAO, Annexes to the Chicago Convention, including all amendments

(c) ICAO, Document 8973, Security Manual for Safeguarding Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference (restricted)

(d) ICAO, Doc 9137, Airport Services Manual

Part 1 – Rescue and Fire Fighting

Part 2 – Pavement Surface Conditions

Part 3 – Bird Control and Reduction

Part 5 – Removal of Disabled Aircraft

Part 6 – Control of Obstacles

Part 7 – Airport Emergency Planning

Part 8 – Airport Operational Services

Part 9 – Airport Maintenance Practices

(e) ICAO, Doc 9157, Aerodrome Design Manual

Part 1 – Runways

Part 2 – Taxiways, Aprons and Holding Bays

Part 3 – Pavements

Part 4 – Visual Aids

Part 5 – Electrical Systems

Part 6 – Frangibility

(f) AC 150/5320-6E "Airport Pavement Design and Evaluation " U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration

(g) AC 150/5335-5B "Standardized Method of Reporting Airport Pavements Strength" U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration

(h) AC 150/5370 "Use of Non Destructive Testing in the Evaluation of Airport Pavements" U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration

(i) IATA ADRM, Airport Development Reference Manual

2 Building Standards – Specifications

(a) National New Building Code, law 4067/2012 (ΦΕΚ 79Α)

(b) National Building Regulations, Decision 3046/1989 (ΦΕΚ 59D)

(c) Regulation for the Energy Performance of Buildings (KENAK), Decision 5825/2010 (ΦΕΚ 407Β)

(d) National Code for Facilitation of Disables, law 2831/2000 article 28 (ΦΕΚ 140Α)

(e) Directions for the design for Disable Persons by Ministry of Energy and Climatic Change (YPEKA). Decision 52487/2002 (ΦΕΚ 18Β)

(f) American with Disabilities Act (ADA), Standards for Accessible Design September 15 2010 taking action by March 15, 2012

(g) Code of Practice BGR 181 'Floors in work rooms and work areas with high risk of slipping'

(h) National Regulations for Fire Safety, Presidential Degree 71/1988 (ΦΕΚ 21Α), Decision 33940/1998 (ΦΕΚ 1316Β)

(i) National Fire Protection Association (**NFPA**) Codes and Standards, NFPA 1 Fire Code

(j) Fire Protection Association Europe, Fire Safety in Buildings CEN/TC127

3 Security

(a) ICAO Annex 17 – Security

(b) Regulation (EC) No. 300/2008

(c) Implementing rules adopted pursuant to Article 4 (3) of Regulation (EC) No. 300/2008

(d) HCAA Orders implementing provisions of EU legislation

(e) National Civil Aviation Security Programme (ΕΠΑΠΑ) (Ministerial Decision ΦΕΚ 1624/Β/2004),

(f) Implementing regulations including the National Civil Aviation Security Regulation (ΕΚΑΠΑ) (ΦΕΚ 1485/Β/2011) and Technical Directive for Civil Aviation Security No 1 (1η T.O.A.) (ΦΕΚ 1085/Β/2011)

4 Structural Codes

(a) Hellenic Code for the Design of Seismic Resistant Structures (EAK 2000 as has or will be amended)

(b) Hellenic Code for the Design of Reinforced Concrete Structures (ΕΚΩΣ 2000 as has or will be amended)

(c) Hellenic Code for the Seismic Assessment and Retrofit of Structures (ΚΑΝΕΠΕ)

(d) Eurocode 0 (ΕΛΟΤ EN 1990), Basis of structural Design

(e) Eurocode 1 (ΕΛΟΤ EN 1991), Actions on Structures

(f) Eurocode 2 (ΕΛΟΤ EN 1992), Design of Concrete Structures

(g) Eurocode 3 (ΕΛΟΤ EN 1993), Design of Steel Structures

(h) Eurocode 4 (ΕΛΟΤ EN 1994), Design of Composite Steel and Concrete Structures

(i) Eurocode 5 (ΕΛΟΤ EN 1995), Design of Timber Structures

(j) Eurocode 6 (ΕΛΟΤ EN 1996), Design of Masonry Structures

(k) Eurocode 7 (ΕΛΟΤ EN 1997), Geotechnical Design

(l) Eurocode 8 (ΕΛΟΤ EN 1998), Design of Structures for Earthquake Resistance

(m) Eurocode 9 (ΕΛΟΤ EN 1999), Design of Aluminum Structures

5 Mechanical Standards – Specifications

(a) HVAC

(i) TOTEE 2425/86 Installations in Buildings: Data for load calculations for HVAC in Buildings

(ii) TOTEE 2423/86 Installations in Buildings: Air Conditioning in buildings

(iii) TOTEE 2421/86 Part 1 Installations in Buildings: Distribution networks for heating water in buildings

(iv) ASHRAE Standard 50 – 2010 Thermal Environmental Conditions for Human Occupancy

(v) ASHRAE Standard 62.1 – 2007 Ventilation for Acceptable Indoor Air Quantity

(vi) SMACNA HVAC Duct Construction Standards

(b) Water Supply

(i) TOTEE 2411/86 Installations in buildings: Distribution of Cold and Hot Water

(ii) BS EN 806-5:2012 – Specifications for installations inside buildings conveying water for human consumption. Operation and maintenance

(iii) ΦΕΚ 892/11.07.01 and ΦΕΚ 630/26.04.07 – Governing potable water quality

(c) Waste and Storm Water Systems

(i) TOTEE 2412/86 Installations in Buildings and plots: Drainage of Foul and Storm water

(ii) EN 12056:2000 – Gravity drainage systems inside buildings

(d) Fire Fighting and Fire Detection

(i) National Regulations for Fire Safety, Presidential Degree 71/1988 (ΦΕΚ 21A), Decision 33940/1998 (ΦΕΚ 1316B)

(ii) TOTEE 2451/80 Installations in buildings: Permanent water extinguishing systems

(iii) ΕΛΟΤ EN 12845 – Fixed firefighting systems

(iv) ΕΛΟΤ EN 3 – Portable fire extinguishers

(v) ΕΛΟΤ EN 54 – Fire detection and fire alarm systems

(vi) ΕΛΟΤ EN 12094 – Fixed firefighting systems. Equipment for extinguishing with Gas

(vii) NFPA 90A - 2012 Edition: Standard for the Installation of Air-Conditioning and Ventilating Systems

6 Electrical Standards – Specifications

(a) Electrical Power Systems

(i) ΕΛΟΤ HD 384, second edition – Requirements for Electrical Installations in Buildings

(ii) ΕΛΟΤ HD 30852 – Cable Color Coding

(iii) ΕΛΟΤ EN 1838 – Lighting application - Emergency lighting

(iv) IEC 60439-1 – Low Voltage Distribution Boards

(v) IEC 62 271200 – Medium Voltage Distribution Boards

(vi) VDE 0295, IEC 60228, HD 383 – Inductance and resistance for copper cables

(vii) DIN 4102 – Regulations for Cable routings through Fire Compartments

(viii) IEC 60332 Part 3 – Burning Behaviour of Bunched Cables

(ix) CENELEC EN 60695-2-1/0:1996– Fire hazard testing - Part 2: Test methods - Section 1/sheet 1: Glow-wire end-product test and guidance

(x) IEC 61643-12: Low-voltage surge protective devices - Part 12: Surge protective devices connected to low-voltage power distribution systems - Selection and application principles

(b) Lighting Systems

(i) BS EN 12665:2011– Light and Lighting – Basic terms and criteria for specifying lighting requirements

(ii) BS EN 12464-1:2002 – Light and Lighting – Lighting of work places. Indoor work places

(iii) BS EN 12464-2:2007 – Lighting of work places. Outdoor work places

(iv) British Standard 5266: Part 8, 2004 (BS EN 50172: 2004): Emergency Lighting Systems

(v) NFPA 101(00), Sec. 7.9.3: Maintenance of Battery Operated Emergency Lights

(c) Lightning Protection and Earthing Systems

(i) ΕΛΟΤ EN 62305.01 - Lighting protection, general principles

(ii) ΕΛΟΤ EN 62305.02 - Lighting protection, risk management

(iii) ΕΛΟΤ EN 62305.03 - Lighting protection. Physical damage to structures and life hazard

(iv) ΕΛΟΤ EN 62305.04 - Protection against lighting. Electrical and electronic systems within structures

(v) CENELEC HD 60364-5-54:2007 – Low-voltage electrical installations - Part 5-54: Selection and erection of electrical equipment - Earthing arrangements, protective conductors and protective bonding conductors

(vi) NFPA 780 2004 Edition : Standard for the Installation of Lightning Protection Systems (Annex B - paragraph B.2 : Maintenance of Lightning Protection Systems)

7 Information Technology Standards – Specifications

(a) ΕΛΟΤ EN 50173-1/A1: 2009 Information technology. Generic cabling systems

(b) ΕΛΟΤ EN 50173-2/A1:2009 – Information technology. Generic cabling systems - Part 2: Office premises

(c) ΕΛΟΤ CLC/TR 50173-99-1:2007 – Cabling guidelines in support of 10 GBASE-T

(d) ΕΛΟΤ EN ELOT EN 50174-1/A1:2011 – Information technology. Cabling installation - Installation specification and quality assurance

(e) ΕΛΟΤ EN 50174-2/A1: 2011– Information technology. Cabling installation - Installation planning and practices inside buildings

(f) ΕΛΟΤ EN 60728-1:2008 – Cable networks for television signals, sound signals and interactive services

(g) ΕΛΟΤ EN 50310:2006 – Application of equipotential bonding and earthing in buildings with information technology equipment

(h) ΕΛΟΤ EN 60332-1-2:2004 – Tests on electric and optical fibre cables under fire conditions

(i) ΕΛΟΤ EN 60297-3-101:2004 – Mechanical structures for electronic equipment

(j) ΕΛΟΤ EN 50085-1:2005/FprA1:2012– Cable trunking systems and cable ducting systems for electrical installations - Part 1: General requirements

(k) ISO/IEC 11801

(l) IEEE 802.3 an

(m) IATA RP 1797: IATA's CUPPS Standards

Standards and recommendations are categorized to facilitate reference. One standard may be related to more than one category.

Note:

(a) In cases where two or more Standards or Specifications are according to the Greek legislation in parallel use, the Concessionaire may use any of them.

(b) In cases where the existing Hellenic Standard or Specification does not cover the full spectrum of the issues, (ex. National Code for Facilitation of Disables), then the relevant expatriate Standard or Specification (ex. American with Disabilities Act (ADA)), listed in this Appendix will be used for the issues not covered by the Hellenic Standard.

(c) In cases where two or more Standards or Specifications refer to the same subject (ex. National Regulations for Fire Safety and NFPA) the Concessionaire may use its discretion to select the most appropriate Standards and Specifications for each project.

(d) When European Standards or Specifications (not national standards of a European country) equivalent to the US or British Standards or Specifications, listed in this Appendix, will be established, the use of the European Standards and Specifications will prevail.

Appendix 10
Works Requirements

The technical requirements of this Appendix represent the minimum technical requirements (**MTR**) for the different types of Works, namely:

(a) New or Expansion Works; and

(b) Refurbishment Works.

They describe the minimum technical requirements that are in addition to the Standards and Specifications.

The following are exempt:

(a) the space requirements (described in paragraph 1.1 of this Appendix),

(b) the aesthetics (described in paragraph 1.2 of this Appendix),

(c) the principal functional considerations (described in paragraph 1.3 of this Appendix), and

(d) the building structural systems (described in paragraph 3 of this Appendix),

which are applicable only for the New or Expansion Works and not applicable for the Refurbishment Works.

For avoidance of doubt, possible non-compliance of the existing facilities with the Work Requirements does not trigger a Refurbishment Work. If a Refurbishment Work (not regular maintenance) will be implemented (to ensure that the existing facility will operate with no or minor deficiencies) then the Work Requirements of this Appendix will be applied.

1 Terminals

1.1 Space Requirements for New Terminals or Terminal Expansions

(a) The area of a new terminal or a terminal expansion has to follow the requirements of IATA ADRM Chapter F section F9, and satisfy (approx.) the following guidelines:

(i) The gross building area shall be of sufficient dimension to provide at least 18m² for each Passenger during the peak hour (example: the 30th busiest hour or the 90th percentile of the busiest hour, etc.).

(ii) The gross building area shall be at least 10.000m² per 1 million Passengers per annum.

(iii) The maximum of the above 2 calculations shall be implemented.

(b) The gross building area shall be divided in the different functional areas as follows.

(i) Airline (airport ticket offices, airlines, handlers, airport operations, baggage): 35%.

(ii) Other (concessions, food & beverage, airport administration, miscellaneous): 20%

(iii) Public (circulation, waiting areas, restrooms, exits): 30%.

(iv) Services (mechanical, shafts, tunnels, stairs, stores, electrical, communications): 15%.

(c) A deviation up to (plus or minus) 20% from the areas calculated in accordance with paragraphs (a) and (b) above is permitted.

(d) Restrooms: Regarding the estimation of the required number, the sizing, the layout, and the allocation of the toilets within the terminal (concourses, check-in lobby, baggage claim areas, concessions, etc) the Concessionaire must follow widely accepted guidelines as the "Airport Passenger Terminal Planning and Design" Volume 1, Guidebook, Airport Cooperative Research Program, ACRP Report 25, 2010.

1.2 Aesthetics

The majority of the Regional Airports serve substantial tourist traffic, and many are located in areas of interesting and well preserved traditional architecture. The architectural design is, therefore, required to be compatible with the local architecture and environment. Aesthetics, quality of materials, construction and level of service must be of a high standard, compatible with the new national effort for high quality tourist services.

When a terminal building extension is adjacent to an existing terminal, its architecture and aesthetics must be in line with the existing terminal.

1.3 Principal functional considerations for new terminals or terminal expansions

For any new Passengers terminal or an expansion of an existing terminal the Concessionaire must follow applicable EASA specifications and ICAO standards as well as industry best practice as stipulated by IATA and ACI standards/regulations (Appendix 9 (*Standards and Specifications*). The Concessionaire is also required to consider the following issues regarding functionality.

(a) The Passenger processing distance (i.e. distance from the aircraft to any mode of surface access, e.g. loading platform of tourist buses) shall not exceed 300m. For distances over 300m, moving walkways inside the terminal and buses outside the terminal, shall be provided.

(b) Any Passenger, arriving or departing, should not be required to change more than one level. If there is a change of level, the Passenger processing distance shall be multiplied by 1.5 to verify whether the limit of 300m has been exceeded; therefore, in the case of a one level change, the Passenger processing distance shall not be more than 200m.

(c) Defining Passenger characteristics is very important for the sizing of facilities. Most of the Passengers in the Regional Airports during peak period are tourists coming for vacations of around two weeks and are carrying more than one piece of luggage. For sizing calculations two pieces of luggage on a cart shall be assumed according to IATA ADRM F9.2.

(d) The Required Level of Service shall be ensured at all times.

(e) in accordance with Chapter F of IATA ADRM Table F9.2, a row width of 1.4m and an area of 1.6m2/Passenger shall be provided, in check-in queuing area.

(f) Accessibility of facilities for persons of reduced mobility shall comply with the National Standards and Section K6 of IATA ADRM and to the extent not covered herein shall comply with the American Disables Act (ADA) which shall be applied instead.

(g) Acoustical comfort and noise protection in terminal buildings shall comply with acoustic comfort Category A of the National Building Regulations, Decision 3046/1989 (ΦΕΚ 59D) section 12.

(h) In addition the sound reduction values R'w shall be higher than the relevant level set out below:

(i) Roof and external walls: 50 dB.

(ii) Walls separating offices: 42dB.

(iii) Doors to the office corridors: 32dB.

(iv) Rooms and offices with specific use and importance, e.g. computer rooms, crisis management centre, communication rooms, hold baggage screening (HBS) control room: 54dB.

(v) Doors: 37dB.

1.4 Construction materials (finishes) for Works

General

(a) The construction materials (finishes) mentioned in this chapter, shall apply in new terminal or terminal expansion buildings, and to large scale Refurbishment Works.

(b) In the case of terminal expansions, care shall be taken to achieve a smooth continuity of materials in the same room or corridor.

(c) Floor finishes in wet and public areas have to satisfy safety regulations and accident preventing measures according to the “Code of Practice BGR 181 ‘Floors in work rooms and work areas with high risk of slipping’”

(d) All floors shall be commercial type “heavy duty”.

Departure and Arrival Areas

(e) Walls:

(i) Lining paper and/or acrylic paint on gypsum board or plaster

(ii) Fair faced concrete

(iii) Stainless steel brushed cladding panels

(iv) Frozen or clear glass

(v) Ceramic tiles

(vi) Any appropriate material with similar properties

Acoustic insulation and perforated panels shall be installed wherever required by the acoustic study.

The base of columns and walls shall be protected from trolleys by installing bumper rails made from polished stainless steel CHS 42.4mm.

(f) Ceiling:

Aluminium powder coated suspended ceiling panels with perforations and mineral wool lining wherever acoustic insulation is required.

(g) Arrivals areas and departure areas landside

Flooring:

(i) Granite 600X600X30mm

(ii) Marble 600X600X30mm

(iii) Quartzite Tiles 1200X1200X12mm

(iv) Ceramic Extruded tiles Group 5/ Ala 600X600X12mm

(v) Any appropriate material with similar properties

(h) Departure areas airside

Flooring:

Seating areas:

(i) Carpet

(ii) Rubber Floor or

(iii) Materials of the adjacent circulation zone

Circulation zones:

(i) Granite 600X600X30mm

(ii) Marble 600X600X30mm

(iii) Quartzite tiles 1200X1200X12mm

(iv) Ceramic Extruded tiles Group 5/Ala 12mm

(v) Any appropriate material with similar properties

(i) Toilets and Changing Rooms

Flooring:

Dry Pressed Ceramic Tiles Group 4/Bla 200X200mm with applicable antislip properties according to the use of the room. Special curved skirting tiles have to be used.

Walls:

Dry Pressed Ceramic Tiles Group 3/B III 200X200mm Glazed.

Ceiling:

Powder coated or mirror finish aluminium strips or panels with perforations to comply with acoustic performance.

Fittings:

Stainless Steel, brushed.

(j) Public Stairs

Flooring:

The flooring material for the stairs has to be the same as the floors, with special strips to prevent slipping.

Handrails and balustrades:

(i) Polished stainless steel and panels of laminated safety glass approximately 13mm

(ii) Perforated sheets of stainless steel

(k) Escalators:

Handrails and balustrades:

(i) Polished stainless steel and panels of laminated safety glass approximately 13mm

(ii) Perforated sheets of stainless steel

(l) Offices

Floors:

(i) Carpets

(ii) PVC resilient flooring of 3.2 mm on a sound proofing base

Walls:

Plaster or gypsum board partition and acrylic paint

Ceiling:

Mineral fibres suspended ceiling with exposed grid 600X600mm and appropriate finish for sound absorption

(m) Secondary areas, baggage handling, storage and plant rooms

Flooring:

Industrial flooring, i.e. cement screed with epoxy impregnation or coating

Walls:

(i) Plaster render on block wall

(ii) Fair faced concrete painted with acrylic or plastic paint 150 mm skirting with epoxy coating

Ceiling:

Exposed structural ceiling properly protected for fire-fighting and painted with dispersion colours based on water glass

(n) Retail

(i) Retail areas have to be in accordance with IATA ADRM Chapter J Section 37 "*Concession Planning*". The Concessionaire shall establish design criteria for the "shop front" appearance of each outlet in order to ensure the consistency of the interior of each terminal appearance.

(ii) Only high quality materials may be used in the construction of the retail stores and stores fronts.

(iii) The Concessionaire may elect to provide only shell facilities to retail/concession areas with an obligation on the tenant to fit-out the relevant area to the standards above.

(o) Check-in, car hire, ticket desks, gate counters

(i) Check-in counters to be in accordance with IATA ADRM Chapter J Section J9.4.

(ii) High-tech compound materials will be used for the construction of all fixtures in this section.

(iii) A combination of fire retardant GRP (glass reinforced polyester) with stainless steel and safety laminated glass is a benchmark example for construction materials and aesthetics of the check-in counters.

(p) Signage

Signage shall comply with IATA ADRM Chapter J Section 312 and shall be in accordance with the scale and the size of the Regional Airport.

(q) Seating

(i) Seating shall comply with the Required Level of Service. To calculate the required number of seats, the permanent seating of the food and beverage sections on the same border (airside or landside) shall be taken into account.

(ii) Seating shall be comfortable and clean, occupy minimal floor space, suitable for people of all shapes and sizes, and easy to use by the elderly and the less agile Passengers.

(iii) Seating shall be structurally robust and allow a clear view underneath to facilitate security.

(iv) Seating shall meet all mandatory safety standards.

The above mentioned materials are applicable for the Imminent Works. For the Future Works, on top of the above mentioned materials, the Concessionaire may use any appropriate material with similar properties, as long they will be approved in advance by the Independent Engineer.

2 Baggage Handling System

2.1 The Concessionaire shall design and install a baggage handling system (**BHS**) together with the hold baggage screening (**HBS**) with functionalities in accordance with Laws, in respect of aviation security requirements.

2.2 The design will follow the requirements of chapter U of IATA ADRM for BHS. The following shall be considered:

(a) In the first major Refurbishment Works or New or Expansion Works of the existing terminal the Concessionaire should integrate BHS in one central facility with multiple levels of security screening in accordance with applicable EU regulations.

(b) The implementation of a fully automatic sorting system is not mandatory where peak baggage flow rate is envisaged to be ≤1000 bags/hour in the cases of refurbishment or expansion of an existing terminal and ≤500 bags/hour for new terminals. An automatic baggage sorting system shall be installed and operated at any Regional Airport with annual Passengers more than one million.

(c) The peak profile for the design of the baggage system will be based on a tourist Passenger carrying 1.3 bags and on a substantial percentage of oversized baggage.

(d) HBS for airports less than one million Passengers per annum (1mppa) shall be based on figures U11-1 of ADRM Chapter U. For airports with air traffic above one million Passengers per annum (1mppa) shall be based on figures U11-2 of ADRM Chapter U. When a New terminal, any Expansion or major Refurbishment is designed, the then applicable EU aviation security requirements will be applied.

2.3 Screening of Passengers, hand baggage, crew and staff shall be performed in accordance with applicable EU legislation as set out in Appendix 9 (*Standards and Specifications*). In every new Passengers terminal, any terminal expansion or major refurbishment, Passenger and hand baggage screening shall be centrally established providing sufficient queuing space and CCTV surveillance.

3 Building Structural Systems

ATCs, terminal buildings and other major facilities are important structures and their vulnerability to earthquake must be reduced to a minimum. To implement this, for the calculation of the earthquake excitation according to the Hellenic Code for the Design of Seismic Resistant Structures (EAK 2000) of the major airport facilities, the following shall apply:

(a) The importance coefficient for the Air Navigation Services / Air Traffic Control tower will be Σ4=1.30

(b) The importance coefficient for terminals, and other major airport facilities, will be Σ3=1.15

(c) The bearing structure of the facility has to be able to yield and formulate a reliable yield mechanism, with an adequate number of plastic joints. Only in this

case the behaviour coefficient q can be the maximum allowed by Table 2.6 of the EAK 2000. If there are ambiguities considering the capability of the bearing structure to formulate a reliable yield mechanism, then the values of the *q* coefficient will be substantially lower than those set out in Table 2.6.

4 Mechanical Installations

4.1 HVAC

General

Terminal buildings will be fully air conditioned. The design will be based on the number of people at Peak Hours. The cooling system will provide dehumidification. Noise reduction measures and state of the art controls and equipment will be included.

4.2 Design Conditions

Outdoor Conditions:

Summer and Winter follow the Technical Guidelines of the Hellenic Regulation for Energy Performance of Buildings (KENAK).

5 Indoor Conditions

Summer and Winter follow the Greek TOTEE 2423/86.

5.1 Energy Saving Technologies

(a) All HVAC equipment will be energy efficiency class A

(b) All pumps and fans will be inverter driven (variable speed drives)

5.2 Noise criteria

(a) Public areas - retail stores: NR 40

(b) Plant rooms: NR 50

(c) Offices: NR 35

5.3 Water Supply

The distribution system will deliver adequate water supply to each endpoint of use to satisfy demand at all times.

All boosters will be inverter driven (variable speed drives)

(a) Water reservoirs

(i) The volume of the water reservoirs shall be sufficient to cover the demand of the peak day, in case of interruption of water supply from the local water provider company

(ii) Water supplies fed from storage tanks will be clearly labelled as “non drinkable water”

(b) Hot water heaters (domestic hot water preparation)

The temperature of hot water supply to the taps shall not exceed 43°C

5.4 **Waste water systems**

(a) The installations will be adequate and shall meet the requirements of the standards and regulations set out in Appendix 9 (*Standards and Specifications*).

(b) All lift stations will be equipped with twin lift pumps controlled by an automatic switching panel

5.5 **Storm water systems**

(a) The installations will be adequate and shall meet the requirements of the standards and regulations set out in Appendix 9 (*Standards and Specifications*)

(b) All lift stations will be equipped with twin lift pumps controlled by an automatic switching panel

5.6 **Fire fighting installations (fixed fire protection installations)**

Local non water fire fighting systems

(a) In all specific high hazard areas where water is an unsuitable extinction agent, dedicated independent local systems using alternative extinction agents approved by the Hellenic Fire Brigade will be used (example FM 200, ARGONITE, INERGEN, NOVEC) in each electronic equipment room, stand-by power generators rooms, transformer rooms, medium voltage panel rooms (the nozzles will be installed inside the room), main low voltage panel rooms (the nozzles will be installed inside the room, and small independent extinction systems, of the same substance, will be installed inside the panels).

(b) The above mentioned fire fighting system will be controlled by a dedicated local fire detection system, connected to the main detection panel of the terminal.

6 Electric Power Supply

All electrical installations shall be state of the art. When any electrical installations equipment is replaced, the replacement should be state of the art as at such time.

6.1 **Low Voltage Electrical Installations for Terminal, Airside and Landside**

(a) Stand-by power generators should have adequate capacity to provide power to the following loads:

(i) Installations of HVAC as follows:

(A) 100% of Ventilation of the Terminal including all Air Handling Units, roof extract units. Fan sections etc.

(B) 100% of HVAC for Apron Tower

(C) All close control units for Data Rooms and Labs

(D) Split type units for UPS rooms

(ii) 100% of Fire fighting systems

(iii) 100% of all booster pumps for potable water systems

(iv) 100% of all lift pumps for waste water systems

(v) 100% of all electromechanical (E/M) installation of sewage treatment plants

(vi) 100% of all booster pumps and lift pumps for storm water systems

(vii) 50% of elevators and escalators

(viii) 100% of baggage handling system

(ix) 100% of computer room

(x) 100% of administrative offices and ATC

(xi) 100% of U.P.S loads

(xii) 50% of lights in main public areas and 100% of lights in offices, toilets, plant rooms, etc.

(xiii) 100% of lights concerning obstacles on building corners and highest parts of roof

(xiv) 50% of lights at landside

(xv) 100% of automatic doors

(b) A dedicated stand-by power generator should have adequate capacity to provide power to the following loads:

(i) All visual aids for navigation

(ii) All airport facilities as described in ICAO Annex 14, Chapter 8, paragraph 8.1.10

(c) The stand-by power generators will have sufficient, individual diesel oil fuel storage tanks for at least 16 hours of continuous operation (all stand-by power generators shall have an integrated tank for at least 9 hours of continuous operation). Therefore, the total operating hours shall be at least 25.

(d) Parallel operation of stand-by power generators is not desirable due to many technical difficulties and malfunctions.

(e) Visual aids for navigation, information technology systems and power outlets in offices (for PCs) will be supplied by an uninterruptable power supply (U.P.S). Main U.P.S units will be used at the Regional Airports with more than one million annual Passengers and at least local U.P.S at all other Regional Airports. All electrical distribution substations will be equipped with independent local U.P.S, as well as all the computer rooms and baggage handling systems, excluding conveyors. The power of each U.P.S will be estimated according to the total calculated loads that will be supplied.

(f) Each aircraft parking position will be equipped with a 400 Hz ground power supply system at the New aprons (not applicable at the existing aprons)

(g) Electrical distribution substations will be monitored by a SCADA system

(h) Terminal electromechanical installations will be monitored by a building management system (BMS)

(i) The acceptable voltage drop will be 1.5% from main low voltage panels to local electric panels for lighting and power outlets and 2% to local panel boards for motors. The total voltage drop to the far off load, will be 4%, according to Hellenic Standard ΕΛΟΤ HD 384 requirements for electrical installations (latest edition)

(j) Each electric panel (where necessary) will be divided into three subpanels. The first subpanel will be fed from the primary source and will supply normal loads, the second subpanel will be fed from the stand-by power generators and will supply emergency loads and the third subpanel will be fed from the main U.P.S unit and will supply loads that shall have an uninterruptable operation

(k) Each terminal's lightning protection will be made with Faraday's cage. The foundation earthing system (common to lightning protection) will have an earthing resistance less than one Ohm.

(l) Surge arrester devices will be installed: in the incoming (from the power company) medium voltage panel, in the main low voltage panels (surge arrester type T1) and in all panels of the terminal (surge arrester type T2). The surge arrester devices shall be protected upstream by a disconnection circuit breaker. The installation of surge arrester devices in the low voltage panels will be done according to IEC 61643-12

(m) Monitoring of airfield's lighting systems will be done according to ICAO Annex 14, Chapter 8, Paragraph 8.3

(n) Lighting inside the terminal

(i) Natural light will be used as much as possible in order to save energy

(ii) Emergency lighting will be installed according to Hellenic Fire Brigade regulations. The emergency lighting system will be addressable and shall include the following:

(A) Emergency lights with built in batteries

(B) A main panel which will monitor the status of the lamps and the batteries of each Emergency light

(iii) In offices and other compartment areas switching of the lights will be done locally. In the large public areas, switching will be via the BMS

(iv) Lighting levels

Area	Level (LUX)
Arrival, departure, main hall	300 (0.85 m of floor)
Plant rooms	200 (1.00 m of floor)
Offices, check-in counters	500 (0.85 m of floor)
Corridors, storages, toilets	200

(o) External Lighting System

System will provide lighting for:

(i) Parking and surrounding areas

(ii) Roads and other areas

(iii) Obstacles on building corners and highest parts of roof

(p) All power outlets will be installed in sufficient numbers in all areas

(q) Power outlets In offices, administrate offices, ATC etc. will be fed by three different power sources - normal, emergency and UPS when anticipated

(r) Power outlets in plant rooms and wet areas will be water proof

(s) Each plant room will have at least one 3-phase water proof power outlet

6.2 Quality Requirements

Systems, materials and construction quality of all electrical installation of the Regional Airports shall ensure:

(a) Uninterrupted operation

(b) Durability

(c) Easy and economic maintenance

(d) Noise protection and mitigation

7 Information Technology Systems

The information technology systems shall be state of the art. When an information technology system is replaced as a whole (and not partially or a unit), the new system should have the appropriate specifications required to satisfy the overall Performance Standards applicable to the related Designated Airport Services.

7.1 Communication Systems

(a) Data System - Cable Plant (Passive Infrastructure) / Local Area Network (Active Infrastructure)

(i) A structured cabling system will be installed with a nominal data rate of 10 Gbit/s

(ii) The local area network (LAN) should consist of a single, consolidated network that supports all systems and applications on the airport campus with the ability to expand as needed

(iii) Horizontal cables will not be connected directly to telecommunications equipment. Suitable connecting hardware (i.e. patch panels and punch-down blocks) and factory-manufactured patch cords shall be used to make the connection.

(iv) The network should be fully fault tolerant and redundant to eliminate any downtime as mission critical applications will utilize the network

(v) All network equipment will be compliant to physical and operational parameters. The equipment will be capable of responding to SNMP, SNMP2, and/or RMON network management program calls from the network management system

(vi) All network equipment will be virtual local area network (VLAN) compatible based on both port and MAC addresses. VLAN assignments will be configurable from a centralized administrative console

(vii) No network equipment will require re-configuration of end-station network interface cards or network interface card drivers to accommodate intra-VLAN and inter-VLAN traffic

(viii) All network equipment will support automated VLAN creation and administration capabilities.

(ix) The data network should employ security techniques. This should include both physical security and network (digital) security. The physical security should include locked communications rooms and/or equipment cabinets where network equipment is located. The network security should include the ability to securely segment traffic for various systems using VLAN or other security technology. Encryption technologies should also be utilized to support highly sensitive information over the LAN. This is an important factor to consider when security information is routed over the network as well as being compliant to the payment card industry (PCI) standards for network security.

(x) Each RG 45 outlet will be suitable for both voice and data connections

(xi) All new network equipment at an individual airport will belong to one family of product

(xii) All network equipment will support port mirroring

(b) Voice Communications System

(i) IP telephone devices shall be supported

(ii) The voice messaging system shall be a scalable solution that supports all industry standards (LDAP, TTY, IMAP, etc.)

(iii) The system shall support abbreviated dialling patterns (preferable 4 digit dialling) with a coordinated dialling plan for all stations served on the airport.

(c) Wireless Systems

(i) At each of the Regional Airports a wireless systems connection shall be established.

(ii) Wireless connectivity shall be provided to the Passengers throughout specific areas of the Passengers terminal; the Concessionaire shall enter into arrangements with suppliers in view of offering internet access to Passengers for a limited period of time (such as 30 min.) at no cost, according to Table A, Appendix 5 (*Airport Services*).

(iii) The wireless LAN should consist of a single, consolidated network that is an expansion of the wired network, with the ability to expand as needed.

(iv) The wireless LAN should employ security techniques, both physical and network (digital).

(v) The wireless LAN should be fault tolerant and resilient to minimize downtime.

7.2 **Building Systems**

(a) Audio Paging System (APS)

(i) The APS will provide paging and audible announcements - departures, arrivals, special announcements, etc. - to all public areas of the airport with loudspeakers served by an amplifier centre

(ii) Pages shall originate from microphone stations, telephone access modules, FIDS computers or a message repeating system

(iii) APS shall perform according to the fire code requirements with regard to audio level over ambient conditions and common intelligibility scale requirements when an emergency page is initiated

(b) Visual Paging Display System (VPS)

(i) The VPS shall be based on IATA ADRM Chapter J – Passenger Terminal, Section J12 - paragraph J12.5.10 and Chapter K - Passenger Facilitation, Section K6 - paragraph K6.1.2.

(ii) The VPS will provide a method of displaying a visual paging message, emergency messages, and other visual information to hearing-impaired travellers, accurately and completely via the flight information display systems (FIDS). The VPS is intended for disabled Passenger information paging and emergency messages only

(iii) The user shall have the option to display messages immediately or to schedule messages for timed display. Scheduling shall allow the user to specify starting day and time and ending day and time.

(iv) The visual paging system shall allow messages to be prioritized. These priorities control which messages get displayed first when there is not enough space to display all messages.

7.3 **Passenger Systems**

(a) Flight Information Display Systems (FIDS)

(i) Flight information display systems (FIDS) shall be based on IATA ADRM Chapter J - Passenger Terminal, Section J12 - paragraph J12.5.6, Section J12.6 and J12.IR1.

(ii) The FIDS architecture should be scalable and expandable to accommodate hardware and application changes and growth

(b) Common Use Passenger Processing System (CUPPS)/Common Use Terminal Equipment (CUTE)

(i) CUPPS shall comply with V1.02 or most recent version of IATA RP 1797 Common Use Passenger Processing Systems Specifications.

(ii) The CUPPS should meet all PCI-DSS requirements.

(iii) Common Use Terminal Equipment (CUTE) shall be based on IATA ADRM Chapter J - Passenger Terminal, Sections J4 and J5.4.

(c) Airport Resource Management and Performance Monitoring Systems (RMS)

At each of the Airports with annual Passengers of more than one million, Airport Resource Management and Performance Monitoring Systems (RMS) shall be established

(i) RMS should be established in either functional or systemic environment: automatic, semi-automatic

(ii) Resources that can be managed should include at least check-in counters, gates, aircraft stands, baggage reclaim carousels

(iii) The system should have a complete set of business rules adjustable by the end user admin function, including overlaps, permissions, preferences and priorities

(iv) RMS should provide ease of use for non-expert users

(v) The RMS data repository should be directly expandable by the users without requiring regular supplier intervention.

7.4 **Security Systems**

(a) Access Control System (ACS)

(i) ACS's at the Regional Airports will be designed and deployed in compliance with applicable EU and national law on aviation security requirements.

(ii) Furthermore:

(A) The ACS will also cover all vulnerable points of each Regional Airport and its car parking areas

(B) All Doors controlled by ACS, will be installed with intercom modules connected to the control room, and will be monitored by CCTV cameras

(b) Closed Circuit Television System (CCTV)

(i) The CCTV will be designed and integrated according to EU Reg 300/2008IATA Chapter W - Anti-Terrorism and Police Facilities, paragraph W1.6 and Chapter H - Airport Security, Section H2 - paragraphs H2.12 and H2.15

(ii) Furthermore:

(A) Surveillance cameras with IP power over ethernet (PoE) technology will be used

(B) Cameras will also have the following features: Control of Pan, Tilt, Zoom (PTZ), Colour, with infrared illuminators and wiper blades (for exterior use where appropriate)

(C) Viewing, recording, and displaying multiple IP cameras simultaneously from any standard computer monitor or multiple monitors by a central security command console station

(D) MPEG4 / H.264 recording

(E) Alarm management functions (sound alarm, pop-up windows or e-mail)

(F) Integration with ACS to display associated camera video upon alarm

(G) Cameras will be connected with ethernet cables to the terminal's control office. For security reasons, double cables will be installed, via different routes

8 Other Buildings

Other facilities such as:

(a) Air navigation services and air traffic control tower building(s)

(b) Rescue and fire-fighting station buildings

(c) Car depots and car parks

(d) Cargo terminal buildings (currently only in Thessaloniki)

shall also comply with the relevant articles of this Appendix 10.

Appendix 11
State Works Contracts

Information about State Works Contracts

Airport	Contract Title	Date of Contract Signature	Contract End Date and Related Info[12]	Latest Handover Date (Articles 4.3.2(d) and 19.1.3 of the CA)	Contract Value of the Original Contract (€) (excluding VAT)
Chania	Terminal Expansion, other Auxiliary Facilities, and Surrounding Area Works in the State Airport of Chania “I. Daskalogiannis”	17/06/2013		25/09/2017	49,913,671.40
Thessaloniki	Extension of Runway 10-28 (along with the parallel Taxiway) in the State airport of Thessaloniki “Macedonia”	31/10/2005		15/10/2017	114,984,738.76 (137,017,259.09 including the 1st Additional Contract)
Thessaloniki	Strengthening of the in-land part of the Runway 10-28 in the State airport of Thessaloniki “Macedonia”	24/12/2012		31/05/2017	20,478,372.69

[12] The dates shall be updated on or before the Concession Commencement Date

Appendix 12
Works

1.1

Works are time wise divided in two (2) types:

(a) **Imminent Works**, i.e. the Works which have to be completed within the first period of the concession the completion of which will allow the Concessionaire to increase the Regulated Aeronautical Charges.

(b) **Future Works**, i.e. the Works that will likely be needed after the first four (4) years; their type and size is not known today, and will depend on the future air traffic (aircraft movements, number of Passengers per year, number of Passengers during the Peak Period, etc.), the Required Level of Service, and the Facilities Condition Assessments.

Concerning their type, the Works are further divided into two (2) categories:

(i) **Refurbishment Works**, which comprise the major refurbishment, rehabilitation and/or renovation works of the existing facilities. Refurbishment Works are either Imminent Refurbishment Works, i.e. to be executed within the first twenty (20) months after the Concession Commencement Date, to ensure that the existing facilities operate with no or minor deficiencies (Category Good in accordance with paragraph 3(c)(iii)(B) of this Appendix), or **Future Refurbishment Works**, which are not known today and their type, extent and implementation period will be identified by the Facilities Condition Assessment. One may estimate that Refurbishment Works are required every 12-15 years for the terminals and every 7-12 years for the airfield (depending on the air traffic and environmental conditions).

(ii) **New or Expansion Works**, which are either Imminent New or Expansion Works i.e. to be executed within the first forty eight (48) months after the Concession Commencement Date to remedy existing under-capacity and problematic service level, or Future New or Expansion Works which are not known today and their type, size and implementation period, will depend on the future air traffic, and the required Performance Standards for the Designated Airport Services (such as the Required Level of Service for the check-in area).

Based on the above categories, Works are divided as follows:

(a) Imminent Works

(i) Imminent Refurbishment Works

(ii) Imminent New or Expansion Works

(b) Future Works

(i) Future Refurbishment Works

(ii) Future New or Expansion Works

2.1 **Imminent Works**

Imminent Refurbishment Works

(a) Imminent Refurbishment Plan

(i) The Concessionaire shall prepare and submit the Imminent Refurbishment Development Plan (**IRDP**) in accordance with Article 20.4.2(a).

(ii) The IRDP shall comprise the following items:

(A) Executive summary;

(B) Introduction and background on previous development actions;

(C) Methodology used to prioritize the refurbishment improvements, and description of the studies or work undertaken to identify the refurbishment improvements required.

(iii) Based on the approved IRDP the Concessionaire will design, finance, acquire all necessary permits by the HCAA or any other relevant Authority, and construct the Refurbishment Works.

(b) First Facilities Condition Assessment

The First Facilities Condition Assessment (FFCA) is similar to the Facilities Condition Assessment which is described in paragraph 3(c) of this Appendix with the exception of the evaluation of the non-existing data i.e. the review of the prior year's FCA findings and the review of the prior year's systems availability (malfunctions and repair registry).

(c) Extra Requirements for the First Assessment of the existing airfield pavements.

(i) On top of the obligations described above, during the FFCA the Independent Engineer will evaluate the condition of existing pavements and their actual characteristics in relation to bearing strength, riding qualities and surface friction, at least in the following airports:

(A) Kefallinia

(B) Kerkira

(C) Zakinthos

(ii) The evaluation will be made so as to comply with the applicable EASA Certification Specifications (CS-ADR-DSN) and by taking into account EASA Guidance Material for aerodrome design as well as related standards and recommended practices (**SAPRs**) in ICAO Annex 14, Aerodromes, Attachment A, and ICAO Doc 9157, Aerodrome Design Manual Part 3, Pavements.

(iii) The Independent Engineer may use non-destructive testing methods to evaluate the airport pavements, according to the guidelines described in AC 150/5370: "Use of Non Destructive Testing in the Evaluation of Airport Pavements", U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration.

(iv) Based on the evaluation of the existing pavements, the Concessionaire will finance the design and the construction of the appropriate repair works and potential overlays in order to rehabilitate existing damages or distresses and/or to strengthen the existing pavement to serve heavier aircraft according to the forecasted aircraft traffic mix for the next 20 years

for the specific airport (20-year structural life for the forecasted annual aircraft movements). In case overlays are constructed, the slope (longitudinal and transverse) of the final surface will be according to EASA CS-ADR-DSN.

3.1 **Imminent New or Expansion Works**

(a) Based on:

(i) the existing and forecasted air traffic,

(ii) the size and arrangement of the existing facilities (terminals, aprons, car parkings, etc),

(iii) the condition of the existing facilities,

(iv) the Required Level of Service,

(v) the Standards and Specifications, and

(vi) the Works Requirements.

(b) The Concessionaire shall prepare a 20 year Master Plan for each Regional Airport which will define all Imminent New or Expansion Works and the relevant expropriations require and may include the potential extension of the runways. The Master Plans will be prepared and submitted in accordance with Article 20.1 (Master Plans).

(c) Based on the approved Master Plans, the Concessionaire will design, finance, acquire all necessary Permits and construct the Imminent New or Expansion Works within forty eight (48) months from the Concession Commencement Date.

4.1 **Future Works - Future Refurbishment Works**

(a) Malfunction and Repairs Registry

(i) The Concessionaire shall establish a program for the general maintenance and upkeep of the Regional Airports, in accordance with the ICAO standards and guidance material and related EU requirements for aerodrome maintenance. The Concessionaire is obliged to keep a detailed record of all malfunctions, technical problems, and repairs for each of the facilities and sub facility (including items such as the day of the incident, the number of hours or days that the facility was out of service, the type or repair, the full description of the repaired part, etc.).

(ii) (Moreover the HCAA and the Independent Engineer shall have full access to this registry.

(b) Refurbishment Development Plan

The Refurbishment Development Plan will be based on a Facilities Condition Assessment (**FCA**) which will be prepared annually by the Independent Engineer who has the technical qualifications to cover the full spectrum of the FCA.

(c) Facilities Condition Assessment (**FCA**)

(i) The FCA evaluates all major facilities and systems, and includes, but is not limited to, the following items:

(A) Review of the prior year's FCA findings;

(B) Review of the prior year's systems availability (malfunctions and repair registry);

(C) Assessment of all supporting infrastructure and amenities located on the Concession Site as required to enable the Concessionaire to comply with its obligations under this Agreement, including buildings leased to third parties; all health and safety issues must be identified for resolution by the Concessionaire as soon as possible;

(D) Assessment of all major fixtures and fittings (such as tools and vehicles, buildings, mechanical, electrical, communication, and plumbing systems;

(E) Field inspection of critical utilities within the Concession Site of the Regional Airports, including storm water drainage, sanitary sewer, sewage treatment plants (only when under the responsibility of the Regional Airport), electrical, water, and communications networks;

(F) Field inspection of above and below ground storage tanks and maintenance recommendations;

(G) Field inspection of airfield pavements, including runways, taxiways, aircraft aprons, and vehicle service roads, markings, sings and fencing;

(H) Recommendations to the Concessionaire in terms of investments that need to be carried out immediately due to aviation safety concerns, including, where appropriate, a reference to the applicable legislation with regard to such investments ; and

(I) Recommendations to the Concessionaire in terms of near-, intermediate- and long-term facilities improvements.

(ii) The FCA will be performed according to stipulations included in the FCA Manual to be developed by the Concessionaire. The FCA Manual shall specify: the scope of the assessment, safety requirements for execution of the assessment, and the reporting standards for the deliverable. The findings of the FCA shall be communicated to the HCAA.

(iii) The FCA will classify the facilities assessed into the following categories:

(A) **Excellent**: no operational deficiencies, minimum standards are exceeded;

(B) **Good**: minor operational deficiencies, minimum standards are exceeded or met;

(C) **Fair**: minor operational deficiencies, most minimum standards are met, some capital improvements or corrective actions need to be considered, intermediate-term improvements should be identified;

(D) **Poor**: significant operational deficiencies, facility fails to meet minimum standards, near-term capital improvements or corrective actions must be taken; and

(E) **Critical**: major operational deficiencies and / or safety issues are identified, urgent corrective action must be taken. This category may also include improvements necessitated by new laws or regulations.

(iv) The Concessionaire will use all commercially reasonable efforts to maintain each facility or system in category "Good" or better. At a minimum, the inspection component of the FCA will include Facilities and at least their respective major systems and elements as outlined in Table 1, in the following areas:

(A) Airfield

(B) Terminal and concourses

(C) Landside and other Facilities within the Concession Site

Table 1: FUNCTIONAL AREAS FOR INSPECTION

Functional Area	**Major Systems and Elements**
Airfield	Pavement
	Fencing
	Mechanical installations:
	Irrigation systems
	Waste water systems
	Storm water systems
	Drill holes submersible pumps
	Electrical installations
	Airfield electrical systems - lighting
	Communications systems
	Landscaping
	Aircraft and vehicle fuelling systems and associated storage facilities
Terminal and concourses	**Building elements**
	Building envelope
	Below grade systems
	Roofs
	Walls

Functional Area	Major Systems and Elements
	Fenestration
	Building structural system
	Masonry
	Floor
	Building fit out
	Ceilings
	Flooring hard
	Flooring soft
	Partitioning
	Cladding and wall finishes
	Interior doors
	Stairs and railings
	Sanitary ware and fittings
	Fixtures and fittings
	Sitting
	Signage
	Baggage handling system
	Conveyers and belts
	Baggage claim units
	Hold baggage screening equipment
	Hand baggage and people screening equipment
	Mechanical installations
	Air conditioning
	Indoor and outdoor chilled water piping networks
	Indoor and outdoor ducts networks
	Protection of ducts and pipes insulation with aluminium sleeves

Functional Area	Major Systems and Elements
	Air handling units
	Central chilled water chillies
	Cooling towers
	Ice storage tank
	Flat plate heat exchanger
	Close control units - precision cooling
	Heating facilities
	Heating piping networks
	Boilers
	Fuel burners
	Circulation pumps
	Expansion tanks
	Fuel oil storage tanks
	Natural gas
	Water supply
	Pipe networks
	Booster stations/ water tanks/water softeners
	Hot water heaters
	Waste water systems
	Pipe networks/ manholes
	Lift stations
	Storm water systems
	Fire fighting installations
	Pipe networks
	Sprinkler, hose reel and hydrant networks
	Portable fire extinguishers
	Fire fighting booster set

Functional Area	Major Systems and Elements
	Local non water fire fighting systems (FM 200, argonite, inergen, dry powder, CO2)
	People lifts / bulky items lift (elevators)
	People movers – escalators etc.
	Electrical installations
	Medium voltage 20KV
	Power transformers 20KV/400V
	Medium voltage switchgear
	Medium voltage power cables in transformer station
	Low Voltage
	Low voltage compensation (P.F) panels
	Electric power generators
	Main uninterruptable power supply (U.P.S)
	Constant current regulators (CCR)
	Low voltage switchgear
	Relay and switch cabinets
	Power cables (low voltage and 6,6 KV)
	Lighting and electric equipment
	Emergency lighting systems
	Automatic doors
	Air curtains
	Clocks and timing system
	Building management system (BMS)
	Supervisory control and data acquisition (SCADA) system
	Lightning protection
	Fire detection system
	Information technology systems

Functional Area	Major Systems and Elements
	Local area network
	Voice systems
	Passenger wireless systems
	Closed circuit television (CCTV)
	Access control system (ACS)
	Audio paging
	Common use passenger processing services (CUPPS)
	Flight information display system (FIDS)
Air Navigation Services Building / ATC tower building	Building elements
	E/M installations
	Information technology systems (excluding components of communications, navigation and surveillance Systems)
RFF Buildings	Building elements
	E/M installations
	Information technology systems
Cargo Facilities (currently only at the Airport of Thessaloniki)	Automobile and truck parking areas
	Aircraft parking apron
	Building elements
	E/M installations
	Information technology systems
Other Buildings	Building elements
	E/M installations
	Information technology systems
Landside access road and parking infrastructure	Pavements
	Mechanical installations
	Irrigation system
	Waste water system

Functional Area	Major Systems and Elements
	Storm water system
	Landscaping
	Commercial vehicle staging areas
	Signage
	Bridges and structures (Thessaloniki only)
	Vehicle parking lots
	Electrical installations
	Roadway and parking facilities lighting
	Information technology systems
	Access control system (ACS)
	Closed circuit television system (CCTV)
	Audio paging systems (APS)

(d) Refurbishment Development Plan

(i) The FCA shall form the basis for the Refurbishment Development Plan (**RDP**). The RDP shall outline the near-, intermediate-, and long-term Refurbishment Works planned to address the findings of the FCA, as well as any other planning studies (e.g. master plan) conducted by the Concessionaire.

(ii) The RDP should prioritize the projects, and identify the environmental requirements that need to be satisfied for their implementation. The RDP shall be submitted to the Independent Engineer on an annual basis for approval.

(iii) For Facilities assessed by the FCA as fair, poor, or critical, an improvements action plan must be established within the RDP. The recommended improvements shall be allocated into three categories based on the priority for action, as follows:

(A) **Critical**: refurbishment improvements need to be executed immediately, or as soon as practicable;

(B) **High**: refurbishment improvements need to be executed in the near-term; and

(C) **Low**: refurbishment improvements may be justified in the near-term to realise improved performance of the respective Facility; they may be elective to some extent.

(iv) The RDP shall provide a brief description and justification of all planned refurbishment improvements. It shall also include a probable cost estimate for each of the planned refurbishment improvements for all projects for the near- and intermediate-terms (0-10 years).

(v) The RDP shall at least comprise the following:

(A) Executive summary;

(B) Introduction and background on previous development actions;

(C) Methodology used to prioritize the refurbishment improvements, and description of the studies or work undertaken to identify the refurbishment improvements required; and

(D) Recommendations for refurbishment improvements over the next five years, with the greatest detail given to projects scheduled to be completed within the first year of the RDP.

5.1 Future New or Expansion Works

(a) The Concessionaire shall ensure that the Performance Standards and capacity requirements, as specified in Appendix 6 (Performance Measurement), are complied with. As a result, future expansion works will be required according to the future air traffic increase.

(b) The Concessionaire has to assess the Passengers terminal and apron capacities following the procedures described in article 3 (3.1 and 3.2) of Appendix 6 (Performance Measurement) and prepare new and updated Master Plans for New or Expansion Works where required. The Concessionaire may also consider the potential extension of runways where applicable.

(c) Each Master Plan will provide all necessary airport expansions and improvements and shall ensure that there will be no need for further improvements within the following time periods, even in case these periods fall beyond the end of the Concession Period.

(A)	New buildings and major building expansions	10 years
(B)	Airfield works	10 years
(C)	Internal building improvements	5 years
(D)	Car parks	7 years

(d) The Concessionaire will design, finance, acquire all necessary permits by the HCAA or any other relevant Authority and implement expansion works of runways, taxiways, aprons, Passengers terminals, car parking, relocations of fuel farms, ATC tower etc., so as to comply with the approved master plans up to the end of the Concession Period.

6.1 Requirements

All elements, materials and finishes which will be used in Works shall be structurally safe, durable and robust, suitable for their intended purpose and performance, easy to maintain and repair, resistant to accidental or malicious damage, compatible with the Works Requirements and must have a minimum life expectancy according to the Handback Requirements.

Appendix 13
Maintenance Requirements

Routine Maintenance
Throughout the Concession Period, the Concessionaire will regularly maintain all assets and will ensure that:

(a) Facilities at the Regional Airports comply with all applicable European and national legislation, such as EASA acceptable means of compliance for aerodrome certification as well as Building Regulations.

(b) Facilities, Fixtures and Fittings including any assets built or manufactured before the Concession Commencement Date, are in good working condition and meet at least the requirements of this Appendix.

1 Airfield

1.1 General

(a) Airfield facilities shall be inspected and their condition monitored regularly as part of airport maintenance management. An appropriate airport infrastructure maintenance programme shall be established and its implementation monitored, in accordance with EASA requirements.

(b) Airfield facilities to be regularly inspected and maintained are:

(i) Pavements (runways, taxiways, aprons)

(ii) Drainage systems

(iii) Visual aids (including, among others, markings, lights, and signs)

(iv) Fencing

(c) The Concessionaire will be in charge to perform regularly:

(i) Runway friction measurements

(ii) Collection and dissemination of pavement surface state information

(iii) Rubber removal

(iv) Sweeping and clearance of debris

(v) Repairing of pavement surfaces (cracks, joints, etc.)

(vi) Maintenance of the storm water drainage systems

(vii) Maintenance of the sewage treatment plants (where they belong to the airport)

(viii) Maintenance of the irrigation system

(ix) Maintenance of the electrical systems - lighting

(x) Maintenance of the unpaved areas (strips, etc.)

(xi) Snow removal and ice control (at least at the Regional Airports of Kavala and Thessaloniki)

(d) The maintenance management at the Regional Airports shall be in accordance with the following standards:

(i) EASA AMC & GM for aerodrome maintenance (AMC.ADR.OPS.C)

(ii) ICAO Doc 9137, Airport Services Manual, Part 2, Pavement Surface Conditions.

(iii) ICAO Doc 9137, Airport Services Manual, Part 9, Airport Maintenance Practices.

(e) In addition, for the mechanical installations, the maintenance requirements are as follows:

1.2 **Airfield Mechanical Installations**

(a) Irrigation System

Pipe Networks / Manholes / Control cables

(i) Inspect with a proper pipe inspection camera, all underground pipes for damages, and repair accordingly

(ii) Inspect all surface secondary pipe networks for leaks. Replace where necessary

(iii) Perform inspection on all control cables, conduits and control valves of the secondary irrigation system

(b) Waste Water Systems

Pipe Networks/ Manholes

(i) Inspect with a pipe inspection camera, all underground pipes for damages, and repair accordingly.

(ii) Inspect and clean all inspection manholes and seal accordingly

(iii) Inspect and clean all surface drainage channels and gratings

Lift Stations/ Septic Tanks

(i) Inspect lift pumps and maintain in accordance with the manufacturer's maintenance manual

(ii) Inspect lift stations for leaks and damages and repair accordingly.

(iii) Clean and inspect septic tanks for any leaks or damage and repair accordingly

Sewage Treatment Plant

(i) Maintain in accordance with manufacturer's and vendor's maintenance manual

(c) Storm Water Systems

(i) Inspect with a pipe inspection camera, all underground pipes for damages, and repair accordingly.

(ii) Inspect and clean all surface drainage channels

(iii) Inspect and clean all inspection manholes

(iv) Check proper operation of booster pumps in accordance with the manufacturer's maintenance manual. Repair wherever needed.

(d) Drill Holes Submersible Pumps

(i) Maintain in accordance with manufacturer's maintenance manual

2 Terminals

Routine Maintenance will be carried out for each specific construction category and item as follows:

2.1 Building Envelope

The building envelope is the physical separator between the interior and the exterior environment of a building. It serves as the outer shell that maintains the indoor environment and facilitates its climate control (together with the mechanical conditioning systems).

The physical components of the building envelope include below grade systems, roofs, walls, fenestration, atria systems, etc. All aspects of the building envelope must provide:

(a) Support (to resist and transfer environmental and facilities loads)

(b) Control (of air flow, noise, water, wastewater, energy of all types, etc.)

(c) Finish (to meet human requirements for internal and external space)

(d) Below Grade Systems (foundation walls, floor slabs, and tunnels)

(i) Identify structural problems, cracks and failure of support, and repair damages on walls and slabs on grade.

(ii) Identify any waterproofing failure or leakage, and repair.

(iii) Inspect all wall and floor penetrations (e.g. sewage pipes, water line, power supply, communications), focus on possible failure (mechanical or moisture and water proofing), and repair.

(iv) Inspect and clean all drainage outlets at the perimeter wall and check the proper function of pumps and drainage pipes.

(v) Check all interior finishes at the perimeter wall and floor slab for any failure on finish, mould, cracks, peeling on paint, and repair.

(e) Roofs

(i) Identify problems on supporting structural elements due to any mechanical load (such as static load, seismic load, wind, blast and fire), and repair

(ii) Identify problems on structural elements for problems due to ageing, or environmental conditions (such as rust on steel reinforcing bars, steel members, corrosion on structural members, concrete carbonation), and repair.

(iii) Inspect any waterproofing system for failure or leakages, and repair

(iv) Identify any thermal insulation damage (e.g. washing out, removed element etc.), and repair.

(v) Identify any sound insulation damage, and repair

(vi) Inspect all roofing penetrations (drainage pipes, power supply, HVAC pipes and duets), check for any damage on items or on roofing elements (waterproofing), and repair

(vii) Inspect all drainage outlets, remove materials blocking their proper function and clean. Repair possible damages and check their proper function.

(viii) Inspect lighting protection system and items, check for possible damages and repair.

(ix) Inspect all E/M installations on roof, check for possible damages on fixing, waterproofing, sound absorbing systems, etc., and repair.

(x) Inspect flashings, parapets, gullies, gutters, water spout overflows for any possible problem or malfunction and repair.

(xi) Inspect ballast on ballast roof and repair damages or shifting of material flatten and grading.

(xii) Inspect walkways or roofing pavements and repair damages, inspect joints between roof tilling and seal.

(xiii) Inspect expansion joints on roof and repair possible damages.

(xiv) Inspect planted green roofs if any, check irrigation systems drainage and vegetation and repair possible damages.

(xv) Inspect interior part of roof for possible damages, leakages, condensations, mould, define the relevant causes and repair.

(xvi) Inspect all mechanically operated roof openings, smoke-vents, skylights, air-exhausts, ensure their functionality and weather tightness, and repair

(xvii) Inspect all roof-access items and maintenance walkways, check for any possible blockage or damage, and repair.

(f) Walls

(i) Identify any cracks, breaks, change of geometry or problems on supporting structural elements resulted from any mechanical failure because of dead load, seismic activity, wind, blast, fire or other action, and repair.

(ii) Identify any problem on supporting structural elements resulted from ageing, or environmental, or climatic conditions, such as rust on steel reinforcement bars or steel members, corrosion on structural members, concrete carbonation and repair.

(iii) Identify any moisture, leakages or mould showing that vapor retarder or water drains along drainage planes are not working properly. Find the cause of malfunction and repair.

(iv) Identify any damage on thermal insulation, replace and repair. Ensure that thermal insulation meets requirements for U value, in accordance with the energy efficiency study.

(v) Inspect all wall penetrations (for pipes, power supply, ducts and exhaust fans), check for any damage on item or on wall element, and repair.

(vi) Inspect all drainage downpipes and outlets or gratings at the base of the wall and keep them clean and clear of blockage.

(vii) Inspect flashing and waterproofing at the base of the wall and repair possible problems. Clean splashes and damp from this place along the wall.

(viii) Inspect exterior surface of cladding and repair any damage on cladding (in panel supports and/or in panels, or in tiles of cladding) because of structural damage or failure. Replace blasted or mouldy material and reinstall new, of the same quality and appearance.

(ix) Inspect exterior finish of plaster for cracks and weathering, repair and repaint with paint of proper quality to ensure that vapor permeability and water resistance of the wall is in accordance with specifications.

(x) Inspect expansion, control and construction joints and ensure functionality of joint sections, materials and sealants. Repair if there is any failure or damage.

(xi) Inspect interior parts or finishing of external walls; clean surfaces, repair any damage on surface, or wall finish, and repaint.

(xii) Inspect external wall interior cladding and acoustic insulation, clean and repair panels and inspect acoustic insulation. Repair or replace in case of severe damage.

(xiii) Inspect interfaces with other systems or parts, e.g. pavements, fenestration, landscaping, and roofs, review all joint connections, and repair any damage on these elements.

(g) Fenestration

This section refers to envelope elements with Transparency, Translucency, or Opacity qualities, or elements providing access to the Building Interior, i.e. Glazing, Windows, Curtain Walls, Sloped Glazing and Exterior Doors.

(i) Glazing

(A) Inspect Insulated Glass glazing panels for fogging caused by condensation of moist air that penetrates into the air space of insulating glass units through or around the hermetic seal of the

unit. Remove panels and repeat sealing in a controlled environment. Reinstall repaired glazing.

(B) Inspect Laminated Glass glazing panels for possible delamination (when the edge of the glass is in contact with water for a long period, this may cause the interlayer to debond from the glass surface). Replace panels and address the cause of water presence.

(ii) Windows

(A) Inspect window frame for water penetration resistance, air tightness and permeability. Check perimeter gaskets and weather strips for ageing and failures. Replace old or damaged material and ensure water resistance and air tightness.

(B) Inspect window perimeter flashing (sill, jambs and head) and connections with the walls to ensure that the façade's functional layers (waterproofing, thermal insulation) retain their continuity.

(C) Inspect hardware of windows to find out if they are operable, and ensure their functionality.

(D) Inspect window frame for any change in geometry or deformation due to structural failure by static or dynamic loads (e.g. dead and live loads, seismic, blast, fire wind, illegal or forced entry, etc.). Repair damage or replace.

(E) Ensure that in any window replacement the energy performance of the unit overall (i.e. glazing, frame and perimeter details), heat transfer coefficient, light transmittance, light reflectance and U value, comply with the energy efficiency study.

(F) Ensure that in any window replacement sound insulation complies with the Rw value as specified in the sound insulation study.

(iii) Curtain Walls

(A) Inspect curtain wall frame and supports to ensure stability, good condition and sound performance of all elements and components. Check all junctions of the frames to ensure good performance of open joints, sealants, gaskets and weather strips. Investigate curtain wall to identify any change in geometry or deformation due to mechanical failure. Repair damage or replace mullions and/or transoms, and ensure caps and covers to be in good condition and performance.

(B) Inspect infill panels (glass or opaque panels) and check from both sides (interior or exterior) for any change in geometry or damage because of mechanical failure. Repair damage or replace infill panels.

(C) Inspect curtain wall from both sides to ensure functionality regarding Moisture Protection (water and air tightness, good flow at drainage of condensates to the outside), Thermal Performance (Conduction, Thermal Break, Comfort), Visual (Day lighting, Aesthetics), Sound (Acoustic), Back Pans, Shadow systems, Safety (Fire Safety and Smoke seal and exhausts by motorized systems). In case of malfunction investigate the cause and repair.

(D) Inspect curtain wall to identify possible leakages, both air and water. Leakages can often remain concealed within the wall components and cause deterioration and mould growth. Investigate any presence of mould, clean and repair.

(E) Inspect curtain walls for glazing problems specific to curtain wall construction, including visual obstruction from condensation or dirt, damage to opacifier films from material degradation, condensation and/or heat buildup insulated glass issues or laminated glass issues. Repair accordingly.

(F) Inspect curtain walls for failure of internal gaskets and sealants due to curtain wall movements (thermal, structural), prolonged exposure to water/heat/sun, and UV degradation. Repair accordingly.

(G) Inspect curtain walls for failure of exposed gaskets and sealants due to curtain wall movements (thermal, structural), environmental degradation. Repair accordingly.

(H) Maintain curtain wall perimeter sealants. Remove and replace perimeter sealants after a meticulous surface preparation and proper detailing.

(I) Curtain wall Aluminum Frames are generally painted by factory applied fluoropolymer thermoset coatings, which have good resistance to environmental degradation and require only cleaning. In case degradation reaches a level that is visually unacceptable, a recoating is required with air-dry fluoropolymer coating applied required after a special surface preparation.

(J) Anodized Aluminum Frames are not to be re-anodized in situ. Must be cleaned and protected by proprietary clear coatings to improve appearance and durability.

(K) Inspect exposed glazing seals and gaskets and maintain them in order to minimize water penetration, limit exposure of frame seals and protect insulating glass seals from wetting.

(L) In any major curtain wall replacement and maintenance, ensure that the replacement of components (frames, infill panels glazing or opaque) retains the overall energy performance of the curtain wall as in the Energy Efficiency Study.

(M) Ensure in any major replacement as above that Sound Insulation and Acoustic Performance retain the requirements of the relevant study.

(iv) Sloped Glazing

(A) Inspect sloped glazing and skylights and review supporting structure (rafters, cross bars and pressure bars that clamp the edges of the glass to the rafters) for any change of geometry or deformation due to mechanical failure. Repair damage or replace member or members.

(B) Inspect infill panels (glazing, opaque or P.V. glazing panels) of sloped glazing for any change of geometry or damage because of any structural or thermal movements. Repair.

(C) Inspect thoroughly sloped glazing for moisture protection due to rainwater and condensates, since sloped glazing as a roof is exposed to a larger volume of rainwater and snow and is much more susceptible to water leakage. Check if leakage and condensations are properly collected and drained to the exterior, clean drainage system and check sill flashing. Repair any malfunction.

(D) Inspect sloped glazing for ageing problems due to additional exposure at UV light causing faster ageing of sealants of glazing panels. In case of failure, replace panels and of course seals and gaskets.

(v) Exterior Doors

(A) Inspect all kinds of Pedestrian Exterior doors with vestibules or not, such as Swing doors, Revolving Doors, Automatic Sliding doors serving as public entrances or exits, and ensure that they are working properly concerning egress, accessibility, thermal performance (conduction, solar radiation, thermal break, comfort), moisture protection (water penetration, condensation resistance), visual (day lighting, aesthetic), sound (acoustics) safety, operating and security hardware, access control. Check doors to identify any violation on frames or hardware due to any mechanical damage (e.g. wind, forced entry or unauthorized illegal access), ageing, or over use. Repair any damage, replace hardware, frame or panel and ensure proper use of the doors.

(B) Inspect all kinds of Industrial Exterior Doors, used for material handling, and access openings (e.g. to the Baggage Hall and Baggage Handling, Service or Maintenance Doors to the exterior), and ensure that they perform properly. Rolling Doors, Sectional Doors, Sliding Doors or Overheads and Swing doors motorized or with manual operation push up or chain, are to ensure security and functionality and must be checked accordingly. Exterior Doors need also to be checked for thermal performance, visual, sound (if applicable), safety, operating and security hardware and access control. Check doors for any mechanical damage (wind loading is critical for this kind of doors because of their size). Repair any damage, replace hardware, frames, or panel material and ensure proper use of each door.

(C) Ensure frequent maintenance of Exterior Doors. Since they are used intensively, exterior doors will have a shorter service life and higher maintenance requirements than other building envelope components. Check regularly and maintain perimeter sealants and gaskets, inspect ungalvanized steel doors or galvanized painted doors and repaint as often as it is required. Inspect also and check aluminum doors painted or anodized and repaint with air-dry fluoropolymer coating or with a clear coating for anodized as often it is required. Inspect door hardware and make any adjustment or lubricate as required.

2.2 Building Structural System

(a) The structural system, or structural frame, refers to the load-bearing sub-system of the building. The structural system of a building transfers loads through interconnected structural components or members e.g. columns, walls, beams,

slabs, trusses, decks, bracings, and girders. As with the building envelope, all parts of the building Structural System must provide:

(i) Support (to resist and transfer all static and dynamic loads)

(ii) Finish (to meet human requirements for internal spaces)

(b) Routine maintenance of the structural system should identify in time the rising of a structural problem due to earthquake, blast, fire, or weathering. Problems often concern the visual part (aesthetics) of the structural system.

(c) Requirements for the routine maintenance of the structural system are as follows:

(i) Investigate structural system (columns, bearing walls, beams, trusses, girders, slabs, decks and bracings) to identify any problem, deformation, crack, leakage, corrosion, concrete carbonization, etc., and repair it in accordance with the relevant structural and safety requirements.

(ii) Investigate structural system to identify any damage on the surface of the structural member affecting its protection and its bearing capability, endurance and aesthetics. Repair and repaint the surface as required.

(iii) Inspect expansion joints and repair any possible damage on profiles and materials.

2.3 **Masonry (interior heavy walls)**

(a) Masonry refers to all heavy walls of interior (i.e. not belonging to the building envelope), such as not bearing concrete walls, brick walls, concrete block walls, stonework. Masonry may be plastered or left exposed for aesthetic reasons.

(b) Masonry is used in the building interior because of its capability to support heavy materials and utilities, for sound insulation, and for passive fire protection in the compartmentation of the building. It can also resist effectively structural loads.

(i) Inspect masonry walls to identify any problem, due to structural failure (such as static load transferred at the joints with structural members, seismic load, blast and fire). Repair accordingly.

(ii) Inspect masonry walls at all joints and interfaces with other building components (structural members, building envelope, partitions, doors, etc.), check for damages or failure of joint material or profile, and repair.

(iii) Investigate all wall penetrations (pipes, cable trays, ducts of the HVAC system). Focus on possible failures, check good function of fire compartment at all wall penetrations, check the function of fire dampers, and repair.

(iv) Investigate the reason for any leakage, damp, mould or fungus on the wall surface, and repair.

(v) Inspect expansion joints and movement joints and repair any possible damage on profiles, sealants or filling material, and repair.

(vi) Inspect masonry walls for any surface damage or color degradation, repair and repaint accordingly.

2.4 **Floors**

Floor refers to every substrate of finish floor to facilitate and level finish floor in accordance with the finishing material. Floor substrates have the capability to bear and transfer loads to structural members, to support finishing material, and strengthen it against surface cracks; they must contribute to waterproofing (in wet areas), and sound insulation (in utility rooms), incorporate sewage pipes, HVAC pipes etc., and follow any movement of the building.

(a) Inspect floor to find any possible problem of substrate showing structural and/or mechanical failure. Rip finishing material and repair accordingly (open contraction joints if required, remove improper material if any, and repeat construction, fill joints with sealant, etc.).

(b) Inspect the underside of the slab to identify problems on the floor due to leakage caused by damage on sewage or water pipes incorporated in the floor. Rip material, repair damage and repeat flooring.

2.5 **Building Fit - Out**

(a) Building fit-out comprises the following items related to interior works.

(i) Ceilings

(ii) Flooring

(iii) Partitioning

(iv) Cladding and wall finishing

(v) Interior doors

(vi) Stairs and railings

(vii) Sanitary ware and fixtures

(viii) Fixtures and fittings

(ix) Sitting

(x) Signage

(b) Ceilings

This part refers to any type of finished ceiling viewed by people from the building interior; also included in this part are finished structural ceiling, suspended ceiling and acoustical items suspended from ceiling to improve acoustic performance. Ceiling integrates a number of installations like lighting, audio, fixtures, HVAC fixtures and outlets, fire extinguishers and sprinklers, and signage. Maintenance work on ceiling needs to be coordinated with all disciplines to avoid damages during maintenance.

(i) Inspect and repair suspended ceilings so they do not have undue deflection, missing tiles or planks, cracks or breaks that affect ceiling function and/or aesthetics.

(ii) Ceilings must remain level, flush at joints, adequately secured. They also must satisfy fire rating, and acoustic performance in accordance with the relevant statutory codes and studies.

(iii) Ensure that ceilings remain clean of damp or leak. In case of damage, repair and replace tiles, or repaint the ceiling with the appropriate color and paint.

(iv) Inspect expansion joints in the ceiling and repair damages or loss of air and water tightness.

(c) Flooring

This part includes any type of finished floor and skirtings (natural stone tiles, artificial stone, terrazzo, ceramic, resilient floor, carpeting, epoxy coating or impregnation and raised floor). Flooring also integrates a number of installations as inlets of sewage system, access floor openings integrated to the finish floor and sometimes directional lightning and special tilling for blind persons, poles for signage and protective railing (bumper rail) for the protection of walls and partition from the carrying baggage trolleys and cleaning floor machinery.

(i) Inspect floors to be complete, sound, secure and free from undue deviation and tripping hazards. Repair as required.

(ii) All finishes must be clean and in compliance with the relevant health and safety legislation. Repair or reinstall flooring which does not comply with the relevant standards.

(iii) Retain slip resistance and acoustic properties where it is required in accordance with the study.

(iv) Floor markings must be clear and continuous.

(v) Repair joints if filling material is cracked or has come out. Refill and clean. Floor joints have to be flush, straight, and filled with joint material of the same color.

(vi) Check movement joints and repair sealing material.

(vii) Inspect expansion joints and repair any damage affecting aesthetics, tightness and function of the expansion joint profile. Heavy equipment is often damaging the profile. Replace as required.

(viii) Inspect Poles and Railing to be secured and properly fixed on the floor. Repair any unstable or damaged fixing, and reinstall.

(d) Partitioning

This part includes all not load bearing, light weight wall construction for separating or dividing rooms. These are double planked metal framed partitions (as gypsum board partitions) and assembled sectional wall partitions with transparent or opaque infill panels. Movable partitions used to subdivide an area or a room, are also included in this category.

(i) Inspect partitions for any failure, change of geometry or damage due to any loading action owed to dead or dynamic overload, seismic blast, fire, and soft body impact loading. Repair damages ensuring that partitions are complete and retain their original appearance.

(ii) Ensure that partitions fulfill all performance requirements concerning fire rating, water resistance, sound insulation, acoustics, safety and security in accordance with the respective dedicated studies carried out at the design stage.

(iii) Ensure that all finishes are clean, without any significant permanent marking, staining or oxidation.

(iv) Ensure that wall covers or decorations satisfy the requirements against surface flame spread. Remove any material suspected to facilitate potential spread of flame from all public areas.

(v) Ensure the good condition of expansion or control joints, and repair any possible damage.

(e) Cladding and Wall Finishing

This part refers to wall finishes of the building interior such as wall cladding for aesthetic and functional reasons (water proofing, resistance to dirt, prevention of health, resistance to spread, flame fire rating, and acoustics), painting, decorative coating and soft finishes (wall papers, glass fiber textiles, vinyl wall coverings, etc.).

(i) Ensure that wall finishes are complete, sound, secure and free from undue deviation and degradation of material or color. Repair accordingly.

(ii) Ensure that wall finishes are clean and comply with the relevant health and functional legislation.

(iii) Ensure that all tilling is free from staining and mould growth.

(f) Interior Doors

(i) Inspect all kinds of pedestrian interior doors such as swing doors, revolving doors, and automatic sliding doors, used by the public or personnel (government, airport, airline, security or maintenance), and ensure that they operate properly regarding egress, accessibility, visuality (transparent or opaque and aesthetics), sound (acoustics), safety, operating and security hardware, and access control.

(ii) Check doors and frames to identify any violation on frames or hardware due to any damage (e.g. forced entry, illegal access), ageing, or overuse. Repair any damage, replace hardware, frame or panel, and ensure proper use of the doors.

(iii) Inspect all kinds of industrial interior doors and secure that they operate properly as per their specialized function: rolling doors, sliding doors or overhead doors and shutters, fire shutters of any kind, swing industrial doors, fire doors, conventional curtains motorized or manually operated, access panels used for material handling, access openings (e.g. for baggage conveyors), service or maintenance doors, must be checked to ensure security and functionality; repair any damage, replace failed material and ensure proper and safe use of each door.

(iv) Ensure that maintenance of interior doors is as frequent as that of exterior doors, due to their intensive use.

(g) Stairs and Railings

(i) Finishings need to be complete, clean and in compliance with the relevant health and safety legislation.

(ii) Stairs need to be level, safe, with no loose finishes, in accordance with the relevant codes.

(iii) Ramps need to retain the appropriate gradient, in accordance with the relevant codes.

(iv) All handrails and railing need to be secure and in accordance with the relevant codes.

(h) Sanitary Ware and Fixtures

(i) All sanitary ware, faucets, and any other sanitary installations must be clean and must function without any problems, including breakage and blockage.

(ii) Inspect seals and other waterproof joints, to be reasonably free from staining and mould growth.

(iii) Ensure that all sanitary ware and installations are free from chips and cracks which affect the functionality of the equipment and may produce a buildup of bacteria.

(iv) All soap dispensers and hand drying units must be sufficient in quantity, fully functional, free from any defect, clean and hygienic.

(i) Fixtures and fittings

This part contains all functional furnishing of the terminal, such as check-in counters, ticket desks, migration/passport control, customs control, retail concessions front of shops, Passenger gates, information counters and desks, lost and found, tourist information, car hire, etc.

(i) Ensure that all fittings function properly, including breakage and blockage.

(ii) Ensure that surfaces are smooth and free from staining and dirt.

(iii) Ensure that fixtures and fittings are secure, safe and free from chips and cracks.

(iv) Ensure that the equipment integrated into the fixtures, such as customer displays LCD, LED or touch screen technologies, operate properly and provide the required information to Passengers.

(v) Ensure that hardware for desks, drawers and cupboards is in good condition and works properly.

(j) Sitting

(i) Ensure that sitting is adequate in accordance with the Required Level of Service. Provide additional sitting, if required, for all Passenger/meter greeters in concourses and gates.

(ii) Ensure that sitting is clean, and comfortable for short and long stay use.

(iii) Ensure that sitting is suitable for people of all shapes, sizes and ages and easy to use by the increasing number of the elderly and the less agile Passengers.

(iv) Ensure that sitting is robust and stable.

(v) Ensure that sitting is structurally sound, allowing a clear view underneath, facilitating security checks and cleaning.

(vi) Ensure that sitting meets the mandatory safety standards.

(k) Signage

(i) Ensure that signage - directional, informational, signposting and tertiary - is in accordance with Chapter J12 of IATA's Airport Development Reference Manual.

(ii) Ensure that electronic visual information display systems (EVIDS) are adequate. Provide additional equipment, if required.

(iii) Ensure that emergency and exit signage, and directional lighting required for the building evacuation, operate properly.

2.6 **Baggage Handling System**

(a) Maintain regularly baggage conveyers and belts in accordance with manufacturer's maintenance manual and to ICAO's Document 9137, Chapter 9.7.

(b) Maintain regularly baggage claim units in accordance with manufacturer's maintenance manual and to ICAO's Document 9137, Chapter 9.8.

(c) Maintain regularly all equipment used for HBS in accordance with manufacturer's manual and to ICAO's ANNEX 17, Chapter 4.5, 4.6, 4.7 and IATA's ADRM, Chapter U11.

(d) Ensure that processing at the baggage hall is in accordance with the IATA's ADRM, Chapter U10.

2.7 **Mechanical Installations**

Air Conditioning

All air conditioning equipment must be maintained in accordance with manufacturer's maintenance manual and, in addition, to ICAO's Doc 9137 - Airport Services Manual (Part 9 - Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition), Chapter 9 Maintenance of Airport Air Conditioning Systems, paragraph 9.4. Maintenance shall also include the following:

(a) Chilled Water Piping Networks

(i) Inspect all chilled water piping networks for leaks, repair and refill accordingly.

(ii) Inspect all chilled water piping networks for rust and maintain with anticorrosive paint in two layers wherever required.

(iii) Inspect all chilled water pipe network insulation and its protection for damage and repair/replace accordingly.

(iv) Inspect circulation pumps for proper operation and maintain in accordance with the manufacturer's requirements.

(v) Check all shut off valves, check valves, regulating valves and motorized valves for their proper and automatic operation. Replace or repair accordingly.

(b) Ducts Networks

(i) Inspect all HVAC Ducting network insulation and repair accordingly.

(ii) Perform leak test on duct networks and seal where needed.

(iii) Inspect external thermal insulation protection and repair accordingly.

(iv) Check for the proper operation of regulating dampers, fire dampers.

(v) Clean ducts internally wherever possible.

(vi) Check flexible connections to fans and air handling units for damage/leaks and replace/repair.

(vii) Clean supply/exhaust grilles.

(c) Air Handling Units

(i) Clean/replace air filters in the central air handling units.

(ii) Clean fan sections.

(iii) Check fan belts for proper tension and replace in accordance with operating hours.

(iv) Clean cooling and heating coils.

(v) Check proper and smooth operation of damper mechanisms and motors. Maintain where necessary.

(vi) Check fan bearing operating hours and grease or replace.

(vii) Inspect electrical motors for excessive wear and replace if necessary.

(viii) Check condensate collection pan for leaks, corrosion or blockages and maintain accordingly.

(d) Central Chilled Water Chillers

(i) Check refrigerant pressure and maintain to manufacturer's standards.

(ii) Check for proper temperature range and automatic operation.

(iii) Check compressor's operating hours and maintain or replace bearings in accordance with the manufacturer's requirements.

(iv) Inspect all electrical motors and maintain or replace in accordance with manufacturer's requirements.

(v) Inspect all hydraulic connections for leaks and corrosion and maintain accordingly.

(vi) Check fans' operating hours and insect for smooth operation, replace bearings where needed in accordance with manufacturers' requirements.

(vii) Perform chemical cleaning of tubes in accordance with the manufacturers' requirements.

(e) Cooling towers

Maintain in accordance with manufacturer's maintenance manual.

(f) Ice Storage Tank

Inspect for any leaks and damage to the tanks and pipe network and repair accordingly.

(g) Flat Plate Heat Exchanger

Inspect and maintain in accordance with manufacturer's maintenance manual.

(h) Close Control Units - Precision Cooling

Maintain in accordance with manufacturer's maintenance manual.

Heating Facilities

All heating equipment shall be maintained in accordance with manufacturer's maintenance manual and, in addition, to ICAO's Doc 9137 - Airport Services Manual (Part 9 - Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition), Chapter 9 Maintenance of Airport Heating facilities, paragraph 9.5. Maintenance shall also include the following:

(i) Heating Piping Networks

(i) Inspect all hot water piping networks for leaks, repair and refill accordingly.

(ii) Inspect hot water piping networks for rust and maintain with anticorrosive paint in two layers wherever required.

(iii) Inspect hot water pipe network insulation and its protection for damage and repair/replace accordingly.

(iv) Inspect circulation pumps for proper operation and maintain in accordance with the manufacturer's requirements.

(v) Check all shut off valves, check valves, regulating valves and motorized valves for their proper and automatic operation. Replace or repair accordingly.

(vi) Inspect boilers for leaks and proper operation in accordance with the manufacturer's requirements.

(vii) Clean out hot water tubes and inspect for undue wear/corrosion.

(viii) Check boiler door insulation and repair where required.

(ix) Clean and check fuel burner in accordance with manufacturer's standards/requirements.

(x) Clean and check chimney and flue gas ducts and repair accordingly.

(xi) Clean and check fuel tanks and repair any leaks.

(xii) Check boiler/burner for their automatic operation, check temperature range and maximum cut off temperature to be in accordance with the manufacturer's requirements. Check proper operation of diesel oil fuel supply solenoid valve.

(xiii) Check all manual and automatic valves for leaks and proper operation.

(xiv) Check overpressure safety valve for its proper operation.

(xv) Check circulation pumps for any leaks, and maintain in accordance with their manufacturer's requirements.

(xvi) Check expansion tanks for leaks and proper pressure. Replace membranes in accordance with their manufacturer's requirements.

(j) Natural gas

(i) Check gas supply network for corrosion and leaks, and repair accordingly.

(ii) Check gas train for proper operation in accordance with manufacturer's requirements.

(iii) Inspect all safety devices such as safety valves, seismic valves and joints for proper operation.

Water Supply

(k) Pipe networks

(i) Perform inspection on all pipe networks for leaks and corrosion. Maintain with two layers of anticorrosive paint or replace where necessary.

(ii) Inspect all automatic vents for proper operation and repair accordingly.

(iii) Inspect hot water pipe network insulation for any damage and repair or replace accordingly.

(l) Booster stations/ water tanks/water softeners

(i) Inspect water storage tanks for leaks, seal wherever required.

(ii) Clean water storage tanks.

(iii) Check proper operation of booster pumps in accordance with their manufacturer's maintenance manual. Service wherever needed.

(iv) Check proper operation of chemical dosing systems in accordance with the manufacturer's requirements.

(v) Check proper operation of water softeners in accordance with the manufacturer's maintenance manual.

(m) Hot water heaters

(i) Inspect hot water boilers for any leaks and corrosion. Repair or replace accordingly.

(ii) Check for proper operation and maximum temperature range, regulate accordingly.

(iii) Inspect and maintain the hot water circulation pumps for proper operation in accordance with the manufacturer's requirements.

(iv) Check proper operation of safety valves.

Waste Water Systems

(n) Pipe networks/ manholes

(i) Inspect all pipe runs within the buildings for leaks and damages and repair accordingly.

(ii) Inspect and clean all inspection manholes located at the basement and seal accordingly.

(iii) Inspect and clean all floor cleanouts.

(iv) Inspect all air vents for proper operation.

(o) Lift stations

(i) Inspect lift pumps at the basement and maintain in accordance with their manufacturer's maintenance manual.

(ii) Inspect lift stations for leaks and damages and repair accordingly.

(p) Storm water systems

(i) Inspect all pipe runs within the buildings for leaks and damages and repair accordingly.

(ii) Inspect water storage tanks for leaks, seal wherever required.

(iii) Clean water storage tanks.

(iv) Inspect and clean all inspection manholes at the basement.

(v) Check proper operation of booster and lift pumps in accordance with their manufacturer's maintenance manual. Repair wherever needed.

(vi) Maintain sand filters in accordance with their manufacturer's maintenance manual.

Fire fighting installations (fixed fire protection installations)

All the equipment of the firefighting installations shall be maintained in accordance with manufacturer's maintenance manual and in addition to ICAO's Doc 9137 - Airport Services Manual (Part 9 - Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition), Chapter 9, Maintenance of Airport Fixed Fire Protection Installations, paragraph 9.12. Maintenance shall also include the following:

(q) Pipe networks

Perform inspection on all pipe networks for leaks and corrosion. Maintain with two layers of anticorrosive paint, or replace where necessary.

(r) Sprinkler, hose reel and hydrant networks

(i) Perform pressure test on all sprinkler networks in accordance with TOTEE 2461-86 paragraphs B6 and B7 and EN 12845.

(ii) Perform pressure tests on hose reel networks in accordance with TOTEE 2461-86 paragraph A6 and EN 12845.

(iii) Check proper operation of all drain and shut-off valves.

(s) Portable Fire Extinguishers

Maintain in accordance with the manufacturers and vendors instructions.

(t) Fire Fighting Booster Set

Maintain in accordance with manufacturer's maintenance manual.

(u) Local Non Water Fire Fighting Systems (FM 200, argonite, inergen, dry powder, CO2)

(i) Inspect all pipe networks for leaks and corrosion.

(ii) Perform hydraulic tests every ten years on extinction cylinders.

(iii) Maintain extinction in accordance with the manufacturers and vendors requirements.

(iv) Maintain local fire detection systems (detector panels, fire detectors, bells, sirens and flashing lights) in accordance with the manufacturers and vendors requirements.

(v) People Lifts / Bulky Items Lift (Elevators)

Maintain in accordance with ICAO's Doc 9137 - Airport Services Manual (Part 9 - Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition), Chapter 9 Maintenance of People Lifts-Elevators, paragraph 9.10.

(w) People Movers – Escalators etc.

Maintain in accordance with ICAO's Doc 9137 - Airport Services Manual (Part 9 - Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition), Chapter 9 Maintenance of People Movers-Escalators etc., paragraph 9.11.

(x) Stationary Hydraulic Loading Ramps

Maintain in accordance with manufacturer's maintenance manual.

2.8 **Electrical installations**

(a) Medium Voltage 20KV

(i) Power Transformers 20KV/400V (Dry type - oil filled type - oil filled closed type)

Maintain in accordance with manufacturer's maintenance manual and in addition to ICAO Doc 9137 - Airport Services Manual (Part 9 - Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition), Chapter 3 Maintenance of Airport Electrical Systems, paragraph 3.3.

(ii) Medium voltage switchgear

Maintain in accordance with manufacturer's maintenance manual.

(iii) Medium voltage power cables in Transformer station (Nominal voltage 20 KV)

(A) Disconnect cables from equipment at both ends prior to hipot tests.

(B) Dielectric Strength, DC Hipot Test:

(1) Test the electric strength of cables using "step voltage" test method.

(2) Provide safety man in addition to testing technician.

(3) Tests to be applied between conductors and ground.

(4) Initial test level: 2kV DC held for two minutes (Megger stabilization level).

(5) Second level: 5kV DC held for five minutes (Polarization Level).

(6) Subsequent test levels: 5kV DC increments held for one minute at each level.

(7) Record current leakage values at each step.

(8) Final test level: to withstand level and held at constant voltage for 15 minutes. Record decay current at five minute intervals during this period.

(9) Plot decay curve - current versus time.

(C) The test data sheet has to include the following:

(1) Table showing leakage current at each test level.

(2) Graph applied test voltage versus leakage current.

(3) Cable data.

(4) Sketch of that part of system in which cable is connected.

(5) Ambient conditions such as humidity and temperature.

(6) Date of test and signature of test technician.

(7) Compare test values to all previous acceptance or maintenance test results and comment on trends observed.

(b) Low Voltage

(i) Low Voltage Compensation (P.F) panels

Maintain in accordance with manufacturer's maintenance manual

(ii) Electric Power Generators

Maintain in accordance with manufacturer's maintenance manual and in addition to ICAO Doc 9137 - Airport Services Manual (Part 9 - Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition), Chapter 3 Maintenance of Airport Electrical Systems, paragraph 3.3.

(iii) Main Uninterruptable Power Supply (U.P.S)

Maintain in accordance with manufacturer's maintenance manual

(iv) Constant Current Regulators (CCR)

Maintain in accordance with manufacturer's maintenance manual

(v) Low voltage switchgear

Maintain in accordance with manufacturer's maintenance manual

(vi) Relay and switch cabinets (Including switch cabinets in substations)

Maintain in accordance with manufacturer's maintenance manual and in addition to ICAO Doc 9137 - Airport Services Manual (Part 9 - Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition), Chapter 3 Maintenance of Airport Electrical Systems, paragraph 3.3

(vii) Power cables (Low voltage and 6,6 KV) and distributors in field

Maintain in accordance with ICAO Doc 9137 - Airport Services Manual (Part 9 - Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition), Chapter 3 Maintenance of Airport Electrical Systems, paragraph 3.3.

(viii) Lighting and electric equipment (Indoor, outdoor, parking lots, roads lighting)

Maintain in accordance with ICAO Doc 9137 - Airport Services Manual (Part 9 - Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition), Chapter 9 Buildings, paragraph 9.2.

(ix) Emergency Lighting Systems

Maintain in accordance with British Standard 5266: Part 8, 2004 (BS EN 50172: 2004) - Emergency Lighting Systems and batteries in accordance with NFPA 101(00), Sec. 7.9.3.

(x) Automatic doors

Maintain in accordance with ICAO's Doc 9137 - Airport Services Manual (Part 9 - Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition), Chapter 9 Buildings, paragraph 9.6.

(xi) Air curtains

Maintain in accordance with manufacturer's maintenance manual.

(xii) Clocks and Timing system

Maintain in accordance with ICAO's Doc 9137 - Airport Services Manual (Part 9 - Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition), Chapter 9 Buildings, paragraph 9.3 Communication facilities.

(xiii) Building Management System (BMS)

Maintain in accordance with software and hardware manufacturers maintenance instructions.

(xiv) Supervisory Control And Data Acquisition (SCADA) System

Maintain SCADA System, PLCs, PCs and sensors in accordance with software and hardware manufacturers maintenance instructions.

(xv) Lightning protection

Inspections, tests, and maintenance shall be performed in accordance with the manufacturer's instructions and NFPA 780 (latest edition)

(xvi) Fire detection system

Maintain in accordance with manufacturer's maintenance manual

2.9 **Information Technology Systems**

(a) Local Area Network (LAN)

(i) Maintain LAN (routers, switches, hubs, servers, workstations, etc.) in accordance with software and hardware manufacturer's maintenance instructions. Also maintain dedicated UPS unit in accordance with manufacturer's maintenance manual.

(ii) Visual inspection of cabling (fiber optics and cooper) & terminations where accessible, for signs of deterioration or damage.

(iii) Maintain racks and patch panels (fiber optics and cooper) located at communication rooms or any other place.

(iv) Maintain data outlets RG-45.

(b) Voice systems

(i) Visual inspection of cabling & terminations where accessible, for signs of deterioration or damage.

(ii) Maintain Call Center in accordance with manufacturer's maintenance manual.

(iii) Maintain racks and patch panels.

(iv) Maintain voice outlets RG-45.

(c) Passenger Wireless Systems

Maintain in accordance with software and hardware manufacturers maintenance instructions.

(d) Closed Circuit Television (CCTV) surveillance system

(i) Visual inspection of all major CCTV components including cabling & connections where accessible for signs of deterioration or damage.

(ii) Check all CCTV control equipment (monitors, VCR, DVR, Multiplexer etc.).

(iii) Check and clean cameras, lenses and housings as necessary.

(iv) Check lenses for correct and clean field of view and adjust as necessary.

(v) Check pictures for correct field of view and adjust as necessary.

(vi) Check and test remote signaling equipment.

(vii) Check recording and playback quality.

(viii) Check the satisfactory transmission of images to remote centre (where applicable).

(e) Access Control System (ACS)

Maintain in accordance with software and hardware manufacturer's maintenance instructions.

(f) Audio paging

(i) Visual inspection of all major components including cabling & connections where accessible, for signs of deterioration or damage.

(ii) Check all equipment at the main rack (Microprocessors, amplifiers, CD/DVD players, radio players, announcement systems, microphones, etc.).

(iii) Check announcement stations (microphones, buttons, LED's, microphone preamplifier, balanced output line amplifier, etc.).

(iv) Check speakers.

(v) Check ambient noise analysis system (ANAS) and noise sensors.

(g) Common use passenger processing services (CUPPS)

Maintain in accordance with software and hardware manufacturers maintenance instructions.

(h) Flight information display system (FIDS)

(i) Visual inspection of all major FIDS components including cabling & connections where accessible, for signs of deterioration or damage.

(ii) Check all FIDS equipment (Main computer systems, switches, hubs, motherboards behind screens, workstations, etc.).

(iii) Check and clean screens and LCD boards, as necessary.

3 Landside (car park – access roads – terminal curbside)

The Concessionaire shall maintain on a regular basis the roads and sections thereof which are located within the Concession Sites of the Regional Airports, the Passengers terminal drop-off / pick-up curbsides and the various car park areas (Passenger, personnel, taxis, buses, car rentals, etc.) including, the following:

(a) Sweep and clean the roads, bridges (where applicable) and parking

(b) Maintain and repair all paved areas

(c) Maintain the irrigation and waste water systems (see paragraph 1.2 of this Appendix)

(d) Perform landscape works and maintenance

(e) Maintain all lighting fixtures

(f) Perform snow removal and ice control works, at least at the Regional Airports of Kavala and Thessaloniki

(g) Maintain all access control points

(h) Maintain all cameras of the CCTV system

(i) Maintain all speakers of the audio paging system.

4 Other Buildings

Other facilities as:

(a) Air navigation services and air traffic control tower building(s)

(b) Rescue and fire-fighting station buildings

(c) Car depots and car parks

(d) Cargo terminal buildings (currently only in Thessaloniki)

must also comply with the relevant articles of this Appendix.

Appendix 14
Multi-Party Arbitration Agreement

MULTI-PARTY ARBITRATION AGREEMENT

[DATE]

Between

THE HELLENIC REPUBLIC

THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND

[●] as Intercreditor Agent

and

[●] as Concessionaire

THIS AGREEMENT is dated [DATE]

Between:

(1) **THE HELLENIC REPUBLIC**, represented by [●], Minister of Finance, [●], Minister of Infrastructure, Transport & Networks, and [●], Minister of Defence (the **State**);

(2) **THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND**, represented by [●], (the **Grantor**);

(3) [●] (the **Intercreditor Agent**) on behalf of the Finance Parties; and

(4) [...], a company incorporated under the laws of Greece, having its registered office in [...], Greece, and registered in the Register of Sociétés Anonymes of the prefecture of [...] under number [...] duly represented by [...] (the **Concessionaire**).

BACKGROUND

(A) The State, the Grantor, the Concessionaire and the Initial Shareholders have entered into a concession agreement dated [ ] (the **Concession Agreement**) in relation to the project.

(B) The Concessionaire and the Finance Parties have entered into the Designated Loan Agreements pursuant to which the Finance Parties have agreed to make available to the Concessionaire certain financial facilities for the purposes of financing the project.

(C) This Agreement is entered into pursuant to Article 39 (*Dispute Resolution*) of the Concession Agreement.

IT IS AGREED as follows:

1 Interpretation

1.1 Definitions

In this Agreement:

Answer to the Request for Arbitration has the meaning given to it in the ICC Rules.

Arbitral Tribunal means the tribunal appointed in accordance with Clause 6 of this Agreement.

Court of Appeal has the meaning given to it in Clause 8(d) of this Agreement.

Dispute means any dispute, disagreement or contestation, between any of the Parties arising under, out of or in connection with this Agreement, the Concession Agreement or the Designated Loan Agreements, including, without limitation, any dispute as to (a) the application, interpretation or validity thereof, and (b) any act or omission of the Independent Engineer under the terms of the Concession Agreement.

Divergence Notice has the meaning given to it in Clause 8(a) of this Agreement.

Existing Dispute has the meaning given to it in Clause 7(a) of this Agreement.

Finance Parties has the meaning given to it in the Designated Loan Agreements (if any).

Findings means the reasoned decisions of the TDRP.

Further Dispute has the meaning given to it in Clause 7(a) of this Agreement.

ICC means the International Chamber of Commerce.

ICC Court means the Court of Arbitration of the ICC in Paris.

ICC Rules means the Rules of Arbitration of the ICC in force as from 1 January 2012 as subsequently amended or revised.

Objection Notice has the meaning given to it in Clause 8(d) of this Agreement.

Parties means the parties to this Agreement and **Party** means any one of them.

Parties to the Arbitration means the Party(ies) who submit(s) the Request for Arbitration, the Party(ies) who is(are) named as respondent(s) in the Request for Arbitration and any Party(ies) who otherwise becomes party to an Arbitration pursuant to this Agreement, and **Party to the Arbitration** means any one of them.

Parties to the TDR means the Party(ies) who submit(s) the written TDR Notice, the Party(ies) who is(are) served with the TDR Notice, and any Party(ies) who otherwise becomes party to a TDR and **Party to the TDR** means any one of them.

Request for Arbitration has the meaning given to it in the ICC Rules.

TDR means the Technical Dispute Resolution Procedure set out in Clause 4 of this Agreement.

TDR Notice means a notice referring a Technical Dispute to TDR pursuant to Clause 4 of this Agreement.

TDRP means the Technical Dispute Resolution Panel to be appointed under Clause 4 of this Agreement.

TDR Response means a response to a TDR Notice pursuant to Clause 4 of this Agreement.

Technical Dispute has the meaning given to it in the Concession Agreement.

1.2 **Interpretation**

(a) Terms defined in the Concession Agreement will have the same meaning in this Agreement, unless otherwise defined herein or the context otherwise requires.

(b) In this Agreement, unless the contrary intention appears, a reference to:

(i) a provision of law, regulation or treaty is a reference to that provision as replaced amended or re-enacted;

(ii) a Clause or a Schedule is a reference to a clause or a schedule to this Agreement;

(iii) a time of day is a reference to Athens time;

(iv) day means calendar day and reference to month means calendar month;

(v) the singular includes the plural (and vice versa);

(vi) the headings in this Agreement are for convenience only and shall not affect the construction hereof; and

(vii) a reference to a Designated Loan Agreement or any other document is a reference to that document as amended, supplemented, extended, modified, transferred, novated or replaced from time to time.

2 Resolution of Disputes

(a) The rules and procedures set forth in this Agreement supplement but do not seek to amend the Concession Agreement. In the event of any ambiguity, discrepancy or inconsistency between the terms of this Agreement and the terms of the Concession Agreement, the terms of the Concession Agreement will prevail.

(b) The objective of the rules and procedures set out in this Agreement is to provide for the fair and impartial resolution of any Dispute or Technical Dispute in a cost-effective manner and without undue delay. The Parties shall do all things necessary to comply with that objective.

(c) The Parties are entitled to be legally represented to the extent that they are or may become a Party to the Arbitration or a Party to the TDR.

(d) No arbitrator or Expert appointed under this Agreement or under the Concession Agreement shall be liable to any Party howsoever for any act or omission in connection with any arbitration or TDR, save where the conduct complained of is shown to constitute fraudulent conduct or gross negligence.

(e) The obligations of the Parties under the Concession Agreement and this Agreement shall not be altered and/or suspended by reason of any Dispute or Technical Dispute being referred for resolution by way of TDR or to arbitration, except as otherwise provided in the Concession Agreement. In the event of such referral the Parties shall continue to perform their obligations under the Concession Agreement save as is necessary to comply with any interim or conservatory measures ordered by the Arbitral Tribunal.

3 Appointment of Secretary and Service of Communications

(a) All communications, notices or objections required or allowed under the ICC Rules or this Agreement shall be given in writing in accordance with, and to the addresses indicated in Article 40.1 (*Communication - Notices*) of the Concession Agreement. The provisions of Article 40.4 of the Concession Agreement relating to a change of address of any Party shall apply to this Agreement.

(b) Any TDR Notice, TDR Response, Request for Arbitration, Answer to the Request for Arbitration and any reply to any counterclaim pursuant to Article 5.6 of the ICC Rules shall be served by a court bailiff or by method of service of process recognized as valid in the jurisdiction in which the relevant Party is being served.

(c) The TDRP or Arbitral Tribunal shall appoint a secretary (the **Secretary**) within seven (7) days of the appointment of the final Expert or final arbitrator and shall forthwith give notice to the Parties of the appointment and the contact details of the Secretary, whose role shall be to assist the TDRP or Arbitral Tribunal with the efficient administration of the proceedings.

4 Technical Disputes Resolution

(a) All Technical Disputes, regardless of whether they entail financial consequences, and (unless another means of resolution is specified) any failure of the Parties to reach agreement where the Concession Agreement requires them to do so, must be submitted to and decided through the procedure set out in this Clause 4 (the **TDR**). The TDR shall be effected by three Experts constituting a three-member panel (the **TDRP**). Any Expert appointed to the TDRP must have the training and experience necessary for the resolution of the Technical Dispute which they are required to resolve.

(b) Recourse to TDR shall be initiated by one of the Parties serving the other, through a court bailiff, with a written notification of its intention (the **TDR Notice**). A TDR Notice shall set out detailed particulars of the nature of the Technical Dispute, the demands of the relevant Party and be accompanied by any evidence on which that Party relies.

(c) Within twenty (20) days of receiving a TDR Notice, the receiving Party shall serve its written arguments in response to the Technical Dispute together with any evidence on which it relies (the **TDR Response**).

(d) For the avoidance of doubt, the Experts nominated or appointed in relation to any Technical Dispute pursuant to this Agreement need not be fluent in the Greek language (written or spoken). In case either Party appoints an Expert that is not fluent in the Greek language (written or spoken), such Party shall procure, at its own expense and care, that Greek translations (for documents) or interpretation (for oral communications), as the case may be, are provided for the purposes of the TDR. If following appointment an Expert is unable or unwilling to act, or is removed following a challenge, a replacement will be appointed following the same procedure as that used to appoint the Expert being replaced. In the event that a Party wishes to challenge for lack of independence, impartiality, qualification or any other reason, any of the Experts, such challenge shall be made by the submission to the ICC of a written statement specifying the facts and circumstances on which the challenge is based, and the challenge shall be decided by the ICC.

(e) Where the Technical Dispute arises between two Parties each of the TDR Notice and TDR Response shall include the nomination of an Expert to be appointed to the TDRP. If the second Party fails to nominate an Expert, the referring Party may petition the ICC to appoint the second Expert. The petition to the ICC shall be filed within ten (10) calendar days from the written refusal by the other Party to appoint an Expert or the expiration of the aforementioned twenty (20) day time limit whichever date is earlier and shall be compulsorily accompanied by a copy of the relevant claim. The ICC shall appoint the second Expert from those persons set out in the expert's list, within ten (10) days. Within a time limit of twenty (20) days from the appointment of the second Expert, the two appointed Experts shall appoint the third Expert. If agreement cannot be reached, or the twenty (20)-day time limit expires, either Party may instruct the ICC to appoint the third Expert.

(f) Where a Technical Dispute arises between more than two Parties, all of the Parties involved shall agree the identity of the three Experts to be appointed to the TDRP within thirty (30) days of the TDR Notice. In the absence of agreement within the deadline, the ICC will make the appointment(s), at the request of any Party involved in such Technical Dispute.

(g) Any TDR shall be governed by Greek law, conducted in the Greek language and any hearings shall take place in Athens, Greece. For the avoidance of doubt, any

participant in such TDR may communicate in English (or any other language of their choice), in which case Greek translations (for documents) or interpretation (for oral communications) will be provided at the expense and care of the interested Party. Any Technical Disputes Resolution Procedure shall be concluded with the issue of the Findings.

(h) The TDRP shall, within fourteen (14) days from the appointment of the third Expert, decide whether and to what extent the Dispute referred to it constitutes a Technical Dispute. If the TDRP decides that the Dispute is not a Technical Dispute, it will immediately notify this to the Parties, following which the Parties may refer the Dispute to Arbitration in accordance with the provisions below. If the TDRP finds that there is a Technical Dispute, it shall notify its decision immediately to the Parties and shall then proceed to determine the Dispute in accordance with this Clause 4. The Parties agree that they shall only be permitted to refer to Arbitration a matter that a Technical Dispute Resolution Panel has found to be a Technical Dispute following the issuing of the Findings and only insofar as the referral is in respect of the following aspects of the Findings:

(i) allocation of fault issues,

(ii) allocation of risk,

(iii) interpretation of laws and contractual terms of the Concession Agreement,

(iv) financial issues,

(v) allocation of procedural costs issues, and

(vi) termination of the Concession Agreement.

(i) Upon determining that a matter referred to it is a Technical Dispute, the TDRP shall apply the terms of the Concession Agreement and material provisions of Greek law to resolve the Technical Dispute. Subject to the provisions of this Agreement and the Concession Agreement, the TDRP will have the widest discretion permitted by applicable Greek law to determine the rules for the conduct of the TDR. This includes (but shall not be limited to) discretion as to whether: (i) to hear oral as well as written evidence; (ii) examine witnesses and conduct inspections of any relevant property or thing; (iii) permit any Party to make and/or amend any submissions; (iv) continue with the reference despite any Party's failure to appear or to comply with procedures or directions; (v) order disclosure of documents or other evidence subject to confidentiality restrictions; (vi) order any sample, observation or experiment to be made which is, in the TDRP's view, necessary or desirable; (vii) require the Parties to provide written statements of their respective cases, and written answers, and reasons for any disagreement; (viii) to fix the date, time and place of meetings, hearings or inspections (if any); (ix) to provide the Parties with a list of mandatory questions to address; (x) invite the Lenders or the technical adviser of the Lenders; and (xi) to consult with the Independent Engineer. Any meetings, hearings or inspections will be in private unless the Parties agree otherwise.

(j) The TDRP shall notify the Parties of its determination of the Technical Dispute by issuing its Findings within three (3) months from the date of appointment of the third Expert. The Findings shall be in writing and shall contain the reasoning of the TDRP in arriving at those Findings. The Findings will not be deposited at the Secretariat of the One-member First Instance Court. Unless otherwise specified in this Article the provisions of Articles 867 to 903 of the Code of Civil Procedure apply mutatis mutandis to the Technical Disputes Resolution.

(k) The Findings shall be final and binding upon the Parties. If the Findings on any technical issues relating to any of the matters agreed to in Clause 4(h)(i)-(vi) are disputed by any of the Parties, the affected Party shall be entitled within thirty (30) days from the date the Findings were issued to refer those matters only to Arbitration in accordance with this Agreement.

(l) The costs of the TDR shall be determined by the TDRP within the limits set by the ICC Rules. The costs of the TDR shall be paid in advance by the referring Party and shall be allocated in accordance with the Findings.

(m) Any Experts appointed to the TDRP in respect of a Technical Dispute may not be appointed as Arbitrators should that Technical Dispute subsequently be referred to Arbitration in accordance with the above provisions.

(n) All written submissions and documents of the Parties, the decision of the TDRP and any other records of the TDRP shall be admissible in any subsequent arbitration.

5 Arbitration

(a) Where a Dispute:

(i) is not a Technical Dispute; or

(ii) relates only to one or more of the aspects of the Findings set out in Clause 4(h)(i)-(vi),

then any Party with a legal interest in that Dispute may, either separately or together with any other Party and provided that the Dispute is not already the subject of a TDR or an arbitration under this agreement, initiate arbitration proceedings pursuant to this Clause 5 by sending a Request for Arbitration to the other Parties and to the ICC Secretariat in accordance with Article 4 of the ICC Rules.

(b) If a Dispute is referred directly to Arbitration without first having been referred to TDR and one of the Parties raises the issue as to whether the Dispute is a Technical Dispute, the Arbitration shall continue and the Tribunal appointed in the Arbitration shall upon application of a Party and by reference to this Agreement and Greek law determine the nature of the reference and whether it is a Technical Dispute within twenty one (21) days from the application being made. The decision of the Arbitral Tribunal shall be final and binding upon the Parties. If the Arbitral Tribunal determines that the matter is a Technical Dispute, the Arbitration proceedings shall be terminated and the Dispute may be referred for determination pursuant to the Technical Dispute Resolution Procedure in accordance with the provisions of Clause 4. Challenges regarding the nature of a Dispute referred to Arbitration shall only be permitted prior to the signing of the terms of reference in the Arbitration or the ICC Court determining to proceed without agreement on the terms of reference in accordance with Article 23 of the ICC Rules.

(c) Any Dispute referred to arbitration in accordance with this Agreement shall proceed under the ICC Rules, subject to the provisions of this Agreement, which provisions shall prevail over the ICC Rules.

(d) Any Party with a legal interest in a Dispute referred to arbitration under this Agreement may, in accordance with Article 8 of the ICC Rules, intervene in any arbitration proceedings commenced pursuant to this Agreement by submitting a written notice of claim, counterclaim or cross-claim against any Party, and may

otherwise make submissions in response to any claim made by any Party, provided that such submission is sent to all other Parties to this Agreement and to the ICC Secretariat within thirty (30) days from the receipt by such intervening Party of the relevant Request for Arbitration.

(e) Any Party to the Arbitration may join any other Party with a legal interest in the Dispute in any arbitration commenced pursuant to this agreement by submitting a request for joinder against that Party, in accordance with Article 7 of the ICC Rules, provided that such request for joinder is sent to all other Parties and to the ICC Secretariat within thirty (30) days from the receipt by such Party of the relevant Request for Arbitration.

(f) The seat and legal place of Arbitration shall be Athens, Greece. The language of arbitration shall be Greek. Hearings shall be conducted in Athens and in the Greek language. For the avoidance of doubt, any participant in such arbitration proceedings may communicate in English (or any other language of their choice), in which case Greek translations (for documents) or interpretation (for oral communications) will be provided at the expense and care of the interested Party.

(g) Any award rendered in the arbitration shall be final, binding and irrevocable not subject to appeal or cancellation lawsuit under art. 897 et seq. of the Greek Civil Procedure Code, as in force, or any other equivalent measure and constitute an executory title without the need for Court endorsement in accordance with article 39.3.9 of the Concession Agreement ratified by law [•]. The Parties expressly undertake to comply immediately with the terms of any award. Any joined or intervening party shall be equally bound by any award rendered by the arbitral tribunal whether or not such party has chosen to participate in the arbitration proceedings.

6 Appointment of Arbitral Tribunal

(a) For the avoidance of doubt, the arbitrators nominated or appointed in any arbitration commenced pursuant to this Agreement need not be fluent in the Greek language (written or spoken). In case either Party appoints an arbitrator that is not fluent in the Greek language (written or spoken) such Party shall procure, at its own expense and care that Greek translations (for documents) or interpretation (for oral communications), as the case may be, are provided for the purposes of the arbitration proceedings. The Parties expressly agree that Article 13(5) of the ICC Rules shall not apply to any arbitration commenced under this Agreement to the extent that such provision would prevent a person of Greek nationality from being appointed as Chairman of the Arbitral Tribunal and the Parties irrevocably agree that any arbitrator, including the Chairman, may be a person of Greek nationality.

(b) The Arbitral Tribunal shall be appointed as follows:

(i) Where the Request for Arbitration names only one claimant and one respondent, and no Party has exercised its right to joinder or intervention in accordance with the provisions above, the claimant and the respondent shall, within fifteen (15) days after the expiry of the period during which Parties can exercise their right to joinder or intervention, each nominate one arbitrator. If either the claimant or respondent fails to nominate an arbitrator as provided, then that arbitrator shall be chosen and appointed by the ICC Court. The two arbitrators so appointed shall nominate the third arbitrator, who shall act as Chairman of the Arbitral Tribunal. If the two arbitrators fail to nominate the Chairman within thirty (30) days of the

appointment of the second arbitrator, the Chairman shall be chosen and appointed by the ICC Court; or

(ii) Where there are three or more Parties to the Arbitration and either no Divergence Notice has been served in the time limit provided in Clause 8 or it has been determined that there is no divergence of interests in accordance with Clause 8, then the claimant(s) shall jointly nominate one arbitrator and the respondent(s) shall jointly nominate one arbitrator, both within fifteen (15) days after the time limit for serving a Divergence Notice has expired or, where applicable, within fifteen (15) days after the determination that there is no divergence of interests in accordance with Clause 8. The two arbitrators so nominated shall within thirty (30) days of the appointment of the second arbitrator nominate the third arbitrator, who shall act as Chairman of the Arbitral Tribunal. If either or both of the claimant(s) or the respondent(s) fails to nominate an arbitrator as provided above, or if the two arbitrators fail to nominate the third arbitrator within thirty (30) days of the appointment of the second arbitrator the ICC Court shall appoint any arbitrators necessary to complete the Arbitral Tribunal of three arbitrators and shall designate one of them to act as Chairman; or

(iii) Where there are three or more Parties to the Arbitration and a Divergence Notice has been served and either no Objection Notice has been served within the time limit for serving such notice or it has been determined that there is a divergence of interests in accordance with Clause 8, then each of the Parties to the Arbitration shall nominate an arbitrator within fifteen (15) days after the time limit for serving an Objection Notice has expired or, where applicable, with fifteen (15) days after the determination that there is a divergence of interests in accordance with Clause 8. Should any Party fail to nominate an arbitrator within the said time period, the ICC Court shall choose and appoint that arbitrator. The appointed arbitrators shall within thirty (30) days from appointment of the last of them to be appointed, nominate a further arbitrator who shall act as Chairman of the Arbitral Tribunal and, if such appointment of the Chairman would result in an even number of arbitrators, the appointed arbitrators shall nominate a further arbitrator to ensure an odd number of arbitrators. Should the arbitrators fail within the time limit to nominate the Chairman and/or fail to nominate any arbitrator necessary to ensure an odd number of arbitrators, then the ICC Court shall appoint such arbitrators as are required to ensure an odd number of arbitrators and shall designate one of them to act as Chairman.

(c) Should the replacement of an arbitrator become necessary, a substitute arbitrator shall be nominated by the Party or Parties to the Arbitration which had nominated such arbitrator, within twenty (20) days from the date that the arbitrator ceases to perform his duties, or, in case this deadline passes without agreement on the choice of nominee, a substitute arbitrator shall be appointed by the ICC Court, in accordance with Article 15 of the ICC Rules. If the Chairman or any ICC Court appointed arbitrator is to be replaced, the remaining arbitrators shall within twenty (20) days nominate a substitute arbitrator and if replacing the Chairman the substitute arbitrator shall act as Chairman. Should the remaining arbitrators fail to nominate a substitute arbitrator within this time, the ICC Court shall appoint the substitute arbitrator, who if replacing the outgoing Chairman shall act as Chairman of the Tribunal.

(d) Once constituted the Arbitral Tribunal, in its discretion following a written request of any Party to the Arbitration, may order appropriate interim measures.

7 Consolidation of Disputes

(a) If a Dispute has been referred to arbitration in accordance with this Agreement (the **Existing Dispute**), and any further Dispute arises in relation to which any request for arbitration has been submitted pursuant to clause 2 hereof (the **Further Dispute**) any Party to the Arbitration in either the Existing Dispute or the Further Dispute may, not later than seven (7) days after service of the Answer to the Request for Arbitration in the Further Dispute, request that the ICC Court consolidate the arbitrations relating to the Existing Dispute and the Further Dispute in accordance with Article 10 of the ICC Rules.

(b) In exercising its discretion to consolidate arbitrations in accordance with this clause 7 and the ICC Rules, the ICC Court shall as one of the circumstances to be considered under Article 10 of the ICC Rules, take into account the relative progress of the arbitrations in question.

8 Divergent Interests

(a) Where there are more than two Parties to the Arbitration named in the Request for Arbitration, any of the Concessionaire and/or the Intercreditor Agent acting for the Finance Parties may, provided they are a Party to the Arbitration, within ten (10) days of service of the Request for Arbitration give written notice to the other Parties to the Arbitration that they consider the interests of any of the Concessionaire and the Finance Parties in the Dispute referred to arbitration to be divergent (the **Divergence Notice**).

(b) Where there are more than two Parties to the Arbitration following (but not prior to) a Party or Parties being joined or intervening in an Arbitration pursuant to this Agreement, the Concessionaire and/or the Intercreditor Agent acting for the Finance Parties may give a Divergence Notice within ten (10) days of notification of such joinder or intervention.

(c) Failure to serve a Divergence Notice within the time prescribed herein shall constitute acceptance that the interests of the Concessionaire and the Finance Parties in the Dispute referred to arbitration are not divergent and the Concessionaire and the Intercreditor Agent shall be considered as co-claimants or co-respondents as the case may be and shall jointly appoint an Arbitrator in accordance with the time limits set out in Clause 6(b)(ii) of this Agreement.

(d) Within ten (10) days of service of a Divergence Notice the State may object to the Divergence Notice by giving notice in writing to the Parties to the Arbitration (the **Objection Notice**). Following service of an Objection Notice any Party to the Arbitration may apply to the competent court of appeal (the **Court of Appeal**) for a determination as to whether or not the interests are divergent. The Arbitral Tribunal will be appointed in accordance with Clause 6(b)(ii).

(e) Where the Court of Appeal determines that the interests of the Concessionaire and the Finance Parties are not divergent, the Concessionaire and the Intercreditor Agent shall be considered as co-claimants or co-respondents as the case may be and shall jointly appoint an Arbitrator within thirty (30) days of that decision of the Court of Appeal failing which the arbitrator shall be appointed by the ICC Court at the request of any other Party to the Arbitration.

(f) If a Divergence Notice is served and either the State does not serve an Objection Notice or the Court of Appeal determines that the interests of the Concessionaire and the Finance Parties in the Dispute referred to arbitration are divergent, the Arbitral Tribunal shall be appointed in accordance with Clause 6(b)(iii).

9 Severability

If a provision of this Agreement is or becomes illegal, invalid or unenforceable in any jurisdiction, that will not affect:

(a) the validity or enforceability in that jurisdiction of any other provision of this Agreement;

(b) the validity or enforceability in other jurisdictions of that or any other provision of this Agreement.

10 Governing Law

This Agreement is governed by and will be construed in accordance with Greek law.

11 Counterparts

This Agreement may be executed in any number of counterparts in accordance with Article 160 of the Greek Civil Code and this has the same effect as if the signatures on the counterparts were on a single copy of this Agreement.

THIS AGREEMENT has been entered into on the date stated at the beginning of this Agreement.

SIGNATORIES

THE HELLENIC REPUBLIC

By:

THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND

By:

[●]
as Intercreditor Agent

By:

[●]
as Concessionaire

By:

Appendix 15 Handback Requirements

1 Service Life of Airport Elements

All Regional Airport elements and finishes must be in a structurally sound, safe and secure state, must function correctly and must be in full working order. In addition, all elements must be provided as necessary to enable the Concessionaire to meet the Performance Standards with minimal disruption to the normal activities and day to day running of the Regional Airports.

2 Use of Materials

2.1 Materials must be selected with due regard to their suitability for purpose and performance, durability, ease of maintenance and repair, resistance to accidental or malicious damage, and to their environmental impact.

2.2 The Concessionaire must use appropriate and robust materials and finishes that stand up well to the prevailing weather conditions, the ingress of ground and surface water and heavy use, while maintaining their appearance over the long term. All areas of the buildings must be easily and safely accessible for cleaning and maintenance while preventing unauthorised access. It is imperative that the buildings are not aesthetically affected (even if only superficially) by the weather and the design must ensure no breakdown in the building's fabric.

2.3 The terminals will be designed so that any failure of materials and components, or failures resulting from the maintenance regime chosen, will have minimum adverse impact upon the operation of the airport.

3 Life Expectancy

3.1 The principal elements of the building structure, external envelope and external civil engineering elements must have a minimum life expectancy i.e. service life at the commencement of the services delivery as set out in Table 1.

TABLE 1: Service Life and Residual Life of Elements

Elements	Minimum Service Life (years)	Minimum Residual Life (years)
Airfield		
Pavements - Flexible		
Runways	20	7
Taxiways	20	7
Aprons	20	7
Pavements - Rigid		
Runways	30	10
Taxiways	30	10
Aprons	30	10
Mechanical installations:		
Irrigation systems		
Primary pipe networks	20	7
Secondary pipe networks	10	4

TABLE 1: Service Life and Residual Life of Elements

Elements	Minimum Service Life (years)	Minimum Residual Life (years)
Waste water systems		
Pipe networks and lift stations	As defined in Terminal's Installations	
E/M for sewage treatment plants	15	5
Storm water systems		
Pipe networks and lift stations	As defined in Terminal's Installations	
Drill holes submersible pumps	15	5
Electrical installations		
Power transformers 6,6KV/400V - 400V/6,6KV	25	9
Constant current regulators (CCR)	20	7
Building elements		
Building envelope		
Below grade systems	50	20
Roofs	20	7
Walls	50	20
Fenestration	25	10
Building structural system	50	20
Masonry	50	20
Floors	50	20
Building fit out		
Ceilings	20	7
Flooring hard	30	10
Flooring soft	10	4
Partitioning	20	7
Cladding and wall finishes	15	6
Interior doors	20	7
Stairs and railings	30	10
Sanitary ware and fittings	10	4
Fixtures and fittings	15	6
Sitting	10	4
Signage	10	4
Baggage handling system		
Conveyers and belts	20	7
Baggage claim units	20	7
Hold baggage screening equipment	15	5
Hand baggage and person screening equipment	15	5
Mechanical installations of terminal		
Air conditioning		
Pipe and duct networks		
Indoor	30	10

TABLE 1: Service Life and Residual Life of Elements		
Elements	Minimum Service Life (years)	Minimum Residual Life (years)
Outdoor	20	7
Insulation of pipes and ducts		
Indoor	30	10
Outdoor	20	7
Protection of ducts and pipes insulations with aluminium sleeves	10	4
Air Handling units	15	5
Central chilled water chillers	15	5
VRV units	15	5
Fan coil units (F.C.U)	20	8
Split type units	10	4
Cooling towers	15	5
Ice storage tank	20	7
Flat plate heat exchanger	15	5
Close control units - precision cooling	10	4
Heating facilities		
Boilers	25	8
Fuel burners	15	5
Circulation pumps	15	5
Expansion tanks	15	5
Fuel oil storage tanks	25	8
Potable water		
Pipe networks	20	7
Booster stations	15	5
Water softeners	10	4
Hot water heaters		
Central hot water boilers	15	5
Local electric heaters	15	5
Waste water systems		
Pipe networks	20	7
Lift stations	15	5
Storm water systems		
Pipe networks	20	7
Lift stations	15	5
Fire fighting installations (fixed fire protection installations)		
Fire fighting booster set	15	5
Pipe networks	20	7
Sprinkler and hydrant networks	15	5
Hose reel	10	4
Portable fire extinguishers	20	7

TABLE 1: Service Life and Residual Life of Elements		
Elements	Minimum Service Life (years)	Minimum Residual Life (years)
Local non water fire fighting systems		
FM-200 CE certified	20	7
FM-200 DoP (Department of Transportation - USA) certified (Only the cylinders)	10	4
People lifts / bulky items lift (elevators)	25	9
People movers – escalators	20	7
Stationary hydraulic loading ramps	20	7
Electrical installations		
Electrical installations of terminal		
Power transformers 20KV/400V	25	9
Medium voltage switchgear	20	7
Low voltage switchgear	20	7
Standby power generators	25	9
Uninterruptable power supply (UPS)		
UPS unit	12	4
UPS batteries	7	3
Fire detection system	15	5
Automatic doors	20	7
Air curtains	15	5
Clocks and timing system	15	5
Building management system (BMS)	15	5
Supervisory control and data acquisition (SCADA) system	15	5
Information technology systems		
Communication systems		
Local area network - cable plant (passive infrastructure)	20	7
Local area network (active infrastructure)		
Network switches	7	4
Servers and workstations	5	3
Storage devices	6	4
Security appliances	5	3
Voice systems - VoIP		
Telephones	6	3
Call manager servers	5	3
Wireless access points	4	3
Building systems		
Audio/visual paging systems		
APS system	10	4
Servers	6	3
Passenger systems		
Flight information display systems(FIDS)		

TABLE 1: Service Life and Residual Life of Elements		
Elements	**Minimum Service Life (years)**	**Minimum Residual Life (years)**
Servers and workstations	6	3
Screens	8	4
Common use passenger processing systems		
Servers and workstations	6	3
Gate/resource management systems		
Servers and workstations	6	3
Physical security systems		
Access control systems (ACS)		
Hardware (control panels, readers, etc.)	10	4
Servers	6	3
Closed circuit television systems (IP)		
IP cameras	7	4
IPTV servers	5	4
Landside		
Pavements	20	7
Mechanical installations		
Irrigation system	As defined in Airfield's Installations	
Waste water system	As defined in Terminal's Installations	
Storm water system	As defined in Terminal's Installations	
Signage	20	7
Bridges and structures (currently only at Thessaloniki airport)	50	20
Information technology systems		
Access control system (ACS)	As defined in Terminal's Installations	
Closed circuit television system (CCTV)	As defined in Terminal's Installations	
Audio paging systems (APS)	As defined in Terminal's Installations	

3.2 The service lifespan assessment of any item will be defined as follows:

(a) in the case of a manufactured airport element, the period of time, as declared in writing by the manufacturer of such airport element, for which the airport element will continue to perform as intended after incorporation in the Regional Airport in a manner, and operating under design conditions, accepted by the manufacturer, and subject to maintenance in accordance with the manufacturer's written recommendations; and

(b) in the case of any other airport element, the period of time for which the element is expected to continue to perform as intended after completion of construction of the relevant Airport Facility, as defined in accordance with ISO 15686: Buildings and Constructed Assets – Service Life Planning or any other equivalent internationally accepted standard.

3.3 Throughout the Concession Period, the Concessionaire shall ensure that:

(a) All elements, including those that have been built or manufactured before the Concession Commencement Date, meet their performance specifications (i.e. must be structurally sound, in a safe and secure state, must function correctly and must be in full working order);

(b) The elements will achieve their anticipated life span, and that, when replaced during the Concession Period, the replacement has a service life at least equal to the facility it replaces; and

(c) The elements comply with all applicable Specifications and Standards and Building Regulations.

4 Hand Back Requirements

At the end of the Concession Period, the Concessionaire must ensure that apart from complying with the above mentioned requirements 3.3(a), (b) and (c), all the elements, are in compliance with the minimum residual life requirements, as set out in Table 1 of this Appendix.

Concerning the airport assets that have been built or manufactured before the Concession Commencement Date and fall into the following categories:

(a) Walls (category building elements/building envelope/walls)

(b) Building Structural System (category building elements/ building structural system)

(c) Masonry (category building elements/masonry)

there is no obligation concerning their residual life.

Appendix 16 Minimum Insurance Requirements

Part 1
Insurance Requirements

Insurance Requirements of the Concessionaire

1 The Concessionaire will at its own expense maintain in force, from the Concession Commencement Date (or such later date that may be agreed between the State and the Concessionaire) until the expiry of this Agreement, all of the following insurances:

(a) The requirements of Part 1A (*Construction Insurances to be Effected*) of this Appendix 16 for the Concession Period where there is to be Works at any Regional Airport and Concession Sites involving renovation, improvement or construction of new or existing buildings.

The requirements of Part 1B (*Operating Insurances to be Effected*) of this Appendix 16, for all other activities arising from this Agreement that the Concessionaire undertakes or is responsible for.

The above are to include the appropriate endorsement under Part 2 of this Appendix 16. Further, save with regard to statutory insurance and professional indemnity insurance that the Concessionaire is required to cause others to procure and save as otherwise provided in this Appendix 16, the Concessionaire must ensure that in each policy taken out pursuant to this Appendix 16, the Concessionaire is named as the principal insured.

Save for (i) insurance required pursuant to the Construction Delay in Start-up (**DSU**) policy required during the Concession Period where there is to be Works at any Regional Airport and Concession Sites (other than with regard to insurance of the Concession Fee and the Levy, (ii) Employers' Liability and Project Specific Professional Liability Insurance during the Works specified in Part 1A of this Appendix 16 and (iii) Employer's Liability specified in Part 1B of this Appendix 16) the Concessionaire must procure that the Grantor, the State and the HCAA is each named as an additional insured or co-insured party in such manner that the insurance shall operate as if separate policies had been issued subject to the insurers overall limit of liability not being increased.

(b) To the extent required by Greek law, but not otherwise, the insurance policies pursuant to the Minimum Insurance Requirements shall be issued by an insurer or insurers authorised from time to time under Greek law to underwrite such risks.

(c) Other insurance or insurances extensions or limits which is either:

(i) considered by the State (acting reasonably) appropriate and prudent to any activities undertaken in order for the Concessionaire and any party for which it is responsible to purchase to carry out its obligations under this Agreement; and/or

(ii) is necessary to comply with applicable Laws, including:

(A) motor vehicle liability insurance (both airside and non-airside but coverage air-side shall exclude road traffic act or similar legislation) for any vehicle which is owned, hired, leased or borrowed in connection with the obligation of the Concessionaire and those it is responsible for under this Agreement including damage to such

vehicle at a deducible not more than ten thousand Euro (€10,000); and

(B) legal liability of employers for their liability for the bodily injury or disease sustained by their employees arising out of the course of their employment in their business.

Part 1A
Construction Insurances to be Effected

Works Period Insurances

This Agreement specifies terms specific to it and these will have priority over any policy terms.

Insurances during Works

1. Construction All Risks Insurance (**CAR**);
2. DSU Insurance;
3. Construction Third Party Liability Insurance (**TPL**);
4. Airport Contractors Legal Liability Insurance;
5. Political Violence and Terrorism;
6. Marine Cargo Insurance;
7. Marine Cargo DSU Insurance (**Marine DSU**);
8. Project Specific Professional Liability Insurance;
9. Employers’ Liability Insurance; and
10. Motor Vehicle Liability.

1. Construction All Risks Insurance (CAR)

Principal Insured:	The Concessionaire; and The Agent Bank (acting for and on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	The State; The Grantor; The HCAA; Contractors (including managing contractors and/or subcontractors of any tier for their site activities only); Lenders and/or Finance Parties; All parties involved in the performance of the Concession and including subsidiary and holding companies of each party; Others providing goods or services in connection with the Concession as contractors, manufacturers and suppliers and professional consultants to the above but for their manual on-site activities only; and Each of the above to include their respective directors, officers, employees, assigns (and agents) and their rights and interests.
Property Insured:	The Works and any other permanent and temporary works related to the Regional Airports executed and in the course of execution, the materials, parts, excavations, spare parts, consumables and all other parts or units of property or equipment of whatsoever nature the property of the insured or for which they are responsible (but excluding any contractors' or subcontractors' constructional plant and equipment) while on or adjacent to the Concession Site, including runways, roads, hard standings, access roads and related structures, lay down areas, the electrical, sewerage, telecommunications and water interconnection facilities and all associated and ancillary works against all-risks of direct physical loss or damage and all testing and commissioning risks.
Scope of Cover:	"All Risks" of physical loss or damage from any cause not excluded in relation to all property of every description used for and intended for incorporation in the Works arising from the Concessionaire's obligations under this Agreement including electrical and mechanical breakdown.
Geographical Scope:	To include all work sites and temporary lay down areas within and outside the Concession Site boundary and anywhere in Greece in respect of inland transit and temporary storage.
Period of Insurance:	From commencement of the Works until completion of the twenty four (24) months defects liability period. The Property Insured will remain insured under CAR until the end of the Concession Guarantee Period.
Sum insured:	The full reinstatement value of the Works, including allowance for the costs of demolition and debris removal and professional fees (including construction management and customs duties (but in respect of covers outlined in the Required Extensions below, inner limits as agreed)).

Deductibles: In respect of each and every occurrence, arising during the duration of the Works up to their respective completion dates and involving temporary works, natural hazards, not more than three hundred thousand Euro (€300,000) save for testing/commission, defects in design, plan, specification claims where the deductible will be not more than one million, two hundred and fifty thousand Euro (€1,250,000). The Deductible for each loss in respect of earthquake and tsunami shall have a deductible (indexed) that does not exceed two per cent (2%) of the sum insured.

Required Extensions: To include, subject to minimum sub-limits per occurrence as below or to be agreed:

a) escalation clause ten per cent (10%);

b) computer and electronic equipment, data carrying media; plans, specifications, drawings clause;

c) public authorities clause;

d) automatic reinstatement of sum insured at nil additional premium for losses below five million Euro (€5,000,000);

e) 50/50 clause;

f) expediting expenses cover twenty per cent (20%) of normal costs up to a minimum sum of seven hundred and fifty thousand Euro (€750,000); per occurrence to cover, *inter alia*, extra costs incurred by the insured in respect of overtime wages, hire of alternative plant, machinery and equipment;

g) extended maintenance cover for twenty four (24) months;

h) faulty design clause LEG3/96;

i) inland transits of locally procured goods and materials/offsite storage including loading and unloading;

j) removal of debris – ten per cent (10%) of the loss subject to a minimum of one million Euro (€1,000,000) and to also include an obsolete buildings provision whereby insurance will pay for economic repairs and in relation to major damage will either pay for demolition and site clearance or demolition and replacement on an agreed value basis as agreed between the State and the Concessionaire;

k) professional fees including to cover architects, surveyors, legal, consulting engineers and other fees incurred as a result of a loss payable under the policy;

l) 72 hour clause;

m) waiver of subrogation including multiple insured clause (LEG Form) with part (vii) deleted;

n) customs duties – loss to the property insured specifically extend to include all customs duties applicable if included in the original sum insured;

o) plans and specifications to cover loss or damage to plans, specifications, drawings, programmes, software and other documents for the execution of the Concession;

p) temporary repairs and minimising loss; preventive measures to cover the costs incurred in taking measures to reduce or avoid a potential loss;

q) Tenants Fit-Out Works to the extent, if any, of the responsibility of the Company to insure under contract;

r) camps/stores;

s) existing property or property belonging to or held in the care, custody or control;

t) fire-fighting facilities;

u) leak search cost;

v) temporary facilities; and

w) piling, foundation and retaining wall clause (MRe 121 or equivalent).

Main Exclusions:

a) war and civil war; rebellion, revolution, insurrection;

b) radioactive contamination;

c) cost of rectifying normal wear and tear and gradual deterioration;

d) loss of cash, bank notes and monetary instruments;

e) liquidated damages, criminal fines and penalties;

f) cyber and electronic data and date recognition exclusion;

g) terrorism;

h) cessation of work;

i) unexplained shortages or disappearance;

j) contractors plant and equipment;

k) consequential loss;

l) corrosion;

m) wilful acts;

n) nuclear risks to cover radioactive contamination and nuclear risks;

o) liquidated damages to cover liquidated damages for delay or detention or in connection with guarantees of performance;

p) design, plan, specification, materials and workmanship to cover defects in design exclusion using what is known as a LEG2/DE3 wording;

q) asbestos; and

r) mould.

2. DSU Insurance

Principal Insured:	The Concessionaire; With regard to the Concession Fee, the Grantor, and the Levy, the State; and Agent Bank (acting for an on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	Lenders and /or Finance Parties; and Each for their respective rights and interests.
Minimum Coverage:	(a) anticipated reduction in Revenue (without any deduction in respect of sums due to the Grantor) (less that part of any cost that varies proportionately with revenue), for a period of not less than either: (i) twenty four (24) months during the Original Senior Commitment Period (as defined in the Designated Loan Agreement (if any)); and (ii) twenty four (24) months following the end of the Original Senior Commitment Period (as defined in the Designated Loan Agreement (if any)) and (b) balance of limits cover to indemnify the Grantor in respect of the gross Concession Fee and the State in respect of the gross Levy for not less than the difference between (i) the estimated Concession Fee and the Levy (as applicable) over a twenty four (24) month indemnity period and (ii) that proportion of the anticipated reduction in Revenue or EBITDA (as applicable) that is due to the Grantor pursuant to this Agreement insured under item (a) of this paragraph 2 of Part 1 to this Appendix 16 if any of the property insured under paragraph 1 of this Part 1 of this Appendix 16 is lost or destroyed or damaged by any of the risks insured under paragraph 1 of this Part 1 of this Appendix 16, which causes interruption to or interference with the Airport Services. (b) to indemnify the Insured in respect of contractual obligations to meet fixed standing charges and regular debt service repayments consisting of interest charges and principal repayments resulting from an occurrence covered by the construction all risks policy which causes the that part of the Works affected to be delayed beyond its anticipated completion date.
Period of Insurance:	As per the Construction All Risks (CAR) policy.
Sum insured:	An amount calculated using figures in the Financial Model, where possible, equal to an amount to indemnify the Insureds for all insured losses required to be covered under the Minimum Coverage.
Indemnity Period:	Not less than twenty four (24) months.
Deductible:	Not more than sixty (60) days in the aggregate (save for ninety (90) days in respect of Suppliers Extension below).

Principle Extensions:

- **Suppliers:** Delay following loss or damage caused by fire, lightning, aircraft, explosion, at key plant and machinery supplier's premises;
- **Utilities:** Delay following loss or damage at the premises of electricity, gas, water, telecommunications, and sewerage service suppliers;
- **Denial of access:** Delay following loss or damage in the vicinity of the Site of the Project that results in a denial of access;

The extensions above will be subject to the policy deductible waiting period of the not more than sixty (60) days of each and every loss.

- increased cost of working at least five million Euro (€5,000,000);
- additional increased cost of working.

Principal Exclusions:

The exclusions will be as for the CAR cover. The DSU Policy would also exclude any loss sustained due to any delay caused by or resulting from:

a) loss or damage to construction plant and equipment;

b) loss or damage to property held in the care, custody or control of the Insured;

c) any restriction or condition imposed by a public authority;

d) non-availability of funds;

e) loss of or damage to items taken over or taken into use by the employer other than during the period of the process tests; and

f) any penalties or damage of whatever nature for breach of contract or for late or non-compliance of orders.

3. Construction Third Party Liability Insurance ("**TPL**")

Insured Parties:	The Concessionaire; and The Agent Bank (acting for an on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	The HCAA; The Lenders and/or Finance Parties; Contractors (including the engineering, procurement and construction contractors) and all sub-contractors of any tier; and Others providing goods or services in connection with the Concession as contractors, manufacturers and suppliers and professional consultants to the above but for their manual on-site activities only, (excluding such manufacturers and suppliers products legal liability), each for their respective rights and interests.
Minimum Cover:	Insurance against such sums which the Insured Parties shall become legally liable to pay as damages consequent upon: a) bodily injury or illness of third parties (whether fatal or not); or b) damage to, and/or loss of use of as a result of damage to, property belonging to third parties, arising out of or in connection in respect of loss or damage arising out of the maintenance, operation and/or management of the Regional Airports and the Concession Sites and legal costs and expenses incurred in dealing with any insured claim, and in each case, on each occurrence.
Geographical Scope:	Territorial limits – worldwide (excluding USA/Canada and Australia) in respect of liability arising out of the Concession.
Jurisdiction	Greece
Period of Insurance:	As per CAR policy. Policy period extensions are per the CAR policy.
Limit of Indemnity:	At least thirty million Euro (€30,000,000)
Deductible:	Not more than one million, five hundred thousand Euro (€1,500,000) for each claim in respect of third party property damage only. There will be no deductible for bodily injury claims.
Extensions:	a) liabilities arising from sudden, unintended and unexpected seepage and pollution (NMA 1685); b) a cross liability clause; c) contractual liability – contractual liability assumed by the Insured by agreement no wider than applicable under tort; d) mechanically propelled vehicles – liability for mechanically propelled vehicles whilst being used as a tool of trade within the Concession Site; e) claims control clause; and

f) liabilities for detention, false arrest, obstruction;

g) Munich Re CAR/TPL section 2 wording (or equivalent).

Main Exclusions:

a) cost of making good loss or damage to the Concession;

b) employee liability and liability insured under the Concessionaire's motor insurances;

c) fines and penalties;

d) professional indemnity;

e) claims brought in the jurisdiction of USA/Canada/Australia;

f) terrorism;

g) liquidated damages;

h) deliberate acts – damage to property that results from deliberate acts or omission by the Insured and which were reasonably foreseen by the Insured having regard to the nature and circumstance of such act or omission;

i) pollution – the policy will exclude all pollution losses other than those that result from a sudden, identifiable, unintended, and unexpected event that happens during the period of insurance;

j) asbestos;

k) mould; and

l) all other exclusions as per policy wording agreed.

4. Airport Contractors Legal Liability Insurance

Insured Parties:	The Concessionaire; and The Agent Bank (acting for an on behalf of the Finance Parties).
Additional Insureds:	The HCAA; The Lenders; The Finance Parties; Others providing goods or services in connection with the Concession as contractors, manufacturers and suppliers and professional consultants to the above but for their manual on-site activities only, (excluding such manufacturers and suppliers products legal liability), each for their respective rights and interests.
Minimum Cover:	Insurance against such sums which the Insured Parties shall become legally liable to pay as damages consequent upon: a) bodily injury or illness of third parties (whether fatal or not); or b) damage to, and/or loss of use of as a result of damage to, property belonging to third parties, arising out of or in connection with the construction and maintenance at the Regional Airports and Concession Sites of the Concession, and legal costs and expenses incurred in dealing with any insured claim, and in each case, on each occurrence.
Geographical Scope:	Greece but worldwide in respect of products liability.
Jurisdiction	Greece.
Period of Insurance:	As per CAR policy. Policy period extensions are per the CAR policy.
Limit of Indemnity:	(a) Combined Single Limit (Bodily Injury and Property Damage) seventy five million Euro (€75,000,000) any one occurrence and in the annual aggregate in respect of products liability. (b) Personal Injury limited to twenty five million Euro (€25,000,000) (or currency equivalent) in the annual aggregate being within the Combined Single Limit and not in addition thereto.
Deductible:	For property damage not more than: five thousand Euro (€5,000) (or currency equivalent) each and every loss but twenty thousand Euro (€20,000) (or currency equivalent) each and every loss in respect of damage to aircraft.
Extensions:	a) AVN60A Personal Injury Extension; b) Contractual liability; c) AVN63. Cross liability clause;

d) AVN52G sublimit seventy five million Euro (€75,000,000);

e) Legal costs and expenses;

Main Exclusions:

a) cost of making good loss or damage to the Concession;

b) employee liability and liability insured under the Concessionaire's motor insurances;

c) fines and penalties;

d) professional indemnity;

e) terrorism;

f) liquidated damages;

g) deliberate acts – damage to property that results from deliberate acts or omission by the Insured and which were reasonably foreseen by the Insured having regard to the nature and circumstance of such act or omission;

h) pollution – the policy will exclude all pollution losses other than those that result from a sudden, identifiable, unintended, and unexpected event that happens during the period of insurance;

i) asbestos;

j) mould; and

k) all other exclusions as per policy wording agreed.

5. Political Violence and Terrorism

Insured Parties:	The Concessionaire; and The Agent Bank (acting for an on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	The HCAA; The Lenders; The Finance Parties; Others providing goods or services in connection with the Concession as contractors, manufacturers and suppliers and professional consultants to the above but for their manual on-site activities only, (excluding such manufacturers and suppliers products legal liability), each for their respective rights and interests.
Minimum coverage:	Loss or damage under the CAR policy (and subsequent loss of anticipated revenue and associated losses as required under the DSU Insurance policy) sustained following a delay to the commencement of the Works as a direct result of physical loss of or damage to the Property Insured during construction, testing or commissioning caused by an act of terrorism and/or political violence.
Extensions:	As per DSU cover including: a) an act of terrorism and/or sabotage; b) malicious damage resulting directly from an act of terrorism; c) riots, strikes, civil commotion; d) invasion, acts of foreign enemies, hostilities (whether war is declared or not), civil war, rebellion, revolution, coup d'état, insurrection or mutiny; e) war and civil war (to a suitable sub limit not less than twenty million Euro (€20,000,000)); f) AFB PV Wording Perils 1-7; g) Claims control Clause; h) LMA 3100- Sanctions Clause; i) Increased cost of working (with a minimum sum insured of ten million Euro (€10,000,000) per event); and j) Additional increased cost of working (with a minimum sum insured of ten million (€10,000,000) per event).

Exclusions:

a) Nuclear detonation, reaction, nuclear radiation or radioactive contamination cost of making good loss or damage to the Concession;

b) Pollutants or contaminants, chemical or biological release or exposure of any kind;

c) Electronic attacks;

d) Cessation, fluctuation or variation in, or insufficiency of, water, gas or electricity supplies and telecommunications of any type or service;

e) War between two or more of the following: China, France, The Russian Federation, United Kingdom and the United States of America;

f) Threat or hoax;

g) Seizure or illegal occupation; and

h) Confiscation, requisition, detention, legal or illegal occupation, embargo, quarantine, any order of public or government authority.

Sum insured:

Calculated using figures from the Financial Model where possible, to an amount to indemnify the Insureds for insured losses as required under this Appendix.

Sum Insured also to include increased cost of working for a period of not less than the Indemnity Period.

Insured:

Property Section; per the CAR policy

Loss of Profits/DSU: Lenders; Financial Parties only.

Period of Insurance:

Per CAR policy.

Period of Indemnity:

Per DSU policy.

Sum Insured:

Not less than:

Property Damage cover: the full reinstatement value of the items insured.

Business Interruption/ Loss of Profits cover: an amount to cover the anticipated loss of gross revenue and debt service (including principal and interest) for the period of indemnity.

Deductibles:

Not more than:

Property Section: seventy five thousand Euro (€75,000) each and every occurrence.

Loss of Profits/DSU: twenty one (21) days.

6. Marine Cargo Insurance

Principal Insured:	The Concessionaire; and The Agent Bank (acting for an on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	The insured parties will be the same as for the CAR insurance; The HCAA; The Lenders; The Finance Parties The Contractor and all sub-contractors of any tier; and Others as required by contract providing goods and or maintenance in connection with the Concession, each for their respective rights and interests.
Scope of Cover:	"All Risks" of loss, destruction or damage as per the Institute Cargo Clauses to all materials, equipment, machinery, spares and other items for incorporation in the Concession facilities whilst in transit by sea, land or air from country of origin anywhere in the world to the Concession Site from the time that the insured item leaves the warehouse or factory for shipment to the Concession Site, or vice versa, including off-site storage other than where covered under the construction "All Risks" Insurance. The policy to cover shipments by any mode of transport other than ocean barges where insurer's prior agreement will be required. Covers includes imports (and returns if applicable) of plant, equipment, machinery and materials to the Concession Site for the construction of the Works and each Regional Airport facilities.
Commencement Date:	The date of commencement of the first transit.
Expiry Date:	The end of the period insured by the CAR policy.
Sum insured:	An amount based on the maximum value of any one conveyance and/or storage location, to be agreed with the State.
Deductible:	The lower of fifty thousand Euro (€50,000) and three per cent (3%) of the value of each individual shipment in respect of any one loss.
Basis of Cover:	To include: Strike, riot, sabotage, terrorism and civil commotion with minimum of one hundred and eighty (180) days of storage on the Concession Site.

a) Marine Transits

- Institute Cargo Clause (A)
- Institute War Clauses (Cargo)
- Institute Strikes Clauses (Cargo)
- Institute Classification Clauses

b) Air Transits

- Institute Air Cargo Clauses (Air)
- Institute War Clauses (Air Cargo)
- Institute Strikes Clauses (Air Cargo)

c) Land Transits

- By road or rail covered against those risks specified above where available

Other Clauses:	Cargo ISM Endorsement, Cargo ISM Forwarding Charges Clause
Required Extensions:	a) Two hundred per cent (200%) Accumulation Clause;
	b) any mode of transportation;
	c) marine cargo 50/50 clause with CAR insurance;
	d) concealed damage clause;
	e) institute classification clause; and
	f) debris removal clause.
Main Exclusions:	a) institute radioactive contamination exclusion clause;
	b) termination of transit clause (terrorism);
	c) cyber clause;
	d) all other exclusions as per policy wording agreed;
	e) insolvency exclusion clause;
	f) institute radioactive contamination, chemical, biological, bio-chemical and electromagnetic weapons exclusion clause;
	g) rusting, oxidation, discoloration of unpacked or unprotected goods and items shipped on deck in enclosed steel containers unless caused by a defined peril; and
	h) electrical and mechanical derangement unless caused by an insured peril.
Policy Warranty:	surveys to be undertaken prior to the shipment of major items (as defined in the marine cargo policy).

7. Marine Cargo DSU Insurance

Principal Insured:	The Concessionaire; and The Agent Bank (acting for an on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	The insured parties will be the same as for the CAR insurance; The HCAA; The Lenders; The Finance Parties The Contractor and all sub-contractors of any tier; and Others as required by contract providing goods and or maintenance in connection with the Concession, each for their respective rights and interests.
Minimum Coverage:	Loss of anticipated revenue and associated losses as required under the DSU Insurance policy sustained following a delay to the commencement of the Works as a direct result of physical loss of or damage to the Property Insured under the Marine Cargo/Transit policy. Cover is to also be provided for increased cost of working reasonably incurred to minimise any loss, subject to these costs being economic. This policy would also cover delays to the project due to: a) loss or damage or mechanical breakdown to the vessel on which the insured property is being carried or intended to be carried; b) the vessel on which the property is being carried being involved in a general salvage or life-saving operation; c) loss or damage or mechanical breakdown to any other conveyance on which the insured property is being or intended to be carried from any fortuitous cause.
Commencement Date:	The date of commencement of the first transit.
Expiry Date:	The end of the period insured by the Marine Cargo policy.
Sum insured:	An amount calculated using figures in the Financial Model, where possible, equal to an amount to indemnify the Insureds for all insured losses required to be covered under this Appendix.
Indemnity Period:	Twenty four (24) months from the end of the period insured by the Marine Cargo policy.
Deductible:	Not to exceed first sixty (60) days of any loss.
Principal Extensions/Exclusions:	The extensions and exclusions will be the same as for the Marine Cargo cover. The policy will exclude any claim or delay caused by the unreasonable withholding of guarantees as a result of repairs to the property insured not being acceptable to the manufacturer or his representative.

8. Project Specific Professional Liability Insurance

Insured Parties:	The Concessionaire; and The Agent Bank (acting for an on behalf of the Lenders and/or Finance Parties).
Additional Insureds:	The State; The Grantor; The HCAA; The Government Users; The Lenders and/or Finance Parties; The design-builder, all engineers, architects and other professional consultants and sub consultants that provide professional design services in connection with the design of all or any of the facilities and structures at the Regional Airports and Concession Sites.
Minimum Cover:	Project Specific Professional Liability Insurance in connection with the design and construction from the beginning of the first design, through the construction period, to service commencement plus coverage for an extended reporting period of not less than thirty six (36) months. This coverage shall be primary with respect to the Works under the Design-Construction Contract(s) without right of contribution of any Project Specific Professional.
Deductibles:	A maximum of one hundred thousand Euro (€100,000) per claim which is not in additional to any design professional's recovered underlying insurance but applies in the instance the design professional's insurance has been exhausted or has not been maintained in compliance with the minimum requirements of the policy. The deductible also applies in the instance that the policy is broader than the design professional's primary insurance.
Limit of Indemnity:	Ten million Euro (€10,000,000) minimum per claim and twenty million Euro (€20,000,000) in the aggregate per annual period of insurance (inclusive of defence and related costs and supplementary payments). This shall be primary with respect to the Works without right of contribution of any insurance carried by the State, the Grantor, the Agent Bank and the Lenders and/or the Finance Parties.
Geographical Scope:	Greece but worldwide in respect of products liability.
Jurisdiction:	Greece.

Extensions:

- Primary Insurance extension;
- Automatic addition of firms (subject to insurer reporting requirements);
- Present, former partner, executive officer, director or shareholder of Named Insured while acting within their scope of duties for the Named Insured;
- Any individuals or personal corporations retained by the Named Insured under a personal services contract;
- Claim defined as a written or oral demand for money or a written or oral allegation in breach in the rendering or failure to render professional services received by the Insured or Named Insured and resulting from a single error, omission or negligent act;
- Lawyer fees and associated expenses incurred in the investigation, defence, settlement, arbitration or litigation of claims;
- Duty to defend, even if the allegations are groundless, false or fraudulent; and
- Worldwide territory (suits brought in Greece).

Exclusions:

- Express Warranties or guarantees;
- Estimates on profit, return;
- Faulty workmanship, construction or work which is alleged or in fact not constructed in accordance with the Design-Construction Contract(s);
- Design or manufacture of any good or products sold or supplied by a named insured;
- Terrorism;
- Nuclear liability;
- Judgements and awards deemed uninsurable by law;
- Liability assumed under the Design-Construction Contract(s) unless such liability would not have been attached to the named insured by law in the absence of such an agreement;
- Punitive or exemplary damages, fines, penalties or interest or liquidated punitive or exemplary damages or fees;
- Refusal to employ, termination of employment, humiliation or discrimination on any basis or other employment related practices or policies.

9. Employers' Liability Insurance

Principal Insured:	The Concessionaire; and Any company or contractor for which it is responsible.
Additional Insured:	The State; and The Grantor.
Period of Insurance:	Per CAR policy.
Minimum Cover:	In accordance with the applicable laws, including articles 657,658 and 932 of the Greek Civil Code, that covers the employer for its legal liability towards the employees for injuries arising out of and in the course of their employment over and above the benefits of the social security organizations (IKA or other).
Territory:	Greece.
Jurisdiction:	Greece.
Conditions:	Subject to premium readjustment (onwards only) at the end of the policy period. The insured should take all the necessary precautions, protections, measures, in compliance with the provisions of the Greek law for the prevention of accidents and injuries.

Part 1B
Operating Insurances to be Effected

Concession Period Insurances

The minimum insurance coverage required to be obtained and maintained by the Concessionaire shall include the following types of insurance, each to be provided under policies containing provisions, which are reasonably standard in the insurance market for such insurance and available at commercially reasonable terms.

This Agreement specifies terms specific to it and these will have priority over any policy terms.

Concession Period Insurances

1. All Risks Insurance – Property Damage;
2. Business Interruption;
3. Political Violence;
4. Airport Owners and Operators Liability; and
5. Employers' Liability Insurance.

1. All Risks Insurance – Property Damage

Principal Insured:	The Concessionaire; and The Agent Bank (for and on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	The State; The Grantor; The HCAA; The Lenders and/or Finance Parties, each for their respective rights and interests.
Scope of Coverage:	"All Risks" of loss or damage from any cause not excluded to the property and interests of every description, including property of others in the care, custody or control of the Insured for which they are responsible, used for or in connection with the ownership and operation of the Concession.
Property Insured:	All assets comprising from the ownership and operation of the Concession but not limited to the Regional Airports and all or any structures at each Regional Airport, its immoveable property (including each Regional Airport facilities and all runways, taxis and aprons), vehicles, fixtures and fittings and any Regional Airport development. This shall include electronic and computer equipment, buildings and their contents, stock, fixtures, fittings, mobile or in transit, of every kind and description not otherwise excluded, either owned, leased, hired or borrowed by the Concessionaire or held in the care, custody or trust of the Concessionaire or for which the Concessionaire is responsible or have assumed responsibility all forming part of or in connection with the Concessionaire's obligations under this Agreement.
Period of Insurance:	Annual period from the Concession Commencement Date until the end of the Concession Period.
Sum Insured:	Calculated using figures from the Financial Model where possible, the sum insured will be based on the reinstatement value basis of the Property Insured.
Geographical Scope:	Anywhere on the Concession Site and temporary removal elsewhere.
Deductible (Indexed):	Not to exceed one hundred thousand Euro (€100,000) each and every occurrence for property damage save for earthquake and tsunami which shall have a deductible that does not exceed two per cent (2%) of the sums insured.
Required Extensions:	To include, subject to policy sub-limits to be agreed: a) machinery breakdown and boiler explosion (limit seven million, five hundred thousand Euro (€7,500,000)); b) additional costs of complying with public/local authority requirements; c) automatic acquisition clause; d) property in transit one million, five hundred thousand Euro (€1,500,000);

e) automatic reinstatement of sum insured;

f) expediting expenses cover;

g) fire-fighting expenses;

h) cash and stamps;

i) professional fees/ architects and surveyors fees;

j) debris removal, demolition and increased cost of construction including an obsolete buildings provision whereby insurance will pay for economic repairs and in relation to major damage will either pay for demolition and site clearance or demolition and replacement on an agreed value basis as agreed between the State and the Concessionaire;

k) sue and labour;

l) tenants' and neighbours' liability;

m) rental payable/rental value loss clause;

n) 72 hour clause;

o) minor works;

p) plans documents and data/ valuable papers and records;

q) temporary removal;

r) inflation protection escalator in sum insured not less than one hundred and ten per cent (110%);

s) eighty fiver per cent (85%) condition of underinsurance; and

t) overtime and express freight charges.

Main Exclusions:

a) war and civil war;

b) radioactive contamination;

c) the cost of making good wear and tear, gradual deterioration, flaws, deformation, distortion, cracks or partial fractures, defects in design materials or workmanship but this shall not exclude subsequent damage resulting from an ensuing cause which is not otherwise excluded;

d) terrorism;

e) consequential loss;

f) cyber clause;

g) unexplained shortages or mysterious disappearance; and

all other exclusions as per policy wording agreed.

2. Business Interruption

Principal Insured:	The Concessionaire; and The Agent Bank (for and on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	The Lenders and/or Finance Parties, each for their respective rights and interests.
Minimum Cover:	To indemnify the Insured in respect of contractual obligations to meet Concession Fees, Levy, fixed standing charges and regular debt service repayments consisting of capital repayments and interest charges resulting from an occurrence covered the All Risks policy described in 1 above which causes interruption in the normal commercial operations of the Regional Airports and Concession Sites. "Cover" to include indemnity for the Investor in respect of Revenues in accordance with the latest Financial Model (without any deduction in respect of sums due to the HCAA), increased cost of working and additional increased cost of working.
Period of Insurance:	Per All Risks Insurance – Property Damage.
Sum Insured:	Loss of Revenue to include in addition increased cost of working and additional increased cost of working.
Indemnity Period:	Twenty four (24) months.
Deductible:	Not to exceed the first thirty (30) days of any interruption.
Required Extension:	To include, subject to policy sub-limits to be agreed: a) interruption caused by a physical loss not excluded under the All Risks policy which occurs in the vicinity of the Concession Site at a Regional Airport and which hinders or prevents access to the Concession Site at a Regional Airport; and b) suppliers'/utilities' extension in respect of named suppliers/utilities only for fire, lightning, explosion and aircraft perils.
Main Exclusions:	To follow the Property All Risks Insurance. In addition the following exclusions would apply: • the non-availability of funds; • fines and penalties; and • loss of licence.

3. Political Violence and Terrorism

Insured Parties:	The Concessionaire; and The Agent Bank (for and on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	The State; The Grantor; The HCAA; The Lenders and/or Finance Parties, each for their respective rights and interests.
Minimum coverage:	Loss or damage and subsequent loss of anticipated revenue and increased cost of working sustained following a delay to the commencement of the business at the Concession as a direct result of physical loss of or damage to the contract works during construction, testing or commissioning caused by an act of terrorism and/or political violence.

Extensions:	As per the Business Interruption Cover plus: (i) an act of terrorism and/or sabotage; (ii) malicious damage resulting directly from an act of terrorism; (iii) riots, strikes, civil commotion; (iv) invasion, acts of foreign enemies, hostilities (whether war is declared or not), civil war, rebellion, revolution, coup d'état, insurrection or mutiny; (v) war and civil war (sub limited to thirty million Euro (€30,000,000); (vi) AFB PV Wording Perils 1-7; (vii) Claims control Clause; (viii) LMA 3100- Sanctions Clause; (ix) Increased cost of working (with a minimum sum insured of Euro ten million (EUR10,000,000) per event); and (x) Additional increased cost of working (with a minimum sum insured of ten million Euro (€10,000,000) per event).
Exclusions:	a) Nuclear detonation, reaction, nuclear radiation or radioactive contamination cost of making good loss or damage to the Concession; b) Pollutants or contaminants, chemical or biological release or exposure of any kind; c) Electronic attacks; d) Cessation, fluctuation or variation in, or insufficiency of, water, gas or electricity supplies and telecommunications of any type or service; e) threat or hoax; f) seizure or illegal occupation; and g) confiscation, requisition, detention, legal or illegal occupation, embargo, quarantine, any order of public or government authority.
Sum insured:	Not less than the full reinstatement value of the estimated maximum loss or damage to the Concession and not less than subsequent loss of anticipated revenue in respect of debt service (including principal and interest and fixed operating costs). Sum Insured also to include increased cost of working for a period of not less than the Indemnity Period.
Insured:	Property Section; per the CAR policy. Loss of Profits Section: per the Business Interruption policy.
Period of Insurance:	Per All Risks Insurance – Property Damage.
Period of Indemnity:	Not less than twenty four (24) months.
Sum Insured:	In accordance with the latest Financial Model, not less than: Property Damage cover: the full reinstatement value of the items insured. Business Interruption/ Loss of Profits cover: an amount to cover the anticipated loss of gross revenue and debt service (including principal and interest) for the indemnity period.

Limit:	Amount in accordance with the latest available Financial Model covering at least 90% of the Sum insured as per the beginning of the Period of Indemnity.
Deductibles:	Not more than: Property Section: fifty thousand Euro (€50,000) each and every occurrence. Business Interruption/ Loss of Profits Section: twenty one (21) days.

4. Airport owners and operators liability insurance

Principal Insured:	The Concessionaire; and The Agent Bank (for and on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	The State; The Grantor; The HCAA; The Lenders and/or Finance Parties, each for their respective rights and interests.
Period of Insurance:	Per All Risks Insurance – Property Damage.
Minimum Cover:	All sums which any Insured shall become legally liable to pay in respect of damages consequent upon: a) bodily injury or illness of third parties (whether fatal or not), and/or b) damage to, and/or loss of use of property as a result of damage to property belonging to third parties arising out of or in connection with the operation of the Project including products manufactured and supplied including products liability, arising out of the operation and maintenance of each Regional Airport, including the provision of security and fire services (including maintenance of the air traffic control towers) or otherwise in connection with the Concession and/or in connection with the performance and/or provision of the services at each Regional Airport; and legal costs and expenses incurred in dealing with any claim, and in each case, on an occurrence form wording.
Deductible:	In respect of Property Damage: seven thousand five hundred Euro (€7,500) (or currency equivalent) each and every loss but not more than twenty thousand Euro (€20,000) (or currency equivalent) each and every loss in respect of damage to aircraft.
Limit of Indemnity:	Combined Single Limit (Bodily Injury and Property Damage): seven hundred and fifty million Euro (€750,000,000) (or currency equivalent) any one occurrence and in the annual aggregate in respect of products liability. Personal Injury limited to twenty million Euro (€20,000,000) (or currency equivalent) in the annual aggregate being within the Combined Single Limit and not in addition thereto.
Geographical Scope:	Greece but worldwide in respect of products liability.
Jurisdiction:	Greece.

Required Extensions:

a) AVN52G sublimit three hundred million Euro (€300,000,000);

b) AVN60A Personal Injury Extension (including false arrest, imprisonment, detention, obstruction and detainment);

c) AVN63 Cross Liability Clause;

d) Products liability;

e) Legal Liability of concessionaire(s) arising out of their activities but only in excess of any underlying insurance carried by the concessionaire(s);

f) Airside Property Damage Liability arising from the use of Motor Vehicles; and

g) Liability arising from any Regional Airport vehicles within the Concession Site at any Regional Airport in excess of the sums recoverable under any separate motor vehicles insurance.

Exclusion: AVN46B; Noise and Pollution Cover.

5. Employers' Liability Insurance

Principal Insured:	The Concessionaire; and Any company or contractor for which it is responsible.
Additional Insured:	The State; and The Grantor.
Period of Insurance:	Per CAR policy.
Minimum Cover:	In accordance with the applicable laws, including articles 657,658 and 932 of the Greek Civil Code, that covers the employer for its legal liability towards the employees for injuries arising out of and in the course of their employment over and above the benefits of the social security organizations (IKA or other).
Territory:	Greece.
Jurisdiction:	Greece.
Conditions:	Subject to premium readjustment (onwards only) at the end of the policy period. The insured should take all the necessary precautions, protections, measures, in compliance with the provisions of the Greek law for the prevention of accidents and injuries.

Part 2 Endorsements

Part 2A

Insurance Endorsements (but not for any Aviation TPL policy)

This Part 2A of Appendix 16 shall apply to Construction All Risks insurance, Construction All Risks Delay in Start Up insurance, Construction Third Party Liability Insurance, Airport Contractor's Legal Liability insurance, Political Violence and Terrorism, Marine Cargo Insurance, Marine Cargo Delay in Start Up insurance, Project Specific Professional Liability insurance, Employers' Liability insurance, All Risks Insurance (Property Damage), Business Interruption insurance, Political Violence, Airport Owners and Operator's Liability and Employer's Liability insurance (the "**Insurances**").

Interpretation

"**Insurance Policy**" means the insurance agreement to which this endorsement is attached and into which this endorsement is incorporated in its entirety.

"**Insureds**" means the insured parties named in the Insurance Policy, collectively, and "**Insured**" means each and any of the insured parties named in the Insurance Policy.

"**Insurer**" means the insurer or insurers from time to time participating in the Insurance Policy.

Terms used but not defined in these endorsements have the meaning given to them in this Agreement.

1. The Insurers agree to waive all rights of subrogation howsoever arising which they may have or acquire against the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or Finance Parties and the Concessionaire or any of the other parties named as Insureds in the Insurance Policy, and their respective parents, affiliates, officers, directors, employees, subcontractors or representatives arising out of any occurrence in respect of which a claim is admitted under the Insurance Policy.
2. All the provisions of this Insurance Policy (except those relating to limits of liability and deductible amounts) shall operate as if there were a separate policy covering each Insured.
3. The State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or Finance Parties shall have no duty of disclosure under the Insurance Policy. Each Insurer waives any rights it may have to disclosure of any documents, facts or information and any right it may have to avoid this Insurance Policy or recover damages or decline to indemnify any Insured on the grounds of non-disclosure (whether negligent or otherwise) by the Lenders or the Finance Parties (including any agent they may have acting on their behalf that is recognised by the State in this Agreement or amendment thereto) or any of them and/or any of their agents.
4. The Insurers agree with each Insured that each Insurance Policy shall be treated as a separate and distinct contract between the Insurers and each Insured with the intention that no Insured shall be deprived of any benefit under the Insurance Policy or suffer any disadvantage whatsoever under the Insurance Policy as a result of any act (or failure to act), neglect, error, misrepresentation, fraud or omission on the part of any other Insured.
5. The Insurers undertake to each Insured that the Insurance Policy shall not be invalidated as regards the respective rights and interests of each Insured and that the Insurers will not seek directly or indirectly to avoid any liability under this Insurance Policy because of any act (or failure to act), neglect, error, misrepresentation, fraud or omission made by any other Insured (whether occurring before or after the inception of this Insurance Policy), including any failure by any other Insured to disclose any material fact, circumstance or occurrence, any misrepresentation by any other Insured, any breach or non-fulfilment by any other Insured of any condition, warranty or provision contained in the Insurance Policy, whether or not any such act (or failure to act), neglect, error, misrepresentation, fraud or omission could, if known at any time, have affected any decision of the Insurers to grant the Insurance Policy, to agree to any particular term or terms of the Insurance Policy (including this endorsement and the amount of any premium) or to act or refrain from acting in any way whatsoever in relation to this Insurance Policy or to any liability which may arise thereunder.
6. Subject always to paragraph 2 above, upon payment of any sum to any Insured pursuant to this paragraph 5, the Insurers shall, to the extent of such payment, be thereupon legally subrogated to all the rights of such Insured, provided always that the Insurers shall not exercise any such rights howsoever arising in competition with the rights of any Lender and/or Finance Party in respect of the project assets or any monies secured thereon.
7. The Insurers agree that the Insurance Policy will be primary to and not excess to or contributing with any other insurance maintained by any Insured. The Insurers waive all rights of contribution against any other insurance affected by the Lenders and/or Finance Parties (including any agent they may have acting on their behalf that is recognised by the State in this Agreement or amendment thereto) or the Concessionaire.

8. The State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or the Finance Parties and their respective officers, directors, employees servants, agents and assigns will (whether or not they are an Insured under the Insurance Policy) in no circumstances be liable for the payment of any premium or to perform any other obligation owed to the Insurers under the Insurance Policy (although they will have the right, but not the obligation, to pay that premium or to perform that obligation), but this will not relieve the Concessionaire from its obligation to pay any premium due under the Insurance Policy. If any Insured owes any amounts to the Insurers (other than unpaid premiums), whether in connection with the Insurance Policy or any other policy underwritten by the Insurers, the Insurers waive any right they may have to set off or counterclaim against and agree not to deduct any such amount from any Insurance Proceeds payable under the Insurance Policy to the Security Agent (as defined in a Designated Loan Agreement (if any)) (on behalf of itself and the Secured Parties (as defined in a Designated Loan Agreement (if any))) as co-Insured.

9. The State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or the Finance Parties and their respective officers, directors, employees, servants, agents and assigns are named Insureds under the Insurance Policy.

10. Without prejudice to any applicable aggregate liability limits approved by the Agent Bank, the sums insured and risks covered under the Insurance Policy may not be reduced in any way without the prior written consent of the Agent Bank.

11. Insurers to consult with the Grantor and/or the State (as applicable) in relation to any claim in circumstances where the Grantor and/or the State (as applicable) requests.

12. Unless and until the Agent Bank shall have notified the Insurers to the contrary, in which case all Insurance Proceeds payable under or in relation to this Insurance Policy payable by any Insurers to the Insureds shall be paid directly to the Agent Bank or as it may direct, all Insurance Proceeds shall be paid without any deduction or deductions from the agreed claim figure whatsoever (except the appropriate Insurance Policy excess or deductible if applicable) to the Insurance Proceeds Account (as defined in a Designated Loan Agreement (if any)).

13. The Insurers agree that they will advise the Agent Bank in writing:

    i. at least 45 days (or such lesser period (if any) as may be specified from time to time by the Insurers in the case of war, terrorism, strikes and kindred perils) before any cancellation is to take effect if any Insurer cancels or gives notice of such cancellation of any Insurance Policy for any reason, including the non-payment of premiums;

    ii. at least 45 days (or such lesser period (if any) as may be specified from time to time by Insurers in the case of war, strikes and kindred perils) before any reduction in limits or coverage, any increase in deductibles or any termination before the original expiry date of this Insurance Policy is to take effect;

    iii. promptly if any Insurer has not agreed to renew (or failed to invite the Insureds to review) this Insurance Policy at its next expiry date;

    iv. of any act or omission or of any event of which any Insurer has knowledge and which might invalidate, terminate, suspend or render unenforceable in whole or in part this Insurance Policy or any claim thereunder, as soon as reasonably practicable after any Insurer becomes aware of any such act, omission or event; and

    v. any such cancellation, reduction, increase or other change shall not be effective until 60 days (or such lesser period as referred to above) after the issue of a notice to such effect to the Agent Bank.

14. Each Insurer acknowledges receipt of consideration for the insurance of the State, the Grantor, the HCAA and the Lenders and/or Finance Parties under the Insurance Policy.

15. Each Insurer confirms that:

    i. it has received from the Concessionaire all information required by it that is material to the risks insured against by this Insurance Policy; and

ii. there is no information that has been relied on or is required by that Insurer in respect of its decision to co-insure the State, the Grantor, the HCAA and the Lenders and/or Finance Parties.

16. Each Insurer confirms that it has not been notified of any other pledge or assignment of or security interest in this Insurance Policy and the proceeds thereof.

17. All notices or other communications under or in connection with this Insurance Policy will be given in writing or by fax. Any such notices will be deemed to be given as follows:

    i. if in writing, when delivered; and

    ii. if by fax, when transmitted, but only if, immediately after the transmission, the sender's fax machine records the correct answerback.

18. The address and fax number of a party to be served are those notified from time to time in writing to the Concessionaire's insurance broker by the Concessionaire.

19. The initial address and fax number of the Agent Bank are as follows:
    - Name & Address:
    - Fax No:
    - Attention:

20. The Agent Bank is not the agent of any party other than the Participants for receipt of any notice or any other purpose in relation to this Insurance Policy.

21. During the term of this Insurance Policy, the provisions of these endorsements may only be amended by written agreement between the Concessionaire, the Insurers, the State, the Grantor and the Agent Bank, such amendment to be endorsed on the Insurance Policy.

22. Each Insurer agrees that each provision of this Insurance Policy is severable from every other provision and is intended by it to be valid, binding and enforceable in accordance with its terms, notwithstanding any purported repudiation, avoidance or termination.

23. The provisions of these specifically negotiated endorsements override any conflicting provision in the rest of this Insurance Policy (excluding these endorsements).

24. The Insurance Policy shall be governed by and interpreted in accordance with the laws of Greece.

Part 2B

Insurance Endorsements for Aviation TPL (Including Construction Aviation TPL) Only

This Part of Appendix 16 shall apply to the aviation third party liability insurance cover provided under the following required insurances:

Construction Aviation Third Party Liability Insurance under [x]

Airport Aviation Owners And Operators Liability under [x]

Notwithstanding any other provision of this Insurance Policy, the following endorsement shall take effect immediately:

1. Interpretation

In this endorsement, the following terms shall have the below meaning:

"**Insurance Policy**" means the insurance agreement to which this endorsement is attached and into which this endorsement is incorporated in its entirety.

"**Insureds**" means the insured parties named in the Insurance Policy, collectively, and "**Insured**" means each and any of the insured parties named in the Insurance Policy.

"**Insurer**" means the insurer or insurers from time to time participating in the Insurance Policy.

"**Vitiating Act**" means any circumstances of fraud, misrepresentation, non-disclosure or any breach of warranty or condition of an insurance policy provided that the party so protected by the breach of warranty or condition has no actual constructive knowledge of, has not condoned, caused or contributed to the said act or omission.

Terms used but not defined in these endorsements have the meaning given to them in this Agreement.

2. Separate Policy

All the provisions of this Insurance Policy (except for those relating to limits of liability) shall operate as if there were a separate policy covering each Insured. Accordingly, the liability of the Insurers under this Insurance Policy to any one of the Insured shall not be conditional upon the due observance and fulfilment of any other Insured of the terms of this Insurance Policy and shall not be affected by any failure in the observance or fulfilment by any other Insured of any duties relating to this Insurance Policy, provided that the party so protected by the breach of warranty or condition has no actual constructive knowledge of, has not condoned, caused or contributed to the said act or omission.

3. Interest of the Participants

The Insurers acknowledge that the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/ or the Finance Parties and its respective officers, directors, employees, secondees and assigns are each additional co-Insureds under this Insurance Policy and that the premium specified in this Insurance Policy provides consideration for their being co-Insureds.

4. Liability for Premium

The Insurers acknowledge that the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or Finance Parties are not liable for the payment of any premium or any other obligation owed to the Insurers under this Insurance Policy, although any such body may choose to pay the premium. This shall not relieve the Concessionaire from its obligations to pay any premium under this Insurance Policy.

5. Disclosure

Neither the State, the Grantor, the Agent Bank and the Lenders and/or the Finance Parties, nor their agents shall have any duty of disclosure to the Insurers in relation to this Insurance Policy. Each Insurer waives any rights it may have to disclosure of any documents, facts or information and any right it may have to avoid this Insurance Policy or recover damages or decline to indemnify any Insured on the grounds of non-disclosure (whether negligent or otherwise) by the Secured Parties (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)) or any of them and/or any of their agents.

6. Non-Vitiation and Waiver of Subrogation

(a) Each of the Insurers notes and agrees that if the Insured described in the Schedule comprises more than one insured party each operating as a separate and distinct entity then cover hereunder shall apply in the same manner and to the same extent as if individual policies had been issued to each such insured party provided that the total liability of the Insurers to all of the Insureds collectively shall not exceed the sums insured and limits of indemnity including any inner limits set by memorandum or endorsement stated in the Insurance Policy and that the amount of deductibles shall not be increased as a result thereof.

(b) Subject to paragraphs (c) and (d) below and paragraph 5 above, it is further understood and agreed that the Insurers shall be entitled to avoid liability to or (as may be appropriate) claim damages from an Insured in circumstances of that Insured party's fraud, material misrepresentation, material non-disclosure or breach of any warranty or condition of this Insurance Policy, each referred to in this clause as a **Vitiating Act**, provided that the party so protected by the breach of warranty or condition has no actual constructive knowledge of, has not condoned, caused or contributed to the said act or omission.

(c) It is however agreed that a Vitiating Act committed by one Insured shall not prejudice the right to indemnity of any other Insured who has an insurable interest and who has not committed a Vitiating Act.

(d) Insurers hereby agree to waive all rights of subrogation which they may have or acquire against any Insured except where the rights of subrogation or recourse are required in consequence of or otherwise following a Vitiating Act, in which circumstances, except as provided in paragraph (e) below, Insurers may enforce such rights notwithstanding the continuing or former status of the vitiating party as an Insured.

(e) Notwithstanding paragraph (d) above, the Insurers waive all rights they may acquire against the Concessionaire through subrogation to the rights of the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or the Finance Parties.

7. Cancellation

Except in respect of any provision for Cancellation or Automatic Termination specified in the Policy or any endorsement thereof, cover provided may only be cancelled or materially altered in a manner adverse to the additional Insureds by the giving of not less than thirty (30) days' notice, but seven (7) days or such lesser period as may be customarily available in respect of War and Allied Risks coverage in writing to the Appointed Broker. Notice shall be deemed to commence from the date such notice is given by the Insurers. Such notice will NOT, however, be given at normal expiry date of the Policy or any endorsement.

8. Changes in Cover

The Insurers shall give the Agent Bank 45 days' notice in writing (or such lesser period (if any) as may be specified from time to time by Insurers in the case of AVN46 and AVN52G perils) before any reduction in limits or coverage, any increase in deductibles or any termination before the original expiry date of this Insurance Policy is to take effect.

9. Amendments to Endorsement

During the term of this Insurance Policy, the provisions of this endorsement may only be amended by written agreement between the Concessionaire, the State, the Grantor, the Insurers and the Agent Bank, such amendment to be endorsed on the Insurance Policy.

10. Notice of Claims

Notice of claim by the Concessionaire, the State, the Grantor or the Agent Bank or any other party entitled to indemnity under the Insurance Policy shall, in the absence of manifest error, be accepted by Insurers as a valid notification of claim on behalf of all other Insureds subject to the full terms of the Insurance Policy.

11. Claim Payments

The insurers will consult with the Grantor and/or the State (as applicable) in relation to any claim in circumstances where the Grantor and/or the State (as applicable) requests such consultation.

Payments made in accordance with this Clause 11 shall, to the extent of the payment, discharge the Insurers' liability to pay the Concessionaire or other claimant Insured.

All claim payments in respect of a third party liability shall be paid to person(s) whose claim(s) constitute the risk or liability insured against provided that such person has executed a discharge of all claims made against the Insureds in respect of the risk or liability in relation to which the claim was made, save in cases where (notwithstanding the policy terms to the contrary) an Insurer accepts liability to indemnify the Insured in respect of the claims or liabilities which the Insured has settled directly with the claimant, and where cash has been paid to such claimant, in which case payment under the policy of such sums shall be made in accordance with the instructions of the relevant Insured.

Any return premiums shall be paid to the Insurance Proceeds Account (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)) or such other account as the Security Agent (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)) directs in writing.

12. Primary Insurance

It is expressly understood and agreed that the Insurance Policy provides cover for the Insureds and that in the event of liability covered by this Insurance Policy which is also covered either in whole or in part under any other policy or policies of insurance effected by or on behalf of any of the parties comprising the Insureds, the Insurers will indemnify the Insured as if such other policy or policies of insurance were not in force and the Insurers waive their rights of recourse (if any) against the Insurers of other such policy or policies of insurance.

13. Reductions in Cover

No reductions in limits or coverages or increases in deductibles, exclusions or exceptions shall be made under the Insurance Policy, whether at the request of any Insured or otherwise, without the prior written consent of the Agent Bank. For the avoidance of doubt, this shall not affect or alter the rights of the Insurer(s) to suspend cover in accordance with the terms and conditions of the Insurance Policy, provided always that the Agent Bank is advised in accordance with paragraph 7 or 8 (as applicable) above.

14. Notice

All notices or other communications under or in connection with the Insurance Policy will be given by fax and post. Any such notice given by Insurers will be deemed to be given on the earlier of:

(a) if by electronic mail, when transmitted but only if the sender's computer confirms successful transmission; and

(b) if by post, within two Business Days of release from the relevant Insurer's office.

The address and email address of the Secured Parties (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)) for all notices under or in connection with the Insurance Policy are those notified from time to time by the Secured Parties (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)) for this purpose to the insurance broker at the relevant time. The initial address and email address of the Agent Bank is as follows:

Name & Address:

Fax No:

Attention:

15. Role of the Agent Bank

The Agent Bank is not the agent of any party other than the Participants for receipt of any notice or any other purpose in relation to this Insurance Policy.

16. Disclosure

Each Insurer confirms that it has received from the Concessionaire all information required by it material to the risks insured against by this Insurance Policy and that there is no information that has been relied on or is required by that Insurer in respect of its decision to co-insure the Secured Parties (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)).

17. Endorsements Override

The terms of these specifically negotiated endorsements override any conflicting provision in the Insurance Policy.

This Insurance Policy shall not cover any direct or indirect loss or damage of an Insured where the loss or damage arises out of a failure to act, neglect, error, misrepresentation, omission, or breach by that Insured, but only if such failure to act, neglect, error, misrepresentation, omission or breach was deliberate or intentional on the part of that Insured. It is however agreed that deliberate or intentional failure to act, neglect, error, misrepresentation, omission or breach committed by one Insured shall not prejudice the right to indemnity of any other Insured who has an insurable interest and who has not committed a deliberate or intentional failure to act, neglect, error, misrepresentation, omission or breach.

18. Governing Law & Jurisdiction

The Insurance Policy shall be governed by and interpreted in accordance with the laws of Greece.

Part 3 Form of Broker's Letter of Undertaking

[*On Insurance Broker's Headed Notepaper*]

Date: [•]

To: [Bank] acting as the Agent Bank for [•] the State, the Grantor and the HCAA.

Dear Sirs,

The Upgrade, Maintenance, Management and Operation of Cretan, continental Greece and Ionian Sea regional airports concession agreement (the Concession Agreement).

We, ***[Name of Insurance Broker]***, act as insurance broker ("**Insurance Broker**") ("**we**" or "**us**") to ***[Name of Company]*** (the "**Company**"), and pursuant to instructions from them provide you with certain confirmations relating to the insurances arranged by us in relation to the above project. Accordingly we provide you with the confirmations set out below. For the avoidance of doubt, all the confirmations set out in this letter are given by reference to our state of knowledge at the date hereof and in our capacity as insurance and reinsurance broker to the Concessionaire in respect of the Insurances (as defined below).

Terms used but not defined in this letter have the meaning given to them in the Concession Agreement.

In our capacity as Insurance Broker we have arranged insurance protection in respect of the Concession evidenced by the cover notes (certified copies of which are attached to this letter) in relation to Construction All Risks insurance, Construction All Risks Delay in Start Up insurance, Construction Third Party Liability Insurance, Airport Contractor's Legal Liability insurance, Political Violence and Terrorism, Marine Cargo Insurance, Marine Cargo Delay in Start Up insurance, Project Specific Professional Liability insurance, Employers' Liability insurance, All Risks Insurance (Property Damage), Business Interruption insurance, Political Violence, Airport Owners and Operator's Liability and Employer's Liability insurance (the "**Insurances**"). We confirm that such Insurances are in full force and effect as at the date hereof. We also confirm that the relevant endorsements (the "**Endorsements**") attached as Part X (*Endorsements*) have been endorsed to the Insurances to the extent any of the clauses listed in Part X (*Endorsements*) are not already contained in the policy.

At the date of this letter, with respect to each of the Insurances we further confirm that all premiums due to date in respect of the Insurances, as applicable, have been paid.

We have arranged the Insurances on the basis of information and instructions given by the Concessionaire. We have not made any particular or special enquiries regarding the Insurance and Reinsurance beyond those we usually make in the ordinary course of arranging insurances on behalf of our clients.

1 We confirm that:

(a) we shall arrange for the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or Finance Parties to be named as an additional insured party of the Insurances for its insurable interests.

(b) the Insurances are, to the best of our knowledge and belief, in full force and effect as evidenced by the attached policies or, failing these, the attached cover notes placed with insurers, as applicable, which as at the time of placement were reputable and financially sound. We do not, however, make any representations regarding the reputation or financial position of any captive insurer with whom the Insurances are placed, nor regarding any insurers' current or future solvency or ability to pay claims;

(c) no information disclosed by us to the insurers in relation to the Insurances was actually known by us to be inaccurate, incomplete or misleading;

(d) to the best of our knowledge and belief, (after making reasonable enquiries) there is no reason why any insurer may be unwilling or unable to honour its obligations in relation to the Insurances, or to avoid the Insurances or any claim, in whole or in part;

2 Pursuant to instructions received from the Concessionaire in connection with the interests of the Secured Parties (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)) in the Insurances, we hereby agree:

(a) to notify you in writing:

i. as soon as reasonably practicable when we are informed of any proposed changes in the terms of the Insurances which we reasonably believe would, if effected, result in any material reduction in limits or alteration in coverage (including those resulting from extensions) or increase in deductibles, exclusions or exceptions;

ii. at least 30 business days prior to the expiry of any of the Insurances or Reinsurances if we have not received instructions from the Concessionaire to negotiate an extension or renewal, and, in the event of our receiving instructions to renew, to advise you promptly of the details thereof;

iii. as soon as reasonably practicable on becoming aware if any premium due, in accordance with the instalment regime applicable, has not been paid when due;

iv. as soon as reasonably practicable of any act or omission or of any event of which we have actual knowledge and which invalidates or renders unenforceable the Insurances in whole or in part;

v. as soon as reasonably practicable on becoming aware if any insurer cancels or gives notice of cancellation of an Insurances;

vi. as soon as reasonably practicable on becoming aware of any downgrading of the credit rating of any insurer below A- by Standard & Poor's or equivalent rating by AM Best, Moody's or Fitch or another rating as approved by the Grantor at any time if we become aware of any such downgrading;

vii. in the event of us being notified or otherwise becoming aware of an assignment or purported assignment of the Insurances;

(b) to pay to insurers all premiums received from the Concessionaire or you or for which we are liable in order to ensure that the Insurances are valid and enforceable in accordance with their respective terms;

(c) to advise the Concessionaire of the type of information which needs to be disclosed to the relevant insurer or reinsurer;

(d) pursuant to instructions to be received from the Concessionaire we shall inform you in writing as soon as reasonably practicable if we receive or give notice that we are to cease to act as insurance or reinsurance brokers to the Concessionaire for the purpose of arranging, maintaining and/or monitoring any Insurances or Reinsurances previously arranged by us;

(e) to request the insurers to have endorsed on each and every policy in respect of the Insurances as applicable, as and when the same is issued, endorsements substantially in the forms attached in Part X (*Endorsements*) to the extent any clauses listed in Part X (*Endorsements*) are not already contained in the policy;

(f) to pay to the relevant revenue account, after deduction of any fees or brokerage which are due to us in relation to the relevant Insurances but otherwise without any set-off or deduction of any kind for any reason any and all proceeds from any Insurances (except for third party liability and miscellaneous insurances) received by us from the insurers as applicable, except (i) as might be otherwise permitted in the relevant loss payable clauses set out in the endorsements set out in Part X (*Endorsements*), or (ii) as otherwise directed by the relevant Lender and/or Finance Party or the Agent Bank;

(g) to the extent to which we are required to make such documents available to the Concessionaire, to make available to you on reasonable request copies of any documents from our placing and claims files in respect of the Insurances but excluding any information that is commercially sensitive and does not relate to any claims made under the Insurances thereof, or any information which is confidential to third parties;

(h) to use our reasonable endeavours to procure their acknowledgement of receipt of any notices of assignment in relation to the Insurances and to use reasonable endeavours to have the

notices endorsed on the policies of Insurances thereof, and to provide you with true copies of such notices and endorsements;

(i) to hold all Insurance received by us to your order, free from any lien, if any, in respect of monies owing to us in respect of any insurance save for liens that secures any premium that we have paid on behalf of the Concessionaire or any claim that we have paid on behalf of the insurers;

(j) to promptly forward to you copies of any notice given by any insurer of the Concessionaire under or in respect of the Insurances; and

(k) to treat as confidential information all information supplied to us by any person for the purposes of disclosure to the insurers or reinsurers under the Insurances and not to disclose, without the written consent of that person, such information to any third party other than the insured parties under the relevant Insurances or the insurers under the Insurances in satisfaction of our undertaking in paragraph 2(a)i.

3 The confirmations given above are subject to our continuing appointment as Insurance Brokers to the Concessionaire in relation to the Insurances concerned and the handling of claims in relation to it and subject to the relevant insurers' or reinsurers' right of cancellation or rescission of the Insurances.

4 We hereby acknowledge that you, the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or the Finance Parties have a direct or indirect interest in all of the policies relating to the Insurances arising from their security interest in them.

5 We hereby acknowledge that the Agent Bank is not the agent of any other party other than the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or the Finance Parties for the receipt of any notices of any other purpose in relation to this letter.

6 For the avoidance of doubt, all the confirmations given in this letter relate solely to the Insurances. They do not apply to any other insurances, and nothing in this letter should be taken as providing undertakings or confirmations in relation to any insurance that ought to have been placed by, has been placed by or may at some future date be placed by, other parties.

7 Our liability to you shall be limited as follows:

(a) we shall not be liable in any circumstances for (whether direct or indirect) loss of revenue, loss of opportunity, loss of profits, loss of interest, loss of anticipated savings or any indirect or consequential losses; and

(b) our aggregate liability in respect of any claim for negligence, breach of duty or other claim shall be limited to five million Euro (€5,000,000)

provided always that in respect of any claim for personal injury or death caused by our negligence, or any claim which results from our wilful default or fraudulent acts (including theft or conversion) by us, no limit shall apply.

8 You shall not disclose this letter to any third party with the exception of your professional advisers (including legal and financial advisers). Notwithstanding that you may disclose this letter to your professional advisers, all liability to any third party to whom this letter is disclosed is hereby expressly excluded to the extent permitted by law.

9 Except as provided in this letter, it is to be understood by you that you may not rely on any advice which we have given to the Concessionaire, and we do not represent that the Insurances or Reinsurances are suitable or sufficient to meet the needs of the Concessionaire. You are advised to take your own independent advice relating to such matters.

10 We express no view as to the solvency or ability to pay of any of the insurers or reinsurers of the Insurances, as applicable.

11 This letter is given by us on the instructions of the Concessionaire and with their full knowledge and consent as to its terms.

12 This letter shall be governed by and shall be construed in accordance with the laws of Greece and any dispute as to its terms shall be submitted to the exclusive jurisdiction of the their courts.

Yours faithfully,

....

Duly authorised, for and on behalf of
[Name of Insurance Broker]

[On duplicate]

We acknowledge receipt of the original of this letter and confirm our acceptance to its terms.

....

For and on behalf of
[Name of Concessionaire]

We acknowledge receipt of the original of this letter and confirm our acceptance to its terms.

....

Agent Bank

For and on behalf of the Participants

Part 4
Insurance Premium Risk Sharing Mechanism

1 **Required Definitions**

Actual Premium has the meaning given to it in paragraph 2(a) of this Part 4 of Appendix 16.

Base Costs means the premium (exclusive of Insurance Premium Tax and all broker's fees and commissions) of each respective insurance that the Concessionaire is obliged to effect in accordance with this Agreement for a Concession Year which shall be Euro (€)[13] (Indexed) as adjusted to take into account when the Works are actually performed.

Decrease means a decrease to the cost of the insurance premia solely attributable to changes in the airport insurance market generally and not attributable to any increase voluntary taken by the insured to any deductible.

Insurance Review Date means the first anniversary of the Concession Commencement Date and each subsequent anniversary thereof.

Increase means an increase to the cost of the insurance premia solely attributable to changes in the airport insurance market generally and not attributable to any increase arising from the claims history of the insured or the insured permitting a state of affairs at an insured location that leads overall to a rate increase.

Insurance Premium Tax means any tax payable on a premium payable for an insurance.

Insurance Report has the meaning given to it in paragraph 2(a) of this Part 4 of Appendix 16.

Premium Increase means on each Insurance Review Date when the Renewal Premia at the Insurance Review Date exceed fifty per cent (50%) of the Base Costs, that part of the Increase which is greater than fifty per cent (50%) of the Base Costs.

Premium Decrease means on each Insurance Review Date when the Renewal Premia at the Insurance Review Date is reduced by eighty per cent (80%) of the Base Costs, that part of the Decrease which is less than eighty per cent (80%) of the Base Costs.

Renewal Premia means the aggregate of the proposed Actual Premium for the benchmarked insurances in respect of a Concession Year.

2 **Setting the premia**

(a) In case of a Premium Increase, the Concessionaire shall, not less than thirty (30) Business Days prior to each Insurance Review Date, deliver to the Grantor a report (the **Insurance Report**). The cost of producing the Insurance Report shall be met by the Concessionaire. The Insurance Report shall set out the premium inclusive of any Insurance Premium Tax payable for the respective insurance in respect of the next Concession Year (the **Actual Premium**) and set out in respect of the respective insurance the reasons for any difference between the aggregate Actual Premium and the Base Costs and specify any element of such difference arising from:

- changes in the European insurance market generally;
- changes in the scope and limits of indemnity of the Insurance;
- claims history;

[13] To be filled in in accordance with the Financial Model appended in Appendix 25 of this Agreement.

- indexation adjustment; and
- any other cause.

(b) The State shall, within fifteen (15) Business Days after receipt of the Insurance Report, notify the Concessionaire of any matters in the Insurance Report with which it does not agree. If the Parties fail to agree on any of the matters contained in the Insurance Report within fifteen (15) Business Days after the State's notification pursuant to this paragraph 2(b), the Parties shall consult an independent internationally recognised insurance broker and/or law firm with experience in the insurance of major concession projects, to be jointly selected by the Parties to opine on the matters contained in the Insurance Report. The opinion of the independent internationally recognised insurance broker and/or law firm shall not be binding on the Parties. If, following the receipt of the opinion of the independent internationally recognised insurance broker and/or law firm, the Parties still fail to agree on any of the matters contained in the Insurance Report within fifteen (15) Business Days after the receipt by the Parties of the opinion of the independent internationally recognised insurance broker and/or law firm pursuant to this paragraph 2(b), such Dispute shall be resolved in accordance with Article 39 (*Dispute Resolution*).

3 Benchmarking Adjustment

Following either agreement between the Parties or determination pursuant to Article 39 (*Dispute Resolution*), then where there has been a Premium Increase, the State shall either:

(a) pay to the Concessionaire the Premium Increase, such payment to be effected by a decrease in the Levy on the next payment date for payment of the Levy before the date that such increased premium is payable or, if this is after the due date for payment of the increased (or decreased) premium, the State shall make payment to the Concessionaire on the date notified by the Concessionaire to the State as being three (3) Business Days before such due date; or

(b) where relevant, state that the relevant risk to which the Premium Increase relates is uninsurable in accordance with this Agreement.

Following either agreement between the Parties or determination pursuant to Article 39 (*Dispute Resolution*), then where there has been a Premium Decrease, the Concessionaire shall either:

(a) pay to the State the Premium Decrease, such payment to be effected by an increase in the Levy on the next payment date for payment of the Levy before the date that such Decreased Premium is payable or, if this is after the due date for payment of the Decreased Premium, the Concessionaire shall make payment to the Concessionaire on the date notified by the Concessionaire to the State as being three (3) Business Days before such due date; or

(b) where relevant, state that the relevant risk to which the Premium Decrease relates is uninsurable in accordance with this Agreement.

The Concessionaire shall inform the State and the Grantor, at the end of each insurance term, of any Premium Increase or Premium Decrease, if any.

Appendix 17
Air Navigation Services Provision Allocation Matrix

Split of responsibilities between Concessionaire and Air Navigation Services Provider (**ANS provider**), which shall be the HCAA at civil airports and HAF at Category 1 Joint Use Airports.

All of the information in column 3 is subject to Appendix 20 (*Cooperation Framework between the Hellenic Air Force (HAF), the Hellenic Civil Aviation Authority (HCAA) and the Concessionaire at Joint Use Airports*).

1	2	3
Responsible Party	Responsibility at all Regional Airports not mentioned in column 3	Responsibility at the Regional Airports of Aktion and Chania
ANS provider	Planning, financing, operation and maintenance of all air navigation equipment such as radar, VOR, DME, ILS, etc. Operation of the airfield lighting system	Planning, financing, operation and maintenance of all air navigation equipment such as radar, VOR, DME, ILS, etc. Planning, financing, operation and maintenance of the airfield lighting system (runway, common-use taxiways, as well as approach lighting system even outside of the Concession Site) Operation of lighting of civil taxiways and edge lighting of the civil aprons Markings and signage on the runway and common-use taxiways
Concessionaire	Planning, financing and maintenance of the airfield lighting system (runway, civil taxiways, civil aprons as well as approach lighting system adjacent to the concession perimeter) Markings and signage on the airfield	Planning, financing and maintenance of the lighting system on civil taxiways, and edge lighting of the civil aprons Planning, financing, maintenance and operation of the lighting system on civil aprons (flood light) Markings and signage on civil aprons and civil taxiways

Appendix 18 Air Activities

Part 1
Facilities and services within Air Activities

The provision, operation, maintenance, repair, renewal, staffing and supervision of the following services, facilities and equipment:

Aerodrome control services (at Joint Use Airports according to Appendix 20)

Airfield (at Joint Use Airports according to Appendix 20)

Airfield lighting (at Joint Use Airports according to Appendix 20)

Airside and landside access roads and forecourts including writing, traffic signals, signage and monitoring as far as it is on the Concession Sites

Airside chapels

Apron and aircraft parking areas (at Joint Use Airports according to Appendix 20)

Apron control and allocation of aircraft stands

Arrivals concourses and meeting areas (excluding a share for purely commercial activities)

Baggage systems including outbound and reclaim and including baggage cart services

Check-in counters and concourses

Cleaning, heating, lighting and air conditioning public areas (excluding a share for purely commercial areas)

Customs and immigration halls and counters

Disabled aircraft removal within Concession Sites

Emergency services

Escalators and elevators

Facilities for the disabled and other special needs people

Fire service

Flight information and public address systems

Foul and surface water drainage (excluding a share for purely commercial activities)

General aviation terminals

Fixed ground power to aircraft (where available)

Guidance systems and marshalling

Information desks and staffing

Inter-terminal transit systems

Landscaping and horticulture

Lifts, escalators and Passenger conveyors

Loading bridges (where available)

Lost property

Aircraft noise mitigation

Passenger and hand baggage search

Piers and gate rooms

Pre-conditioned air for aircraft (where available)

Runways (at Joint Use Airports according to Appendix 20)

Safety of aircraft and vehicles

Signage

Snow clearance (at Joint Use Airports according to Appendix 20)

Staff search

Taxiways (at Joint Use Airports according to Appendix 20)

Toilets and nursing mothers’ rooms (excluding a share for purely commercial activities)

Trolley service

Utilities (including electricity, gas, telecommunications and water) excluding a fair share for purely non-aeronautical activities

Waste and refuse treatment and disposal (excluding a share for purely commercial activities)

Wildlife risk management within Concession Sites

Part 2

Facilities and services not within Air Activities

Any non-aeronautical activities that do not form part of the Air Activities and which involve the provision of services, facilities or equipment at any of the Regional Airports.

The provision, operation, maintenance, repair, renewal, staffing and supervision of the following non-exhaustive list of services, facilities and equipment:

Airside lounges

Airport to/from Hotel transport services

Airside and perimeter security including access control and patrolling (subject to the HAF Memorandum of Understanding)

Amusement centres

Banks

Bureaux to Change

Business centre

Car parking

Duty free sales

Duty Paid Sales

Estate agency

Exhibitions

Free Trade Zones

Cargo consolidators/forwarders or agents

General retail shops

Aircraft Hangars

Hotels

Hotel reservation services

Locker rental

Lottery agents

Messenger services

Observation terrace

Offices

Policing and general security

Porter service

Post office

Public telephones

Restaurant, bars and other refreshment facilities

Sports/health centre

Tourist information services

Travel agency

Vehicle rental

Vending machines

VIP/Special lounges

Warehouses

Welcoming services

Appendix 19 Variations

1 General

Subject to receiving the Variation Confirmation issued in accordance with the terms of this Appendix 19 and to any Permit which must be obtained or modified being so obtained or modified and subject to the other provisions of this Appendix 19, the Concessionaire is under a duty to implement a Variation. The Concessionaire is not entitled to any payment or compensation for or in respect of a Variation or a Concessionaire Variation (as the case may be) save as provided in accordance with this Appendix 19.

2 Variation Enquiries

2.1 A Variation Enquiry is a document issued by the State which:

(a) states on its face that it is a Variation Enquiry;

(b) states, whether it is the intention of the State that the State is to pay a capital sum in respect of the Variation or whether it is the intention of the State that the Concessionaire should seek to obtain finance in accordance with paragraph 3.1(c) of this Appendix 19; and

(c) in the case of:

(i) a State Works Variation, specifies the nature of the State Works Variation and which (if any) of the provisions of the requirements set out in Appendix 12 (*Works*) are required to be amended to accommodate the relevant State Works Variation; or

(ii) a State Service Variation, specifies the nature of the State Service Variation and what amendments are required to Airport Services and/or Performance Standards.

2.2 The State may not issue a Variation Enquiry other than in accordance with the provisions of this Appendix 19.

3 The Concessionaire Response to Variation Enquiry

Preliminary Indicative Information

3.1 Prior to giving a notice referred to in paragraph 4(a):

(a) the Concessionaire may within fourteen (14) Business Days after receipt of a Variation Enquiry:

(i) give to the State in good faith a preliminary non-binding indication of the estimated cost of implementing the Variation and provide such other information about the Variation as is available to the Concessionaire and which it believes is useful to the State; and

(ii) such information is to include the Concessionaire's estimated effect on the Imminent Works Implementation Time Schedule or on the Future Works Implementation Time Schedule;

(b) if the Concessionaire provides an indication referred to in paragraph 3.1(a) the State must within a further fourteen (14) days after its receipt confirm whether or not it wishes the Concessionaire to proceed to respond to the Variation Enquiry in accordance with provisions of paragraph 4. If the State fails to confirm whether or not it wishes to proceed within such fourteen (14) day period then the relevant Variation Enquiry shall be deemed to have been withdrawn; and

(c) in the case of a Variation Enquiry where the State has stated an intention that the Concessionaire should obtain finance, the Concessionaire must, if so required in the Variation Enquiry, use reasonable endeavours to obtain an initial non-binding response from the Lenders as to availability of finance for the Variation in advance of performing its obligations under this Appendix 19.

4 The Concessionaire Response

Within one (1) month of receipt of a Variation Enquiry or (if the provisions of paragraph 3.1(b) apply) within one (1) month of the State confirming that it wishes the Concessionaire to proceed with responding to the Variation Enquiry or in either case such longer period as may be agreed by the Parties or determined in accordance with Article 39 (*Dispute Resolution*) as reasonable given the nature of the Variation Enquiry and all other relevant considerations, the Concessionaire must either:

(a) give notice to the State that it objects to the Variation Enquiry stating the grounds of the objection. The Concessionaire may only object to a Variation Enquiry on one or more of the following grounds:

(i) that implementation of the Variation would materially and adversely affect the health and safety of any person; or

(ii) that implementation of the Variation would:

(A) infringe any Law; or

(B) cause any existing Permit (which is not reasonably likely, on a balance of probabilities, to be capable of modification) to be revoked or amended or have additional conditions imposed on such Permit and which would result in the Concessionaire being in breach of this Agreement; or

(C) require a new Permit which is not (using all reasonable endeavours) obtainable within a reasonable period or which is likely to be made subject to conditions and which would result in the Concessionaire being in breach of this Agreement; or

(D) have a material and adverse effect on the performance of the Airport Services (except those Airport Services which have been specified as requiring to be amended in the Variation Enquiry) in a manner not compensated pursuant to this Appendix 19; or

(E) be a departure from Good Industry Practice; or

(iii) that the State does not have the legal power or capacity to require the Variation to be implemented or to do anything envisaged by this Appendix 19 in respect of, or in connection with, the Variation; or

(iv) in the case of a Variation Enquiry where the State has stated an intention that the Concessionaire should obtain finance, the Concessionaire has performed its obligations under this Appendix 19 and that finance is not available at the date of such notice to the Concessionaire to implement the Variation; or

(v) that the Variation Enquiry does not comply with paragraph 2.1; or

(vi) that the information contained in the Variation Enquiry is inadequate to enable the Concessionaire to respond in accordance with this Appendix 19; or

(vii) that the Concessionaire's capital costs would be decreased or increased by more than 20% (in aggregate); or

(viii) that the Variation would, if implemented, result in a fundamental change in the nature or scope of the Concession; or

(ix) that the Variation would, if implemented, materially and adversely change the risk allocation of the Concession; or

(x) that the Variation would, if implemented, result in a delay to any planned completion date relating to any Works in excess of thirty per cent (30%) when aggregated with any other extensions granted pursuant to Events of Delay; or

(xi) the proposed Variation is not possible on construction, operational, engineering or other technical grounds or there is insufficient time to effect that Variation prior to the end of the Concession Period,

or

(b) give notice to the State stating:

(i) the steps which the Concessionaire proposes to take to implement the Variation giving such level of detail as is reasonable and appropriate in all the circumstances;

(ii) the Concessionaire's estimated out of pocket expenditure, any change in the operation maintenance and exploitation cost of the concession, loss of Revenues or estimated savings in respect of the Variation having regard to all relevant facts and matters, including any costs (by line item) incurred or to be incurred, and by reference to the Works Price List (where available);

(iii) whether, in the view of the Concessionaire, implementing the Variation Enquiry would be likely to prevent the completion of any Works occurring on their planned completion date (prior to any adjustment being made to such planned completion date by reason of the implementation or proposed implementation of the Variation) and, if so, giving an estimate of the extension of time likely to be required (including any further time required to obtain or amend any Permit);

(iv) any Permit which must be obtained or amended for the Variation to be implemented and the latest date by which the Concessionaire must receive a Variation Confirmation and any such Permit must be obtained or modified such date being a reasonable period of time after service of the notice by the Concessionaire under this paragraph to enable the State to consider any relevant matter;

(v) such amendments to the provisions of Appendix 6 (*Performance Measurement*) and other associated provisions of this Agreement which are necessary as a consequence of the Variation, the objective of such amendments being to ensure that (save for the obligation of the State to make payments or altered payments in respect of the Variation or any other adverse consequences for the State arising from the Variation itself) the Parties are in no better and no worse position in relation to the Concession than they would have been in if such Variation had not been implemented; and

(vi) whether, in the view of the Concessionaire, implementing the Variation, would cause the issue of any Deficiency Points, giving an estimate in each case of relief from any Deficiency Points required to put the Parties in no better and no worse position in relation to the Project than they would have been in if such Variation had not been implemented.

5 Finance

If the Concessionaire cannot obtain finance from the sources referred to in paragraph 3.1(c) the timetable for implementation of the Variation is to be suspended until the State either confirms that it is willing to provide finance for implementation of the Variation in accordance with paragraph 14 and instructs the Concessionaire to proceed with, or withdraws, the Variation (which the State is to decide and notify the Concessionaire within twenty eight (28) days after the notification from the Concessionaire to the State in accordance with paragraph 4).

6 Resolution of Disputes and Variation Confirmation

6.1 Within fourteen (14) days after receipt by the Concessionaire of the State's notice referred to in paragraph 5:

(a) if the Concessionaire has served a notice under paragraph 4(a) but the State does not accept that the Concessionaire may object to the Variation Enquiry, the matter may be referred for resolution in accordance with Article 39 (*Dispute Resolution*) and if the Dispute is resolved in favour of the State then the Concessionaire must forthwith give the notice referred to in paragraph 4(b);

(b) if the contents of the notice under paragraph 4(b) are to the satisfaction of the State it must so inform the Concessionaire and the Parties must proceed to agree or determine all the matters referred to in paragraph 4(b); or

(c) if the State wishes to consider further any matter, it may give notice to that effect to the Concessionaire provided that if no response is given under paragraph 6.1(a) the Variation Enquiry is deemed to have been withdrawn; or

(d) if any aspect of a notice under paragraph 4(b) is not to the State's satisfaction it must so notify the Concessionaire and specify the alterations to the notice which it would require in order to be so satisfied.

6.2 If the State has given a notice referred to in paragraph 6.1(d) then, unless agreement has been reached with the Concessionaire within a further fourteen (14) days from the date of issue of that notice (in which case the State must proceed pursuant to paragraph 6.1(a)) or the State withdraws the Variation Enquiry, the outstanding Dispute is to be referred for resolution in accordance with Article 39 (*Dispute Resolution*) to be determined (if the State so requires it) concurrently with any matter referred to in paragraph 9. In seeking to reach agreement and/or in so determining a Dispute pursuant to this paragraph or to paragraph 6.1(a) the criterion to be applied to resolve any such Dispute (except where another criterion or other criteria are expressly or by implication stated in this Appendix 19) is that the Concessionaire is to be in no better or no worse position in relation to the Concession after the Variation is implemented than it would have been in had the Variation not been implemented.

6.3 The Parties shall meet and seek to agree the matters referred to in paragraph 4(b) in relation to the Variation, failing which agreement being reached in a reasonable period of time, either Party may refer any matter for resolution in accordance with the Dispute Resolution Procedure. The matters to be agreed or determined are without limitation:

(a) in relation to the terms of the Variation:

(i) any alteration to any planned completion date of any Works;

(ii) the Capital Expenditure required to implement the Variation or saved by such implementation and any costs or expenditure recoverable by the Concessionaire and/or any out of pocket costs or expenditure to be met by the State under this Appendix 19 each, by reference to the Works Price List where available, in connection with or as a consequence of the Variation and the timing and method of payment thereof;

(iii) the specification of any State Service Variation (including any further State Service Variation) required in connection with the Variation and whether the Concessionaire has any right to object to such State Service Variation under the provisions of this Appendix 19;

(iv) any alteration to the Levy pursuant to the provisions of paragraph 7;

(v) any amendment to the provisions of this Agreement or any Concession Document;

(vi) any relief to be granted to the Concessionaire in respect of any Deficiency Points; and

(vii) any other matter arising under paragraph 4(b) on which the Parties are unable to reach agreement,

in each case occasioned by the Variation; and

(b) the terms of a supplementary agreement under which:

(i) as required to give effect to the Variation in each case, the requirements set out in Appendix 12 (*Works*) are amended (in respect of any Variation); and/or provision is made for the amendment of the Designs; and/or the Airport Services, the Performance Standards or Service Quality Standards are amended in respect of any Variation; and

(ii) the matters referred to in paragraph (a) are fully recorded and given effect as amendments to and/or other variations to the provisions of this Agreement and/or such other documentation as is necessary.

7 State Funding Information

7.1 The State must upon request from the Concessionaire provide information to the Concessionaire to show how the Levy may vary and/or any Capital Expenditure payable in accordance with paragraph 6.3(a) is to be funded by the State.

7.2 Upon the agreement or determination of all the matters referred to in paragraph 6.3, and upon any State Permit and/or the Concessionaire Permit having been modified or obtained, in accordance with paragraph 4 in terms reasonably satisfactory to the Concessionaire and the State, and upon the provision by the Concessionaire to the State of evidence reasonably satisfactory to the State of the availability of committed funding for the Variation (subject only to any condition relating to the issue of the Variation Confirmation pursuant to this paragraph), the State must, by notice (a **Variation Confirmation**) confirm the Variation. Upon the issue of the Variation Confirmation, the Parties shall enter into the supplementary agreement referred to in paragraph 6.3(b), subject to and conditional upon any relevant funding procured by the Concessionaire becoming unconditionally available for drawdown to the Concessionaire.

7.3 Upon the Variation Confirmation being issued and the supplementary agreement referred to in paragraph 6.3(b) becoming unconditional in all respects the relevant Variation is to be a Qualifying Variation and the rights and liabilities of the Parties under this Agreement are construed accordingly.

8 Consent and Variations

If it is not possible to obtain any such Permit as is referred to in paragraph 4 by the latest date when a Variation Confirmation could be given with regard to the Variation in question in accordance with the notice by the Concessionaire pursuant to paragraph 4(b)(iv), the Variation Enquiry is deemed to be withdrawn and the provisions of paragraph 6.2 apply accordingly. In relation to a the Concessionaire Variation, if it is not possible to obtain any such Permit as is referred to in paragraph 4 in relation to a the Concessionaire Variation then the relevant Concessionaire Variation Notice shall be deemed withdrawn and the provisions of paragraph 6.3 shall apply.

9 Valuation of Variations

State Works Variations

9.1 The provisions of Appendix 23 (*Financial Adjustments*) shall apply in respect of State Works Variations so that, subject to the other provisions of this Agreement providing for the adjustment of any amount payable under this Agreement, the Capital Expenditure used to assess the effect of the Qualifying Variation in respect of the State Works Variation is to be:

(a) the proposed amount of Capital Expenditure in respect of the State Works Variation specified in the Concessionaire's notice under paragraph 4(b); or

(b) (if that sum was not agreed by the State) the corresponding sum in respect of that State Works Variation which was agreed by the State and the Concessionaire or determined in accordance with Article 39 (*Dispute Resolution*).

State Service Variations

9.2 The provisions of Appendix 23 (*Financial Adjustments*) shall apply in respect of State Service Variations so that the variation in the Concessionaire's costs used to assess the effect of the Qualifying Variation is the actual variation in costs which the Concessionaire is to incur in order to implement the State Service Variation (whilst preserving (but not increasing) any margin charged by the Concessionaire on its costs). The Concessionaire must disclose to the State the costs to date of providing the Airport Service to which the State Service Variation relates together with a computation of the variation in its costs resulting from the State Service Variation, taking into account among other things:

(a) existing labour rates applying to providers of services which correspond to the service to which the State Service Variation relates, in the open market;

(b) the changes in the Airport Services or Performance Standards and any other variations or amendments to this Agreement arising out of the State Service Variation;

(c) any change in risk transfer;

(d) changes in working methods including associated capital investment (and the costs of providing such capital) reasonably required to be made by the Concessionaire; and

(e) any loss of revenue.

9.3 If the State Service Variation would result in any employees of the Concessionaire and/or the relevant Subcontractor becoming redundant, the costs of any redundancy payments which require to be paid to each such employee and the terms and conditions of their employment must be paid by the State to the Concessionaire in the contract month in which redundancy occurs save to the extent that such redundancy payments have been increased by reason of any failure by the relevant employer to act reasonably so as to minimise such payments (including any failure to take reasonable efforts to re-deploy such employees within the business of the Concessionaire).

10 Withdrawal

The State may withdraw a Variation Enquiry at any time prior to the issue of a Variation Confirmation, or, in the case of a Variation which requires the obtaining of, or an amendment to any Permit, the date when the last such Permit is granted, whichever is later. In the case of a withdrawal or deemed withdrawal of any Variation Enquiry pursuant to this Appendix 19 the State must pay the Concessionaire all out of pocket expenses reasonably and properly incurred by the Concessionaire in connection with the Variation.

11 General Principle

11.1 The Concessionaire must use reasonable endeavours to obtain finance from the Lenders for any Capital Expenditure required in respect of a Variation in accordance with the other paragraphs of this Appendix 19.

11.2 The Concessionaire is not required to take any steps to obtain finance beyond those contemplated in paragraph 3.1(c). If within twenty one (21) days (or such longer period as the Concessionaire may decide which cannot, in any event, exceed forty two (42) days) after the Concessionaire has initiated discussions with the Lenders, confirmation has not been obtained from the Lenders that they are prepared to enter into their respective credit processes with a view to obtaining credit approval to finance the Variation, the Concessionaire must notify the State reporting on the response received from the Lenders. Within twenty eight (28) days after receiving such notice the State must:

(a) subject to the provisions of this Appendix 19, instruct the Concessionaire to proceed with development of the Variation on the basis that the State makes payment to the Concessionaire in accordance with paragraph 14 in respect of the expenditure incurred and any increased cost of funding due to any delay to the planned completion date of the relevant Works (as applicable) agreed or determined pursuant to this Appendix 19; or

(b) withdraw the requirement for the Concessionaire to implement the Variation in accordance with the provisions of this Appendix 19, and the State makes payment to the Concessionaire for all out of pocket expenses reasonably and properly incurred by the Concessionaire in connection with the Variation.

12 Funding Shortfalls

12.1 If the Concessionaire cannot obtain finance for any part of Capital Expenditure required in respect of a Variation (the **Funding Shortfall**) from the sources referred to in paragraph 3.1(c) and such Capital Expenditure exceeds one hundred thousand Euro (€100,000) (Indexed) then, at the State's request, the Concessionaire must use all reasonable endeavours to procure such finance on such reasonable terms as are available to it. The use of reasonable endeavours includes the preparation of an appropriate business plan in respect of the business of the Concessionaire as affected by the Variation to demonstrate the ability of the Concessionaire successfully to implement the relevant financing strategy in respect of the Funding Shortfall. For the avoidance of doubt, all the costs incurred by the Concessionaire (both internal and external) following the State's request under this paragraph 12 will be paid by the State as they are incurred.

12.2 If having used reasonable endeavours for a period of no less than eighty four (84) days (or such shorter period as may be reasonable in all the circumstances) after the determination of the amount of the Funding Shortfall, the Concessionaire cannot obtain such finance on terms reasonably satisfactory to the Concessionaire and the State then it must notify the State reporting on the activities it has undertaken in seeking finance. Within twenty eight (28) days after receiving such notice the State must:

(a) subject to the provisions of this Appendix 19 instruct the Concessionaire to proceed with development of the relevant Variation on the basis that the State is to make payments to the Concessionaire in respect of the Funding Shortfall in accordance with paragraph 12.2; or

(b) withdraw the requirement for the Concessionaire to implement the relevant Variation in accordance with the provisions of this Appendix 19 all out of pocket expenses reasonably and properly incurred by the Concessionaire in connection with the Variation.

13 Payment of capital sum by the State

Where pursuant to any provision of this Appendix 19 the State is to pay a capital sum in respect of a Variation:

(a) the State and the Concessionaire are to agree:

(i) a payment schedule in respect of the payment of such sum reflecting the amount and timing of the costs to be incurred by the Concessionaire in carrying out the Variation to the extent borne by the State providing for these costs to be calculated and certified on a monthly basis and determined by reference to the Works Price List (where available) after taking into account a reduction of the prices set out therein; and

(ii) where payment for part of the Variation reflects the carrying out of, or specific progress towards, an element within the Variation, an objective means of providing evidence confirming that the part of the Variation corresponding to each occasion when payment is due under the payment schedule appears to have been duly carried out,

(such payment schedule and evidence to be determined in accordance with Article 39 (*Dispute Resolution*) in the event of the State and the Concessionaire failing to agree as to its terms) provided that where all or any part of the Variation is being carried out by a third party under a contract with the Concessionaire, subject to the terms of any contract between the Concessionaire and that third party in relation to the implementation of the Variation having been approved by the State (such approval not to be unreasonably withheld), the process under Article 39 (*Dispute Resolution*) may not determine a payment schedule or evidence which would not enable the Concessionaire to be funded by the State in time to make payments to that third party in accordance with its contract with the Concessionaire;

(b) the State must make payment to the Concessionaire within one (1) month after receipt by the State of invoices presented to the State (in all material respects) in accordance with the agreed payment schedule (as the case may be, varied by agreement from time to time) accompanied by the relevant evidence (where applicable) that the relevant part of the Variation has been carried out; and

(c) if payment is not made in accordance with paragraph 13.1(b), the State is to pay interest to the Concessionaire on the amount unpaid from the date one (1) month after receipt of the relevant invoice until paid at the Reference Interest Rate.

14 General

The Concessionaire Variations in Works and Airport Services

(a) If the Concessionaire wishes to introduce a change in the Works and/or Airport Services it must serve a Concessionaire notice of variation on the State with a copy to the Independent Engineer in the case of a Works Variation;

(b) The Concessionaire Notice of Variation must:

(i) set out the proposed change in the Works or Airport Services in sufficient detail to enable the State to evaluate it in full;

(ii) specify the Concessionaire's reasons for proposing the change in the Works or Airport Services;

(iii) request the State to consult with the Concessionaire with a view to deciding whether to agree to the change in the Works or Airport Services and if so, what consequential changes to the Works or Airport Services the State requires as a result;

(iv) indicate any implications of the change in the Works or Airport Services;

(v) indicate, in particular, whether an adjustment to the Levy and/or the Concession Fee is proposed (and, if so, give a detailed cost estimate of such proposed change); and

(vi) indicate if there are any dates by which a decision by the State is critical.

(c) The State shall evaluate the Concessionaire's proposed change to the Works or Airport Services, taking into account all relevant issues, including whether:

(i) the change affects the quality of the Works or Airport Services or the likelihood of successful delivery of the Works or Airport Services;

(ii) the change will interfere with the relationship of the State and/or the Grantor with third parties;

(iii) the financial strength of the Concessionaire is sufficient to perform the changed Works or Airport Services;

(iv) the change affects the risks or costs to which the State and/or the Grantor is exposed; or

(v) the residual value of the assets used in the Concession and/or facilities are reduced.

(d) As soon as practicable after receiving the Concessionaire Notice of Variation, the Parties shall meet and discuss the matter referred to in it. During their discussions the State may (acting reasonably) propose modifications or may, subject to paragraph 14(i), in its absolute discretion either accept or reject the Concessionaire Notice of Variation.

(e) If the State accepts the Concessionaire Notice of Variation (with or without modification) the relevant change in the Works or Airport Services shall be implemented in accordance with its

terms and the Parties shall consult and agree the remaining details as soon as practicable and shall enter into any documents to amend this Agreement or any relevant Concession Documents which are necessary to give effect to the change in the Works or Airport Services.

(f) If the State rejects the Concessionaire Notice of Variation, it shall give its reasons for such a rejection and if the rejection is not challenged by the Concessionaire, or if it is challenged by the Concessionaire and the rejection is upheld by the Dispute Resolution Procedure then the Concessionaire shall not be entitled to implement the Concessionaire Notice of Variation. If a Concessionaire Notice of Variation is accepted (with or without modification) or the Concessionaire Notice of Variation is accepted as a result of the Dispute Resolution Procedure then paragraphs 11 to 13 shall apply as relevant.

(g) Unless the State's and/or the Grantor's acceptance specifically agrees to a decrease in the Levy and/or the Concession Fee, there shall be no decrease in the Levy and/or the Concession Fee as a result of a change in the Works or Airport Services proposed by the Concessionaire.

(h) If the change in the Works or Airport Services results in an actual net saving to the Concessionaire in carrying out the Works or in performing the relevant Airport Services in any Concession Year (**Net Service Saving**), then the Levy payable in that Concession Year shall be increased by an amount equal to fifty per cent (50%) of the Net Service Saving applicable to that Concession Year.

(i) The State shall not be entitled to reject a change in the Works:

(i) which is required in order to conform to a Change in Law;

(ii) which is required in order for the Concessionaire to comply with the Law and/or any State Permits and/or the Concessionaire Permit;

(iii) where the Concessionaire has demonstrated to the reasonable satisfaction of the State that such change to the Works does not adversely affect the quality, nature and extent of the Works from that set out at Appendix 12 (*Works*) and where the Concessionaire has demonstrated to the reasonable satisfaction of the State that such a change to the Works shall not affect the Imminent Works Implementation Time Schedule; and

(iv) which does not adversely affect the risks or costs to which the State and/or the Grantor is exposed.

(j) The State shall not be entitled to reject a change in Airport Services:

(i) which is required in order to conform to a Change in Law; or

(ii) which is required in order for the Concessionaire to comply with the Law and/or any State Permits and/or the Concessionaire Permit.

(k) The costs of introducing a change to the Works resulting from a Qualifying Change in Law (including any resulting adjustment to the Levy and, if applicable, the Concession Fee) shall be dealt with in accordance with Article 41 (*Applicable Law - Change in Law - Language*) and to the extent not dealt with shall be borne by the Concessionaire.

15 Withdrawal

The Concessionaire may withdraw a Concessionaire Notice of Variation at any time.

Appendix 20

Cooperation Framework between the Hellenic Air Force (HAF), the Hellenic Civil Aviation Authority (HCAA) and the Concessionaire at Joint Use Airports

1 Introduction

The purpose of this Annex is:

(a) To demarcate the remit of (i) the Concessionaire and (ii) the HAF and HCAA as agents of the Greek State, in relation to Joint Use Airports which are within the scope of the Concession Agreement.

(b) To specify the provisions of the Concession Agreement relating to the rights and obligations of the Concessionaire and the Greek State concerning financing, upgrades to, maintenance of and running of the said Airports; and

(c) To demarcate the framework of cooperation and coordination of activities between the Concessionaire and the said agents of the Greek State, in relation to Joint Use Airports.

2 Definition of Joint Use Airports

Joint Use Airports which are within the scope of the Concession Agreement are divided into categories based on the existing operational plan and use thereof by the HAF and the plans for potential future development of further HAF activities at those airports. The categories which exist are listed below:

Category 1: Airports with a high level of HAF activity, which include the airports of Chania and Aktion.

Category 2: Airports with a limited level of HAF activity, which include the airports of Thessaloniki and Kavala.

Note that the airports of Thessaloniki and Kavala are included in the NATO plan and the relevant obligations thereunder apply.

Following a recommendation from the HAF it will be possible to change the category to which a Joint Use Airport belongs from a Category 1 to a Category 2 airport. Where such a change in categorisation impacts on the Airport Services provided by the Concessionaire or the Works, these will be treated as State Services Variations or State Works Variations as appropriate, based on the provisions of Article 42 (*Variation Procedure*) and Appendix 19 (*Variations*) of the Concession Agreement.

3 Scope of Concession

3.1 At Category 1 Joint Use Airports, the Concessionaire will only be conceded the task of upgrading, running, maintaining and operating the terminal and grounds, the civilian aircraft parking areas and grounds, any taxiways used exclusively by civilian aircraft (which connect the civilian aircraft parking areas with the rest of the network of taxiways / runways at the airport) and the car parks. In special

cases, following approval from the HAF, space which is not needed for HAF activities that could be used to expand the terminal and/or the aircraft / car parking areas may also be conceded.

3.2 The joint facilities that are not conceded will be maintained and operated exclusively by the HAF.

3.3 All infrastructure will be conceded to the Concessionaire at Category 2 Joint Use Airports. In all events it must be made clear that the areas today occupied by the HAF at such airports will continue to be the exclusive responsibility of the HAF, including the parking areas for military, transport and/or fire-fighting aircraft, the command centre, HAF support units, HAF runways, the squadron fencing, in line with the survey diagrams referred to in paragraph 3.4 below. The HAF will be able to use the runways and taxiways that are of the responsibility of the Concessionaire free of charge and any relevant services will be provided by the Concessionaire.

3.4 The survey diagrams referred to in Appendix 3 (*Concession Site Plans*) clearly show the segregation between the area within HAF's remit and that within the Concessionaire's remit at each Joint Use Airport, in line with the principles set out above.

4 Aerodrome Certification

4.1 The airports shall be certified by the HCAA, as the competent authority, based on the relevant legislation and the regulations governing it. Any costs incurred during initial certification of all Joint Use Airports shall not burden the Concessionaire or HAF's budget and shall be paid by the Greek State in accordance with the specific provisions of this Concession Agreement (Article 17 (*Permits*)).

4.2 The Concessionaire shall be responsible at Joint Use Airports for obtaining the relevant Aerodrome Certificate issued in accordance with point 4.1 above by the HCAA and retaining it in effect, in accordance with the specific provisions of this Concession Agreement (Article 17 (*Permits*)). In this case, the HAF shall provide the Concessionaire with all information, documents, reports and data relating to the part of the Airport within its remit which is considered necessary in accordance with the relevant legislation for issuing and retaining in effect the relevant Aerodrome Certificate. Classified information relating to national defence and security is excluded from this obligation.

4.3 To the extent that there exist systems which are necessary for military aircrafts' flights but do not comply with the legislation regulating civil aviation flights or pose problems in the certification process for Joint Use Airport(s), HAF and HCAA, following consultation also with the Concessionaire, will seek a mutually agreed technical solution that will purport to tackle such problems preserving at the same time the functionality of such systems that are necessary for the conduct of military aircrafts' flights. Settlement of the relevant expenditure shall be done in accordance with paragraph 4.1 above.

5 Environmental authorisation and liability

5.1 Compliance with Environmental Requirements at each Joint Use Airport shall, among other things, include submitting an annual report on environmental strategy and an environmental management plan to the Ministry of Environment & Energy, notified to the HAF and the HCAA, in accordance with the specific provisions of this Concession Agreement. The Environmental Management Plan shall form the basis for monitoring and managing waste, water, rainwater run-off, ecosystems, and bird

strike control systems, and for monitoring air quality and noise and the carrying of radioactive and other dangerous materials, waste collection, and protection from electromagnetic radiation, etc. Permanent monitoring systems may need to be installed at each Airport in accordance with the Environmental Requirements. Moreover ICAO Manual: Airport Planning Manual (Doc 9184) – Part 2 Land Use and Environmental Control supplements ICAO Annex 14 and provides guidelines on environmental protection at airports. The airport operating manual includes airport provisions on pollution prevention and control (procedures, actions, competent officers, suitable means, etc.).

5.2 The following rules apply in relation to Environmental Permits (as defined in this Concession Agreement) for Category 1 Joint Use Airports:

(a) The Concessionaire shall be responsible for civilian operations at the airport, infrastructure and activities within its remit, in accordance with the provisions of paragraph 3.1 above. Those activities must be covered by an environmental authorisation which the Concessionaire is responsible for keeping in effect, in accordance with the specific provisions of this Concession Agreement.

(b) Infrastructure that remains within the remit of the HAF, but which is also used by the Concessionaire to operate the airport (such take-off and landing runways) shall be included in the environmental authorisation for running the civilian side of the airport.

(c) New works or changes to existing works that fall within the remit of the HAF in accordance with the provisions of paragraph 3 above, shall be excluded from the environmental authorisation procedures in accordance with article 1(2) of law 4014/2011 provided that are intended for national defence purposes.

(d) In the case of joint civilian and military works, environmental authorisation shall be required to construct the works and for the civilian aspects of operating them. In cases where it is not clear whether the relevant procedures must be complied with, the opinion of the competent Special Environment Service must be requested. The relevant authorisation procedure must be conducted by the Concessionaire with the assistance of the HAF, if required, unless the two sides come to other arrangements.

5.3 In short, the Concessionaire shall be responsible for retaining Environmental Permits in force and for complying with the Environmental Requirements, in relation to infrastructure within its remit and for which it is responsible and for civilian use of the airport overall. In order to implement/comply with some of the Environmental Requirements that apply to areas and infrastructure that remain within the remit of the HAF, responsibility for complying with the Environmental Requirements shall lie with the HAF, excluding the civilian side of things, unless the two sides come to other arrangements. If the Concessionaire's or HAF's activities do not have any clear, discrete impact on environmental factors, the relevant issues shall be jointly clarified by the parties in collaboration with each other, as appropriate, in accordance with paragraph 5.2(d) above and in accordance with the relevant legislation.

5.4 At Category 2 Joint Use Airports, responsibility for Environmental Permits and for complying with the Environmental Requirements lies with the Concessionaire in accordance with the provisions of this Concession Agreement.

6 Priority Use and Service Levels

6.1 Joint Use Airports must facilitate both civilian aviation transport needs and the operational needs of the HAF without impediment.

The necessary plans and/or works must be in place at these airports relating to:

(a) the infrastructure required;

(b) human resources and airport operations; and

(c) communication, navigation and surveillance (CNS) systems,

so that there are no barriers or distortions to how the operational needs of the HAF are met, and how demand for civil aviation transportation needs are met.

6.2 **Infrastructure**

6.2.1 The HAF shall ensure that the infrastructure needed at Category 1 Joint Use Airports, in line with Table A of Appendix 5 (*Airport Services*) of this Concession Agreement, is operated and maintained in line with the Specifications in paragraph 9 below and upon payment by the Concessionaire of the remuneration provided in paragraph 10 below.

6.2.2 Where the Concessionaire wishes to upgrade the operational features of joint infrastructure at a Category 1 Joint Use Airport which falls within the remit of the HAF in accordance with paragraph 3.2 above, it may undertake work itself at own cost, only if it obtains approval for that from the HAF and HCAA after submitting a work proposal. The work will be carried out in accordance with the specific provisions of Appendix 12 (*Works*) and Appendix 19 (*Variations*) of this Concession Agreement applicable to Concessionaire Variations. Where the said provisions require the HCAA to do anything, the involvement of the HAF shall also be required.

6.2.3 The Concessionaire may request in its proposal referred to in paragraph 6.2.2 above that the relevant part of construction cost it bears for the work to upgrade the operational characteristics of the infrastructure be depreciated year-by-year for a period equal to the useful life of the relevant works, with a corresponding reduction in the amounts which must be paid each year to HAF as a percentage of the landing fees in accordance with the table in Article 10.1 below. The HAF will decide on that request, taking into account the necessity for such works, as well as any reductions in operating and maintenance costs for the infrastructure to be upgraded, as a result of the relevant work, and will notify its position and grant any approval in accordance with the procedure referred to in paragraph 6.2.2.

6.2.4 The Concessionaire shall ensure that the infrastructure required at Category 2 Joint Use Airports is operated and is maintained in line with the Specifications referred to in paragraph 9 below. Where the HAF wishes to upgrade the operational characteristics of a Joint Use Airport of this category, it will seek together with HCAA and following consultation with the Concessionaire a mutually accepted

technical solution within the framework of the current memorandum of cooperation existing between HAF and HCAA together with the settlement of the relevant expenditure and it shall do so in accordance with the specific provisions of Appendix 19 (*Variations*) of this Concession Agreement applicable to State Variations.

6.2.5 Each year the HAF, the HCAA and the Concessionaire shall jointly assess the current state of infrastructure, including layed surfaces, in order to regularly evaluate that they are operating properly and are safe.

6.3 **Procedures**

6.3.1 The framework for providing air traffic control services at civil and military airports, to civil and military aircraft is set and is laid down in the aeronautical manual AIP – Greece and MAIP in line with the applicable legislation, including the Regulations (EC) on the creation of the Single European Sky (Regulations 549/2004 to 552/2004).

6.3.2 The provision of air traffic management (ATM) services at Chania and Preveza/Aktion Airports, and within Andravida, Preveza, Souda military terminal areas (**MTMAs**), as published in AIP – Greece and MAIP, is the responsibility of the HAF, which will provide an equivalent level of services taking into account the operational rules of the European Aviation Safety Agency, for air traffic management (**ATM**) and air traffic flow management (**ATFM**) applicable for civil aviation. The Greek State shall pay the HAF a price for these services and also for the services set out in detail in paragraph 6.3.3 below.

6.3.3 The following specific matters are regulated:

(a) The aircraft movement area, Aircraft traffic – and the Airport Pavement Management System, Pavement Condition Index, Pavement Classification Number etc.

(b) Wildlife hazard management

(c) Obstacle Clearance Control

(d) Communication, navigation and surveillance (CNS) systems

(e) Visual approach aids (VASIS, PAPI, etc.)

In accordance with the points published in AIP Greece.

(f) Inspections, checks and safe operation of Airports

(g) Readiness, including management of maintenance, preventative maintenance and power supply requirements.

6.3.4 As far as Category 1 Joint Use Airports are concerned, all the points referred to in paragraph 6.3.3 are within the remit of the HAF (or the HCAA as appropriate depending on who the relevant equipment belongs to) which must comply with the Specifications laid down in paragraph 9 below.

6.3.5 As far as Category 2 Joint Use Airports are concerned, the HAF (or the HCAA as appropriate) shall be responsible for the points made in paragraph 6.3.3(c), and (d), which must comply with the Specifications laid down in paragraph 9 below. The same shall also apply to navigation visual aids

(signage, obstacle lights) provided that they are not located in or in contact with the airport grounds. The Concessionaire shall be responsible for the others in accordance with the Specifications laid down in the Concession Agreement.

6.4 **Aeronautical aids/equipment**

6.4.1 Issues relating to aeronautical aids/equipment, procedures and human resources associated with Air Traffic Management, regulating the use of landing and take-off runways and regulating air traffic within the airport which may relate not just to the Joint Use Airports but also other Regional Airports affected by the air space arrangements within HAF's remit, lie within the remit of the HAF, and the Greek State shall pay a price to HAF for them. In all events it should be made clear that where HCAA currently has the remit for these issues rather than HAF, the HCAA shall have responsibility vis-à-vis the Concessionaire and not the HAF.

6.4.2 The air navigation services provided by the HAF's air traffic control unit shall take into account:

(a) The provisions of Annex B of Regulation (EC) No 1108/2009 on air traffic management and air navigation services, concerning "essential requirements for ATM/ANS and air traffic controllers";

(b) The performance scheme for the general ATM programme contained in Commission Implementing Regulation (EU) No 390/2013 laying down a performance scheme for air navigation services and network functions; and

(c) The planned level of service quality in association with the airport capacity statement.

6.4.3 In order to improve air traffic services at the MTMAs at Chania and Andravida airports, the Communication and Surveillance Sectors need to be modernised by acquiring the following systems:

(a) Wide Area Multilateration System (WAM) / Automatic Dependent Surveillance –Broadcast (ADS-B) at the Chania and Andravida airports, including an appropriate number of ground relays/remote stations, (maximum four (4) ground relays/remote stations per MTMA) to cover the entire terminal area (MTMA) and the necessary terminal equipment, per Service, for the Chania – Andravida Approach Control Centres (APP) and the Chania, Andravida, Kefallinia, Araxos and Zakinthos Aerodrome Control Towers up to a maximum of ten (10) air traffic controller working positions per MTMA. These systems will provide a capability equivalent to installing a single Secondary Surveillance Radar in each MTMA and should collaborate with the HCAA's communication, navigation and surveillance (CNS) systems. Data communication links between the above mentioned Approach Control Centres and the Aerodrome Control Towers, as well as land acquisition/leasing/expropriation and connection works to the public utility networks for all ground relays / remote stations are excluded from the scope of the works.

(b) Voice Communication System (VCS) at the Approach Control Services (APPs) and Aerodrome Control Towers of Chania, Andravida, Kefallinia and Zakinthos airports, depending on the capacity of the frequencies being managed and the number of air traffic

controller working positions to be created at each Approach Control Centre and each Aerodrome Control Tower, respectively and up to a maximum of eight (8) working positions.

(c) Advanced Surface Movement Guidance and Control System (A-SMGCS) or an equivalent capability provided by a multilateration system for providing Routing, Guidance, Surveillance and Control of aircraft and vehicles within the grounds of Chania airport, with appropriate terminal equipment at the Aerodrome Control Towers.

The Concessionaire shall be responsible for supplying the said systems in accordance with the technical specifications and operational requirements that will be issued by the HAF, for covering the cost thereof and for providing initial training for staff which will be required in order to operate and use those systems, up to a maximum of fifty (50) persons.

Upon commissioning of the systems described in paragraphs 6.4.3(a), (b) and (c) above, the HAF will take them over and be responsible for their operation and maintenance.

6.5 **Service Level Required and General Provisions**

6.5.1 Where there are changes to the body responsible for ATM and/or for regulating use of the landing/take-off runways and/or regulating air traffic within the airport, including the matters referred to in paragraph 6.3 above, for any operational or other reasons, involving a switch between the HAF and HCAA or other agency of the Greek State, those changes shall be promptly notified to the Concessionaire and shall be binding on it.

6.5.2. In implementation of the Greek State's obligations contained in paragraph 4.3.2(k) of the Concession Agreement, in light of all the points contained in paragraphs 6.2. to 6.4 above and having regard to the fact that the Concessionaire will procure the equipment referred to in paragraph 6.4.3 and the fact that a period of two (2) years will elapse in order to commission that equipment and familiarise HAF staff with it, the HCAA and HAF will collaborate so that it is possible to fully handle air traffic demand, taking into account the capacity set aside to meet the HAF's operational requirements, in the light of flight safety. If that cooperation gives rise to the need for new investments in infrastructure, procedures and/or equipment, those investments must be made by the Greek State.

6.5.3. Aircraft Needed for Defence shall have priority when it comes to using airspace and airports.

Aircraft Needed for Defence are those which are involved in missions to safeguard national defence and security and to meet obligations deriving from international defence agreements. This category specifically includes:

(a) Combat aircraft for national and allied purposes

(b) Aircraft participating in publicised national, NATO and multinational drills.

6.5.4. In addition to the defence aircraft referred to in paragraph 6.5.3 the following aircraft will also have priority in using the air space and airports in accordance with international regulations:

(a) VIP aircraft in accordance with the provisions of AIP Greece.

(b) Aircraft participating in airlifts.

(c) Aircraft involved in fire fighting

(d) Aircraft involved in search and rescue operations.

Other civilian and military aircraft traffic should be handed in accordance with the procedures specified by ICAO.

7 Rescue and fire fighting services

7.1. The required level of rescue and fire fighting services at civilian airports is specified in Annex B of the Aerodromes Regulation 2014, while for HAF airports of all categories, there are different specifications in the aeronautical manuals AIP – Greece and MAIP.

7.2. At Category 1 Joint Use Airports the responsibility for providing rescue and fire fighting services for incidents involving civilian aircraft will lie with the Concessionaire, supported by the HAF in its capacity.

The Concessionaire shall be responsible for providing special mobile equipment/vehicles which the HAF (within the framework of its subsidiary role) and/or the Hellenic Fire Brigade may reasonably require to meet the needs of civil aviation flights.

7.3 At Category 2 Joint Use Airports responsibility for providing rescue and fire-fighting services will lie with the Concessionaire in accordance with the relevant provisions of the Concession Agreement, apart from incidents which only involved HAF aircraft, which the HAF will be responsible for dealing with, with the assistance of the Concessionaire, where required, under the conditions laid down in the Airport Manual.

7.4 The Concessionaire -in collaboration with the HAF and possibly the Hellenic Fire Brigade which may be involved- shall prepare and publish the necessary guidelines (manuals) and put in place an Airport Fire Safety – Rescue Plan, an Airport Emergency Plan which is suitable for local needs, in accordance with the provisions of the Aerodromes Regulation 2014 and other applicable regulations.

8 Securing the airports from illegal acts

8.1 The Concessionaire in collaboration with the HCAA, the Hellenic Police and the military authorities shall prepare an Airport Security Plan for each Joint Use Airport in accordance with the provisions of European and national law, including the national civil aviation security regulations applicable from time to time, and shall submit it to the HCAA for approval.

8.2 Responsibility for guarding the perimeter of the airport and for guarding access to it shall be shared by the HAF and the Concessionaire, depending on the remit of each, based on the relevant survey diagrams referred to in paragraph 3.4 above. The allocation of responsibility for other security requirements, as these are provided in the relevant applicable national and European legislation, shall be laid down in the relevant Airport Security Plan referred to in paragraph 8.1 above, after discussions between the HAF, the HCAA and the Concessionaire, and having taken into account the remit of the HAF and the Concessionaire in accordance with paragraph 3.4 above.

9 Category 1 Joint Use Airport Operating and Maintenance Specifications

9.1 In order to maintain and operate existing facilities/infrastructure at Category 1 Joint Use Airports, the existing regulations and acceptable texts on specific issues in the context of NATO, STANAGS (Criteria and Standards for Airfields, Standardisation Agreement, etc.) or ICAO, as the case may be, shall be followed. The HAF, as the competent body for the study and construction implementation, including award and supervision, shall be responsible for upgrading features and maintenance levels, above the level referred to in the said specifications, so that the airports meet the specifications referred to in the Certification Regulations (as updated and renewed) for the issuance of an aerodrome certificate by the HCAA in accordance with the Aerodromes Regulation 2014, as provided in paragraph 4.1 above, and to retain the relevant certificate in effect without unfavourably affecting its current use and the airport's operational characteristics. HAF and HCAA will seek mutually accepted means and procedures within the framework of the existing memorandum of cooperation together with the settlement of the relevant expenditure pursuant to the provisions of paragraph 4.1 above. It is noted that any additional cost shall not burden the Concessionaire or HAF's budget.

9.2 The recommendations – practices of NATO STANAGS – ICAO - EASA shall apply to all work relating to maintenance, upgrades, new facilities, infrastructure, equipment, systems and procedures, referred to above at the Category 1 Joint Use Airports.

9.3 The existing classification and grading of pavements at Category 1 Joint Use Airports shall be retained at a level equal to those referred to in the published AIP (Aeronautical Information Publications) GREECE cited herein.

10 Allocation of costs and compensation

10.1 At Category 1 Joint Use Airports, the HAF shall assume the competences and duties referred to in this Annex at own expense, and shall be remunerated accordingly based on the provisions of the Concession Agreement, and shall receive a percentage of the landing charges from the Concessionaire, in accordance with the table below.

Note that in order to avoid landing runways – pavements becoming overloaded and to avoid their lifetime being reduced, in accordance with NATO guideline AEP 46A and in accordance with ICAO requirements, the schedule and number of flights with a ACN/PCN ratio over 1 will be approved by the HAF as shown in the table below:

ACN/PCN ratio	No. of permitted landings	% of landing charges payable to HAF by Concessionaire
0% to 100%	**All**	**50%**
From 100.01% to 110%	**All**	**65%**
From 110.01% to 120%	**For the first 100 landings per year**	**80%**
From 110.01% to 120%	**For between 100 and 300**	**150%**

	landings a year **No more than 300 landings a year are permitted**	
From 120.01% to 125%	**For the first 100 landings per year** **No more than 100 landings a year are permitted**	**200%**
From 125.01% up to 130%	**10 movements maximum per year due to security reasons**	**200%**

The published PCN value in the applicable AIP Greece will be used as the PCN value in the table above. Note that this value may not under any circumstances be less than the value which is published in AIP Greece 2013 in accordance with paragraph 9.3 above.

10.2 At Category 2 airports, there is no special charge for the benefit of the HAF other than the amounts specified in the Concession Agreement, provided no specific services are provided by the HAF.

10.3 The HAF shall be compensated by the Concessionaire for any competences and duties relating to lighting infrastructure in areas used by both parties (runways, taxiways, landing lights) at Category 1 Joint Use Airports which it may undertake to perform at own cost in accordance with this Annex. The remuneration shall be 50% of the lighting charges in accordance with the specific provisions of the Concession Agreement.

10.4 The HAF shall be remunerated by the Concessionaire for the cost of infrastructure security and guarding services for infrastructure used by both at Category 1 Joint Use Airports which the HAF undertakes in accordance with this Annex. The remuneration shall be a percentage of the security charge which the Concessionaire charges to airport users in accordance with the specific provisions of the Concession Agreement. Such percentage shall be set from time to time on the basis of the cost and expenses documentation provided by the HAF to the Concessionaire, as these costs and expenses are approved through the procedure provided in Paragraph 2.7 of Appendix 7 of the Concession Agreement, it being agreed that such costs and expenses may not be higher than what a private subcontractor would charge in similar circumstances. The level and the quality of safety and security services, for which the HAF shall be compensated by the Concessionaire, shall be checked and accepted by the HCAA under the National Civil Aviation Safety Plan.

11 Steering Body

As part of how the Liaison Committee specified in Article 7.1 (*Liaison Committee*) of the Concession Agreement operates, a three-member Joint Use Airports Cooperation Team will be set up comprised of representatives of the HAF, the HCAA and the Concessionaire in order to implement this framework and to deal with day-to-day issues concerning Joint Use Airports by preparing agreements on collaboration and the coordination of the activities of the bodies involved. At the first meeting of this Team, the representatives of the Greek State shall appoint two persons to represent

the HAF and the HCAA on the Team while the third member of the Team shall be appointed by the Concessionaire's Representatives. Moreover, at the same meeting, the representatives of the Greek State and the Concessionaire shall agree on the procedures for convening the Team and how it will operate and take decisions.

Appendix 21

NOT USED

Appendix 21A
HDFS Ministerial Decisions

Airports	Establishment desicion	Relocation / amendment / expansion decisions
Thessaloniki	T.4792/436/29.10.1976	Δ19Γ5043343 ΕΞ/14.10.2010 (Government Gazette 1709/B/2010) Δ18Γ5045824 ΕΞ/14.10.2012 (Government Gazette 2620/B/2012) Δ18Γ5020817 ΕΞ/29.05.2013 (Government Gazette 1434/B/2013) Δ18Γ5024728 ΕΞ/01.07.2013 (Government Gazette 1696/B/2013)
Kerkira	T.4792/436/29.10.1976	ΥΠΑ/Δ11/Γ/46503/20190/27.11.1996 K 3161/68/B0019/6.11.2002 K 3234/52/1.9.2006 (Government Gazette 1360/B/2006) 5032274.1/3758.1/1.9.2009 (Government Gazette 2092/B/2009) Δ19Γ 5020712 ΕΞ/4.5.2011 (Government Gazette 1136/B/2011)
Chania	T.3891/73/23.10.1987	X645/7/B0019/23.8.1996 (Government Gazette 828/B/1996) Δ11/Γ/42360/18488/30.10.1996 X.880/1/B0019/11.2.2003 (Government Gazette 189/B/2003) Δ19 5050257 ΕΞ/28.12.2009 (Government Gazette 21/B/2010)
Zakinthos	1023716/0785/019/15.2.1989 (Government Gazette /21.2.1989)	5027020.1/Γ0019/6.8.2009 (Government Gazette 1797/B/2009)
Kefallinia	A2779/16/B0019/27.9.1994 (Government Gazette /25.11.1994)	ΥΠΑ/Δ11/Γ/19174/8206/2.5.1995 A4070/50/Γ0019/22.12.2005 (Government Gazette 1954/B/2005) A 4339/55/Γ0019 ΠΕ/17.2.2009 (Government Gazette 397/B/2009) Δ11/Γ/10421/3985/15.4.2013
Aktion	T.1536/38/B0019/17.3.1998 (Government Gazette /26.3.1998)	T2498/74/B0019/3.6.2002 Π5535/26/B0019/26.11.2002 (Government Gazette 1523/B/2002) Π6622/61/ΠΕ/22.1.2008 (Government Gazette

		197/B/8.2.2008)
Kavala	K1875/67/B0019/3.8.1995 (Government Gazette /17.8.1995)	Δ11/Γ/40889/18471/28.9.1995 K3739/99/B0019/22.12.1999 (Government Gazette 2285/B/1999) K 2424/23/B0019/2.8.2000 (Government Gazette 1035/B/2000) K 4050/46/6.11.2007 (Government Gazette 2260/B/2007)

Appendix 22
NOT USED

Appendix 23
Financial Adjustments

1 FINANCIAL ADJUSTMENTS

1.1 Financial Consequences

(a) Whenever a Relevant Event occurs, the financial consequences shall (save where otherwise provided in this Agreement or where the Parties mutually agree otherwise) be determined in accordance with the relevant Article or Articles of this Agreement which govern the Relevant Event and this Appendix 23 (*Financial Adjustments*). Where for the purposes of this Appendix 23 (*Financial Adjustments*) the Financial Model is to be adjusted by reference to a Relevant Event, this shall be carried out by the Concessionaire, in consultation with the Grantor and/or the State (as applicable) to reflect the impact of any Relevant Event on the version of the Financial Model applicable immediately prior to the relevant adjustment and to reflect the impact of the Relevant Event in respect of which such adjustment is being undertaken, including the effect of Estimated Change in Concession Costs. The Concessionaire shall submit to the State for approval all relevant calculations and the Financial Model adjusted under this Appendix 23 (*Financial Adjustments*) (the **Revised Financial Model**) and the Financial Model or Updated Financial Model, as the case may be, applicable immediately prior to the relevant adjustment (such approval not to be unreasonably withheld or delayed). In calculating any Change in Costs and any Change in Revenue, and in assessing adjustments to be made to the Financial Model, the Financial Model shall be adjusted to take into account:

(i) the relevant economic assumptions prevailing at the time;

(ii) an update of forecasts (if necessary and/or relevant);

(iii) in respect of the Revised Financial Model only, changes in the prospective performance of the project arising as a result of the Relevant Event; and

(iv) the assumptions used in the Financial Model used by the Parties or, if necessary, the Financial Model itself shall have been updated (including as to the performance of the project) so as to be current immediately prior to the relevant adjustment,

in accordance with Article 31 (*Financial Model*) of this Agreement and the Designated Loan Agreements (if any).

1.2 **Application and change to Levy**

Where, pursuant to this Agreement, the Concessionaire or the State is entitled to payment of any sum the assessment of which properly requires reference to the Financial Model, the adjustment (either an increase or decrease, as applicable) to the Levy or amounts payable by the State to the Concessionaire (or the extension of the Concession if the Concessionaire so elects in accordance with Article 31.5 (*Financial Model*) of this Agreement (either on a one-off or on a recurring basis) over the remainder of the Concession Period, as appropriate) shall be that required to ensure that, by reference to the Revised Financial Model, the Concessionaire is left in a no better and no worse position than under the version of the Financial Model applicable immediately prior to the relevant adjustment and where, in the event the adjustment is in the favour of the Concessionaire, the level of such adjustment exceeds the amount of the next then due Levy payment, the State shall pay to the Concessionaire (in addition to any adjustment to the Levy) an amount equal to the excess of any such adjustment on the date that such Levy payment is due.

1.3 **No Better and no Worse**

Any reference in this Agreement to "no better and no worse" or to leaving the Concessionaire in a "no better and no worse position" or a "no better no worse position" shall be construed by reference to the Concessionaire's:

(a) rights, duties and liabilities under or arising pursuant to performance of this Agreement, the Designated Loan Agreements (if any) or the Concession Documents; and

(b) ability to perform its obligations and exercise its rights under this Agreement, the Designated Loan Agreements (if any) or the Concession Documents,

so as to ensure that:

(c) the Concessionaire, having regard to any respective Change in Costs and Change in Revenue, is left in a position which is no better and no worse in relation to the Threshold Equity IRR (as calculated by the Financial Model as at each Calculation Date) and the profile of Equity IRR by reference to the version of the Financial Model as updated (including as to the performance of the project) so as to be current immediately prior to the occurrence of the Relevant Event; and

(d) the ability of the Concessionaire to comply with this Agreement and the Designated Loan Agreements (if any) is not adversely affected or improved as a consequence of the Relevant Event.

1.4 **Adjustments to the Financial Model**

Where the Parties agree that adjustments to the Financial Model or the Updated Financial Model, as the case may be, are required to comply with this Appendix 23 (*Financial Adjustments*) any such agreed adjustments shall be incorporated into the Financial Model or the Updated Financial Model, as the case may be, pursuant to paragraph 1.1 above and the Revised Financial Model shall become the Financial Model or the Updated Financial Model, as the case may be, for the purposes of this Agreement until its further amendment in accordance with this Agreement.

1.5 **Rights of Audit and Rectification**

The Grantor and/or the State or Lenders, shall at all times upon giving seven (7) Business Days' notice have the right to carry out a full audit of the Concessionaire's records and Revised Financial Model (including any amendments to the assumptions thereto) to determine the validity and recovery of the no better and no worse assessments made pursuant to this Appendix 23 (*Financial Adjustments*).

Where a Revised Financial Model has been provided by the Concessionaire pursuant to paragraph 1.4 above, and an audit carried out by the Grantor, the State and/or the Lenders pursuant to this paragraph 1.5 identifies an error in the Revised Financial Model, the Revised Financial Model shall be amended to correct the error and the Concession Fee over the remainder of the Concession Period shall be amended pursuant to paragraph 1.2 above. Where actual costs have already been incurred by the Parties prior to the identification of the error, the Parties agree that the first one hundred thousand Euro (€100,000) of such costs shall not be subject to repayment. For the avoidance of doubt, a difference of five (5) basis points shall not be regarded as an error in the Revised Financial Model.

1.6 **Copies of the Revised Financial Model**

Following any change to the Financial Model or the Updated Financial Model, as the case may be, under the provisions of this Appendix 23 (*Financial Adjustment*), the Concessionaire shall promptly deliver a copy of the Revised Financial Model to the State in the same form as is established at the date of this Agreement or in such other form as may be agreed between the Parties and in accordance with this Agreement.

1.7 **Mechanism for dealing with Updated Information**

Whenever a Relevant Event occurs and the procedure set out in this Appendix 23 (*Financial Adjustment*) is required to be carried out by the Parties then if either Party reasonably believes that it

has more accurate estimates or new information in relation to any Estimated Change in Concession Costs or if the Concessionaire is to or does incur increased Estimated Change in Concession Costs compared to those previously agreed by the Parties in respect of the same Relevant Event then the procedure of paragraph 1.8 below will be followed.

1.8 **Extended Period to Claim**

Where the Relevant Event giving rise to that claim has continuing direct effects on the Concession past the date that is twenty (20) Business Days after the date that the State received notice of the Relevant Event, and the Concessionaire notifies the State that it is not possible for the Concessionaire to submit a fully documented and substantiated claim within such twenty (20) Business Day period, the Concessionaire shall submit as many of the supporting details which are available within such twenty (20) Business Day period, and those supporting details shall be considered to be interim details. The Concessionaire shall submit further reasonable interim details and documents thereafter at intervals of not more than twenty (20) Business Days until the continuing direct effects of the Relevant Event on the Concession cease. Full and final supporting details of such claim shall be submitted to the State within ten (10) Business Days after the date on which the continuing direct effects cease.

The Concessionaire is entitled to submit claims which are in relation to a Change in Law or a Discriminatory Change in Law with continuing direct effects in accordance with this paragraph 1.8, whilst the direct effects continue. Such claims cannot be filed more frequently than every three (3) months.

1.9 **Defined Terms**

For the purposes of this Appendix 23 (*Financial Adjustments*) the following defined terms shall mean:

"**Change in Costs**" means in respect of any Relevant Event, the change (whether of a one-off or recurring nature, and whether positive or negative) in the actual or anticipated costs, losses or liabilities of the Concessionaire (whether of a capital or operational nature and without double counting), including, without limitation as relevant and so far as they are reasonably incurred, the following:

(a) the reasonable costs of complying with the requirements of Articles 30 (*Compensations*) and/or Article 41 (*Applicable law - Change in Law - Language*) and/or Article 42 (*Variation Procedure*) and Appendix 17 (*Variations*) and/or this Appendix 23 (*Financial Adjustments*), including the reasonable costs of preparation of design and estimates;

(b) the costs of continued employment of, or making redundant, staff who are no longer required;

(c) the costs of employing additional staff;

(d) reasonable professional fees;

(e) the costs to the Concessionaire of financing any Relevant Event (and the consequences thereof) including commitment fees and capital costs interest and hedging costs, lost interest on any of a party's own capital employed and any finance required pending adjustments to the Concession Fee;

(f) the effects of costs on implementation of any insurance reinstatement in accordance with this Agreement, including any adverse effect on the insurance proceeds payable to the Concessionaire (whether arising from physical damage insurance or business interruption insurance (or their equivalent)) in respect of that insurance reinstatement and any extension of the period of implementation of the insurance reinstatement;

(g) operating costs, or life cycle, maintenance or replacement costs;

(h) Capital Expenditure and/or Operational Expenditure;

(i) the costs required to ensure continued compliance with the Designated Loan Agreements (if any);

(j) any deductible or increase in the level of deductible, or any increase in premium under or in respect of any insurance policy; and

(k) liability to third parties and subcontractors, including legal expenses on an indemnity basis;

"**Change in Revenue**" means in respect of any Relevant Event, the change (whether of a one-off or recurring nature, and whether positive or negative) in the actual or anticipated income or revenues of the Concessionaire and/or any subcontractors (without double counting);

"**Estimated Change in Concession Costs**" in respect of the Relevant Events being Article 30 (*Compensations*), Article 41 (*Applicable law - Change in Law - Language*) and Article 42 (*Variation Procedure*) means the aggregate of any estimated increased Change in Costs and/or Change in Revenue less the aggregate of any reduced Change in Costs and/or Change in Revenue; and

"**Relevant Event**" means any Variation, any Change in Law pursuant to Article 41 (*Applicable law - Change in Law - Language),* any State Responsible Event and/or Event of Delay or any other matter as a result of which there may be an adjustment to the Levy or other payment under this Agreement, in accordance with Appendix 23 (*Financial Adjustments*).

Appendix 24
Financial Offer

BUNDLED FINANCIAL OFFER

From: Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"

To: Hellenic Republic Asset Development Fund S.A.
1 Kolokotroni and Stadiou Str.
105 62 Athens
Greece
Date: 10 October 2014

Re: Proposed operation and maintenance of the Cluster A Regional Airports and the Cluster B Regional Airports of the Hellenic Republic – Bundled Financial Offer

Dear Sirs,

1. This financial offer is being provided in connection with the request for proposal issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. (the **HRADF**) on 4 February 2014 in connection with the Transaction (the **RfP**), as well as the request for proposal issued by HRADF on 4 February 2014 in connection with the Cluster A Transaction (the **RfP for Cluster A**). All capitalised terms used but not otherwise defined in this financial offer have the respective meanings given to them in the RfP and the RfP for Cluster A (including the Final Version of the Concession Agreement and the Cluster A Final Version of the Concession Agreement, as applicable).

2. Each Eligible Investor's Representative identified below, in their capacity as Representatives of **Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide** and **SLENTEL LIMITED**, hereby declare that we fully understand and accept:

(i) all terms and conditions of the Tender Procedure for the Transaction, as such terms have been set out in the Invitation to Submit an Expression of Interest and the RfP and the clarifications provided by the HRADF in writing as well as the relevant terms and conditions for the Cluster A Tender Procedure and the Cluster A Transaction, as such terms have been set out in the Invitation to Submit an Expression of Interest and the Cluster A RfP and the clarifications provided by the HRADF in relation to those; and

(ii) all terms and conditions as set out in the Final Version of the Concession Agreement and the Cluster A Final Version of the Concession Agreement and confirm that there shall be no further negotiation of such agreements after the date hereof other than as specified in the RfP and the Cluster A RfP.

3. We hereby submit for and on behalf of **Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"** the following financial offer as set out below, which is only applicable if our offer is selected as the Winning Bundled Offer:

Upfront Concession Fee (for the Concession Agreement) = Euro six hundred twenty-five million.--

(€ 625,000,000.00)

Annual Concession Fee (for the Concession Agreement) = Euro eleven million, six hundred thousand. --

(€ 11,600,000.00)

Applying the Total Score Evaluation Formula this results in an aggregate Financial Consideration (for the Concession Agreement) of:

six hundred ninety-four million, six hundred thousand.------------------------------------

(694,600,000)

and

Upfront Concession Fee (for the Cluster A Concession Agreement) = Euro six hundred nine million. --

(€ 609,000,000.00)

Annual Concession Fee (for the Cluster A Concession Agreement) = Euro eleven million, three hundred thousand.---

(€ 11,300,000.00)

Applying the Total Score Evaluation Formula this results in an aggregate Financial Consideration (for the Cluster A Concession Agreement) of:

Six hundred seventy-six million, eight hundred thousand.---------------------------------

(676,800,000)

CONSORTIUM CANDIDATE:

For and on behalf of Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

(Signature): ....

Representative's name: Christoph Hans Nanke
Full business address: Flughafen. Geb. 162 (Airport, Building 162), 60547 Frankfurt am Main
Passport number (issuing authority): C5J6P9Y73 (LANDESHAUPTSTADT WIESBADEN)

(Signature): ....

Representative's name: Charles Weinland
Full business address: : Flughafen. Geb. 162 (Airport, Building 162), 60547 Frankfurt am Main
Passport number (issuing authority): C5NV9FNR1 (STADT SCHWALBACH AM TAUNUS)

For and on behalf of SLENTEL LIMITED

(Signature): ....

Representative's name: AIKATERINI IMELLOU
Full business address: 17A Dodekanissou str, 14572, Drosia, Attica, Greece
ID number (and issuing authority): AK221264 (T. A. Neas Erythraias)

ΣΥΝΔΥΑΣΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ

Από: Κοινοπραξία "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"

Προς: Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.
Κολοκοτρώνη 1 και Σταδίου
10562 Αθήνα
Ελλάδα

Ημερομηνία: 10 Οκτωβρίου 2014

Θέμα: Προτεινόμενη λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Α και των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Β του Ελληνικού Δημοσίου – Συνδυαστική Οικονομική Προσφορά

Αξιότιμοι Κύριοι,

1. Αυτή η οικονομική προσφορά παρέχεται σε σχέση με την πρόσκληση υποβολής προσφοράς που εκδόθηκε από το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε. (το **ΤΑΙΠΕΔ**) την 4 Φεβρουαρίου 2014 σε σχέση με τη Συναλλαγή (η **Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς**), καθώς και την πρόσκληση υποβολής προσφοράς που εκδόθηκε από το ΤΑΙΠΕΔ την 4 Φεβρουαρίου 2014 σε σχέση με τη Συναλλαγή για την Ομάδα Α (η **Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς για την Ομάδα Α**).
Όλοι οι όροι με κεφαλαία γράμματα που χρησιμοποιούνται και δεν ορίζονται διαφορετικά στην παρούσα οικονομική προσφορά έχουν την αντίστοιχη έννοια που τους αποδίδεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς και την Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς για την Ομάδα Α (συμπεριλαμβανομένου και του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης και του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης για την Ομάδα Α, ανάλογα την περίπτωση).

2. Κάθε Εκπρόσωπος Προεπιλεγέντος Επενδυτή όπως προσδιορίζεται κατωτέρω, υπό την ιδιότητά τους ως Εκπρόσωποι της **Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide** και της **SLENTEL LIMITED**, με το παρόν δηλώνουν ότι έχουν κατανοήσει πλήρως και αποδεχτεί:

(i) όλους τους όρους και τις προϋποθέσεις της Διαγωνιστικής Διαδικασίας για τη Συναλλαγή, όπως οι όροι αυτοί έχουν οριστεί στην Πρόσκληση Υποβολής Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος και στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς, καθώς και στις διευκρινίσεις που δόθηκαν γραπτώς από το ΤΑΙΠΕΔ, καθώς και τους αντίστοιχους όρους και προϋποθέσεις της Διαγωνιστικής Διαδικασίας για την Ομάδα Α και της Συναλλαγής για την Ομάδα Α, όπως οι όροι αυτοί έχουν οριστεί στην Πρόσκληση Υποβολής Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος και στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς για την Ομάδα Α και στις διευκρινίσεις που δόθηκαν από το ΤΑΙΠΕΔ σε σχέση με αυτούς και

(ii) όλους τους όρους και τις προϋποθέσεις όπως έχουν τεθεί στο Τελικό Σχέδιο της Σύμβασης Παραχώρησης και στο Τελικό Σχέδιο της Σύμβασης Παραχώρησης για την Ομάδα Α και επιβεβαιώνουν ότι δεν θα υπάρξει καμία περαιτέρω διαπραγμάτευση των εν λόγω συμβάσεων από την ημερομηνία της παρούσας πλην όπως εξειδικεύεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς και στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς για την Ομάδα Α.

3. Με το παρόν υποβάλουμε εκ μέρους και για λογαριασμό της Κοινοπραξίας **“FRAPORT AG-SLENTEL LTD”** την ακόλουθη οικονομική προσφορά όπως ορίζεται παρακάτω, **που εφαρμόζεται μόνο σε περίπτωση που η προσφορά μας επιλεγεί ως η Επιλεγείσα Συνδυαστική Προσφορά:**

Προκαταβολή Αμοιβής Παραχώρησης (για τη Σύμβαση Παραχώρησης) = Ευρώ Εξακόσια είκοσι πέντε εκατομμύρια.-----

(€ 625.000.000,00)

Ετήσια Αμοιβή Παραχώρησης (για τη Σύμβαση Παραχώρησης) = Ευρώ Εντεκά εκατομμύρια εξακόσια χιλιάδες.-------

(€ 11.600.000,00)

Εφαρμόζοντας τον Τύπο Αξιολόγησης Συνολικής Βαθμολογίας αυτό έχει ως αποτέλεσμα το συνολικό Οικονομικό Αντάλλαγμα (για τη Σύμβαση Παραχώρησης) των:

Εξακοσίων ενενήντα τεσσάρων εκατομμυρίων εξακοσίων χιλιάδων.-------

(694.600.000)

και

Προκαταβολή Αμοιβής Παραχώρησης (για τη Σύμβαση Παραχώρησης της Ομάδας Α) = Ευρώ

Εξακόσια εννέα εκατομμύρια.------

(€ 609.000.000,00)

Ετήσια Αμοιβή Παραχώρησης (για τη Σύμβαση Παραχώρησης της Ομάδας Α) = Ευρώ

Έντεκα εκατομμύρια τριακόσιες χιλιάδες.------

(€ 11.300.000,00)

Εφαρμόζοντας τον Τύπο Αξιολόγησης Συνολικής Βαθμολογίας αυτό έχει ως αποτέλεσμα το συνολικό Οικονομικό Αντάλλαγμα (για τη Σύμβαση Παραχώρησης της Ομάδας Α) των:

Εξακόσιων εβδομήντα έξι εκατομμυρίων οχτακοσίων χιλιάδων.------

(676.800.000)

ΥΠΟΨΗΦΙΑ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ:

Εκ μέρους και για λογαριασμό της **Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide**

(Υπογραφή): *ΥΠΟΓΡΑΦΗ*
Όνομα Εκπροσώπου: Christoph Hans Nanke
Πλήρης διεύθυνση εργασίας: Flughafen, Geb. 162 (Αεροδρόμιο, Κτίριο 162), 60547 Φρανκφούρτη επί του Main
Αριθμός Διαβατηρίου (εκδούσα αρχή): C5J6P9Y73 (Πόλη του WIESBADEN)

(Υπογραφή): *ΥΠΟΓΡΑΦΗ*
Όνομα Εκπροσώπου: Charles Weinland
Πλήρης διεύθυνση εργασίας: Flughafen, Geb. 162 (Αεροδρόμιο, Κτίριο 162), 60547 Φρανκφούρτη επί του Main
Αριθμός Διαβατηρίου (εκδούσα αρχή): C5NV9FNR1 (Πόλη SCHWALBACH επί του TAUNUS)

Εκ μέρους και για λογαριασμό της **SLENTEL LIMITED**

(Υπογραφή): *ΥΠΟΓΡΑΦΗ*
Όνομα Εκπροσώπου: ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΗΜΕΛΛΟΥ
Πλήρης διεύθυνση εργασίας: Οδός Δωδεκανήσου 17^, Δροσιά, Αττική, Αθήνα
Αριθμός Δελτίου ταυτότητας (εκδούσα αρχή): ΑΚ221264 (Τ. Α. Νέας Ερυθραίας)

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.
Αθήνα, 10/10/2014
Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα Δικηγόρος

COMMITTED INVESTMENT COMMITMENT LETTER

From:
FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE; and

SLENTEL LIMITED;

together, the **Investors**

To:

Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" (the **Candidate**)

Hellenic Republic Asset Development Fund S.A.
1 Kolokotroni and Stadiou Str.
10562 Athens
Greece (the **HRADF**)
Date: 10 October 2014

Dear Sirs

Re: Proposed operation and maintenance of the Cluster B Regional Airports of the Hellenic Republic – Committed Investment Commitment Letter

1. We understand that, pursuant to the request for proposal sent to the Candidate by the HRADF on 4 February 2014 (the **RfP**), the Candidate intends to submit a binding offer in relation to the proposed award of a concession for the operation and maintenance of the Cluster B Regional Airports by the Candidate (or a SPV). We understand that, pursuant to **Appendix 5** of the RfP, the Candidate is required to confirm the amounts that are available to the Candidate in connection with its financing of the Transaction. All capitalised terms used but not otherwise defined in this letter have the meanings given to them in the RfP (including the Final Version of the Concession Agreement)

2. We each hereby severally (and not jointly or jointly and severally) irrevocably undertake to procure that there is provided, directly or indirectly, to the Candidate (and not directly or indirectly extracted, withdrawn, repaid or redeemed from or by the Candidate (or otherwise used by the Candidate)) the amount set out against our respective names in the table in paragraph 3 below (each Initial Shareholders' Commitment Investment being an **Individual Commitment**, and the Initial Shareholders' Individual Commitments in aggregate being the required Committed Investment), in each case, in cash, in immediately available funds, to ensure that the Candidate shall have (in conjunction with the other amounts available to it in cash or cash equivalents or by way of existing debt facilities) sufficient funds to satisfy its financial obligations in accordance with the Final Version of the Concession Agreement full financial consideration at closing of the Transaction (the **Funding Obligation**).

3 The Individual Commitments to be made by each of the Investors are as follows:

Name of Initial Shareholder	Individual Commitment

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE — EUR four hundred thirty-eight million, nine hundred thirty-five thousand, thirty and thirty-five cents. ----------------

(€ 438,935,030.35)

Name of Initial Shareholder	Individual Commitment

SLENTEL LIMITED — EUR two hundred thirty-six million, three hundred forty-nine thousand, six hundred thirty-one and seventy-three cents.--

(€ 236,349,631.73)

Total Equity Commitment — EUR six hundred seventy-five million, two hundred eighty-four thousand, six hundred sixty-two and eight cents. ------

(€ 675,284,662.08)

The Individual Commitments to be made by each of the Investors, to support our Bundled Financial Offer, but only in respect of Cluster B Regional Airports, are as follows:

Name of Initial Shareholder	Individual Commitment

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE — EUR four hundred thirty-nine million, five hundred seventy-nine thousand, thirty-five and nineteen cents.-------------

(€ 439,579,035.19)

Name of Initial Shareholder	Individual Commitment

SLENTEL LIMITED — EUR two hundred thirty-six million, six hundred ninety-six thousand, four hundred three and fifty-six cents.---------

(€ 236,696,403.56)

Total Equity Commitment — EUR six hundred seventy-six million, two hundred seventy-five thousand, four hundred thirty-eight and seventy-five cents.--

(€ 676,275,438.75)

4. The maximum aggregate amounts payable:

(a) by the Initial Shareholders under this letter shall not exceed the required Commitment Investment; and

(b) by each Investor under this letter shall not exceed that Investors' Individual Commitment.

5. As soon as reasonably practicable after the incorporation of the SPV, the Investors and the Candidate shall use all reasonable endeavours to procure that the SPV shall accede to this letter as if it were an original party to it and references herein to the Candidate shall, in such an event and where appropriate, be deemed to be references to the SPV as well.

6. Each Initial Shareholder warrants as at the date of this letter that:

(a) it has obtained all corporate authorisations and all other governmental, statutory, regulatory or other consents, licenses or authorisations required to empower it to enter into and perform its obligations under this letter where failure to obtain them would adversely affect its ability to enter into and perform its obligations under this letter;

(b) entry into and performance of its obligations under this letter will not: (i) breach any provision of its memorandum and articles of association, by-laws or equivalent constitutional documents; or (ii) result in a breach of any laws or regulations in its jurisdiction of incorporation or any order, decree or judgment of any court or any governmental or regulatory authority where any such breach would adversely affect its ability to enter into or perform its obligations under this letter;

(c) its obligations under this letter constitute binding obligations on that Investor;

(d) it has received all necessary internal approvals (including, without limitation, the necessary investment committee approvals) in relation to its obligations contained in this letter;

(e) it has available financial resources which will provide the immediately available cash to fund its Individual Commitment and:

(i) it is not aware of any reason why those funds for its own Individual Commitment will not be available when required; and

(ii) it will not take any action or fail to take any steps which might result in the funds or any part of the funds for its own Individual Commitment not being available when required;

(f) it will issue, in accordance with the terms of the Concession Agreement a Committed Investment Guarantee for an amount equal to its Individual Commitment.

7. Each Investor hereby undertakes that the Candidate, will, and (to the extent that it is legally capable of doing so) procure that no other person will, in a way which would, or might reasonably be expected to, prejudice the ability of the Candidate to meet its Funding Obligation:

(a) amend or agree to amend the terms of this letter, or any term of any other financing arrangement to fund the Transaction; or

(b) waive or agree to waive any rights or obligations of the Candidate or any other parties under this letter or any other financing arrangement to fund the Transaction.

8. Each Investor waives and relinquishes any right of set off or counterclaim, deduction or retention which that Investor might otherwise have in respect of any claim against or out of any payments which the Investor may be obliged to make (or procure to be made) to the Candidate (or the HRADF, as the case may be) pursuant to this letter.

9. The Investors and the Candidate agree that any claim of any Investor against the Candidate will be subordinate in rights of payment to any claims brought by the HRADF against the Candidate.

10. A person who is not a party hereto has no right under (Article 411 of the Greek Civil Code to enforce or to enjoy the benefit of any term of this letter.

11. Unless the parties hereto and HRADF specifically agree in writing, no person shall assign, transfer, charge or otherwise deal with all or any of its rights under this letter nor grant, declare, create or dispose of any right or interest in it. Any purported assignment in contravention of this paragraph 11 shall be void.

12. No amendment of this letter shall be valid unless it is in writing and signed by the parties hereto.

13. Any sum payable under this letter is exclusive of any applicable tax. Consequently, in the event that any such tax is chargeable, the payer shall pay to the payee an additional amount equal to the amount of such tax upon presentation of a proper invoice issued by the payee.

14. Each of the provisions of this letter is severable. If any provision is held to be or becomes invalid or unenforceable in any respect under the law of any jurisdiction, such provision shall have no effect in that respect and the parties shall use all reasonable efforts to replace it in that respect with a valid and enforceable substitute provision the effect of which is as close to its intended effect as possible.

15. This letter may be executed in any number of counterparts, and by each party on separate counterparts. Each counterpart is an original, but all counterparts shall together constitute one and the same instrument. Delivery of a counterpart of this letter by e-mail attachment (PDF) or telecopy shall be an effective mode of delivery.

16. This letter is governed by Greek law. Each of the parties to this letter accepts their submission to the exclusive jurisdiction of the Courts of Athens, Greece in relation to any

17. The Investors each acknowledge that the other parties to this letter may be irreparably harmed by any breach of the terms of this letter and that damages alone may not necessarily be an adequate remedy. Accordingly, such other parties shall be entitled to seek the remedies of final or interim injunction, specific performance and other equitable relief, or any combination of these remedies, for any threatened or actual breach of its terms, and no proof of special damages shall be necessary to enforce this letter.

Yours faithfully

For and on behalf of FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE

Name: Christoph Hans Nanke
Position: Representative

Name: Charles Weinland
Position: Representative

For and on behalf of SLENTEL LIMITED

Name: Aikaterini Imellou
Position: Representative

Agreed and Accepted:

For and on behalf of Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE SLENTEL LIMITED

Name: Christoph Hans Nanke
Position: Representative

Charles Weinland
Representative

Aikaterini Imellou
Representative

Agreed and Accepted:

For and on behalf of Hellenic Republic Asset Development Fund S.A.

Name:
Position:

ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΔΕΣΜΕΥΣΗΣ ΔΕΣΜΕΥΤΙΚΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

Από:

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE και

SLENTEL LIMITED

από κοινού, οι ***Επενδυτές***

Προς:

Κοινοπραξία "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" (ο Υποψήφιος)

Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.
Κολοκοτρώνη 1 και Σταδίου
10562 Αθήνα
Ελλάδα (το ΤΑΙΠΕΔ)

Ημερομηνία: 10 Οκτωβρίου 2014

Αξιότιμοι Κύριοι,

Θέμα: Προτεινόμενη λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Β του Ελληνικού Δημοσίου –Επιστολή Δέσμευσης Δεσμευτικής Επένδυσης

1 Αντιλαμβανόμαστε ότι, σύμφωνα με την πρόσκληση υποβολής προσφοράς που εστάλη στον Υποψήφιο από το ΤΑΙΠΕΔ την 4 Φεβρουαρίου 2014 (η **Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς**), ο Υποψήφιος προτίθεται να υποβάλει δεσμευτική προσφορά αναφορικά με την προτεινόμενη ανάθεση της παραχώρησης για τη λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Β από τον Υποψήφιο (ή από την ΕΕΣ). Αντιλαμβανόμαστε ότι, δυνάμει του **Παραρτήματος 5** της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς, ο Υποψήφιος είναι υποχρεωμένος να επιβεβαιώσει τα διαθέσιμα σε αυτόν ποσά σε σχέση με τη χρηματοδότηση της Συναλλαγής. Όλοι οι όροι που γράφονται με κεφαλαία και δεν ορίζονται διαφορετικά στην παρούσα επιστολή θα έχουν την έννοια που τους αποδίδεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς (συμπεριλαμβανομένου του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης).

2 Ο καθένας μας με την παρούσα μεμονωμένα (και όχι από κοινού ή από κοινού και εις ολόκληρον) αναλαμβάνει την υποχρέωση ανέκκλητα να μεριμνήσει ώστε να παρασχεθεί, άμεσα

ή έμμεσα, στον Υποψήφιο (και όχι άμεσα ή έμμεσα να προέλθει, αναληφθεί, επιστραφεί ή εξαγοραστεί από τον Υποψήφιο (ή άλλως χρησιμοποιηθεί από τον Υποψήφιο)) το ποσό που παρατίθεται έναντι των αντίστοιχων εταιρικών μας επωνυμιών στον κάτωθι πίνακα της παραγράφου 3 (κάθε δεσμευτική επένδυση Αρχικού Μετόχου αποτελεί μια **Ατομική Δέσμευση**, και το σύνολο των Ατομικών Δεσμεύσεων αποτελεί τη **Δεσμευτική Επένδυση**), σε κάθε περίπτωση, σε μετρητά, σε άμεσα διαθέσιμα κεφάλαια, για να εξασφαλισθεί πως ο Υποψήφιος θα έχει (σε συνδυασμό με τα άλλα διαθέσιμα σε αυτόν ποσά σε μετρητά ή ταμειακά ισοδύναμα ή υφιστάμενες πιστώσεις διευκόλυνσης) χρηματικά διαθέσιμα επαρκή για να ικανοποιήσει τις οικονομικές του υποχρεώσεις σε σχέση με το πλήρες οικονομικό αντάλλαγμα του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης κατά το κλείσιμο της Συναλλαγής (η **Υποχρέωση Χρηματοδότησης**).

3 Οι Ατομικές Δεσμεύσεις που πρόκειται λάβουν χώρα από κάθε Επενδυτή έχουν ως ακολούθως:

Όνομα Αρχικού Μετόχου — Ατομική Δέσμευση

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE — Ευρώ Τετρακόσια τριάντα οχτώ εκατομμύρια εννιακόσιες τριάντα πέντε χιλιάδες τριάντα και τριάντα πέντε λεπτά.-----
(€ 438.935.030,35)

Όνομα Αρχικού Μετόχου — Ατομική Δέσμευση

SLENTEL LIMITED — Ευρώ Διακόσια τριάντα έξι εκατομμύρια τριακόσιες σαράντα εννέα χιλιάδες εξακόσια τριάντα ένα και εβδομήντα τρία λεπτά.---

(€ 236.349.631,73)

Συνολική Δεσμευτική Επένδυση — **Ευρώ Εξακόσια εβδομήντα πέντε εκατομμύρια διακόσιες ογδόντα τέσσερις χιλιάδες εξακόσια εξήντα δύο και οχτώ λεπτά -----**

(€ 675,284,662.08)

Οι Ατομικές Δεσμεύσεις που πρόκειται λάβουν χώρα από κάθε Επενδυτή, για να υποστηρίξουν τη Συνδυαστική Οικονομική Προσφορά μας, αλλά μόνο αναφορικά με τα Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ομάδας Β, έχουν ως ακολούθως:

Όνομα Αρχικού Μετόχου — Ατομική Δέσμευση

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE Ευρώ Τετρακόσια τριάντα εννέα εκατομμύρια πεντακόσιες εβδομήντα εννέα χιλιάδες τριάντα πέντε και δεκαεννέα λεπτά.-----

(€ 439.579.035,19)

Όνομα Αρχικού Μετόχου	Ατομική Δέσμευση

SLENTEL LIMITED Ευρώ Διακόσια τριάντα έξι εκατομμύρια εξακόσιες ενενήντα έξι χιλιάδες τετρακόσια τρία και πενήντα έξι λεπτά.----

(€ 236.696.403,56)

Συνολική Δεσμευτική Επένδυση Ευρώ Εξακόσια εβδομήντα έξι εκατομμύρια διακόσιες εβδομήντα πέντε χιλιάδες τετρακόσια τριάντα οχτώ και εβδομήντα πέντε λεπτά

(€ 676.275.438,75)

4 Το μέγιστο συνολικό πληρωτέο ποσό:

(α) από τους Αρχικούς Μετόχους βάσει της παρούσας επιστολής δε θα υπερβεί την απαιτούμενη Δεσμευτική Επένδυση και

(β) από τον κάθε Επενδυτή βάσει της παρούσας επιστολής δε θα υπερβεί το ποσό της Ατομικής Δέσμευσης του κάθε Επενδυτή.

5 Το συντομότερο δυνατόν μετά την σύσταση της ΕΕΣ, οι Επενδυτές και ο Υποψήφιος θα καταβάλλουν κάθε εύλογη προσπάθεια για να εξασφαλίσουν ότι η ΕΕΣ θα προσχωρήσει στην εν λόγω επιστολή σαν να ήταν αρχικά συμβαλλόμενο μέρος στην παρούσα επιστολή και εφεξής αναφορές στον Υποψήφιο, σε μια τέτοια περίπτωση και όπου αρμόζει, θεωρούνται αναφορές επίσης και στην ΕΕΣ.

6 Κάθε Αρχικός Μέτοχος εγγυάται κατά την ημερομηνία της παρούσας επιστολής ότι:

(α) έχει λάβει όλες τις εταιρικές εγκρίσεις και όλες τις άλλες κυβερνητικές, νομικές, κανονιστικές ή άλλες συναινέσεις, άδειες ή εγκρίσεις που απαιτούνται για την ικανότητα του να εισέλθει και να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας επιστολής, όπου η αδυναμία απόκτησής τους θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς την ικανότητά του να εισέλθει και εκτελέσει τις υποχρεώσεις που απορρέουν δυνάμει της παρούσας επιστολής,

(β) η ανάληψη και εκτέλεση των υποχρεώσεών του βάσει της παρούσας επιστολής δεν θα: (i) παραβιάζει οποιαδήποτε διάταξη του ιδρυτικού εγγράφου και του καταστατικού του και οποιοδήποτε άλλων ισοδύναμων εγγράφων σύστασης ή (ii) έχει ως αποτέλεσμα την παραβίαση των νόμων ή κανονισμών της δικαιοδοσίας σύστασης ή οποιασδήποτε εντολής, διατάγματος ή απόφασης οποιουδήποτε δικαστηρίου ή οποιασδήποτε κυβερνητικής ή κανονιστικής αρχής, όπου η οποιαδήποτε τέτοια παραβίαση θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς την ικανότητά του να εισέλθει ή να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας επιστολής,

(γ) οι υποχρεώσεις που απορρέουν δυνάμει της παρούσας επιστολής αποτελούν δεσμευτικές υποχρεώσεις για τον Επενδυτή,

(δ) έχει λάβει όλες τις απαραίτητες εσωτερικές εγκρίσεις (συμπεριλαμβανομένων, χωρίς περιορισμό, των απαραίτητων εγκρίσεων επιτροπής επενδύσεων) σε σχέση με τις υποχρεώσεις του που απορρέουν από την παρούσα επιστολή,

(ε) διαθέτει τους οικονομικούς πόρους ώστε να παρασχεθούν άμεσα διαθέσιμα μετρητά για τη χρηματοδότηση της Ατομικής Δέσμευσης και ότι:

    (i) δεν είναι ενήμερος για οποιοδήποτε λόγο για τον οποίο αυτά τα κεφάλαια ως προς την Ατομική του Δέσμευση δεν θα είναι διαθέσιμα όποτε απαιτείται και

    (ii) δεν θα προβεί σε καμία ενέργεια ή παράλειψη που θα μπορούσε να οδηγήσει στο αποτέλεσμα αυτά τα κεφάλαια ή μέρος αυτών των κεφαλαίων της Ατομικής του Δέσμευσης να μην είναι διαθέσιμα όποτε απαιτείται,

(στ) θα εκδώσει, σύμφωνα με τους όρους της Σύμβασης Παραχώρησης, Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης για ποσό ίσο με την Ατομική του Δέσμευση.

7 Κάθε Επενδυτής αναλαμβάνει με την παρούσα την υποχρέωση να εξασφαλίσει ότι τόσο ο Υποψήφιος όσο και κανένα άλλο πρόσωπο (στο βαθμό που αυτό είναι νομικά σε θέση να το κάνει) το οποίο με οποιονδήποτε τρόπο θα μπορούσε ή αναμένεται εύλογα ότι θα μπορούσε, δεν θα θίξει την ικανότητα του Υποψηφίου να εκπληρώσει την Υποχρέωση Χρηματοδότησης:

(α) να τροποποιήσει ή να συμφωνήσει την τροποποίηση των όρων της παρούσας επιστολής, ή οποιουδήποτε όρου οποιασδήποτε άλλης χρηματοδοτικής ρύθμισης για τη χρηματοδότηση της Συναλλαγής ή

(β) να παραιτηθεί ή να συμφωνήσει να παραιτηθεί από τα δικαιώματα ή τις υποχρεώσεις του Υποψηφίου ή οποιωνδήποτε άλλων μερών στο πλαίσιο της παρούσας επιστολής ή οποιασδήποτε άλλης χρηματοδοτικής ρύθμισης για τη χρηματοδότηση της Συναλλαγής.

8 Κάθε Επενδυτής παραιτείται από κάθε δικαίωμα συμψηφισμού ή ανταπαίτησης, μείωσης ή κράτησης που ο Επενδυτής μπορεί να είχε διαφορετικά σε σχέση με οποιαδήποτε αξίωση κατά ή από τις πληρωμές τις οποίες ο Επενδυτής μπορεί να υποχρεούται να πραγματοποιήσει (ή να εξασφαλίσει ότι θα πραγματοποιηθούν) στον Υποψήφιο (ή στο ΤΑΙΠΕΔ, ανάλογα με την περίσταση) βάσει της παρούσας επιστολής.

9 Οι Επενδυτές και ο Υποψήφιος συμφωνούν ότι οποιαδήποτε αξίωση οποιουδήποτε Επενδυτή έναντι του Υποψηφίου θα έπεται τυχόν αξιώσεων του ΤΑΙΠΕΔ έναντι του Υποψηφίου όσον αφορά δικαιώματα πληρωμής.

10 Πρόσωπο που δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της παρούσας επιστολής δεν έχει κανένα δικαίωμα σύμφωνα με το άρθρο 411 το Ελληνικού Αστικού Κώδικα να εκτελέσει ή να απολαύσει τα οφέλη οποιουδήποτε όρου της παρούσας επιστολής.

11 Εκτός αν τα μέρη της παρούσας και το ΤΑΙΠΕΔ ρητά συμφωνήσουν εγγράφως, κανένα πρόσωπο δεν θα εκχωρήσει, μεταβιβάσει, επιβαρύνει ή με άλλο τρόπο χειριστεί όλα ή οποιοδήποτε από τα δικαιώματά της παρούσας επιστολής ούτε θα χορηγήσει, διακηρύξει, δημιουργήσει ή διαθέσει οποιοδήποτε δικαίωμα ή συμφέρον σε αυτήν. Οποιαδήποτε απόπειρα εκχώρησης κατά παράβαση της παρούσας παραγράφου 11 είναι άκυρη.

12 Καμία τροποποίηση της παρούσας επιστολής δεν είναι έγκυρη εκτός αν γίνεται εγγράφως και υπογράφεται από τα συμβαλλόμενα μέρη της παρούσας.

13 Κάθε ποσό που καταβάλλεται στο πλαίσιο της παρούσας επιστολής δεν περιλαμβάνει τυχόν εφαρμοστέο φόρο. Κατά συνέπεια, σε περίπτωση που οποιοσδήποτε τέτοιος φόρος καθίσταται απαιτητός, ο πληρωτής οφείλει να καταβάλει στον δικαιούχο ένα επιπλέον ποσό ίσο με το ποσό του εν λόγω φόρου μετά την προσκόμιση κατάλληλου τιμολογίου που εκδίδεται από τον δικαιούχο.

14 Κάθε μία από τις διατάξεις της παρούσας επιστολής μπορεί να διαχωριστεί. Εάν κάποια διάταξη κριθεί ή καταστεί άκυρη ή ανεφάρμοστη για οποιοδήποτε λόγο σύμφωνα με το νόμο οποιασδήποτε δικαιοδοσίας, η διάταξη αυτή δεν θα έχει καμία επίδραση εν προκειμένω και τα μέρη θα καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να αντικατασταθεί εν προκειμένω με μια έγκυρη και εκτελεστή υποκατάστατη διάταξη, το αποτέλεσμα της οποίας θα είναι όσο το δυνατόν πιο κοντά στο επιδιωκόμενο αποτέλεσμα.

15 Η παρούσα επιστολή μπορεί να υπογραφεί σε οποιοδήποτε αριθμό αντιγράφων, καθώς και από κάθε μέρος σε ξεχωριστά αντίγραφα. Κάθε αντίγραφο αποτελεί ένα πρωτότυπο έγγραφο, αλλά όλα τα αντίγραφα μαζί αποτελούν ένα και το αυτό έγγραφο. Παράδοση του αντιγράφου της παρούσας επιστολής ως συνημμένο σε ηλεκτρονική αλληλογραφία σε μορφή (PDF) ή τηλεομοιοτυπία, αποτελεί αποτελεσματικό τρόπο παράδοσης.

16 Η παρούσα επιστολή διέπεται από το ελληνικό δίκαιο. Έκαστο μέρος αυτής της επιστολής αποδέχεται την υποβολή του στην αποκλειστική δικαιοδοσία των Δικαστηρίων των Αθηνών, Ελλάδα, αναφορικά με οποιαδήποτε διαφορά σχετικά με την παρούσα επιστολή.

17 Κάθε Επενδυτής αναγνωρίζει ότι τα υπόλοιπα μέρη της παρούσας επιστολής μπορεί να βλαφθούν ανεπανόρθωτα από οποιαδήποτε παράβαση των όρων της παρούσας επιστολής και ότι η αποζημίωση από μόνη της δεν συνιστά κατ' ανάγκη κατάλληλο διορθωτικό μέτρο. Ως εκ τούτου, τα υπόλοιπα μέρη έχουν το δικαίωμα να χρησιμοποιήσουν τα ένδικα μέσα της τελικής ή προσωρινής διαταγής, της καταδίκης σε εκτέλεση και οποιοδήποτε άλλο νόμιμο μέσο ή οποιοδήποτε συνδυασμό αυτών των μέσων, για οποιαδήποτε απειλούμενη ή τετελεσμένη παραβίαση των όρων της επιστολής, ενώ δεν απαιτείται απόδειξη της ειδικής ζημίας για την εκτέλεση της παρούσας επιστολής.

Ειλικρινά υμέτεροι,

Στο όνομα και για λογαριασμό της FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE

ΥΠΟΓΡΑΦΗ	ΥΠΟΓΡΑΦΗ
Επωνυμία: Christoph Hans Nanke	Επωνυμία: Charles Weinland
Ιδιότητα: Εκπρόσωπος	Ιδιότητα: Εκπρόσωπος

Στο όνομα και για λογαριασμό της SLENTEL LIMITED

ΥΠΟΓΡΑΦΗ
Επωνυμία: Αικατερίνη Ήμελλου
Ιδιότητα: Εκπρόσωπος

Συμφωνήθηκε και έγινε αποδεκτό:

Στο όνομα και για λογαριασμό της Κοινοπραξίας "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE		SLENTEL LIMITED
ΥΠΟΓΡΑΦΗ	ΥΠΟΓΡΑΦΗ	ΥΠΟΓΡΑΦΗ
Επωνυμία: Christoph Hans Nanke	Charles Weinland	Αικατερίνη Ήμελλου
Ιδιότητα: Εκπρόσωπος	Εκπρόσωπος	Εκπρόσωπος

Συμφωνήθηκε και έγινε αποδεκτό:

Στο όνομα και για λογαριασμό του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.

Επωνυμία:

Ιδιότητα:

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.
Αθήνα, 10/10/2014
Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα Δικηγόρος

FINANCING DESCRIPTION LETTER FOR BUNDLED FINANCIAL OFFER

From: Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"

To: Hellenic Republic Asset Development Fund S.A
1 Kolokotroni and Stadiou Str.
105 62 Athens
Greece

Date: 10 October 2014

Proposed operation and maintenance of the Cluster A Regional Airports and Cluster B Regional Airports of the Hellenic Republic – Financing Description Letter

Dear Sirs,

All capitalised terms used but not otherwise defined in this letter have the respective meaning given to them in the request for proposal (including the Final Version of the Concession Agreement) issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. (the **HRADF**) on 4 February 2014 (the **RfP**) and the request for proposal in relation to the Cluster A Transaction (including the Cluster A Final Version of the Concession Agreement) issued by the HRADF on 4 February 2014 (the **Cluster A RfP**).

We hereby declare that the funding and/or financing of the Upfront Concession Fee and the Imminent Works (including any working capital requirements on or prior to the Imminent Works End Date at each of the Cluster B Regional Airports) and the Cluster A Upfront Concession Fee and the Cluster A Imminent Works (including any working capital requirements on or prior to the Imminent Works End Date at each of the Cluster A Regional Airports) in our Bundled Financial Offer will be drawn from the following sources:

For Cluster B Regional Airports:

1 (a) EUR six hundred seventy-six million, two hundred seventy-five thousand, four hundred thirty-eight and seventy-five cents **(€ 676,275,438.75)** from Committed Investment from the Initial Shareholders (as defined in the Final Version of the Concession Agreement); and

2 (a) EUR Zero (€ 0) from debt sources.

For Cluster A Regional Airports:

1 (b) EUR six hundred fifty-one million, eight hundred sixty-two thousand, three hundred eighty-three and eighty-one cents **(€ 651,862,383.81)** from Cluster A Committed Investment from the Initial Shareholders (as defined in the Cluster A Final Version of the Concession Agreement); and

We hereby confirm that in respect of:

Items 1 (a) and 1 (b) above, our investors will subscribe for equity equal to, in aggregate,

EUR one billion, three hundred twenty-eight million, one hundred thirty-seven thousand, eight hundred twenty-two and fifty-six cents (**€1,328,137,822.56**)

A copy of the equity commitment letter of the relevant subscribers substantially in the form included as **Appendix 6** to the RfP is attached to this letter.

We also irrevocably commit to keep these funds available in order to satisfy the payment of the Financial Offer in accordance with the terms of the Final Version of the Concession Agreement and the Cluster A Financial Offer in accordance with the terms of the Cluster A Final Version of the Concession Agreement.

For and on behalf of Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"

Name: Christoph Hans Nanke	Charles Weinland	Aikaterini Imellou
Title: Representative	Representative	Representative
FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE		SLENTEL LIMITED

ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΓΙΑ ΣΥΝΔΥΑΣΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ

Από: **Κοινοπραξία "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"**

Προς: Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.
Κολοκοτρώνη 1 και Σταδίου
10562 Αθήνα
Ελλάδα

Ημερομηνία: 10 Οκτωβρίου 2014

Θέμα: Προτεινόμενη λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Α και των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Β του Ελληνικού Δημοσίου – Επιστολή Περιγραφής Χρηματοδότησης

Αξιότιμοι Κύριοι,

Όλοι οι όροι με κεφαλαία γράμματα που χρησιμοποιούνται και δεν ορίζονται διαφορετικά στην παρούσα επιστολή, έχουν την αντίστοιχη έννοια που τους αποδίδεται στην πρόσκληση υποβολής προσφοράς (συμπεριλαμβανομένου και του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης) που εκδόθηκε από το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε. (το **ΤΑΙΠΕΔ**) την 4 Φεβρουαρίου 2014 (η **Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς**) και στην πρόσκληση υποβολής προσφοράς σε σχέση με τη Συναλλαγή για την Ομάδα Α (συμπεριλαμβανομένου και του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης για την Ομάδα Α) που εκδόθηκε από το ΤΑΙΠΕΔ την 4 Φεβρουαρίου 2014 (η **Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς για την Ομάδα Α**).

Με το παρόν επιβεβαιώνουμε ότι η παροχή κεφαλαίων και/ή χρηματοδότηση της Προκαταβολής Αμοιβής Παραχώρησης και των Επικείμενων Έργων (συμπεριλαμβανομένων κάθε αναγκών σε κεφάλαιο κίνησης κατά την ή πριν από την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο της Ομάδας Β) και της Προκαταβολής Αμοιβής Παραχώρησης για την Ομάδα Α και των Επικείμενων Έργων για την Ομάδα Α (συμπεριλαμβανομένων κάθε αναγκών σε κεφάλαιο κίνησης κατά την ή πριν από την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο της Ομάδας Α) στην Συνδυαστική Οικονομική μας Προσφορά θα προέρχεται από τις ακόλουθες πηγές:

Για τα Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ομάδας Β:

1. (α) Ευρώ Εξακόσια εβδομήντα έξι εκατομμύρια διακόσιες εβδομήντα πέντε χιλιάδες τετρακόσια τριάντα οχτώ και εβδομήντα πέντε λεπτά **(€676.275.438,75)** προέρχονται από Δεσμευτική Επένδυση από τους Αρχικούς Μετόχους (όπως καθορίζονται στο Τελικό Σχέδιο της Σύμβασης Παραχώρησης) και

2. (α) Ευρώ Μηδέν (€ 0) από δανειακά κεφάλαια.

Για τα Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ομάδας Α:

1. (β) Ευρώ Εξακόσια πενήντα ένα εκατομμύρια οχτακόσια εξήντα δύο χιλιάδες τριακόσια ογδόντα τρία και ογδόντα ένα λεπτά **(€651.862.383,81)** προέρχονται από Δεσμευτική Επένδυση για την Ομάδα Α από τους Αρχικούς Μετόχους (όπως καθορίζονται στο Τελικό Σχέδιο της Σύμβασης Παραχώρησης για την Ομάδα Α) και

2. (β) Ευρώ Μηδέν (€ 0) από δανειακά κεφάλαια.

Με το παρόν επιβεβαιώνουμε ότι:

Τα στοιχεία 1(α) και 1(β) ανωτέρω οι επενδυτές μας θα καλύψουν με ίδια κεφάλαια που

ισοδυναμούν με συνολικό ποσό Ευρώ δισεκατομμύριο τριακόσια είκοσι οχτώ εκατομμύρια εκατόν τριάντα επτά χιλιάδες οχτακόσια είκοσι δύο και πενήντα έξι λεπτά **(€1.328.137.822,56)**.

Αντίγραφο της επιστολής δέσμευσης δεσμευτικής επένδυσης από τους σχετικούς επενδυτές από κάθε ουσιώδη άποψη υπό το υπόδειγμα που παρέχεται στο **Παράρτημα 6** της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς, επισυνάπτεται στην παρούσα επιστολή

Επίσης, δεσμευόμαστε ανέκκλητα να διατηρήσουμε διαθέσιμα τα κεφάλαια αυτά με σκοπό την καταβολή της Οικονομικής μας Προσφοράς σύμφωνα με τους όρους του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης και της Οικονομικής μας Προσφοράς για την Ομάδα Α σύμφωνα με τους όρους του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης για την Ομάδα Α.

ΥΠΟΓΡΑΦΗ	*ΥΠΟΓΡΑΦΗ*	*ΥΠΟΓΡΑΦΗ*

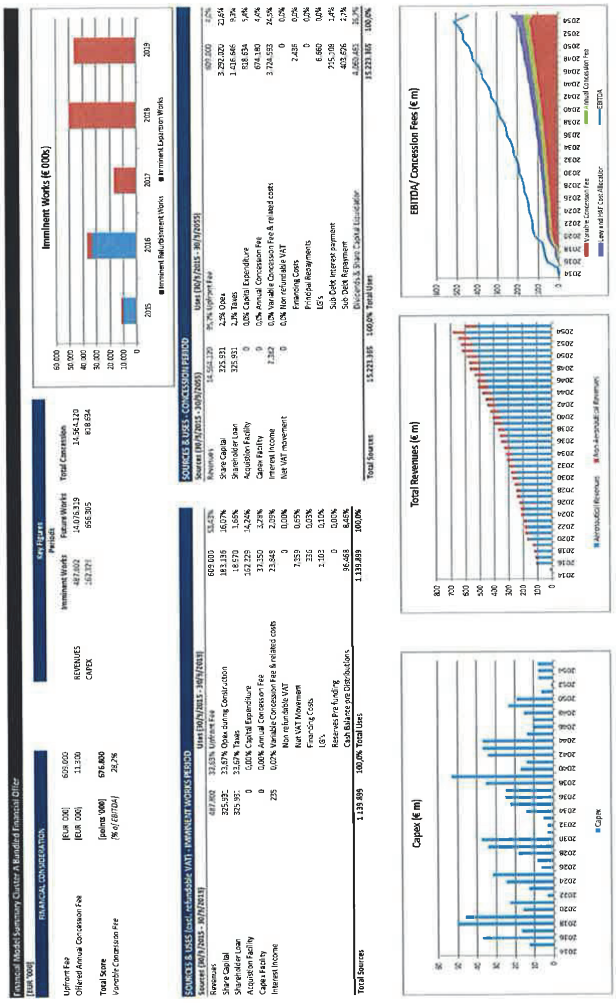
Εκ μέρους και για λογαριασμό της Κοινοπραξίας “FRAPORT AG-SLENTEL LTD”

Επωνυμία:	Christoph Hans Nanke	Charles Weinland	Αικατερίνη Ήμελλου
Τίτλος:	Εκπρόσωπος	Εκπρόσωπος	Εκπρόσωπος
FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE			SLENTEL LIMITED

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.
Αθήνα, 10/10/2014
Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα δικηγόρος

Appendix 25

It is noted that the Financial Model in xls. Which was submitted along with the Offer last saved 10 October 2014. 15.44 pm is provided in a CD-ROM, while only the summary page is included in the present Appendix 25.



Strategic Rationale for the Cluster A Regional Airports

Introduction

On the 4 February 2014 the Hellenic Republic Asset Development Fund (HRADF) on behalf of the Hellenic Republic issued the Request for Proposal for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Regional Airports of the Hellenic Republic for a period of 40 years. The airports are grouped into two Clusters of 7 each, having an approximately equal amount of traffic and being split according to the specific regional areas, i.e. indicated as "Cluster A" for the airports located on Continental Greece, the Ionian Sea and Crete, and "Cluster B" for the airports in the Aegean region.

Under evaluation and consideration of all information made available, the site visits carried out and the interviews held the Consortium has compiled a comprehensive proposal. For a quick reference the main facts of the proposal including an outline of the Consortium´s future strategy are consolidated in this summary. A descriptive outline of the proposed approach, measures, objectives, principles and stages for the upgrade and/or expansion of existing infrastructure and facilities for the Imminent New or Expansion as well as Future Works of the Regional Airports will form part of an additional set of documents.

This outline covers following topics:

- Consortium's Commitment and Business Strategy
- Organizational structure of the operating company and at the regional airports
- Transition Period
- Staff Training
- Traffic Forecast
- Operations
- Safety and Security/ RFFS
- Commercial and Marketing Activities, Airport Charges Policy
- Utilities, Waste and Environmental Management

Consortium's Commitment and Business Strategy

Our commitment for the Greek Regional Airports: Fulfilling customer demands is the biggest compliment we can receive for our capabilities.

Fraport in consortium with Slentel Limited of Copelouzos Group, as Eligible Investors for the tender for provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster A Regional Airports, are aware of all technical, operational and management requirements to make the integration of the group of 7 Cluster A Regional Airports to a success story, not staying behind Fraport´s already realized projects.

In case being awarded as Preferred Investor we are fully committed to implement the project and will liaise with the relevant stakeholders. Based on our internal experience, gained from managing an international airport portfolio and more than 150 consulting projects around the world we are prepared for a smooth transition and count on the current employees at the Regional Airports. Our long-term investment view will result in advantages through the performance of the Greek Regional Airports over years of operation rather than short-term cash-profits.

Furthermore we will act in compliance with the Concession Agreement, as proven at our other international operations and will provide the required Committed Investment to develop the Greek Regional Airports into tourism gateways to the islands and mainland locations with increasing comfort for all airport users.

Fraport AG and the Copelouzos Group perfectly combine renowned world-class airport management know-how with in-depth knowledge of the Greek market, its environment and introducing international clients to this marketplace. Fraport is representing more than half a century's track record of successful airport management and offer of aviation services, i.e. airport management contracts worldwide. Copelouzos Group will ascertain the seamless transition into the Greek marketplace with the experience of a worldwide acting technology and industry company and with its roots and base in Greece. Both Consortium partners have since 2010 formed a long lasting partnership in managing the international airport of Pulkovo, St. Petersburg/ Russia, representing 2 out of 3 shareholders of the airport's shareholders.

The Consortium will maintain and develop the Regional Airports and all its existing and future assets to take advantage of all development opportunities additionally supported by our expertise and innovations. The undertaken development program of the airport infrastructure will accommodate the increasing passenger and cargo volumes, thereby securing not only jobs for current employees but also creating new work places. We endeavor to develop the Airports to gateways for the local tourism regions with high class service quality standards for airlines, passengers as well as for air cargo and being an important engine for the economic development of the Greek tourism region with the following characteristics:

- relaxing and pleasant port of entry/departure for both international and domestic visitors and tourists of the respective region,
- outstanding examples in terms of operations excellence and efficiency,
- construction of new passenger and ancillary facilities to international design and comfort standards,
- quality leadership in terms of customer satisfaction,
- compliance with highest aviation safety and security standards,
- outstanding example in terms of environmental friendliness,
- labor productivity comparable with that of leading Western European airports and
- regional leadership in terms of employee satisfaction and employer's image.

These ambitious goals will be reached by following measures:.

- attracting new airline business through dedicated marketing efforts, which is covered in detail in chapter "Aviation Marketing",
- offering highest safety and service standards for all airport customers,
- developing the non-aviation business through the expansion of retail as well as food & beverage spaces and introduction of an attractive product mix as set forth in the chapter "Commercial and Marketing Activities",
- combining the know-how of the Consortium's partners with the existing knowledge of employees of the Airport in order to improve all processes, to raise productivity and to enhance quality levels (please see chapter "Transition Period"),
- integrating newly recruited staff through personalized training and education programs, thus creating highly motivated teams, gaining operational flexibility and increasing productivity at the same time, which is described in the chapter "Staff Training",

- implementing new technologies and innovations as well as marketing and management techniques to allow for further increase of traffic and productivity,
- stimulating further growth by developing and implementing joint activities of all involved parties (authorities as well as clients) suitable to increase traffic,
- making use of Fraport's worldwide experience at different airports to support the development of the airports,
- smooth transition to the concession based on Fraport's experience from similar projects, which is covered in the chapter "Transition Period" and
- know-how transfer from Fraport as Lead Operator.

To achieve its strategic goals, the Consortium will establish an inspiring relationship and extensive co-operation between the relevant stakeholders, Greek authorities (Ministry of Infrastructure, Transportation and Networks, Ministry of Culture and Sports, Hellenic Central Archaeological Council, Hellenic Civil Aviation Authority), Hellenic Air Force, ATC, the Greek tourism industry (tourist agencies, local tourist industry, etc.), the airport employees and the aviation related service providers to set the foundation for a long-term trustful partnership.

The Consortium will develop all airports individually, but under one joint roof. The strategic alignment will focus on the main objective of stimulating and supporting additional growth of the different regions. Such additional growth will stimulate additional traffic at the airports as well as economical prosperity in the respective municipalities. Furthermore it is a key objective of the Consortium to develop all airports to a level that makes travelers feel welcome on arrival and maintain their fond memory of visiting Greece on departure.

An individual approach for the different regional airports seems to be appropriate, accompanied by a generic joint approach for the entire company. Clients should be equally well served at all airports, and airlines allocation decisions should be driven by traffic demand only. However, to achieve a customized development for each airport, individual plans have to be developed reflecting the specific operational and investment requirements of the airports. It is the Consortium´s intention to become a long- term strategic partner for the Government of the Hellenic Republic and sharing its strong know-how basis for the development of a long-term business relationship in Greece. The seriousness of the Consortium´s long-term view will result in advantages through the performance of its foreign assets over years of operation rather than short-term cash-profits.

Reflecting on all aspects of successful airport development, the Consortium is convinced to have prepared a comprehensive strategic plan suitable to address the expected growth rates, and be flexible enough should the unexpected occur. The success of Fraport´s approach in developing airports worldwide is already proven e. g. at the airports of Antalya, Lima, St. Petersburg, Varna, Bourgas and Xi`an.

An overview of the assumed traffic development is described in the respective airport outline, featuring the technical needs and constructional requirements of each airport.

Organizational Structure

The organizational structure is seen as the key for the successful management of a group consisting of a number of airports.

Having the experience of operating airports worldwide Fraport AG contributes its knowledge in managing all airport related tasks, as shown at several affiliates all over the world. The Consortium is convinced to develop an organizational structure that fits best to the requirements of modern management principles as well as to the challenges of local environment.

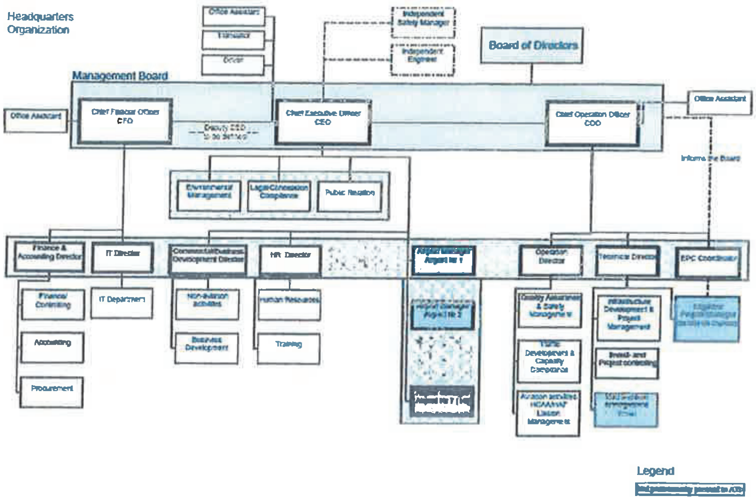
The company structure will consist of a Board of Directors and a Management Board and will set-up separate Regional Airport organizations responsible for the day-to-day business at the Regional Airports. The Management Board will comprise of a Chief Executive Officer (CEO), a Chief Financial Officer (CFO) and a Chief Operating Officer (COO). During the transition period a team of highly skilled airport management experts (Transition Team) will complete the management team.

Centralized Headquarters

The characteristic of the organizational structure is that the key functions with a high potential of synergy will be bundled and concentrated into business units at the Headquarters to enhance efficiency and effectiveness for the entire group. All other functions with a particular local focus are located at the respective airports. At the Headquarters itself the Management Board forms the vital part of the organization together with the general management on the second level. The airport managers of the regional airports, although residing on site will have a direct reporting line to the CEO and they also form part of the company´s general management. Thus, there will be a lean management structure with short reporting line, clear responsibilities and strong competencies.

The CEO is the head of the staff units: Environmental Management, Legal/Concession Compliance and Public Relations (PR). Besides the already mentioned airport managers, the Commercial/Business Development Director and HR Director will have also a direct reporting line to the CEO. Moreover he is also the contact person for the Independent Engineer and the Independent Safety Manager; these special functions will have direct access to the CEO. The Chief Financial Officer (CFO) will be responsible for the Finance and Accounting Section, the Procurement and the IT Department. The Chief Operating Officer (COO) is the third Management Board member, thus having the Operation Director, Technical Director and Engineering and Construction (EPC) Coordinator reporting to him.

Under the Management Board, on a second level, there will be a strong general management consisting of seven directors and furthermore the airport managers of the respective local airports representing another fundamental part of the Headquarters' management structure. Along with the airport manager, responsible for the regional airports, the respective managers are heading sub-divisions of relevant Headquarters' functions such as: Finance, Accounting, Procurement, Information Technologies, Commercial and Business Development, Human Resources, Operations Department, Technical department or EPC Coordination. This setup ensures that all airports are following the same standards and quality of service within the Consortium whatever it will be: reporting standards, procurement policies, quality of services or safety standards.



The expansion planning, procurement, legal and contractual framework, as well as the coordination with the Independent Engineer and the respective state authorities of all expansion and refurbishment projects, either they are Imminent or Future Works, are managed and controlled from the Centralized Headquarters. Furthermore the Centralized Headquarters will act as first point of contact in regards to third parties for all strategic projects. Any commercial activities and the promotion of the individual airports will be coordinated and managed in a centralized manner, thus allowing the airport managers and their staff at the Regional Airports to concentrate on the day-to-day operation.

The Consortium emphasizes a good and close relation to the HCAA and HAF. For that purpose a special liaison management will be established under the Operation Director not only to coordinate all day-by-day activities but also to agree upon a common strategy concerning future challenges.

Local Airport Management

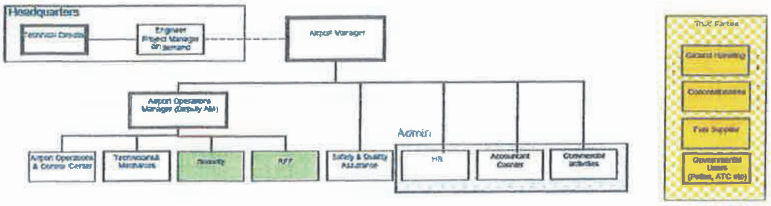
For the management of the Regional Airports the Consortium plans to have a small and effective management team on site, specialized on the operation activities and technical issues of the airports.

The local management team is headed by the Airport Manager, who himself is considered to be on level two of the company's management. Although the Airport Manager reports directly to the CEO, he takes full responsibility for the respective airport and simultaneously acts as the Consortium´s representative towards the local communities and authorities. The general

principles of management and operation are determined by the Headquarters, the day to day operations are, however, in the hands of the Airport Manager and his team in all aspects.

The Airport Manager controls directly some staff functions such as Human Resources, Finance and Accounting and Retail and Concessions. Certainly he is also responsible for the Public Relations in the community to which an airport belongs to. Functions such as human resources and finance are working closely and coordinated with the respective department within the Headquarters. Other areas such as Legal and Quality Management are covered by the Headquarters.

Local Airport Organization



Legend

To ensure capability for 24/7 operations at the airports there will be two Airport Operations Managers, one on duty per shift, acting as Deputy Airport Managers, once the Airport Manager is out of office.

A small team of technicians and mechanics is also in place to act immediately whenever a break-down occurs. Major maintenance work will be part of the centralized engineer department.

Other functions are outsourced or be done by third parties. Such functions or services are Rescue and Fire Fighting, Security Services, Ground Handling, ATC and others. To these parties close relation will be maintained to ensure a smooth operation at all times. This in addition falls under the responsibility of the Airport Manager.

Transition Period

The Consortium is aware that a conscious and efficient interaction with and dedication to human resources is key to the short-, medium- and long-term success of the Project and the airports. Not less important is the establishment and maintenance of a training structure that matches operational and functional flows as well as client needs.

Fraport as the designated Lead Operator of the Consortium has a proven track record and wide-ranging experience in the operation and development of airports worldwide, to which the management of human resources (both operational staff and management) and appropriate training are decisive factors.

The experience that Fraport gained at other international airports e.g.; Hanover, Germany; Lima, Peru; Varna and Bourgas, Bulgaria; Riyadh and Jeddah, Saudi Arabia; Delhi, India, Antalya, Turkey and St Petersburg, Russia – (all operated/managed by Fraport) is fully reflected in the approach of the transfer of staff to the Consortium. However, it is not intended to apply an existing, proven organizational structure of Frankfurt Airport or any other airport within the Fraport Group to the new company. The Consortium fully appreciates the individuality of each airport with its staff, cultural background and operational requirements and will develop an organization and staff base which will fully match the relevant structural conditions within the Consortium and the associated airports.

It needs to be mentioned that the approach pursued by the Consortium is to make best use of the entire personnel (both operational staff and management) that is willing to form part of the company and its structures.

The Consortium counts on the existing HCAA employees and their skills, doing an excellent job in the difficult infrastructure of the Regional Airports. The Consortium will apply its best efforts to employ the existing employees at market terms in its new organization and will offer them on the one hand a secure job and working place according to their competencies, skills and experiences and to take on responsibility for the future development of the Regional Airports, on the other hand to show self-employment, flexibility and creativity. The Consortium will furthermore support the existing organization/staff base by experts in different areas.

One vital part for a smooth transition and change management is the communication process towards and with the various stakeholders of the different airports. Employees as an essential part of an airport are one of the most important stakeholders and are also one of the main groups affected by the transition and related changes. The Consortium is aware about possible uncertainty and concerns about their future due to the upcoming change. Therefore the Consortium will address these concerns of the employees through proper communication and counseling.

The main approach of the Consortium with regard to communication will be based on transparency and involvement.

"Continuity with Change"

The Consortium will use the premise to provide employees with insight into the background of the relevant shareholders and their development plans already at a very early stage. This aim for transparency and involvement will guard against potential uncertainty and fear of the staff about the upcoming change and make clear that it is not expected or intended to conduct a complete change in all areas. The Consortium rather pursues to benefit from the existing strength to the staff and organization, identifying potential areas of improvement and develop these areas in the best way.

An initial meeting with the current managers will be the first step to inform them on the Project, the Consortium's vision, objectives and expectations as well as to answer all the questions that can come up. This will be reinforced by an information campaign and by meetings with employees on an appropriate basis.

Staff Training

The training programs are an indispensable part supporting the overall target to position the Regional Airports as best in practice facilities

Fraport's training department developed a full set of various training programs related to all aspects of airport management and airport operations. Over the past years, two virtual training institutions have been developed in order to ensure that the Fraport Group's objectives are achieved. These institutions - while working with the same principles and guidelines – address different target groups:

Fraport College offers a wide range of specific training and development programs for all employees composing of but not limited to:

- Operational Training,
- Working Skills and Methods,
- Electronic Data Processing,
- Foreign Languages,
- Quality Management,
- Leadership Development,
- Management Techniques and
- Tailored programs to meet current challenges of the aviation industry's business.

Personnel training and development is regarded as one of the supporting pillars of our Fraport's corporate strategy and promotes a mutual business understanding. All programs are tailored to the participants' needs, are practice oriented and relevant for the daily business, facilitating knowledge exchange and networking.

Fraport Academy is the Corporate University of Fraport AG. It is responsible for the strategic development of 800 top and middle managers, experts and candidates for management positions within the Fraport Group. This program offers courses including but not limited to:

- Integration of New Employees,
- Aviation Business,
- Leadership in Practice,
- Real Estate Economics,
- Master of Business Administration,
- Project Management,
- Business Planning,
- Finance and Controlling,
- Mentoring Programs,
- Change Management etc.

The aim of the training and development program being implemented within the Consortium is to increase staff skills and knowledge basis thus raising quality levels and service standards at all airports.

It is envisaged to start with the training, both for professional and personal skills, and know-how transfer immediately after Concession Commencement Date. The degree of flexibility and the potential for development of the Regional Airports depend on the employees' ability to adequately react to the challenges of a permanently changing industry and a highly dynamic professional environment. The Consortium intends to pursue the training and development program over several years to accommodate for phasing of technological advances, service upgrades and innovations as well as new procedures. It is imperative to constantly update and train the workforce on improved operational procedures or to remedy service flaws. These demands will dictate the pace of the Consortium's activities in this area.

Traffic Forecast

Basis for the development of each airport is a long-term forecast, allowing for a detailed analysis of capacity requirements and the design and implementation of appropriate processes. The traffic forecast also forms the basis for the calculation of movements, aircraft mix and peak hour passengers, which are necessary for the design of additional terminal and airside capacities.

The Consortium has carried out such a traffic forecast considering the expected traffic volume for the specific region and its foreseeable development potential as these are the markets that the airports are serving. Based on the results of the forecast the Consortium has planned all required infrastructure investments as well as all operational issues, e. g. airport procedures, staff numbers and non- aviation features. Details of the traffic forecast for each airport can be found in the respective outline.

Operations

Most Regional Airports in this cluster are operating beyond their capacity limits. Therefore, the immediate focus of the Consortium right after the take-over of the airports will be to expand the already existing facilities in a way suitable to better accommodate the operational needs, i. e. the planned Imminent Works (refurbishment and expansion) will ensure not only to cater for the expected traffic growth for the short and medium term period but will also improve the quality and comfort of passengers and other stakeholders. Simultaneously, the design of major extensions will start for all airports in order to improve immediate relief from the constraints currently faced. Further details of the planned works are described in the respective airport´s outline.

Terminal

Terminal Operations comprises the overall management of terminal facilities and passenger and baggage processes. Terminal Operations, as understood by the Consortium, includes:

- Provision of safe and appropriate terminal and passenger handling facilities in accordance with applicable rules and regulations,
- Responsibility for operating safety, efficiency and cleanliness of the terminal facilities especially guaranteeing cleanliness,
- Passenger flow management,

- Passenger Service, which encompasses the Information Services, public Lost & Found, telephone Switch Board and the VIP/ CIP Service, if applicable,

- Supplying departing and arriving passengers as well as meeters and greeters with current flight data at critical points of decision and
- Providing sufficient passenger amenity facilities within the public and non-public areas.

It goes without saying that implementing new technologies and innovations form a major part for a modern and forward- looking terminal operation, e. g. introducing WLAN or providing LED FIDS boards.

To ensure a continuous and smooth arrival and departure process, an important focus is put on the provision of sufficient space not only for passengers and baggage handling, but also for terminal staff, state agencies and other third parties. To warrant a stable terminal operation in the short and intermediate term the Imminent Refurbishment and Expansion Works are planned in such way to provide the areas required in combination with the implementation of new and improved existing technologies.

In the long run additional terminal expansions are planned at an interval of approx. 10 years to allow a longer period of uninterrupted operation in and outside of the terminal areas as well as providing sufficient options to react to unforeseen changes within the aviation sector, e. g. higher passenger numbers, juridical changes in passenger handling (intra/extra Schengen, EU/non-EU) etc. All terminal expansions will primarily be based on future traffic scenarios. A detailed investment program is outlined in the Financial Model of our Bid. Outlined and detailed design periods have been allowed for in the expansion program along with time for a reasonable period of revisions and improvements to the design, caused by operational requirements, e.g. changes in ICAO/ IATA recommendations before submission for approval and construction. This also includes a sufficient time frame for the mandatory examination by the Independent Engineer as stipulated in the Concession Agreement (CA).

The Consortium understands that there is no “One-Size-Fits-All” solution that can be applied to all terminal extensions. Every situation will be assessed and solutions will be developed to meet the requirements of the users, i. e. passengers, airlines, governmental agencies, concessionaires or staff.

The designs developed will be rigorously appraised and evaluated to identify constraints and mitigate them, as well as to develop efficiencies through space optimization. This can be undertaken by using tools and techniques such as passenger simulation modeling, desktop analysis, passenger surveys and establishment of a collaborative working environment within the team. A combination of the above methods has been proven to be extremely efficient in planning and constructing new passenger facilities at Frankfurt Airport, where a continuous terminal expansion program has been ongoing for the last decades.

This procedure will apply from day one onwards for all expansions, whether Imminent or Future Works, through the design and construction processes to the opening day and beyond, when evaluating additional capacity enhancement programs.

Airside

The core functions of Airside Operations are the:

- Availability of airfield lighting, signage and markings according to applicable rules and regulations,
- Operational readiness of the runway, taxiway and apron system,
- Parking stand provision and allocation,
- Responsibility for operating safety, efficiency and cleanliness of the airside facilities especially guaranteeing safety,
- Availability of airside services, such as marshalling and cleaning,
- Supplying current flight data to all involved parties and
- Reduction of wildlife hazard mitigation.

The subjects mentioned above are of utmost importance to ensure a safe, efficient, punctual and smooth airside operation. To fulfill these requirements in the nearest future, the Consortium´s general main principles are the provision of dedicated IT-systems (FIDS), conversion of the current aircraft stands into push-back and developing of additional aircraft parking areas.

Similar to the future terminal expansion program the development and upgrade of the airfields need to be carefully planned. Some airports require an imminent refurbishment of the runway/ taxiway system, others need an extension of the existing apron areas, some airports need both improvements. An individual solution for each airport will be provided taking into account the current condition of the airside facilities and the future traffic scenarios.

On top of the traffic driven expansions national and international regulations must be adhered to, e. g. ICAO and EASA rules and regulation.

A specific characteristic within the concession frame is formed by the fact of a joint military and civilian usage of some of the airports. For those airports the runway system comes under full responsibility of the Hellenic Air Force (HAF). Fraport, owner and operator of Frankfurt International Airport has a vast experience with such relationship, as part of the airport has been under military jurisdiction for decades until 31 December 2005. It goes without saying that the Consortium will continue the trustful partnership between military and civilian airport users from day one onwards for the benefit of both partners. As stipulated in the CA, the Consortium will provide technical equipment to the HAF to support their supervisory traffic control systems. Furthermore the Consortium will do its utmost to support the HAF as well as other state entities with any operational or technical assistance, if required.

Safety and Security/ RFFS

In terms of security all airports are working fairly well. The Consortium will implement some improvements in order to reach and maintain all requirements set by the related rules and regulations as well as by ICAO. Fraport´s experience and close contact to the European authorities will ensure all activities are fully compliant with the respective EU legislation.

Main focus in security will be given to the elimination of the bottlenecks created by passenger control as well as by baggage control systems (HBS). Additional facilities will be created as part of the immediate measures at all airports.

The first line of defense in airport security, the perimeter boundary, includes fences, barriers, and walls. Fences and walls should be tall and difficult for people to climb over. Ideally, they should also be able to withstand the force of a vehicle trying to drive through them. An airport with sea, lake, or river banks needs to consider restricting access from the water.

Security personnel should patrol the area regularly to keep watch for people trying to cut through the fence and surveillance technology, intrusion-detection technology and other IT - solutions should complement perimeter security. Surveillance cameras should be at all entry points, as well as in sensitive areas such as fuel depots.

The safety aspect is worth similar attention. In the aviation world, safety is a primary concern. As passenger traffic increases, the high standard of safety will only be sustainable with continuous reductions of safety relevant occurrences.

Forming part of the Hellenic Fire Fighting Services, the RFFS staff at the airports shows a wide range of professional skills in providing solid fire protection. The Consortium will fully support the RFFS in carrying out its duties, e. g. rehabilitate and modernize the RFFS stations where necessary and required. The RFFS will form an integrated part of the airport´s overall operation and thus being an important partner in all modernization and expansion activities at the airports.

Analysis of potential hazards as well as risks, proactive evaluation of procedures, risk management, internal reporting systems, safety policies, safety targets, as well as safety performance monitoring are necessary components of a successful Safety Management system (SMS) and contribute consistently to the avoidance of incidents and accidents. Furthermore all stakeholders, companies, organizations and their personnel on the airport contribute to the success of the system. Effective 25 November 2005 the International Civil aviation Organization (ICAO) has introduced and obligatory implemented a SMS for all their member states.

The airport SMS is a vital component within the Fraport AG´s organization, based on the standards and recommendations outlined in ICAO Annex 14, Annex 19 and the annotations laid down in ICAO Document 9774 (Manual on Certification of Aerodromes). Furthermore guidelines on the tasks and effects of a formal SMS are found in ICAO Document 9859, Safety Management manual (SMM). Additional mandatory implementing regulations within the European Union are described in Regulation EU 216/2008 and EU 139/2014.

In order to ensure the continued role as a key player in safety, the SMS was embedded as a steering process within the Integrated Management System (IMS) of Fraport AG. To manifest the importance of a sustainable and powerful SMS, Fraport´s SMS Manager has a direct communication and reporting line to Fraport´s Management Board. As this system has been proven a successful practice, the Consortium will plan to adopt the same procedure for theRegional Airports, as depicted on the organizational chart in chapter "Organizational Structure".

Commercial and Marketing Activities, Airport Charges Policy

Commercial

Fraport as well as the Copelouzos Group have vast experience in successfully responding to business opportunities and realizing custom-tailored solutions worldwide. Especially Fraport´s knowledge gained during operation of international tourist airports in Antalya, Lima, Varna and Bourgas.

The commercial plan of the Consortium considers aviation, non-aviation and other activities. Currently the Regulated Aeronautical Charges (passenger fees, aircraft landing and parking fees) form the major part of the overall airport revenues. It is the Consortium´s belief that the non-aviation activities offer huge possibilities for improvements at all Regional Airports. The basic strategy is to offer improved, attractive shopping and food & beverage opportunities to passengers and visitors by re-designing the retail and commercial areas at the airports while at the same time changing the structure of the offer itself. Improvements will be possible almost immediately, on product structure and selection as well as advertising and promotion, and the refurbished and, even to a greater extend the new terminals will provide the layout, flow and space elements necessary to fully exploit the existing potential. All new terminals or terminal expansions will be designed according latest developments in commercial business, especially focusing on the retail activities on the airside of the terminals and creating modern and attractive market places sill maintaining the Greek style.

Aviation Marketing

The former sections detailed the Consortium´s short and long- term strategies for the development of the airports to transform them into modern and competitive traffic areas.

The current section contains a description of the Consortium´s marketing measure and tools to successfully reach the goals proposed.

Presently, operations at all airports are very seasonal. Even if the spring and fall months are used more strongly in the future, the main trust will always be marketing the locations as destinations in the sun.

The East Mediterranean is enjoying increasing popularity not only among Western European tourists but also among travelers from the CIS countries.

The profile of the different regions features the following attributes: reasonably prized, family-friendly and safe. But the regions are not only a bathing and sunshine area. Thanks to a varied landscape and cultural and historical richness it also has tourism potential that has not yet completely exploited. Therefore the Consortium strongly believes that the level of awareness of the vacation region and its airports can be further increased.

This should be achieved by following strategic steps, among others:

- Gaining new source countries together with new airlines
- Acquire additional low-cost airlines, e. g. from Eastern Europe

Following describes a variety of activities and tools which support the above mentioned goals:

- Direct approach to airlines operating at airports of the Fraport Group

- Integration into Fraport Group´s Internet marketing platform: www.fraport.com with a hit rate of more than 450,000 page impressions
- Advertising at other ´Fraport´ locations addressing approx. 90 million passengers each year

It is the clear understanding of the Consortium that the combined efforts of all involved parties, i.e. Tourism Agencies, State Authorities and local communities will lead to the desirable effects.

Airport Charges Policy

Another important factor for Aviation marketing is the applied airport charges regime at the Regional Airports. The Consortium´s approach to fees and charges to airport users is governed by the current regulations of the Hellenic Civil Aviation Authority (HCAA), by the CA applicable to this transaction and the best practices as observed in the global aviation industry. The Consortium plans to develop a pricing policy with individual charges for landing, parking, passenger service, etc., to stimulate further traffic growth, honor noise reduction (by managing arrival/departure time and aircraft turnaround time) and to remain competitive versus other Mediterranean tourist destinations. The Consortium fully commits to IATA´s position that there should be no discrimination between the different groups of users with regard to airport charges.

Utilities, Waste and Environmental Management

Caused by continuous increase of electrical consumption at the airports, as well as a permanent increase of areas to be cooled, a sufficient number of the existing utility installation at various airports need a major rehabilitation or a complete new set-up. To optimize the consumption of the various installations, Fraport is using a wide variety of Building Management Systems (BMS) to control the in- and output of the different utility systems.

A BMS manages the electromechanical systems in a facility, including security, lighting, cooling, heating, and ventilation. These are also known sometimes as HVAC (heat, ventilation & air conditioning) systems. Sensors and other devices used by a BMS are called "points." These include thermostats, fire detection sensors, sprinklers, etc.

Building management is a key component of intelligent building design, where several subsystems tightly integrate so that they can operate with much greater efficiency, anticipating changes in weather and adjusting for the number of people in a given location, etc. Building management can also include rent and fees based on tenant occupancy and utilization.

The general outlook in regards to future utilities management cannot be completed without introducing the vital topic of Waste Management and Environment.

The Consortium intends to establish an environmental management system to protect and enhance the environment by improving environmental performance and avoiding or reducing environmental pollution, e. g. airport waste, where technically, organizationally, and economically feasible. Extensive self-monitoring within the scope of a continuous corporate eco audit program is an essential element of environmental management. The two guiding principles of the Consortium´s environmental efforts are: accepting responsibility and ensuring transparency.

This strategic outset of the Consortium includes measures to improve current processes influencing environmental impact at all Regional Airports.

A waste management program shall be prepared to monitor the activities of waste utilization. The program has the following goals:

- Decreasing or limiting the generation of waste, as well as its hazardousness
- Making it in-noxious in conformity with the ecological requirements
- Introducing a system for separate waste collections
- Improving the monitoring system and controlling the waste activities

For reaching the goals of the waste management program it is necessary to:

- Monitor the activities producing waste
- Monitor the movement of waste from its generation to the treatment and its final deposit
- Prepare and update the requirements of the normative base documents on waste management of the Consortium

Climate protection is one of the most important environmental challenges of our time. More than two percent of the CO2 emissions caused by humans are attributed to air traffic. According to an Airports Council International (ACI) estimate, the worldwide umbrella organization of airport operators, up to five percent of this amount is considered to come from airports.

Although airport operation causes only little damage to the world climate, the Consortium recognizes the significance of this issue and is reducing the emissions of gases affecting the climate at all its locations. Our activities focus on buildings and infrastructure facilities as well as on logistics and traffic.

The Consortium considers waste management and the impact on the environment as another important element of its general philosophy, thus having the responsibility assigned to the Headquarters, i. e. being part of the Quality Assurance Department.

Στρατηγική Ανάλυση για την Ομάδα Α των Περιφερειακών Αεροδρομίων

Στις 4 Φεβρουαρίου 2014 το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), λειτουργώντας εκ μέρους του Ελληνικού Δημοσίου, εξέδωσε την Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με τη λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων του Ελληνικού Δημοσίου για περίοδο 40 ετών. Τα αεροδρόμια χωρίζονται σε 2 ομάδες των 7 αεροδρομίων η κάθε μία, οι οποίες παρουσιάζουν περίπου τα ίδια μεγέθη επιβατικής κίνησης και διαχωρίζονται ανάλογα με τις συγκεκριμένες περιφέρειες που είναι εγκατεστημένα, δηλαδή αναφέρονται ως «Ομάδα Α» τα αεροδρόμια που βρίσκονται στην Ηπειρωτική Ελλάδα, το Ιόνιο και την Κρήτη ενώ ως «Ομάδα Β» τα αεροδρόμια της περιοχής του Αιγαίου.

Βάσει της αξιολόγησης και της μελέτης όλων των πληροφοριών που διατέθηκαν, των επιτόπιων επισκέψεων και των ενημερώσεων που πραγματοποιήθηκαν, η Κοινοπραξία έχει συντάξει μια ολοκληρωμένη πρόταση. Τα κύρια στοιχεία της πρότασης, συμπεριλαμβανομένου ενός περιγράμματος της μελλοντικής στρατηγικής της Κοινοπραξίας, περιλαμβάνονται στην παρούσα σύνοψη. Το αναλυτικό περίγραμμα των προτεινόμενων προσεγγίσεων, μέτρων, στόχων, αρχών και φάσεων για την αναβάθμιση ή/και επέκταση των υφιστάμενων υποδομών και των εγκαταστάσεων των Επικείμενων Νέων Έργων ή Έργων Επέκτασης καθώς και Μελλοντικών Έργων των Περιφερειακών Αεροδρομίων θα αποτελέσει μέρος ενός επιπρόσθετου συνόλου εγγράφων.

Σε αυτήν την σύνοψη καλύπτονται τα ακόλουθα θέματα:

- Δέσμευση Κοινοπραξίας και Επιχειρηματική Στρατηγική
- Οργανωτική δομή της εταιρείας διαχείρισης κεντρικά και στο επίπεδο των περιφερειακών αεροδρομίων
- Μεταβατική Περίοδος
- Εκπαίδευση Προσωπικού
- Πρόβλεψη επιβατικής κίνησης
- Λειτουργίες
- Προστασία και Ασφάλεια/ RFFS
- Εμπορικές Δραστηριότητες και Μάρκετινγκ, Τιμολογιακή Πολιτική Αεροδρομίων
- Υποδομές Λειτουργίας Αεροδρομίων, Διαχείριση Απορριμμάτων και Περιβάλλοντος

Δέσμευση Κοινοπραξίας και Επιχειρηματική Στρατηγική

Η δέσμευσή μας για τα Ελληνικά Περιφερειακά Αεροδρόμια: Η ικανοποίηση των απαιτήσεων των πελατών είναι ο καλύτερος έπαινος που μπορούμε να λάβουμε για τις ικανότητές μας.

Η Fraport σε κοινοπραξία με την Slentel Limited του Ομίλου Κοπελούζου, ως Προεπιλεγέντες Επενδυτές για την υποβολή προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με τη λειτουργία και συντήρηση της «Ομάδας Α» των Περιφερειακών Αεροδρομίων, είμαστε ενήμεροι αναφορικά με όλες τις τεχνικές, επιχειρησιακές και διαχειριστικές απαιτήσεις ώστε η Ομάδα Α των 7

Περιφερειακών Αεροδρομίων να εξελιχθεί σε ένα επιτυχημένο έργο και να μην υπολείπεται από τα έργα της Fraport που έχουν ήδη υλοποιηθεί.

Στην περίπτωση που η Κοινοπραξία ανακηρυχθεί Επιλεγείς Επενδυτής δεσμευόμαστε πλήρως για την υλοποίηση του έργου και ότι θα συνεργαζόμαστε με τα ενδιαφερόμενα μέρη. Σύμφωνα με την δική μας εμπειρία, που έχει αποκτηθεί από την διαχείριση του διεθνούς χαρτοφυλακίου αεροδρομίων μας και από περισσότερα από 150 έργα μας στα οποία ενεργούμε ως σύμβουλοι παγκοσμίως είμαστε έτοιμοι για μια ομαλή μετάβαση και υπολογίζουμε στο υφιστάμενο προσωπικό των Περιφερειακών Αεροδρομίων. Η μακροπρόθεσμη προοπτική των επενδύσεων μας θα οδηγήσει σε οφέλη μέσω των επιδόσεων των Ελληνικών Περιφερειακών Αεροδρομίων κατά τα έτη λειτουργίας, έναντι βραχυπρόθεσμων οικονομικών κερδών.

Επιπροσθέτως, η κοινοπραξία θα ενεργήσει σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης, όπως έχει αποδειχθεί και στις άλλες μας διεθνείς δραστηριότητες και θα παράσχει την απαιτούμενη Δεσμευτική Επένδυση για την ανάπτυξη των Ελληνικών Περιφερειακών Αεροδρομίων σε τουριστικές πύλες νησιωτικών και ηπειρωτικών προορισμών αυξάνοντας την άνεση για όλους τους χρήστες των αεροδρομίων.

Η Fraport AG και ο Όμιλος Κοπελούζου, συνδυάζουν τέλεια την αναγνωρισμένη παγκοσμίου κλάσης τεχνογνωσία σε θέματα διαχείρισης αεροδρομίων με την σε βάθος γνώση της ελληνικής αγοράς, το περιβάλλον της και την είσοδο διεθνών πελατών σε αυτήν την αγορά. Η Fraport διαθέτει ιστορικό επιτυχούς διαχείρισης αεροδρομίων και προσφορά υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών δηλ. συμβάσεις διαχείρισης αεροδρομίων σε όλο τον κόσμο για περισσότερο από μισό αιώνα. Ο Όμιλος Κοπελούζου θα εξασφαλίσει την ομαλή μετάβαση στην Ελληνική αγορά μέσω της εμπειρίας του ως όμιλος εταιρειών που δραστηριοποιείται στους τομείς της τεχνολογίας και της βιομηχανίας με έδρα στην Ελλάδα. Οι δύο εταίροι της Κοινοπραξίας έχουν ήδη από το 2010 διαμορφώσει μια μακροχρόνια συνεργασία στη διαχείριση του διεθνούς αεροδρομίου του Pulkovo, της Αγίας Πετρούπολης στην Ρωσία, αντιπροσωπεύοντας τους 2 από τους 3 μετόχους του αεροδρομίου.

Η Κοινοπραξία θα συντηρήσει και θα αναπτύξει τα Περιφερειακά Αεροδρόμια και όλα τα υφιστάμενα και μελλοντικά περιουσιακά τους στοιχεία εκμεταλλευόμενη όλες τις ευκαιρίες ανάπτυξης που θα υποστηρίζονται επιπροσθέτως και από την τεχνογνωσία και τις καινοτομίες μας. Το πρόγραμμα ανάπτυξης των υποδομών των αεροδρομίων που θα αναληφθεί από κοινού θα εξυπηρετεί τα αυξανόμενα μεγέθη επιβατών και εμπορευμάτων, διασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο όχι μόνο εργασία για το υφιστάμενο προσωπικό, αλλά και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Στόχος μας είναι η ανάπτυξη των Αεροδρομίων ως πύλες των τοπικών τουριστικών περιοχών με υψηλού επιπέδου ποιότητα υπηρεσιών για αεροπορικές εταιρείες, επιβάτες καθώς και τα αερομεταφερόμενα εμπορεύματα, αποτελώντας μια σημαντική κινητήρια δύναμη για την οικονομική ανάπτυξη της Ελληνικής τουριστικής επικράτειας με τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- άνετη και ευχάριστη πύλη εισόδου/αναχώρησης για διεθνείς και εγχώριους επισκέπτες και τουρίστες της εκάστοτε περιοχής,
- υποδείγματα εξαιρετικής λειτουργίας και απόδοσης,
- κατασκευή νέων εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών και βοηθητικών εγκαταστάσεων με σχεδιασμό και άνεση διεθνούς επιπέδου,
- υψηλή ποιότητα στην ικανοποίηση πελατών,
- συμμόρφωση με τα αυστηρότερα πρότυπα ασφάλειας και προστασίας των αερομεταφορών,

- εξαιρετικά υποδείγματα φιλικότητας προς το περιβάλλον,
- εργασιακή παραγωγικότητα συγκρίσιμη με εκείνη των κορυφαίων Δυτικών Ευρωπαϊκών αεροδρομίων,
- περιφερειακή πρωτοπορία ως προς την ικανοποίηση των υπαλλήλων και την εικόνα του εργοδότη.

Αυτοί οι φιλόδοξοι στόχοι θα επιτευχθούν με τα ακόλουθα μέτρα:

- προσέλκυση νέων αεροπορικών επιχειρήσεων μέσω στοχευμένων προσπαθειών μάρκετινγκ, οι οποίες καλύπτονται αναλυτικά στο κεφάλαιο "Αεροπορικό Μάρκετινγκ",
- προσφορά των υψηλότερων επιπέδων ασφάλειας και εξυπηρέτησης για όλους τους πελάτες του αεροδρομίου,
- ανάπτυξη μη-αεροπορικών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων μέσω επέκτασης των χώρων λιανικής πώλησης και εστίασης και εισαγωγής ενός ελκυστικού συνδυασμού προϊόντων, όπως παρουσιάζεται στο κεφάλαιο «Εμπορικές Δραστηριότητες και Μάρκετινγκ»,
- συνδυασμός της τεχνογνωσίας των εταίρων της κοινοπραξίας με την υπάρχουσα γνώση των υπαλλήλων του Αεροδρομίου για την βελτίωση όλων των διαδικασιών, την αύξηση της παραγωγικότητας και την ενίσχυση των επιπέδων ποιότητας (παρακαλώ ανατρέξτε στο κεφάλαιο «Μεταβατική Περίοδος»),
- ενσωμάτωση του νεοπροσλαμβανόμενου προσωπικού μέσω εξατομικευμένων προγραμμάτων κατάρτισης και εκπαίδευσης, δημιουργώντας έτσι ομάδες με υψηλά κίνητρα, κερδίζοντας ταυτόχρονα επιχειρησιακή ευελιξία και αύξηση της παραγωγικότητας, όπως αυτά παρουσιάζονται στο κεφάλαιο «Εκπαίδευση Προσωπικού»,
- εφαρμογή νέων τεχνολογιών και καινοτομιών καθώς και τεχνικών μάρκετινγκ και διαχείρισης που θα επιτρέπουν την περαιτέρω αύξηση της επιβατικής κίνησης και παραγωγικότητας,
- περαιτέρω τόνωση της ανάπτυξης, αναπτύσσοντας και εφαρμόζοντας κοινές δράσεις μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων μερών (διοικητικές αρχές καθώς και πελάτες) κατάλληλες για την αύξηση της επιβατικής κίνησης,
- εκμετάλλευση της παγκόσμιας εμπειρίας της Fraport σε διάφορα αεροδρόμια για την υποστήριξη της ανάπτυξης των αεροδρομίων,
- ομαλή μετάβαση στο καθεστώς παραχώρησης βασιζόμενη στην εμπειρία της Fraport από παρόμοια έργα, όπως παρουσιάζεται στο κεφάλαιο «Μεταβατική Περίοδος» και
- μεταφορά τεχνογνωσίας από την Fraport ως Επικεφαλής Διαχειριστής.

Για την επίτευξη των στρατηγικών της στόχων, η Κοινοπραξία θα καθιερώσει καλές σχέσεις και ευρεία συνεργασία μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών, τις Ελληνικές Αρχές (Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού, Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο, Ελληνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας), την Ελληνική Πολεμική Αεροπορία, τους διαχειριστές εναέριας κυκλοφορίας, την Ελληνική τουριστική βιομηχανία (τουριστικά γραφεία, τοπικοί φορείς τουρισμού, κλπ), τους εργαζόμενους του αεροδρομίου και τους φορείς παροχής υπηρεσιών που σχετίζονται με την αεροπορία προκειμένου να τεθούν τα θεμέλια για μια μακροχρόνια σχέση εμπιστοσύνης.

Η Κοινοπραξία θα αναπτύξει όλα τα αεροδρόμια ανεξάρτητα, αλλά κάτω από μία ενιαία κεντρική διοίκηση. Η στρατηγική κατεύθυνση θα επικεντρωθεί στον κύριο στόχο να τονώσει και να υποστηρίξει την επιπρόσθετη ανάπτυξη στις διάφορες περιοχές. Αυτή η πρόσθετη αύξηση θα τονώσει περαιτέρω την επιβατική κίνηση των αεροδρομίων, καθώς και θα προσδώσει οικονομική ευημερία στις αντίστοιχες τοπικές κοινωνίες. Επιπλέον, είναι βασικός στόχος της Κοινοπραξίας η ανάπτυξη όλων των αεροδρομίων σε ένα επίπεδο στο οποίο οι ταξιδιώτες θα αισθάνονται φιλόξενα κατά την άφιξή τους και θα διατηρούν τις ωραίες αναμνήσεις τους από την επίσκεψη τους στην Ελλάδα κατά την αναχώρηση.

Ο ανεξάρτητος τρόπος διαχείρισης για κάθε αεροδρόμιο συνοδευόμενος από μια κοινή γενική διοίκηση για ολόκληρη την εταιρεία, θεωρείται ως ο πλέον κατάλληλος τρόπος διοίκησης. Οι πελάτες θα πρέπει να εξυπηρετούνται εξίσου καλά σε όλα τα αεροδρόμια, και οι αποφάσεις για την παραχώρηση θέσεων στις αεροπορικές εταιρείες θα πρέπει να καθοδηγούνται μόνο από τη ζήτηση της επιβατικής κίνησης. Ωστόσο, για να επιτευχθεί μια προσαρμοσμένη ανάπτυξη για κάθε αεροδρόμιο, θα πρέπει να εφαρμοστούν εξειδικευμένα σχέδια ανάπτυξης των αεροδρομίων ανταποκρινόμενα στις ειδικές/συγκεκριμένες λειτουργικές και επενδυτικές απαιτήσεις των αεροδρομίων. Ο στόχος της κοινοπραξίας είναι να αποτελέσει έναν μακροχρόνιο στρατηγικό συνεργάτη της Ελληνικής Κυβέρνησης και να μεταφέρει την υψηλή τεχνογνωσία της, ούτως ώστε να αναπτύξει μια μακροχρόνια επιχειρηματική σχέση στην Ελλάδα. Η σοβαρότητα του μακροχρόνιου οράματος της Κοινοπραξίας θα επιφέρει πλεονεκτήματα μέσω της απόδοσης των διεθνών της δραστηριοτήτων πολυετούς διάρκειας και όχι απλώς βραχυπρόθεσμο κέρδος.

Αντιμετωπίζοντας όλες τις πτυχές μιας επιτυχούς αεροπορικής ανάπτυξης, η Κοινοπραξία είναι πεπεισμένη ότι έχει προετοιμάσει ένα ολοκληρωμένο στρατηγικό σχέδιο κατάλληλο για να απευθύνεται σε όλα τα αναμενόμενα επίπεδα ρυθμών ανάπτυξης, και ταυτόχρονα να είναι αρκετά ευέλικτο στην περίπτωση που παρουσιαστεί κάποιο αναπάντεχο συμβάν. Η επιτυχία προσέγγισης της Fraport στην ανάπτυξη αεροδρομίων σε όλο τον κόσμο έχει ήδη αποδειχθεί μέσω των αεροδρομίων της στην Αττάλεια, στη Λίμα, στην Αγία Πετρούπολη, στην Βάρνα, στο Μπουργκάς και στην Xi`an.

Στην αντίστοιχη σύνοψη ανάπτυξης του κάθε αεροδρομίου, παρουσιάζεται η επισκόπηση της εκτιμώμενης ανάπτυξης της επιβατικής κίνησης, περιγράφοντας τις τεχνικές και κατασκευαστικές απαιτήσεις του κάθε αεροδρομίου.

Οργανωτική Δομή

Η οργανωτική δομή θεωρείται το κλειδί για την επιτυχή διαχείριση μιας Ομάδας αεροδρομίων.

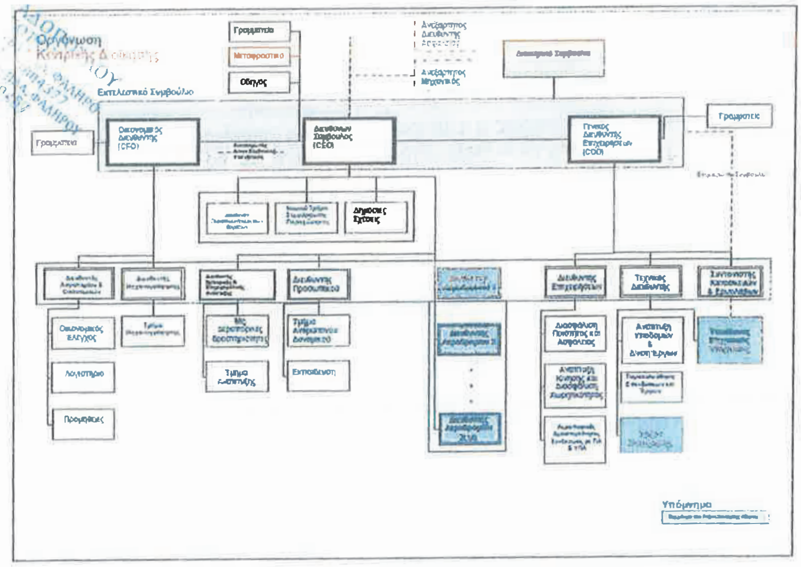
Η Fraport AG, διαθέτοντας την διεθνή εμπειρία της στη λειτουργία αεροδρομίων, προσφέρει την γνώση της στην διαχείριση όλων των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τα αεροδρόμια, όπως αυτό φαίνεται από αρκετές θυγατρικές σε όλον τον κόσμο. Η Κοινοπραξία έχει την πεποίθηση ότι θα αναπτύξει μια οργανωτική δομή που ταιριάζει καλύτερα στις απαιτήσεις των κανόνων της σύγχρονης διαχείρισης, καθώς και στις προκλήσεις του τοπικού περιβάλλοντος.

Η δομή της εταιρείας θα περιλαμβάνει ένα Διοικητικό Συμβούλιο και ένα Εκτελεστικό Συμβούλιο ενώ θα συσταθούν ξεχωριστές διοικήσεις Περιφερειακών Αεροδρομίων, υπεύθυνες για την καθημερινή διαχείριση των Περιφερειακών Αεροδρομίων. Το Εκτελεστικό Συμβούλιο θα αποτελείται από έναν Διευθύνοντα Σύμβουλο (Chief Executive Officer), έναν Οικονομικό Διευθυντή (Chief Financial Officer) και έναν Γενικό Διευθυντή Επιχειρήσεων (Chief Operating Officer). Κατά την μεταβατική περίοδο, μια ομάδα από εξειδικευμένους εμπειρογνώμονες διαχείρισης αεροδρομίων (Transition Team) (Ομάδα Μετάβασης) θα συμπληρώσει την ομάδα διοίκησης.

Το χαρακτηριστικό της οργανωτικής δομής είναι ότι οι βασικές λειτουργίες με υψηλές δυνατότητες συνέργειας θα ομαδοποιούνται και θα συγκεντρώνονται σε μονάδες επιχειρήσεων (business units) στα Κεντρικά Γραφεία (Έδρα) ώστε να ενισχύεται η αποδοτικότητα και η αποτελεσματικότητα όλης της Ομάδας. Όλες οι άλλες λειτουργίες με συγκεκριμένο τοπικό ενδιαφέρον θα βρίσκονται στα αντίστοιχα αεροδρόμια. Στα ίδια τα Κεντρικά Γραφεία, το Εκτελεστικό Συμβούλιο αποτελεί το μεγαλύτερης ζωτικής σημασίας τμήμα του οργανισμού, μαζί με την γενική διεύθυνση σε δεύτερο επίπεδο. Οι διευθυντές των περιφερειακών αεροδρομίων, αν και θα εδρεύουν στον χώρο του αεροδρομίου, θα αναφέρονται απευθείας στο Διευθύνοντα Σύμβουλο και θα αποτελούν επίσης τμήμα της γενικής διεύθυνσης της εταιρείας. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται μια ευέλικτη διαχειριστική δομή με μικρές γραμμές αναφοράς, σαφή καθήκοντα και ισχυρές αρμοδιότητες.

Ο Διευθύνων Σύμβουλος θα είναι επικεφαλής των επιμέρους τμημάτων: της Διαχείρισης Περιβαλλοντικών Θεμάτων, του Νομικού Τμήματος/Τμήματος Συμμόρφωσης με την Σύμβαση Παραχώρησης και του τμήματος Δημοσίων Σχέσεων (PR). Εκτός από τους προαναφερθέντες διευθυντές αεροδρομίων, ο Διευθυντής Εμπορικής & Επιχειρηματικής Ανάπτυξης και ο Διευθυντής Ανθρώπινου Δυναμικού θα αναφέρονται επίσης απευθείας στο Διευθύνοντα Σύμβουλο. Επιπλέον, θα είναι και ο υπεύθυνος επικοινωνίας με τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και το Ανεξάρτητο Διευθυντή Ασφάλειας - αυτές οι ειδικές λειτουργίες θα έχουν απευθείας πρόσβαση στον Διευθύνοντα Σύμβουλο. Ο Οικονομικός Διευθυντής θα είναι υπεύθυνος του τμήματος Οικονομικού Ελέγχου και του Λογιστηρίου, του τμήματος Προμηθειών και του τμήματος Μηχανογράφησης. Ο Γενικός Διευθυντής Επιχειρήσεων είναι το τρίτο μέλος του Εκτελεστικού Συμβουλίου, με το Διευθυντή Επιχειρήσεων, τον Τεχνικό Διευθυντή και το Συντονιστή Κατασκευών & Εργολάβων να αναφέρονται σε αυτόν.

Κάτω από το Εκτελεστικό Συμβούλιο, σε δεύτερο επίπεδο, θα υπάρχει μια ισχυρή γενική διεύθυνση αποτελούμενη από επτά διευθυντές και επιπλέον τους διευθυντές των αντίστοιχων τοπικών αεροδρομίων αντιπροσωπεύοντας ένα άλλο θεμελιώδες τμήμα της διοικητικής δομής των Κεντρικών Γραφείων. Μαζί με το διευθυντή αεροδρομίων, ο οποίος θα είναι υπεύθυνος για τα περιφερειακά αεροδρόμια, αντίστοιχοι διευθυντές θα είναι επικεφαλής των υπο-τμημάτων για τις λειτουργίες των Κεντρικών Γραφείων όπως: Οικονομικό Τμήμα, Λογιστήριο, Προμήθειες, Μηχανογράφηση, Εμπορική και Επιχειρηματική Ανάπτυξη, Ανθρώπινο Δυναμικό, Λειτουργικές Δραστηριότητες, Τεχνικό τμήμα και Συντονισμού EPC (Κατασκευών και Εργολαβιών). Αυτή η δομή εξασφαλίζει ότι όλα τα αεροδρόμια θα ακολουθούν τα ίδια πρότυπα και προδιαγραφές στην ποιότητα υπηρεσιών στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας, οποιαδήποτε κι αν είναι αυτά: πρότυπα αναφοράς, πολιτικές προμηθειών, ποιότητα υπηρεσιών ή προτύπων ασφαλείας.



Ο σχεδιασμός της επέκτασης, οι προμήθειες, το νομικό και συμβατικό πλαίσιο καθώς και ο συντονισμός με τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και τις αντίστοιχες κρατικές αρχές, όλων των έργων επέκτασης και ανακαίνισης είτε ανήκουν στα Επικείμενα είτε στα Μελλοντικά Έργα, διευθύνονται και ελέγχονται από τα Κεντρικά Γραφεία. Επιπλέον τα Κεντρικά Γραφεία θα λειτουργούν ως το πρώτο σημείο επαφής σε σχέση με τρίτα μέρη για όλα τα στρατηγικά έργα. Όλες οι εμπορικές δραστηριότητες και η προώθηση των επιμέρους αεροδρομίων θα συντονίζονται και θα διοικούνται κεντρικά, επιτρέποντας έτσι στους διευθυντές και το προσωπικό των επιμέρους Περιφερειακών Αεροδρομίων να επικεντρώνονται στην καθημερινή λειτουργία τους.

Η Κοινοπραξία δίνει ιδιαίτερη έμφαση στις καλές και στενές σχέσεις με την Ελληνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και την Ελληνική Πολεμική Αεροπορία. Για αυτό το σκοπό θα συσταθεί ειδικό τμήμα Συνδέσμου με ΠΑ και ΥΠΑ και θα ανήκει στη σφαίρα ευθύνης του Διευθυντή Επιχειρήσεων, όχι μόνο για τον συντονισμό της καθημερινής λειτουργίας, αλλά και για την επίτευξη μιας κοινής στρατηγικής που θα αφορά σε μελλοντικές προκλήσεις.

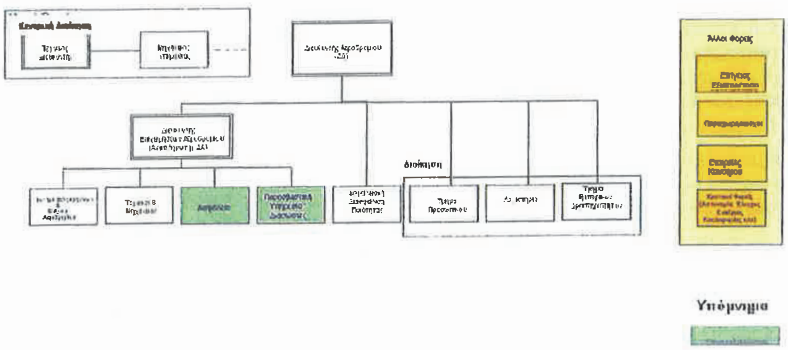
Τοπική Διαχείριση Αεροδρομίων

Για την διαχείριση των Περιφερειακών Αεροδρομίων η Κοινοπραξία σχεδιάζει μια μικρή και αποτελεσματική ομάδα διαχείρισης για κάθε αεροδρόμιο τοπικά, που θα είναι εξειδικευμένη στη λειτουργία και στα τεχνικά θέματα των αεροδρομίων.

Επικεφαλής της τοπικής ομάδας διαχείρισης αεροδρομίου θα είναι ο Διευθυντής Αεροδρομίου, ο οποίος θεωρείται ότι ανήκει στο δεύτερο επίπεδο διοίκησης της εταιρείας. Παρόλο που ο Διευθυντής Αεροδρομίου αναφέρεται απευθείας στον Διευθύνοντα Σύμβουλο, φέρει την πλήρη ευθύνη για το αντίστοιχο αεροδρόμιο και ταυτόχρονα ενεργεί ως εκπρόσωπος της Κοινοπραξίας

απέναντι στις τοπικές αρχές και τις κοινότητες. Οι γενικές αρχές διαχείρισης και λειτουργίας κάθε αεροδρομίου καθορίζονται από τα Κεντρικά Γραφεία, ωστόσο η καθημερινή λειτουργία βρίσκεται, από κάθε άποψη, στη σφαίρα ευθύνης του Διευθυντή του Αεροδρομίου και της ομάδας του. Ο Διευθυντής Αεροδρομίου διατηρεί άμεσο έλεγχο επί ορισμένων τμημάτων λειτουργίας του προσωπικού, όπως αυτές του Τμήματος Ανθρώπινου Δυναμικού, Οικονομικών και Λογιστηρίου καθώς και του Εμπορικού Τμήματος και Συμβάσεων Παραχώρησης. Είναι ασφαλώς υπεύθυνος και για τις Δημόσιες Σχέσεις με την τοπική κοινότητα στην οποία ανήκει το αεροδρόμιο. Τμήματα όπως αυτά που αφορούν δραστηριότητες ανθρώπινου δυναμικού και οικονομικών θεμάτων συνεργάζονται στενά και συντονίζονται με το αντίστοιχο τμήμα των Κεντρικών Γραφείων. Άλλα τμήματα, όπως το Νομικό Τμήμα και το Τμήμα Διασφάλισης Ποιότητας καλύπτονται από τα Κεντρικά Γραφεία.

Τοπική Οργάνωση Αεροδρομίου



Για να εξασφαλιστεί η δυνατότητα απρόσκοπτης λειτουργίας των αεροδρομίων σε εικοσιτετράωρη βάση (24/7), θα υπάρχουν δύο Διευθυντές Επιχειρήσεων Αεροδρομίου, ένας ανά βάρδια, οι οποίοι θα είναι και Αναπληρωτές Διευθυντές Αεροδρομίου, σε περίπτωση απουσίας του Διευθυντή Αεροδρομίου.

Θα υπάρχει επίσης επί τόπου μια μικρή ομάδα αποτελούμενη από τεχνικούς και μηχανικούς οι οποίοι θα βρίσκονται σε ετοιμότητα να επέμβουν άμεσα κάθε φορά που λαμβάνει χώρα κάποια βλάβη. Οι βασικές εργασίες συντήρησης αποτελούν μέρος του Κεντρικού Τεχνικού Τμήματος.

Άλλες λειτουργίες θα αναθέτονται σε εξωτερικούς συνεργάτες ή θα διεκπεραιώνονται από τρίτους. Τέτοιες λειτουργίες ή υπηρεσίες περιλαμβάνουν τις Υπηρεσίες Διάσωσης και Πυρόσβεσης, Ασφαλείας, Εξυπηρέτησης Εδάφους, Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, κ.ά. Στενές σχέσεις πρέπει να διατηρούνται με τα παραπάνω τρίτα μέρη, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία του αεροδρομίου ανά πάσα στιγμή. Το τελευταίο εμπίπτει και αυτό στη σφαίρα ευθύνης του Διευθυντή Αεροδρομίου.

Μεταβατική Περίοδος

Η Κοινοπραξία γνωρίζει πολύ καλά ότι μια συνειδητή και αποδοτική αλληλεπίδραση με το ανθρώπινο δυναμικό, είναι το κλειδί για τη βραχυπρόθεσμη, μεσοπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη επιτυχία του Έργου και των αεροδρομίων. Εξίσου σημαντική είναι η δημιουργία και η διατήρηση μιας εκπαιδευτικής δομής που να ταιριάζει με τις επιχειρησιακές και λειτουργικές ροές, καθώς και με τις ανάγκες του πελάτη.

Η Fraport ως Επικεφαλής Διαχειριστής της Κοινοπραξίας έχει αποδεδειγμένο ιστορικό και ευρεία εμπειρία σε μεγάλο φάσμα της λειτουργίας και της ανάπτυξης των αεροδρομίων σε όλο τον κόσμο, στα οποία η διαχείριση των ανθρώπινων πόρων (τόσο του προσωπικού λειτουργίας όσο και της διοίκησης) και η κατάλληλη εκπαίδευση είναι καθοριστικοί παράγοντες.

Η εμπειρία που έχει αποκομίσει η Fraport από άλλα διεθνή αεροδρόμια, όπως, για παράδειγμα, του Ανόβερου στην Γερμανία, της Λίμα στο Περού, της Βάρνα και του Μπουργκάς στην Βουλγαρία, του Ριάντ και της Τζέντα στην Σαουδική Αραβία, του Δελχί στην Ινδία, της Αττάλειας στην Τουρκία και της Αγίας Πετρούπολης στην Ρωσία (όλα τα διαχειρίζεται η Fraport), αντανακλάται πλήρως στην προσέγγιση για τη μεταφορά προσωπικού στην Κοινοπραξία. Ωστόσο, δεν επιδιώκεται η εφαρμογή μιας υφιστάμενης, αποδεδειγμένης οργανωτικής δομής του αεροδρομίου της Φρανκφούρτης ή οποιουδήποτε άλλου αεροδρομίου του Ομίλου Fraport στη νέα εταιρεία. Η Κοινοπραξία αναγνωρίζει πλήρως τη μοναδικότητα του κάθε αεροδρομίου με το προσωπικό του, το πολιτιστικό/πολιτισμικό υπόβαθρο και τις λειτουργικές απαιτήσεις του, και θα αναπτύξει μια βάση οργάνωσης και προσωπικού που θα ταιριάζει απόλυτα με τις σχετικές διαρθρωτικές συνθήκες που διέπουν την Κοινοπραξία και τα ελεγχόμενα αεροδρόμια.

Πρέπει να επισημανθεί ότι η προσέγγιση που ακολουθεί η Κοινοπραξία αποσκοπεί στην καλύτερη δυνατή αξιοποίηση του συνόλου του προσωπικού (τόσο του επιχειρησιακού προσωπικού όσο και της διοίκησης) που είναι πρόθυμο να αποτελέσει μέρος της εταιρείας και των δομών της.

Η Κοινοπραξία βασίζεται στους υφιστάμενους εργαζόμενους της ΥΠΑ και στις ικανότητες τους, οι οποίοι εκτελούν εξαιρετική δουλειά στο δύσκολο περιβάλλον των υφιστάμενων υποδομών των Περιφερειακών Αεροδρομίων. Η Κοινοπραξία θα καταβάλει τη μέγιστη δυνατή προσπάθεια προκειμένου να απασχολήσει το υφιστάμενο προσωπικό σύμφωνα με τους όρους της αγοράς στον νέο οργανισμό της, προσφέροντάς τους αφενός ασφαλή εργασία και χώρο εργασίας σύμφωνα με τις ικανότητες, τις δεξιότητες και την προϋπηρεσία τους καθώς και την ανάληψη ευθύνης για τη μελλοντική ανάπτυξη των Περιφερειακών Αεροδρομίων, και αφετέρου την επίδειξη πρωτοβουλίας, ευελιξίας και δημιουργικότητας. Η Κοινοπραξία περαιτέρω θα υποστηρίξει την υφιστάμενη δομή οργάνωσης/ προσωπικού από εμπειρογνώμονες σε διάφορους τομείς.

Ζωτικής σημασίας για την ομαλή μετάβαση και την αλλαγή διοίκησης είναι το κομμάτι της επικοινωνίας προς και με τους διάφορους ενδιαφερόμενους φορείς των διαφόρων αεροδρομίων. Οι εργαζόμενοι ως ένα ουσιώδες τμήμα ενός αεροδρομίου, αποτελούν όχι μόνο έναν από τους σημαντικότερους φορείς του αεροδρομίου, αλλά και μία από τις βασικές ομάδες που θα επηρεαστούν από τις μεταβατικές και άλλες σχετικές αλλαγές. Η Κοινοπραξία έχει πλήρη επίγνωση για το ενδεχόμενο της αβεβαιότητας και των ανησυχιών των υπαλλήλων για το μέλλον τους εξαιτίας της επικείμενης αλλαγής. Ως εκ τούτου, η Κοινοπραξία θα αντιμετωπίσει αυτές τις ανησυχίες των εργαζομένων μέσω σωστής επικοινωνίας και παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών.

Η βασική προσέγγιση της Κοινοπραξίας αναφορικά με την επικοινωνία θα πρέπει να βασίζεται στη διαφάνεια και τη συμμετοχή.

"Συνέχεια με Αλλαγή"

Η Κοινοπραξία θα παράσχει στους εργαζομένους ενημέρωση αναφορικά με το υπόβαθρο των μετόχων της και τα σχέδιά τους για ανάπτυξη ήδη σε πολύ πρώιμο στάδιο. Αυτή η επιδίωξη για διαφάνεια και συμμετοχή θα περιορίσει την πιθανή αβεβαιότητα και τον φόβο του προσωπικού σχετικά με την επερχόμενη αλλαγή ενώ θα καταστήσει σαφές ότι δεν αναμένεται ή επιδιώκεται η υλοποίηση πλήρους αλλαγής σε όλους τους τομείς. Η Κοινοπραξία επιδιώκει αντίθετα να επωφεληθεί από το υφιστάμενο δυναμικό του προσωπικού και του οργανισμού, εντοπίζοντας πιθανούς τομείς βελτίωσης και να αναπτύξει ς αυτούς τους τομείς με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

Μια πρώτη συνάντηση με τους σημερινούς διευθυντές θα είναι το πρώτο βήμα για να τους ενημερώσουμε σχετικά με το Έργο, το όραμα της Κοινοπραξίας, τους στόχους και τις προσδοκίες, καθώς και να απαντήσουμε σε όλα τα ερωτήματα που μπορεί να προκύψουν. Αυτή η συνάντηση θα ενισχυθεί από μια εκστρατεία ενημέρωσης και από συναντήσεις με τους εργαζόμενους, σε κατάλληλη βάση.

Εκπαίδευση Προσωπικού

Τα προγράμματα εκπαίδευσης αποτελούν ένα απαραίτητο κομμάτι για την υποστήριξη του συνολικού στόχου τοποθέτησης των Περιφερειακών Αεροδρομίων ως τα καλύτερα στη πράξη.

Το τμήμα εκπαίδευσης της Fraport έχει αναπτύξει ένα πλήρες σύνολο διαφόρων εκπαιδευτικών προγραμμάτων που σχετίζεται με όλες τις πτυχές διαχείρισης και λειτουργίας αεροδρομίων. Κατά τα τελευταία χρόνια, δύο εκπαιδευτικά ιδρύματα μέσω διαδικτύου έχουν αναπτυχθεί, προκειμένου να εξασφαλίζεται η επίτευξη των στόχων του Ομίλου Fraport. Τα ιδρύματα αυτά, αν και εφαρμόζουν τις ίδιες αρχές και κατευθυντήριες γραμμές, απευθύνονται σε διαφορετικές ομάδες–στόχους (target groups):

Το Fraport College προσφέρει ένα ευρύ φάσμα ειδικών προγραμμάτων εκπαίδευσης και εξέλιξης για όλους τους υπαλλήλους, το οποίο απαρτίζεται από, αλλά δεν περιορίζεται, στα παρακάτω:

- Επιχειρησιακή Εκπαίδευση,
- Εργασιακές Δεξιότητες και Μέθοδοι,
- Επεξεργασία Ηλεκτρονικών Δεδομένων,
- Ξένες Γλώσσες,
- Διαχείριση Ποιότητας,
- Ανάπτυξη Ηγετικών Ικανοτήτων,
- Τεχνικές Διαχείρισης και
- Προσαρμοσμένα προγράμματα για την κάλυψη των τρεχουσών προκλήσεων της επιχειρηματικότητας στην αεροπορική βιομηχανία.

Η εκπαίδευση και εξέλιξη του προσωπικού θεωρείται ως ένας από τους πυλώνες υποστήριξης της εταιρικής στρατηγικής της Fraport και προωθεί την αμοιβαία επιχειρηματική κατανόηση. Όλα τα προγράμματα είναι προσαρμοσμένα στις ανάγκες των συμμετεχόντων, επικεντρωμένα στην πρακτική και σχετικά με την καθημερινή εργασία, υποστηρίζοντας την ανταλλαγή γνώσης και την δικτύωση.

Η *Fraport Academy* είναι το Εταιρικό Πανεπιστήμιο της Fraport AG. Είναι υπεύθυνο για τη στρατηγική εξέλιξη 800 κορυφαίων και μεσαίων στελεχών, εμπειρογνωμόνων και υποψηφίων για θέσεις διαχείρισης του Ομίλου Fraport. Αυτό το πρόγραμμα προσφέρει μαθήματα που περιλαμβάνουν αλλά δεν περιορίζονται στα κάτωθι:

- Ενσωμάτωση Νέων Υπαλλήλων,
- Αεροπορική Επιχειρηματικότητα,
- Ηγεσία σε Εφαρμογή,
- Οικονομικά Ακίνητης Περιουσίας,
- Μεταπτυχιακό Διοίκησης Επιχειρήσεων,
- Διαχείριση Έργων,
- Επιχειρηματικός Σχεδιασμός,
- Χρηματοοικονομικά και Έλεγχος,
- Προγράμματα Καθοδήγησης,
- Διαχείριση Αλλαγών κλπ.

Ο στόχος του προγράμματος εκπαίδευσης και εξέλιξης που υλοποιείται στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας είναι η αύξηση των δεξιοτήτων και του γνωστικού υπόβαθρου του προσωπικού, αυξάνοντας έτσι τα επίπεδα ποιότητας και τα πρότυπα των υπηρεσιών σε όλα τα αεροδρόμια.

Το πρόγραμμα προβλέπεται να ξεκινήσει με την εκπαίδευση, τόσο για επαγγελματικές όσο και προσωπικές δεξιότητες του προσωπικού, καθώς και με τη μεταφορά τεχνογνωσίας αμέσως μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης. Ο βαθμός ευελιξίας και η προοπτική ανάπτυξης των Περιφερειακών Αεροδρομίων εξαρτώνται από την ικανότητα των εργαζομένων να αντιδράσουν επαρκώς στις προκλήσεις μιας διαρκούς μεταβαλλόμενης βιομηχανίας και ενός ιδιαίτερα δυναμικού επαγγελματικού περιβάλλοντος. Η Κοινοπραξία σκοπεύει να συνεχίσει το πρόγραμμα εκπαίδευσης και εξέλιξης για πολλά χρόνια προκειμένου να εξυπηρετήσει στην αντιμετώπιση των τεχνολογικών εξελίξεων, την αναβάθμιση των υπηρεσιών και των καινοτομιών καθώς και των νέων διαδικασιών. Είναι επιτακτική ανάγκη η συνεχής ενημέρωση και εκπαίδευση του εργατικού δυναμικού σχετικά με τη βελτίωση των διαχειριστικών διαδικασιών ή την διόρθωση ατελειών στις υπηρεσίες. Οι απαιτήσεις αυτές θα καθορίσουν το ρυθμό των δραστηριοτήτων της Κοινοπραξίας στον τομέα αυτό.

Πρόβλεψη Επιβατικής Κίνησης

Βάση για την ανάπτυξη του κάθε αεροδρομίου αποτελεί η μακροπρόθεσμη πρόβλεψη, η οποία επιτρέπει μια λεπτομερή ανάλυση των απαιτήσεων χωρητικότητας και το σχεδιασμό και την εφαρμογή των κατάλληλων διαδικασιών. Η πρόβλεψη της επιβατικής κίνησης διαμορφώνει επίσης τη βάση για τον υπολογισμό των κινήσεων, του συνδυασμού των αεροσκαφών και των επιβατών σε ώρα αιχμής, τα οποία είναι απαραίτητα για το σχεδιασμό επιπλέον χωρητικότητας του αεροσταθμού και του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου.

Η Κοινοπραξία έχει διεξάγει μια τέτοια πρόβλεψη της επιβατικής κίνησης λαμβάνοντας υπόψη τον αναμενόμενο όγκο της επιβατικής κίνησης για την κάθε συγκεκριμένη περιοχή και το προβλεπόμενο δυναμικό ανάπτυξής της, καθώς αυτές αποτελούν τις αγορές που εξυπηρετούν τα αεροδρόμια. Με βάση τα αποτελέσματα των προβλέψεων η Κοινοπραξία έχει σχεδιάσει όλες τις απαιτούμενες επενδύσεις σε έργα υποδομής, καθώς και όλα τα λειτουργικά θέματα π.χ. τις διαδικασίες του αεροδρομίου, τον αριθμό του προσωπικού, καθώς και τις μη αεροπορικές δραστηριότητες.

Λεπτομέρειες της πρόβλεψης της επιβατικής κίνησης για κάθε αεροδρόμιο μπορεί να βρεθεί στην αντίστοιχη σύνοψη.

Λειτουργίες

Τα περισσότερα Περιφερειακά Αεροδρόμια σε αυτήν την Ομάδα λειτουργούν υπερβαίνοντας τα όρια των δυνατοτήτων τους. Ως εκ τούτου, η Κοινοπραξία, αμέσως μετά την ανάληψη των αεροδρομίων, θα επικεντρώσει την προσοχή της στην επέκταση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων με τρόπο κατάλληλο ώστε να εξυπηρετηθούν στον καλύτερο δυνατό βαθμό οι λειτουργικές ανάγκες τους, για παράδειγμα τα προγραμματισμένα Επικείμενα Έργα (ανακαίνισης και επέκτασης) θα εξασφαλίσουν όχι μόνο την κάλυψη της αναμενόμενης αύξησης της επιβατικής κίνησης για την βραχυπρόθεσμη και μεσοπρόθεσμη περίοδο, αλλά θα βελτιώσουν επίσης την ποιότητα και την άνεση των επιβατών και των άλλων εμπλεκόμενων φορέων. Ταυτόχρονα, θα ξεκινήσει για όλα τα αεροδρόμια ο σχεδιασμός των κύριων επεκτάσεων, προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα περιορισμών που αντιμετωπίζονται σήμερα.

Οι περαιτέρω λεπτομέρειες σχετικά με τις προγραμματισμένες εργασίες παρουσιάζονται στην αντίστοιχη σύνοψη ανάπτυξης του εκάστοτε αεροδρομίου.

Αεροσταθμός

Η Λειτουργία του Αεροσταθμού περιλαμβάνει τη συνολική διαχείριση των εγκαταστάσεων του σταθμού και των διαδικασιών των επιβατών και των αποσκευών. Η Λειτουργία του Αεροσταθμού, όπως την αντιλαμβάνεται η Κοινοπραξία, περιλαμβάνει:

- Παροχή ασφαλών και ενδεδειγμένων εγκαταστάσεων αεροσταθμού και διαχείρισης των επιβατών σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες και κανονισμούς,
- Ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία, την αποδοτικότητα και την καθαριότητα των εγκαταστάσεων του αεροσταθμού, ιδιαιτέρως όσον αφορά τη διασφάλιση της καθαριότητας,
- Διαχείριση της ροής των επιβατών,
- Εξυπηρέτηση των επιβατών, η οποία περιλαμβάνει Υπηρεσίες Πληροφοριών, Απολεσθέντα, Τηλεφωνικό Κέντρο και την Υπηρεσία VIP/CIP, κατά περίπτωση,
- Παροχή τρέχουσας ενημέρωσης πτήσεων στους αναχωρούντες και αφιχθέντες επιβάτες, καθώς και στα πρόσωπα που τους αναμένουν ή τους αποχαιρετούν σε κύρια σημεία για την διευκόλυνση τους και
- Παροχή επαρκών βοηθητικών εγκαταστάσεων επιβατών εντός δημόσιων και μη χώρων.

Είναι αυτονόητο ότι η εφαρμογή νέων τεχνολογιών και καινοτομιών αποτελεί ένα σημαντικό μέρος της σύγχρονης λειτουργίας ενός τερματικού σταθμού που στοχεύει στο μέλλον, όπως για παράδειγμα εισαγωγή δικτύων WLAN ή η εξασφάλιση πινάκων LED FIDS.

Για να εξασφαλίζεται συνεχής και ομαλή διαδικασία κατά την άφιξη και την αναχώρηση, δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην παροχή επαρκούς χώρου, όχι μόνο για την διαχείριση επιβατών και αποσκευών, αλλά και για το προσωπικό του αεροσταθμού, τις κρατικές υπηρεσίες και τους άλλους εμπλεκόμενους φορείς. Για να είναι εγγυημένη η σταθερή λειτουργία του αεροσταθμού σε βραχυπρόθεσμη και μεσοπρόθεσμη βάση, τα Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης και Επέκτασης σχεδιάζονται με τέτοιο τρόπο ώστε να παρασχεθούν οι χώροι που απαιτούνται σε συνδυασμό με την εφαρμογή νέων και βελτιωμένων υφιστάμενων τεχνολογιών.

Όσον αφορά τις μακροπρόθεσμες επιπρόσθετες επεκτάσεις του αεροσταθμού, αυτές σχεδιάζονται σε ένα διάστημα διάρκειας περίπου 10 ετών ούτως ώστε να εξασφαλίζεται η αδιάλειπτη λειτουργία εντός και εκτός των χώρων του αεροσταθμού για το μεγαλύτερο χρονικό διάστημα καθώς και να παρέχονται επαρκείς επιλογές για την αντιμετώπιση τυχόν απρόβλεπτων αλλαγών στον τομέα των

αερομεταφορών, για παράδειγμα μεγαλύτερος αριθμός επιβατών, δικαιοδοτικές αλλαγές στην εξυπηρέτηση επιβατών (π.χ. εντός/εκτός Σένγκεν, ΕΕ/εκτός ΕΕ) κ.λπ. Όλες οι επεκτάσεις του αεροσταθμού θα βασίζονται κυρίως στο μελλοντικό σχεδιασμό της επιβατικής κίνησης. Στο Χρηματοοικονομικό Μοντέλο της Προσφοράς μας παρουσιάζεται το σχετικό λεπτομερές πρόγραμμα επενδύσεων.

Στο πρόγραμμα επεκτάσεων των αεροδρομίων έχουν αποτυπωθεί συγκεκριμένες περίοδοι με λεπτομερή σχεδιασμό επιτρέποντας βελτιώσεις του σχεδιασμού σε συνδυασμό με εύλογο χρονικό διάστημα για αναθεωρήσεις, που μπορεί να απαιτηθούν από λειτουργικές απαιτήσεις, όπως για παράδειγμα τυχόν αλλαγές στις οδηγίες του ICAO/IATA, πριν την υποβολή τους για έγκριση και κατασκευή. Επιπλέον εξασφαλίζεται επαρκές χρονικό πλαίσιο για την υποχρεωτική εξέταση από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό όπως ορίζεται στη Σύμβαση Παραχώρησης.

Η Κοινοπραξία έχει σαφή αντίληψη ότι δεν υπάρχει μία και μοναδική λύση για όλα ("One-Size-Fits-All" solution) που να μπορεί να εφαρμοστεί σε όλες τις επεκτάσεις των αεροσταθμών. Κάθε περίπτωση θα αξιολογηθεί ξεχωριστά και θα αναπτυχθούν λύσεις που θα ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των χρηστών, δηλαδή των επιβατών, των αεροπορικών εταιρειών, των κυβερνητικών οργανισμών, του παραχωρησιούχου ή των υπαλλήλων.

Τα σχέδια που θα αναπτυχθούν θα ελέγχονται αυστηρά και θα αξιολογούνται με σκοπό τον εντοπισμό και μετριασμό των περιορισμών, καθώς και την ανάπτυξη δραστηριοτήτων μέσω της βελτιστοποίησης των χώρων. Αυτό μπορεί να υλοποιηθεί με τη χρήση ειδικών εργαλείων και τεχνικών όπως μοντέλων προσομοίωσης των επιβατών, ανάλυση επιφάνειας εργασίας (desktop analysis), έρευνες επιβατών και τη δημιουργία ενός συνεργατικού περιβάλλοντος εργασίας με πνεύμα ομάδας.

Ο συνδυασμός των παραπάνω μεθόδων αποδείχθηκε ότι είναι εξαιρετικά αποτελεσματικός στο σχεδιασμό και την κατασκευή νέων εγκαταστάσεων επιβατών στο αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης, όπου ένα συνεχές πρόγραμμα επέκτασης του τερματικού σταθμού είναι εν εξελίξει τις τελευταίες δεκαετίες.

Η διαδικασία αυτή θα ισχύσει από την πρώτη ημέρα για όλες τις επεκτάσεις, είτε αφορά τα Επικείμενα είτε τα Μελλοντικά Έργα, μέσα από τις διαδικασίες σχεδιασμού και κατασκευής, μέχρι την έναρξη και μετά από αυτήν και κατά την αξιολόγηση των προγραμμάτων ενίσχυσης πρόσθετης χωρητικότητας.

Χώρος Ελεγχόμενης Πρόσβασης Αεροδρομίου (Airside)

Οι κύριες λειτουργίες στον Χώρο Ελεγχόμενης Πρόσβασης είναι:

- Διαθεσιμότητα του φωτισμού του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης και σήμανση σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες και κανονισμούς,
- Επιχειρησιακή ετοιμότητα των συστημάτων του διαδρόμου, του τροχοδρόμου και του χώρου ελιγμών,
- Παροχή και κατανομή των θέσεων στάθμευσης των αεροσκαφών,
- Ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία, την αποδοτικότητα και την καθαριότητα των εγκαταστάσεων του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης, με ιδιαίτερη έμφαση στην ασφάλεια,
- Παροχή και διαθεσιμότητα υπηρεσιών στον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης όπως καθοδήγησης των αεροσκαφών (marshalling) και καθαριότητας,

- Παροχή τρεχουσών πληροφοριών πτήσεων σε όλους τους ενδιαφερόμενους και
- Περιορισμός κινδύνων προερχόμενους από την πανίδα.

Τα παραπάνω θέματα είναι υψίστης σημασίας για να εξασφαλιστεί η ασφαλής, αποτελεσματική, έγκαιρη και ομαλή λειτουργία του ελεγχόμενου χώρου του αερολιμένα. Η πρόβλεψη εξειδικευμένων IT-συστημάτων (FIDS), η μετατροπή των υφιστάμενων θέσεων στάθμευσης των αεροσκαφών σε θέσεις με δυνατότητα οπισθέλκυσης και η ανάπτυξη επιπρόσθετων χώρων στάθμευσης αεροσκαφών, αποτελούν βασικές αρχές της Κοινοπραξίας με σκοπό να εξασφαλίζονται στο άμεσο μέλλον οι παραπάνω προϋποθέσεις.

Η ανάπτυξη και η αναβάθμιση των διαδρόμων προσγείωσης/απογείωσης θα πρέπει επίσης να σχεδιαστεί προσεκτικά σε συνδυασμό με το μελλοντικό πρόγραμμα επέκτασης του αεροσταθμού. Σε μερικά αεροδρόμια απαιτείται άμεσα ανακαίνιση των διαδρόμων/τροχοδρόμων, σε άλλα χρειάζεται επέκταση των υφιστάμενων χώρων ελιγμών/στάθμευσης αεροσκαφών, ενώ ορισμένα αεροδρόμια χρειάζονται βελτιώσεις και στους δύο αυτούς τομείς.

Σε κάθε αεροδρόμιο θα πρέπει να παρασχεθεί ξεχωριστή λύση, λαμβάνοντας υπόψη την υφιστάμενη κατάσταση των εγκαταστάσεων του ελεγχόμενου χώρου του αεροδρομίου και τα μελλοντικά σενάρια επιβατικής κίνησης.

Πλέον των επεκτάσεων που απαιτούνται λόγω της κίνησης επιβατών, θα πρέπει να εξασφαλίζεται η τήρηση των εθνικών και διεθνών κανονισμών, όπως για παράδειγμα οι κανόνες και οι κανονισμοί του ICAO και της EASA.

Ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό στα πλαίσια της παραχώρησης είναι το γεγονός της ταυτόχρονης στρατιωτικής και πολιτικής χρήσης ορισμένων αεροδρομίων. Για αυτά τα αεροδρόμια ο τομέας των του διαδρόμων υπάγεται στην πλήρη ευθύνη της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας (ΠΑ).

Η Fraport, ως ιδιοκτήτης και διαχειριστής του Διεθνούς Αεροδρομίου της Φρανκφούρτης διαθέτει τεράστια εμπειρία σε παρόμοιες σχέσεις, καθώς μέρος του αεροδρομίου ήταν υπό στρατιωτική δικαιοδοσία για δεκαετίες έως την 31 Δεκεμβρίου 2005. Είναι αυτονόητο ότι η Κοινοπραξία θα συνεχίσει την συνεργασία εμπιστοσύνης μεταξύ των στρατιωτικών και πολιτικών χρηστών του αεροδρομίου από την πρώτη μέρα, προς όφελος και των δύο μερών. Όπως ορίζεται στην Σύμβαση Παραχώρησης, η Κοινοπραξία θα παρέξει τεχνικό εξοπλισμό στην Πολεμική Αεροπορία για την υποστήριξη των εποπτικών συστημάτων ελέγχου κυκλοφορίας. Επιπλέον, η Κοινοπραξία θα καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για τη υποστήριξη της ΠΑ, καθώς και άλλων κρατικών φορέων με οποιαδήποτε επιχειρησιακή ή τεχνική βοήθεια, εφόσον απαιτηθεί.

Προστασία και Ασφάλεια/ RFFS

Από την άποψη της ασφάλειας όλα τα αεροδρόμια λειτουργούν αρκετά καλά. Η κοινοπραξία θα εφαρμόσει κάποιες βελτιώσεις προκειμένου να επιτύχει και να διατηρήσει όλες τις απαιτήσεις που καθορίζονται από τους σχετικούς κανόνες και κανονισμούς, καθώς και από τον ICAO. Η εμπειρία της Fraport και η στενή επαφή της με τις Ευρωπαϊκές αρχές θα διασφαλίσει ότι όλες οι δραστηριότητες συμμορφώνονται πλήρως με την αντίστοιχη νομοθεσία της ΕΕ.

Κύρια έμφαση στον τομέα της ασφάλειας θα πρέπει να δοθεί στην εξάλειψη του συνωστισμού που δημιουργείται κατά τον έλεγχο των επιβατών, καθώς και στα συστήματα ελέγχου αποσκευών

(HBS). Πρόσθετες εγκαταστάσεις θα διαμορφωθούν στο πλαίσιο των επικείμενων μέτρων σε όλα τα αεροδρόμια.

Η πρώτη γραμμή άμυνας στην ασφάλεια του αεροδρομίου, τα περιμετρικά όρια, περιλαμβάνουν φράκτες, εμπόδια και τοίχους. Οι περιφράξεις και οι τοίχοι θα πρέπει να είναι ψηλοί και να είναι δύσκολο για ανθρώπους να σκαρφαλώσουν από πάνω. Ιδανικά, θα πρέπει επίσης να είναι σε θέση να αντέχουν στην πρόσκρουση με ένα όχημα που προσπαθεί να τα παραβιάσει. Σε ένα αεροδρόμιο που συνορεύει με θάλασσα, λίμνη ή ποτάμι θα πρέπει να εξετάζεται ο περιορισμός της πρόσβασης από το υδάτινο περιβάλλον.

Το προσωπικό ασφαλείας θα πρέπει να περιπολεί την περιοχή τακτικά για να αποτρέπει τους ανθρώπους που προσπαθούν να περάσουν μέσα από το φράχτη ενώ τεχνολογίες επιτήρησης, ανίχνευσης εισβολής και άλλες λύσεις IT συστημάτων θα πρέπει να συμπληρώνουν την περιμετρική ασφάλεια. Κάμερες παρακολούθησης θα πρέπει να υπάρχουν σε όλα τα σημεία εισόδου, καθώς και σε ευαίσθητους χώρους, όπως οι αποθήκες καυσίμων.

Ο τομέας της προστασίας είναι εξίσου σημαντικός. Στον κόσμο της αεροπλοΐας, η προστασία είναι πρωταρχικό μέλημα. Καθώς η κίνηση των επιβατών αυξάνεται, το υψηλό επίπεδο της προστασίας θα είναι διατηρήσιμο μόνο με συνεχείς μειώσεις σχετικών περιστατικών.

Καθώς αποτελούν μέρος του Ελληνικού Πυροσβεστικού Σώματος, το προσωπικό υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης των αεροδρομίων παρουσιάζει ένα ευρύ φάσμα επαγγελματικών δεξιοτήτων στην παροχή πυροπροστασίας. Η κοινοπραξία θα υποστηρίξει πλήρως το τμήμα πυρόσβεσης και διασωστών στην εκτέλεση των καθηκόντων του, για παράδειγμα την αποκατάσταση και τον εκσυγχρονισμό των σταθμών υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης, όπου είναι απαραίτητο και απαιτείται. Τα τμήμα Πυρόσβεσης και Διάσωσης θα ενσωματωθεί πλήρως ως αναπόσπαστο μέρος της συνολικής λειτουργίας του αεροδρομίου και θα είναι επομένως ένας σημαντικός συνεργάτης σε όλες τις δραστηριότητες εκσυγχρονισμού και επέκτασης στα αεροδρόμια.

Ανάλυση των πιθανών αστοχιών καθώς και κινδύνων, προληπτική αξιολόγηση των διαδικασιών διαχείρισης κινδύνων, συστήματα εσωτερικής αναφοράς, πολιτικές ασφαλείας, στόχοι της ασφάλειας, καθώς και παρακολούθηση των επιδόσεων ασφάλειας είναι απαραίτητα συστατικά ενός επιτυχημένου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (SMS) και συνεισφέρουν με συνέπεια στην αποφυγή περιστατικών και ατυχημάτων. Επιπλέον, όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς, εταιρείες, οργανισμοί και το προσωπικό τους στο αεροδρόμιο συμβάλλουν στην επιτυχία του συστήματος. Με ισχύ από την 25 Νοεμβρίου 2005 ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) έχει εισαγάγει με υποχρεωτική εφαρμογή ένα Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας για όλα τα κράτη μέλη του.

Το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας του αεροδρομίου είναι ένα ζωτικής σημασίας στοιχείο για τον οργανισμό της Fraport AG, που βασίζεται στα πρότυπα και τις συστάσεις που αναφέρονται στο Παράρτημα 14 του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), το Παράρτημα 19 και τις επισημάνσεις που περιέχονται στο Έγγραφο του ICAO 9774 (Εγχειρίδιο για την Πιστοποίηση των Αεροδρομίων). Επιπλέον, κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με τα καθήκοντα και τις επιδράσεις ενός Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (SMS) παρουσιάζονται στο Έγγραφο 9859 του ICAO, Εγχειρίδιο Διαχείρισης Ασφάλειας (SMM). Επιπρόσθετες υποχρεωτικές διατάξεις εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης περιγράφονται στους κανονισμούς ΕΕ 216/2008 και ΕΕ 139/2014.

Προκειμένου να διασφαλιστεί ο ρόλος του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας ως βασικός παράγοντας στον τομέα της ασφάλειας, είχε ενσωματωθεί ως ρυθμιστική διαδικασία στο Σύστημα Ολοκληρωμένης Διαχείρισης (IMS) της Fraport AG. Για να επισημανθεί η σημασία ενός βιώσιμου

και ισχυρού Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (SMS), ο Διαχειριστής του Συστήματος της Fraport έχει άμεση επικοινωνία και γραμμή αναφοράς με το Εκτελεστικό Συμβούλιο της Fraport. Δεδομένου ότι το σύστημα αυτό έχει αποδειχθεί επιτυχημένο στη πράξη, η Κοινοπραξία σχεδιάζει να εφαρμόσει την ίδια διαδικασία για τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, όπως παρουσιάζεται και στο οργανόγραμμα του κεφαλαίου "Οργανωτική Δομή".

Εμπορικές Δραστηριότητες και Μάρκετινγκ, Τιμολογιακή Πολιτική Αεροδρομίων

Εμπορική Δραστηριότητα

Η Fraport, καθώς και ο Όμιλος Κοπελούζου διαθέτουν τεράστια εμπειρία στην επιτυχή ανταπόκριση σε επιχειρηματικές ευκαιρίες και στην υλοποίηση προσαρμοσμένων λύσεων σε όλο τον κόσμο. Ειδικά η εμπειρία της Fraport που αποκτήθηκε κατά τη διάρκεια της λειτουργίας των διεθνών τουριστικών αεροδρομίων στην Αττάλεια, την Λίμα, τη Βάρνα και το Μπουργκάς.

Το εμπορικό σχέδιο της Κοινοπραξίας περιλαμβάνει αεροπορικές, μη-αεροπορικές και άλλες δραστηριότητες. Επί του παρόντος τα Ρυθμιζόμενα Αεροπορικά Τέλη (τέλη επιβατών, τέλη προσγείωσης αεροσκαφών και στάθμευσης) αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος των συνολικών εσόδων. Η Κοινοπραξία υποστηρίζει την άποψη ότι οι μη αεροπορικές δραστηριότητες προσφέρουν τεράστιες δυνατότητες για βελτίωση σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια. Η βασική στρατηγική περιλαμβάνει την προσφορά βελτιωμένων και ελκυστικών υπηρεσιών αγορών και εστίασης για τους επιβάτες και τους επισκέπτες με τον εκ νέου σχεδιασμό των χώρων πωλήσεων λιανικής και των εμπορικών χώρων των αεροδρομίων, αλλάζοντας ταυτόχρονα τη δομή της ίδιας της προσφοράς. Βελτιώσεις θα υλοποιηθούν σχεδόν αμέσως, στην δομή και την επιλογή των προϊόντων, καθώς και τη διαφήμιση και προώθηση τους, ενώ τα ανακαινισμένα και επεκτεταμένα νέα κτίρια των αεροσταθμών θα παρέχουν τα στοιχεία διάταξης, ροής και χώρων που είναι απαραίτητα για την πλήρη αξιοποίηση του υπάρχοντος δυναμικού.

Όλοι οι νέοι αεροσταθμοί ή οι επεκτάσεις των αεροσταθμών θα είναι σχεδιασμένοι σύμφωνα με τις τελευταίες εξελίξεις της εμπορικής επιχειρηματικότητας, εστιάζοντας κυρίως στις δραστηριότητες λιανικού εμπορίου στον ελεγχόμενο χώρο πρόσβασης των αεροσταθμών και στη δημιουργία σύγχρονων και ελκυστικών χώρων αγορών διατηρώντας το Ελληνικό στυλ.

Αεροπορικό Μάρκετινγκ

Στις προηγούμενες ενότητες περιγράφονται με λεπτομέρεια οι βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες στρατηγικές της Κοινοπραξίας για την ανάπτυξη των αεροδρομίων ώστε να μετατραπούν σε σύγχρονους και ανταγωνιστικούς χώρους διακίνησης επιβατών.

Στην τρέχουσα ενότητα παρέχεται μια περιγραφή των μέτρων και των εργαλείων μάρκετινγκ της Κοινοπραξίας ώστε να επιτύχει τους στόχους που προτείνονται.

Επί του παρόντος, οι λειτουργίες όλων των αεροδρομίων είναι πολύ εποχιακές. Ακόμη και αν τους ανοιξιάτικους και φθινοπωρινούς μήνες χρησιμοποιηθούν πιο έντονα στο μέλλον, κύριο εργαλείο μάρκετινγκ θα είναι η προώθηση των αεροδρομίων αυτών ως ηλιόλουστων προορισμών.

Η Ανατολική Μεσόγειος απολαμβάνει αυξανόμενη δημοτικότητα όχι μόνο μεταξύ των δυτικοευρωπαίων τουριστών, αλλά και μεταξύ ταξιδιωτών των χωρών της Κοινοπολιτείας Ανεξάρτητων Κρατών (CIS).

Οι διάφορες περιοχές προορισμού διαθέτουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά: λογικές τιμές, φιλικότητα προς την οικογένεια και ασφάλεια. Αλλά οι προορισμοί δεν είναι μόνο περιοχές για θαλάσσια μπάνια και ήλιο. Χάρη στο ποικιλόμορφο τοπίο και τον πολιτιστικό και ιστορικό πλούτο διαθέτουν και τουριστικό δυναμικό που δεν έχει ακόμη πλήρως αξιοποιηθεί. Ως εκ τούτου, η Κοινοπραξία έντονα υποστηρίζει ότι το επίπεδο αναγνωρισιμότητας των προορισμών διακοπών και των αεροδρομίων τους μπορεί να αυξηθεί περαιτέρω.

Αυτό μπορεί να επιτευχθεί ακολουθώντας τα παρακάτω στρατηγικά βήματα, μεταξύ άλλων:

- Προσέλκυση νέων χωρών προέλευσης, μαζί με νέες αεροπορικές εταιρείες.
- Προσέλκυση επιπλέον αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους, για παράδειγμα. από την Ανατολική Ευρώπη

Ακολουθεί μια σειρά δραστηριοτήτων και εργαλείων που υποστηρίζουν τους παραπάνω στόχους:

- Άμεση προσέγγιση αεροπορικών εταιρειών που λειτουργούν σε αεροδρόμια του ομίλου Fraport
- Ενσωμάτωση των αεροδρομίων στην διαδικτυακή πλατφόρμα μάρκετινγκ του ομίλου Fraport: www.fraport.com που έχει ρυθμό προβολών πάνω από 450.000.
- Διαφήμιση σε άλλες τοποθεσίες που δραστηριοποιείται η Fraport, απευθυνόμενη σε περίπου 90 εκατομμύρια επιβάτες τον χρόνο

Είναι σαφώς κατανοητό από την Κοινοπραξία ότι οι συνδυασμένες προσπάθειες όλων των εμπλεκομένων μερών, για παράδειγμα των Ταξιδιωτικών Γραφείων, των Κρατικών Αρχών και των τοπικών κοινοτήτων θα οδηγήσουν στα επιθυμητά αποτελέσματα.

Τιμολογιακή Πολιτική Αεροδρομίων

Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας στο αεροπορικό μάρκετινγκ είναι η εφαρμογή καθεστώτος αεροπορικών χρεώσεων στα Περιφερειακά Αεροδρόμια. Η προσέγγιση της Κοινοπραξίας στην διαμόρφωση τελών και χρεώσεων στους χρήστες του αεροδρομίου διέπεται από τους ισχύοντες κανονισμούς της Ελληνικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), από την Σύμβαση Παραχώρησης που εφαρμόζεται στην παρούσα συναλλαγή και τις βέλτιστες πρακτικές, όπως εφαρμόζονται στην παγκόσμια αεροπορική βιομηχανία. Η Κοινοπραξία σχεδιάζει να αναπτύξει μια τιμολογιακή πολιτική με ξεχωριστά τέλη προσγείωσης, στάθμευσης, εξυπηρέτησης επιβατών κ.λπ., για να τονωθεί περαιτέρω η αύξηση της κίνησης, να μειωθεί ο θόρυβος (από την διαχείριση του χρόνου άφιξης/αναχώρησης και του χρόνου επανεξυπηρέτησης των αεροσκαφών) και να παραμείνει ανταγωνιστική σε σχέση με άλλους μεσογειακούς τουριστικούς προορισμούς. Η Κοινοπραξία δεσμεύεται πλήρως προς την θέση της Διεθνούς Ένωσης Αερομεταφορών (IATA) ότι δεν πρέπει να υπάρχει καμία διάκριση μεταξύ των διαφόρων ομάδων χρηστών σε ότι αφορά τις αεροπορικές χρεώσεις.

Υποδομές λειτουργίας αεροδρομίου, Διαχείριση Απορριμμάτων και Περιβάλλοντος

Λόγω της συνεχούς αύξησης της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας στα αεροδρόμια, καθώς και της μόνιμης αύξησης των χώρων που απαιτούν ψύξη, ένας σημαντικός αριθμός υφιστάμενων

υποδομών λειτουργίας σε διάφορα αεροδρόμια χρήζουν σημαντικής αποκατάστασης ή πλήρους αντικατάστασης. Για τη βελτιστοποίηση της κατανάλωσης των διαφόρων εγκαταστάσεων, η Fraport χρησιμοποιεί μια ευρεία ποικιλία Συστημάτων Διαχείρισης Ενέργειας Κτιρίων (BMS) για να ελέγχει την ενεργειακή κατανάλωση των διαφορετικών συστημάτων λειτουργίας.

Το σύστημα BMS διαχειρίζεται τα ηλεκτρομηχανολογικά συστήματα σε μια εγκατάσταση, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων ασφάλειας, φωτισμού, ψύξης, θέρμανσης και αερισμού. Τα τελευταία είναι επίσης γνωστά και ως συστήματα HVAC (heat, ventilation & air conditioning). Οι αισθητήρες και άλλες συσκευές που χρησιμοποιούνται από το BMS ονομάζονται "σημεία". Αυτά περιλαμβάνουν θερμοστάτες, αισθητήρες ανίχνευσης φωτιάς, sprinklers, κ.λπ.

Η διαχείριση κτιρίων αποτελεί βασικό συστατικό του ευφυούς κτιριακού σχεδιασμού, όπου πολλά υπο-συστήματα είναι ενσωματωμένα έτσι ώστε να μπορούν να λειτουργούν με πολύ μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα, να προβλέπουν τις αλλαγές του καιρού και να ρυθμίζονται ανάλογα με τον αριθμό των ατόμων σε μια δεδομένη τοποθεσία, κ.α. Η διαχείριση κτιρίων μπορεί επίσης να περιλαμβάνει υπολογισμούς ενοικίων και τελών με βάση την παραμονή και χρήση των εγκαταστάσεων από τον ένοικο.

Η γενική προοπτική σε ό, τι αφορά τη μελλοντική διαχείριση των υποδομών λειτουργίας δεν μπορεί να είναι ολοκληρωμένη χωρίς την εισαγωγή του θέματος της Διαχείρισης Απορριμμάτων και Περιβάλλοντος.

Η Κοινοπραξία σκοπεύει να καθιερώσει ένα σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης για την προστασία και βελτίωση του περιβάλλοντος μέσω της βελτίωσης των περιβαλλοντικών επιδόσεων και την αποφυγή ή τη μείωση της ρύπανσης του περιβάλλοντος, για παράδειγμα των αποβλήτων του αεροδρομίου, όπου αυτό είναι τεχνικά, οργανωτικά και οικονομικά εφικτό. Εκτεταμένη αυτό-παρακολούθηση εντός του πεδίου εφαρμογής ενός συνεχούς οικολογικού εταιρικού προγράμματος ελέγχου αποτελεί βασικό στοιχείο της περιβαλλοντικής διαχείρισης. Οι δύο κατευθυντήριες γραμμές των περιβαλλοντικών προσπαθειών της Κοινοπραξίας είναι: αποδοχή της ευθύνης και διασφάλιση διαφάνειας.

Αυτή η στρατηγική αρχή της Κοινοπραξίας περιλαμβάνει μέτρα για τη βελτίωση των σημερινών διαδικασιών που επηρεάζουν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

Ένα πρόγραμμα διαχείρισης απορριμμάτων θα προετοιμαστεί ώστε να παρακολουθούνται οι δραστηριότητες αξιοποίησης των αποβλήτων. Το πρόγραμμα έχει τους ακόλουθους στόχους:

- Μείωση ή περιορισμός της παραγωγής απορριμμάτων, καθώς και των κινδύνων που ενέχουν
- Επίτευξη συμμόρφωσης με τις οικολογικές απαιτήσεις
- Εισαγωγή συστήματος για ξεχωριστή περισυλλογή αποβλήτων
- Βελτίωση του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου των σχετικών με τα απόβλητα δραστηριοτήτων

Για την επίτευξη των στόχων του προγράμματος διαχείρισης απορριμμάτων, είναι αναγκαία τα ακόλουθα:

- Έλεγχος των δραστηριοτήτων από τις οποίες παράγονται απόβλητα
- Παρακολούθηση της κίνησης των αποβλήτων από την παραγωγή τους στην επεξεργασία και την τελική απόθεσή τους
- Προετοιμασία και ενημέρωση των απαιτήσεων των κανονιστικών βασικών εγγράφων για τη διαχείριση αποβλήτων της Κοινοπραξίας

Η προστασία του κλίματος είναι μία από τις σημαντικότερες περιβαλλοντικές προκλήσεις της εποχής μας. Περισσότερο από δύο τοις εκατό των εκπομπών CO2 που προκαλούνται από τον άνθρωπο οφείλονται στην εναέρια κυκλοφορία. Σύμφωνα με την εκτίμηση του Διεθνούς Συμβουλίου Αερολιμένων (ACI), της παγκόσμιας οργάνωσης των φορέων εκμετάλλευσης αερολιμένων, μέχρι πέντε τοις εκατό του ποσού αυτού θεωρείται ότι προέρχεται από τα αεροδρόμια.

Αν και η λειτουργία των αεροδρομίων προκαλεί μόνο μικρή ζημιά στο παγκόσμιο κλίμα, η Κοινοπραξία αναγνωρίζει τη σημασία του θέματος αυτού και θα μειώσει τις εκπομπές των αερίων που επηρεάζουν το κλίμα σε όλα τα αεροδρόμιά της. Οι δραστηριότητές μας θα επικεντρώνονται σε κτίρια και υποδομές, καθώς και στην εφοδιαστική αλυσίδα και την κυκλοφορία.

Η Κοινοπραξία θεωρεί ότι η διαχείριση αποβλήτων και οι επιπτώσεις στο περιβάλλον είναι ένα σημαντικό στοιχείο της γενικότερης φιλοσοφίας της, αναθέτοντας κατά συνέπεια την ευθύνη στα Κεντρικά Γραφεία, δηλαδή αποτελεί μέρος του Τμήματος Διασφάλισης Ποιότητας.

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.
Αθήνα, 06/10/2014
Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα Δικηγόρος

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑ[illegible]ΧΑΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΑΛΚΥΟΝΗΣ 37,17[illegible] ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ.& FAX: [illegible]377
ΑΦΜ 043960730 ΔΟΥ: [illegible] ΦΑΛΗΡΟΥ
Α.Μ. [illegible]57

Thessaloniki Airport Development Plan

Location and Connectivity: Thessaloniki Airport is located on the mainland in northern Greece. It connects a majority of the Greek Mainland and Island airports to short-haul European destinations.

Challenge: Current expansion in airside capacity needs to be balanced by increasing capacity of the terminal building and landside facilities.

Key Airport Facts

Number of Runways: 2 [10/28 and 16/34]

Dimensions of Runways:
RWY 10/28 – 2,440m x 50m
RWY 16/34 – 2,410m x 60m

Number of Terminals: 1

Number of Aircraft Stands: 22

2013 Annual Passengers: 4.2 mppa

2013 Annual Movements: 39,681 ATMs

Current 2-Way Peak Hour Passengers: 1,754 pax / hour

Current 2-Way Peak Hour ATMs: 17 ATMs / hour

Calculated Runway Capacity: 30 ATMs / hour

Current Terminal Size: 26,601m²



Thessaloniki Airport

The current runway extension will attract both scheduled traffic and long-haul international routes allowing Thessaloniki Airport to exploit its potential deriving from its large catchment area and as a hub of economic activity in Greece.

The airport will be enhanced from both a terminal expansion and reconfiguration during the Imminent Works period, in which security will be centralised, offices within the existing terminal will be relocated and an expansion of ~35,000m² will be constructed. This will provide the passengers with a better level of service and comfort whilst ensuring compliance with the Concession Agreement (CA).

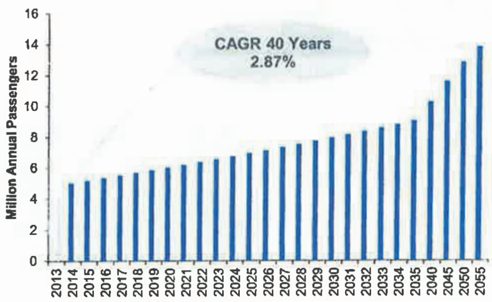
Two further terminal expansions will be constructed during the Future Works period. There will be on-going refurbishment and replacement of assets during the Concession period to ensure that the condition of the assets are maintained to a high standard.

Background

- Thessaloniki, the capital of Macedonia, is the second major economic, industrial, commercial and political centre in Greece.
- The airport is located on the Greek mainland; hence no constraint is expected based on hotel accommodation.
- At 4.2mppa, it is the second busiest airport in Greece behind Athens and is the busiest amongst the Cluster A airports available to the concessionaire.

Traffic Forecast

It is forecasted that passenger numbers will triple from 4.2 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 13.8mppa by 2055, with a CAGR of 2.87%. Air traffic movements (ATMs) are forecasted to increase from 39.7 to 113.2 thousand by 2055.



Terminal Capacity

- Adequate number of passenger processing facilities for both arriving and departing flows across the design hour in 2015, for all but one passenger process.
- Inbound Immigration is the only passenger processing area which is 'capacity critical' in 2015 for LoS C due to insufficient queuing and circulation space.

Stand Capacity

- Current aircraft stand capacity of 22 is sufficient to meet current ATM peak hour demand with no apron expansion required in the Imminent Works period.

State Works: Runway 10/28 Extension

- Offshore extension of Runway 10/28 and parallel taxiway by 1,000m to 3,440m will allow additional long-haul flights using wide-body aircraft.



Thessaloniki has several terminal development option possibilities, including utilising the existing landside and airside canopies for future terminal expansion.

Assessment of Current Infrastructure

Terminal

The capacity assessment of the arriving and departing passenger processes within the terminal building has been informed by:

- 2 site visits to Thessaloniki Airport;
- Planning assumptions driven by current airport operational performance, IATA standards and industry benchmarks;
- Information available from the data room and airport fact sheets.

Our assessment of the current terminal indicates:

- There will be a number of specific bottlenecks during the peak period with continued passenger growth.
- Some of the large amount of office space within the terminal building could be relocated to allow the space to be used for passenger processing activities.
- There are two passenger security screening areas; the second is only opened during the peak times. Operating two passenger security screening areas is an inefficient use of space and resources.

Airfield

There are two runways at Thessaloniki and both have full length parallel taxiways. RWY 10/28 is currently closed as it is being rehabilitated and extended into the sea. Airfield drains were noted to be clogged with vegetation and require cleaning to prevent flooding on the runway surfaces.

The current runway strip width for RWY 10/28 and RWY 16/34 is only 75m from the runway centreline and is therefore not compliant with ICAO standards. This non-compliance can be mitigated by extending the existing strip by a further 75m each side, so that it is 150m from the runway centreline.

RWY 28, RWY 10 and RWY 16 all have compliant Runway End Safety Areas (RESAs).

The RESA for RWY 34 is not compliant with ICAO Annex 14, and would either require displacement of the runway threshold or land reclamation to enlarge the RESA. We assume that any existing exemptions for non-compliance will continue and must be discussed with the appropriate authority.

Infrastructure Highlight

The current terminal is nearing its capacity limits, however, there is an opportunity to expand the passenger processing areas within the existing footprint through relocation of office space and expanding under the existing curb side and airside canopies.

Cluster A

TERMINAL – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

- Centralise passenger security screening with designated queuing area to maximise efficiency.
- Move temporary walls to increase gate hold room area for both Intra and Extra Schengen passengers within existing building.
- Consolidate baggage reclaim hall to increase queuing and circulation areas.

TERMINAL – IMMINENT EXPANSION WORKS

- Relocate office space and make space available for passenger processing.
- Terminal expansion of 35,078m² to ensure an IATA LoS C and provide additional passenger processing facilities and commercial areas.

AIRSIDE – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

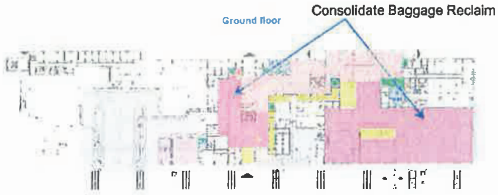
- RWY 16/34 – Maintenance of drainage system to prevent flooding of runway.
- Taxiway Delta – Structural repairs to taxiway.
- Apron – Structural repairs to Stands 4, 5 and 6.

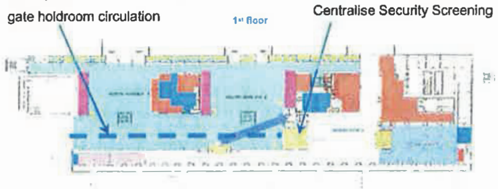
IMMINENT WORKS

Optimisation and reconfiguration of the passenger processing facilities in addition to the relocation of office space within the existing terminal building footprint. Following this a terminal expansion of ~35,000m² will provide adequate passenger processing and commercial areas and ensure an IATA LoS C standard for passenger queuing and circulation. Structural repairs are required across the apron and on Taxiway Delta in addition to drainage maintenance works on RWY 16/34.

TERMINAL – IMMINENTWORKS

The purpose of the imminent terminal refurbishment works is to rationalise the existing facilities to provide increased passenger circulation space. This will be achieved primarily by centralising passenger security screening and consolidating the baggage reclaim hall to increase queuing areas. Relocating office space and theterminal expansion will further enhance passenger processing and provide extra space for commercial areas. The drawings below show some of the changes during the Imminent Works period.





AIRSIDE – IMMINENT WORKS

Maintenance to the drainage system of RWY 16/34 is required to prevent flooding of the runway, in addition to structural repairs to taxiways and aprons.

Terminal – Future Expansion Works

- Future terminal and landside expansions have been sized to provide sufficient capacity over two phases:
  Phase 1 – 2030 to 2043,
  Phase 2 – 2044 to 2055.
- The terminal expansions include the implementation of an automatic Baggage Handling System.
- In-line hold baggage screening will be implemented complying with the CA and the new EU Aviation Security Regulations. This will further streamline the passenger flow and reduce queuing times.

Apron – Future Expansion Works

- In 2020, reconfigure stands to allow pushbacks resulting in an increase in stand capacity from 22 stands to 28 stands.

Runway – Future Refurbishment Works

- In line with traffic growth both runways will require rehabilitation during the Concession period. RWY 16/34 in approximately 2029 and RWY 10/26 in approximately 2051.

Ancillary Facilities – Future Refurbishment Works

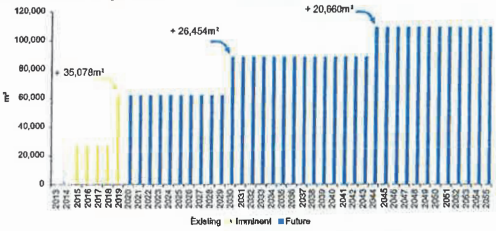
- In 2020, the existing RFFS station will be relocated to meet ICAO recommended response times of 2 minutes following the completion of the runway extension project.

Future Works

The Future Expansion Works provide a two phased terminal development ensuring sufficient capacity until the end of the Concession period, with a new baggage handling system and hold baggage screening delivering a more efficient process.

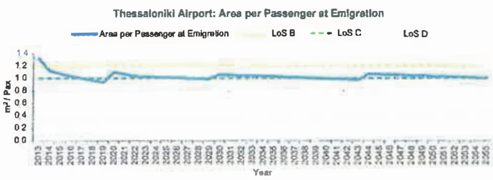
The two runway airport has adequate runway capacity to meet forecasted demand, and through expansion and reconfiguration of the apron, sufficient aircraft parking stands will be provided.

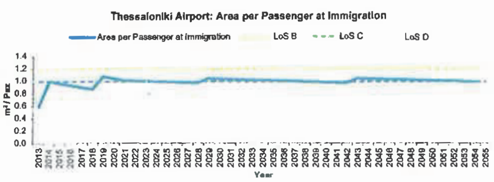
We have planned a 3-phased expansion of the terminal and landside over the Concession period which will increase the overall terminal size to greater than 100,000m² by the end of the Concession.



The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimum IATA LoS C across the duration of the Concession period.

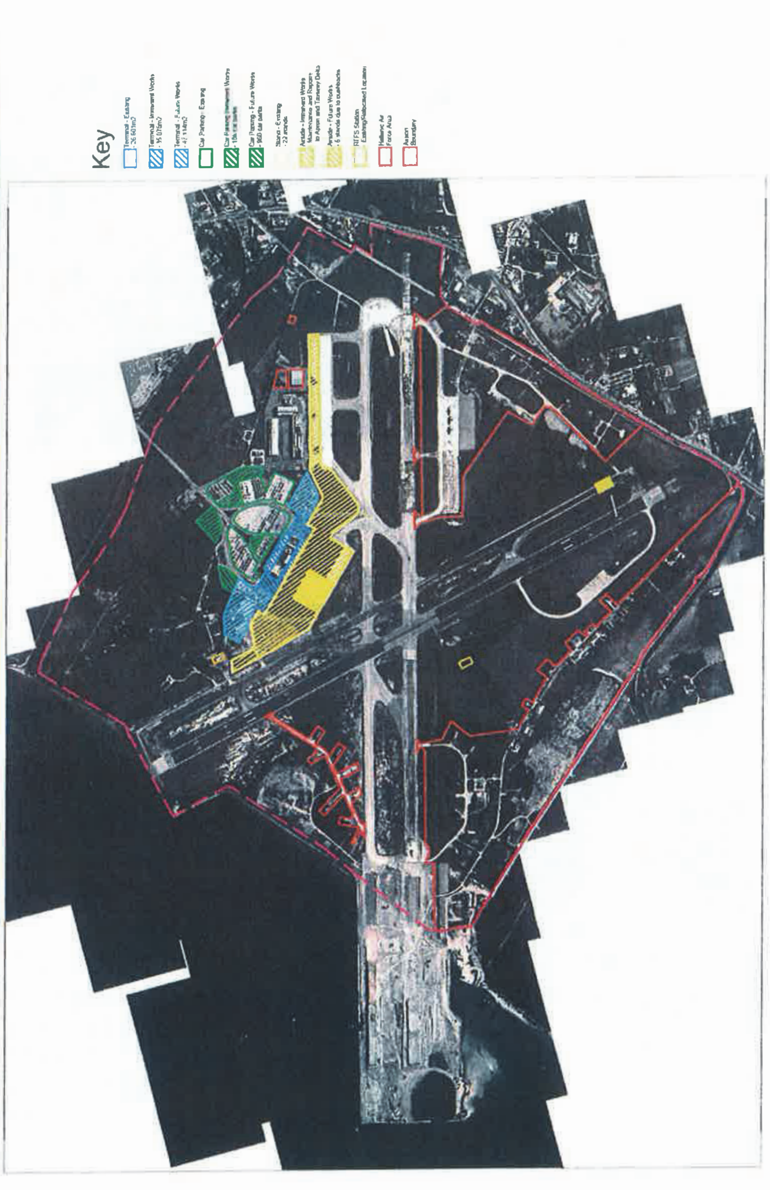
Our analysis,illustrated in the charts below, shows the most constrained departure and arrival processes. The most constrained capacity constraint is Emigration which meets LoS C requirements for the majority of the Concession period.The main capacity constrained arrival process at the airportisImmigration. However, future expansion works will ensure that a LoS C for passengers is broadly met during the Concession period.





Cluster A

AutoCAD Drawing



Thessaloniki Airport Development Plan

Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Θεσσαλονίκης

Τοποθεσία και Διασυνδέσεις: Το αεροδρόμιο της Θεσ/κης βρίσκεται στην Ηπειρωτική Χώρα της Β. Ελλάδος. Συνδέει την πλειοψηφία των αεροδρομίων της Ελληνικής Ηπειρωτικής και Νησιωτικής χώρας με κοντινούς ευρωπαϊκούς προορισμούς.

Πρόκληση: Η τρέχουσα αύξηση της χωρητικότητας του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου πρέπει να γίνει ισορροπημένα με την αύξηση της χωρητικότητας του κτιρίου του αεροσταθμού και των εγκαταστάσεων του αστικού χώρου του αεροδρομίου.

ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Αριθμός Διαδρόμων: 2
[10/28 και 16/34]
Διαστάσεις Διαδρόμων:
RWY 10/28 – 2.440m x 50m
RWY 16/34 – 2 410m x 60m
Αριθμός Αεροσταθμών: 1
Αριθμός Θέσεων Στάθμευσης Αεροσκαφών: 22
2013 Επιβάτες Ετησίως: 4,2 εκ. επιβάτες
2013 Μετακινήσεις Ετησίως: 39.681 ATMs
Αναχωρήσεις/Αφίξεις Επιβατών κατά την Ώρα Αιχμής: 1.754 επιβάτες/ώρα
Κινήσεις Αναχωρήσεων/Αφίξεων κατά την Ώρα Αιχμής: 17 ATMs / ώρα
Υπολογισμένη Χωρητικότητα Διαδρόμου: 30 ATMs / ώρα
Μέγεθος αεροσταθμού: 26.601m²



ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Η τρέχουσα επέκταση του διαδρόμου θα προσελκύσει τόσο τακτικές πτήσεις όσο και διεθνείς πτήσεις μεγάλων αποστάσεων επιτρέποντας στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης να εκμεταλλευτεί το δυναμικό του που πηγάζει από την μεγάλη περιοχή επιρροής του και ως κόμβος οικονομικής δραστηριότητας στην Ελλάδα.

Το αεροδρόμιο θα ενισχυθεί τόσο από την επέκταση του αεροσταθμού όσο και από την αναδιάταξη κατά τη διάρκεια της περιόδου Επικείμενων Έργων, κατά την οποία η ασφάλεια θα συγκεντρωθεί κεντρικά, τα γραφεία εντός του υφιστάμενου αεροσταθμού θα μετεγκατασταθούν και θα κατασκευαστεί μια επέκταση 35.000m² περίπου. Αυτό θα παράσχει στους επιβάτες καλύτερο επίπεδο υπηρεσιών και άνεσης εξασφαλίζοντας παράλληλα συμμόρφωση με τη Σύμβαση Παραχώρησης.

Δύο περαιτέρω επεκτάσεις του αεροσταθμού θα κατασκευαστούν κατά τη διάρκεια της περιόδου Μελλοντικών Έργων. Κατά τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης θα υπάρχει συνεχής ανακαίνιση και αντικατάσταση εγκαταστάσεων για να διασφαλιστεί ότι η κατάσταση των εγκαταστάσεων διατηρείται σε υψηλό επίπεδο.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- Η Θεσσαλονίκη, πρωτεύουσα της Μακεδονίας, είναι το δεύτερο μεγάλο οικονομικό, βιομηχανικό, εμπορικό και πολιτικό κέντρο στην Ελλάδα.
- Το αεροδρόμιο βρίσκεται στην ελληνική ηπειρωτική χώρα, ως εκ τούτου, δεν αναμένεται περιορισμός λόγω διαθεσιμότητας ξενοδοχείων.
- Με 4,2 εκ. επιβάτες/έτος, είναι το δεύτερο πιο πολυσύχναστο αεροδρόμιο στην Ελλάδα μετά από την Αθήνα και είναι το πιο πολυσύχναστο μεταξύ των αεροδρομίων της Ομάδας Α που διατίθενται στον παραχωρησιούχο.

ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Προβλέπεται ότι ο αριθμός των επιβατών θα τριπλασιαστεί από 4.2 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως (mppa) το 2013 σε 13,8 mppa το 2055, με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του 2,87%. Η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ΑΤΜ) προβλέπεται να αυξηθεί από 39,7 σε 113,2 χιλιάδες το 2055.



Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Θεσ/νίκης Σελίδα | 1

Ομάδα Α

ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ

- [illegible] αριθμός των εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών για τις ροές άφιξης και αναχώρησης κατά την ώρα σχεδιασμού το 2015, για όλες τις διαδικασίες εκτός από μία.
- Ο έλεγχος διαβατηρίων κατά την άφιξη είναι ο μόνος χώρος διαχείρισης επιβατών που είναι σε «Οριακή Χωρητικότητα» το 2015 για επίπεδο υπηρεσιών LoS C για την ώρα σχεδιασμού λόγω ανεπαρκών χώρων αναμονής και κυκλοφορίας.

ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

- Η τρέχουσα χωρητικότητα των 22 θέσεων των αεροσκαφών αρκεί για να καλύψει την τρέχουσα ζήτηση ATM την ώρα αιχμής χωρίς να απαιτείται επέκταση του χώρου ελιγμών των αεροσκαφών την περίοδο Επικείμενων Έργων.

ΚΡΑΤΙΚΑ ΕΡΓΑ: ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ 10/28

Η επέκταση στη θάλασσα του Διαδρόμου 10/28 και παράλληλου τροχοδρόμου από 1.000m έως 3.440m θα επιτρέψει επιπλέον πτήσεις μεγάλων αποστάσεων που πραγματοποιούνται από αεροσκάφη ευρείας ατράκτου.



Η Θεσσαλονίκη διαθέτει πολλές δυνατότητες ανάπτυξης του αεροσταθμού, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης των υφιστάμενων στεγάστρων του αστικού χώρου και του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης για τη μελλοντική επέκταση του αεροσταθμού

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΣΗΜΕΡΙΝΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ

Η αξιολόγηση της χωρητικότητας των διεργασιών άφιξης και αναχώρησης των επιβατών στον αεροσταθμό βασίστηκε σε:

- 2 επιτόπιες επισκέψεις στο αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης.
- Παραδοχές σχεδιασμού οδηγούμενες από τη τωρινή λειτουργική επίδοση του αεροδρομίου, πρότυπα της IATA και σημεία αναφοράς του τομέα των αερομεταφορών.
- Πληροφορίες από το data room και πληροφοριακό υλικό του αεροδρομίου.

Η αξιολόγησή μας για τον παρόντα αεροσταθμό υποδεικνύει ότι:

- Θα υπάρξει μια σειρά από συγκεκριμένες συμφορήσεις κατά τη διάρκεια της περιόδου αιχμής, με συνεχόμενη αύξηση της κίνησης επιβατών.
- Πολλά από τα γραφεία εντός του κτιρίου του αεροσταθμού θα μπορούσαν να μεταφερθούν προκειμένου ο χώρος να χρησιμοποιηθεί για δραστηριότητες εξυπηρέτησης επιβατών.
- Υπάρχουν δύο περιοχές ελέγχου ασφαλείας των επιβατών. Η δεύτερη είναι ανοιχτή μόνο κατά τη διάρκεια των ωρών αιχμής. Η λειτουργία δύο περιοχών ελέγχου ασφαλείας των επιβατών είναι μια αναποτελεσματική χρήση του χώρου και των πόρων.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Υπάρχουν δύο διάδρομοι στη Θεσσαλονίκη και οι δύο έχουν σε όλο το μήκος τους παράλληλους τροχοδρόμους. Ο διάδρομος (RWY) 10/28 είναι σήμερα κλειστός καθώς είναι υπό αποκατάσταση και επεκτείνεται στη θάλασσα. Το δίκτυο απορροής υδάτων στην περιοχή κίνησης αεροσκαφών παρατηρήθηκε ότι είναι φραγμένο με βλάστηση και απαιτείται καθαρισμός για να αποφευχθεί συσσώρευση υδάτων στις επιφάνειες του διαδρόμου.

Το τρέχον πλάτος του διαδρόμου για τον RWY 10/28 και τον RWY 16/34 είναι μόλις 75m από την κεντρική γραμμή του διαδρόμου και, ως εκ τούτου, δεν συμμορφώνεται με τα πρότυπα του ICAO. Αυτή η μη συμμόρφωση μπορεί να απαλειφθεί με την επέκταση της υφιστάμενης λωρίδας περαιτέρω 75m σε κάθε πλευρά, έτσι ώστε να είναι 150 μέτρα από την κεντρική γραμμή του διαδρόμου.

Οι RWY 28, RWY 10 και RWY 16 έχουν επαρκείς Ζώνες Ασφαλείας Τέλους Διαδρόμου (RESAs).
Η RESA για τον RWY 34 δεν είναι συμβατή με το Παράρτημα 14 του ICAO, και είτε θα απαιτηθεί η μετατόπιση του κατωφλιού του διαδρόμου ή απαλλοτριώσεις για την αύξηση της. Υποθέτουμε ότι οποιεσδήποτε υφιστάμενες απαλλαγές μη συμμόρφωσης θα συνεχιστούν και θα πρέπει να συζητηθούν με την αρμόδια αρχή.

ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Ο υφιστάμενος αεροσταθμός είναι στα όρια χωρητικότητας του, ωστόσο, υπάρχει μια δυνατότητα επέκτασης των χώρων διαχείρισης επιβατών εντός της υφιστάμενης κάλυψης του κτιρίου με μετακίνηση των γραφείων και επέκταση στο τμήμα του πεζοδρομίου και στα στέγαστρα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- [illegible] ασφαλείας επιβατών με καθορισμένη περιοχή αναμονής για μεγιστοποίηση της αποτελεσματικότητας.
- Μετακίνηση των προσωρινών τοίχων για αύξηση του χώρου της πύλης αναμονής για επιβάτες τόσο εντός όσο και εκτός χώρων Σένγκεν εντός του υφιστάμενου κτιρίου.
- Συγχώνευση του χώρου παραλαβής αποσκευών με σκοπό την αύξηση των χώρων αναμονής και κυκλοφορίας επιβατών.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Μετεγκατάσταση του χώρου των γραφείων και δημιουργία διαθέσιμου χώρου διαχείρισης επιβατών.
- Επέκταση 35.078m² του αεροσταθμού για την εξασφάλιση επιπέδου IATA LoS C και την παροχή επιπλέον εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών και εμπορικών χώρων.

ΧΩΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

- RWY 16/34 – Συντήρηση του συστήματος αποστράγγισης για την πρόληψη συσσώρευσης υδάτων στον διάδρομο.
- Τροχόδρομος δέλτα – Δομικές επισκευές στον τροχόδρομο.
- Χώρος ελιγμών αεροσκαφών – Δομικές επισκευές στις Θέσεις 4, 5 και 6.

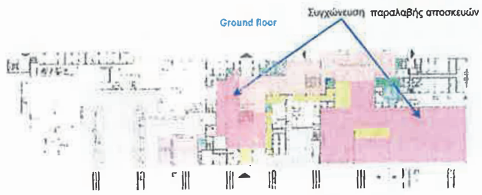
ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

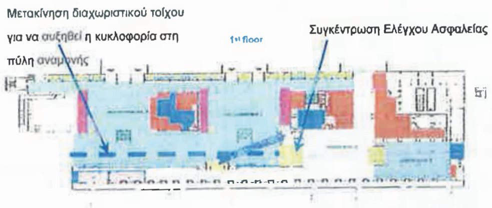
Βελτιστοποίηση και αναδιαμόρφωση των εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών και μετεγκατάσταση των γραφείων μέσα στο υπάρχον κτίριο του αεροσταθμού. Πέραν αυτού, μια επέκταση των 35.000m² περίπου θα παρέχει επαρκείς περιοχές εξυπηρέτησης επιβατών και περιοχές για εμπορική χρήση και θα εξασφαλίσει επίπεδο IATA LoS C για την εξυπηρέτηση και κυκλοφορία των επιβατών.

Δομικές επισκευές απαιτούνται στον χώρο ελιγμών των αεροσκαφών και στον Τροχόδρομο Δέλτα και έργα συντήρησης δικτύου απορροής ομβρίων στον RWY 16/34.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Ο σκοπός των Επικείμενων Έργων ανακαίνισης του αεροσταθμού είναι ο εξορθολογισμός των υφιστάμενων εγκαταστάσεων έτσι ώστε να παρέχεται περισσότερος χώρος για την κυκλοφορία των επιβατών. Αυτό θα επιτευχθεί κυρίως με τη συγκέντρωση του ελέγχου ασφαλείας των επιβατών και την συγχώνευση με την αίθουσα παραλαβής αποσκευών για να αυξηθούν οι περιοχές των χώρων αναμονής των επιβατών. Η μετεγκατάσταση του χώρου των γραφείων και η επέκταση του αεροσταθμού θα ενισχύσει περαιτέρω την διαχείριση των επιβατών και θα παρέχεται επιπλέον χώρος για τις εμπορικές περιοχές. Τα παρακάτω σχήματα δείχνουν ορισμένες από τις αλλαγές κατά τη διάρκεια της περιόδου των Επικείμενων Έργων.





ΧΩΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ (AIRSIDE) – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Απαιτείται συντήρηση στο σύστημα αποστράγγισης του RWY 16/34 για την πρόληψη πλημμύρας του διαδρόμου και δομικές επισκευές στους τροχοδρόμους και στον χώρο ελιγμών των αεροσκαφών.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- [illegible] τον αστικό χώρο του αεροδρομίου έχουν διαστασιολογηθεί ώστε να παρέχεται επαρκής χωρητικότητα σε δύο φάσεις:
  Φάση 1 – 2030 ως 2043.
  Φάση 2 – 2044 ως 2055.
- Οι επεκτάσεις του αεροσταθμού περιλαμβάνουν την εφαρμογή ενός αυτοματοποιημένου συστήματος αποσκευών, BHS.
- In-line σύστημα ελέγχου αποσκευών το οποίο θα βρίσκεται σε συμμόρφωση με τους νέους Κανονισμούς Ασφαλείας Αεροπορίας της ΕΕ και τους κανονισμούς της Πολιτικής Αεροπορίας. Αυτό θα βελτιώσει περαιτέρω τη ροή των επιβατών και θα μειώσει τους χρόνους αναμονής στις ουρές επιβατών

ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ & ΕΛΙΓΜΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Το 2020, η αναδιαμόρφωση των χώρων στάθμευσης των αεροσκαφών θα επιτρέπει την οπισθέλκυσή τους, με αποτέλεσμα την αύξηση της χωρητικότητας των θέσεων από 22 σε 28.

ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Ακολουθώντας την αύξηση της κυκλοφορίας, και οι 2 διάδρομοι θα χρειαστούν αποκατάσταση κατά τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης. Ο RWY 16/34 περίπου μέσα στο 2029 και ο RWY 10/26 περίπου μέσα στο 2051.

ΒΟΗΘΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

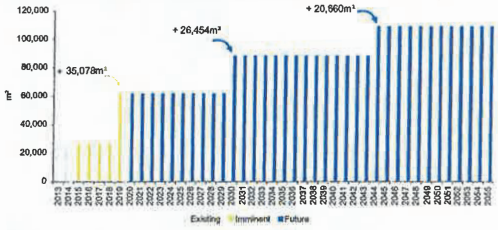
- Το 2020 ο υφιστάμενος σταθμός διάσωσης και πυρόσβεσης (RFFS) θα μεταφερθεί έτσι ώστε να ανταποκρίνεται στους προτεινόμενους χρόνους των 2min απόκρισης του ICAO, σε συνέχεια του έργου επέκτασης του διαδρόμου.

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

Στα μελλοντικά έργα επέκτασης προβλέπεται ανάπτυξη του αεροσταθμού σε δυο φάσεις, η οποία θα διασφαλίσει επαρκή δυναμικότητα μέχρι το τέλος της περιόδου Παραχώρησης, με ένα νέο σύστημα διαχείρισης αποσκευών (BHS) και παρακολούθησης χειραποσκευών, καθιστώντας αποτελεσματικότερες τις διαδικασίες.

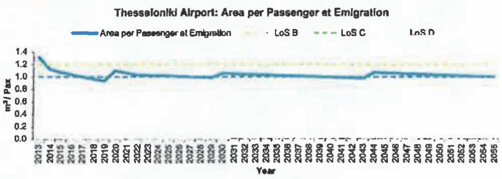
Οι δυο διάδρομοι του αεροδρομίου του προσφέρουν επαρκή δυναμικότητα για να αντεπεξέλθει στην προβλεπόμενη ζήτηση, και μέσω της επέκτασης και της αναδιαμόρφωσης του χώρου ελιγμών των αεροσκαφών, θα υπάρχουν και επαρκείς θέσεις στάθμευσης των αεροσκαφών.

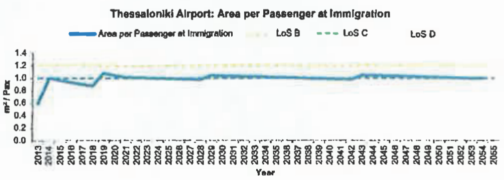
Έχουμε σχεδιάσει μια επέκταση του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου η οποία θα διεξαχθεί σε 3 φάσεις μέσα στη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης, και θα αυξήσει το συνολικό μέγεθος του αεροσταθμού ξεπερνώντας τα 100,000m² έως το τέλος της περιόδου Παραχώρησης.



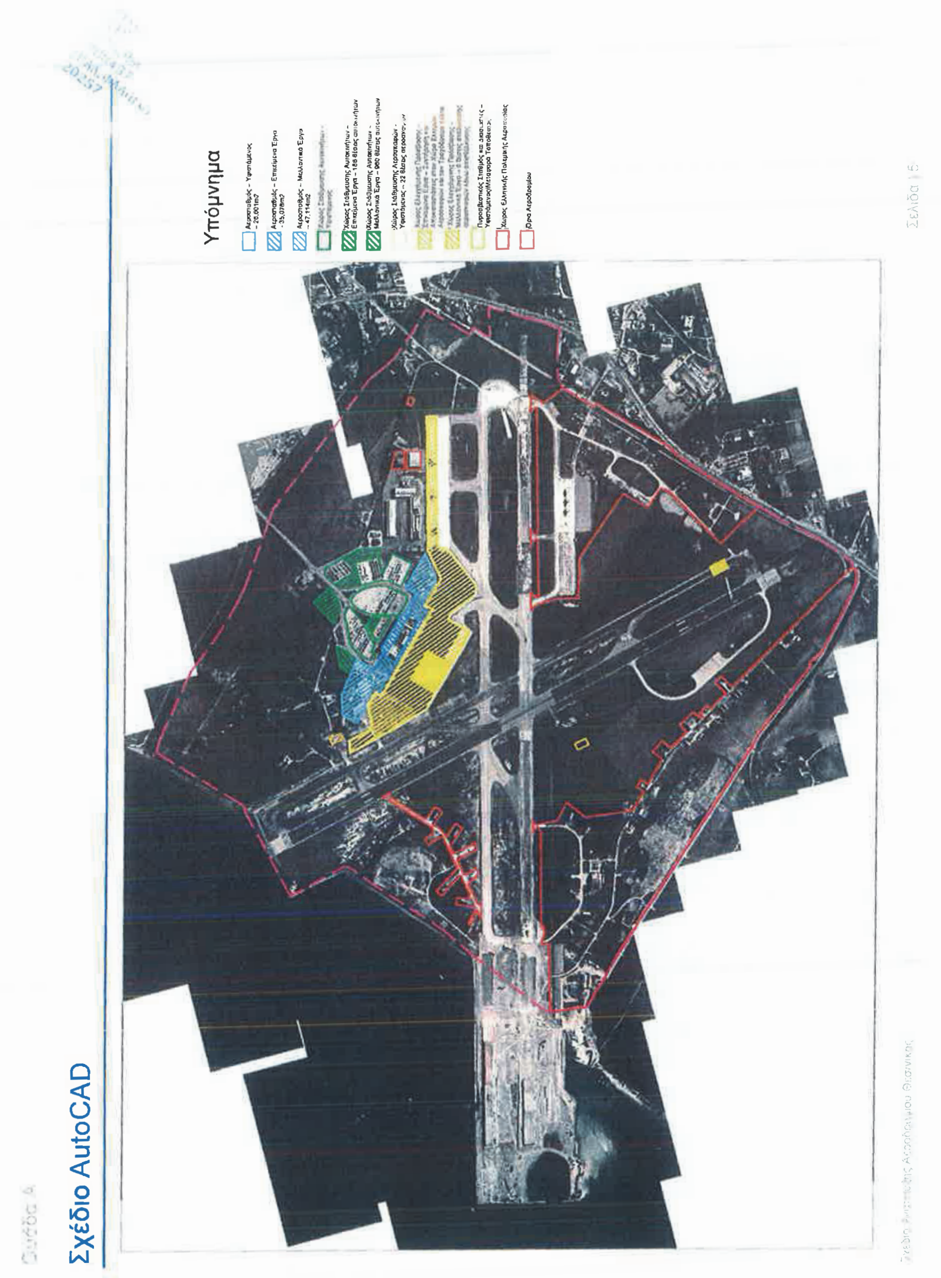
Οι εγκαταστάσεις του αεροσταθμού για τους επιβάτες έχουν αξιολογηθεί κατά την ώρα σχεδιασμού με σκοπό να παρέχουν ένα ελάχιστο επίπεδο υπηρεσιών IATA LoS C κατά τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης.

Η ανάλυσή μας, που απεικονίζεται και στα διαγράμματα παρακάτω, δείχνει τις πιο περιοριστικές από άποψη χωρητικότητας διαδικασίες αναχωρήσεων και αφίξεων. Η πιο περιοριστική διαδικασία από άποψη χωρητικότητας κατά την αναχώρηση είναι ο έλεγχος διαβατηρίων που πληροί τις απαιτήσεις LoS C για το μεγαλύτερο διάστημα της περιόδου παραχώρησης. Η κύρια περιοριστική διαδικασία από άποψη χωρητικότητας κατά την άφιξη είναι ο έλεγχος διαβατηρίων. Ωστόσο, οι εργασίες για περαιτέρω επέκταση θα εξασφαλίσουν ότι θα ικανοποιηθεί ευρέως ένα επίπεδο υπηρεσιών για τους επιβάτες κλάσης LoS C κατά τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης.





Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Θεσ/νίκης


Σχέδιο AutoCAD
Υπόμνημα

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.

Αθήνα, 06/10/2014

Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα

Δικηγόρος

Kerkira Airport Development Plan

Location and Connectivity: Kerkira Airport is an Ionian Island airport located in Corfu that offers connections to international and domestic destinations by both scheduled and charter carriers.

Challenge: Terminal and landside capacity is severely constrained and needs both expansion and refurbishment to provide a satisfactory level of service to passengers.

KEY AIRPORT FACTS

Number of Runways: 1 (17/35)

Dimensions of Runways: 2,373m x 45m

Number of Terminals: 1

Number of Stands: 10

2013 Annual Passengers: 2.1 mppa

2013 Annual Movements: 16,258 ATMs

Current 2-Way Peak Hour Passengers: 1,640 pax / hour

Current 2-Way Peak Hour ATMs: 9 ATMs / hour

Calculated Runway Capacity: 14 ATMs / hour

Current Terminal Size: 22,856m²



KERKIRA AIRPORT

Reconfiguration and further expansion of the terminal will lead to a more intuitive passenger process, providing a seamlesspassenger experience and maximising the airport's commercial opportunities.

Kerkira Airport will benefit from a phased terminal expansion during both the imminent andFuture Works period. Initially this will be through a reconfiguration of the terminal, followed by a 2,726m² expansion. During the initial years of the Concession period, additional works will be required to formally establish the residual life of the airside pavements following observed condition.

Two further expansions of the terminal are planned within the Concession period, along with a full runway rehabilitation and a reconfiguration of the aircraft stands to provide additional aircraft capacity.

BACKGROUND

- The island of Corfu is one of the most popular tourist destinations in Western Europe attracting visitors from the UK, Scandinavia, Germany, Italy and Austria.
- Corfu offers a variety of beach holiday resorts. There are also private holiday villas in the North East coast and nearby islands of Paxos and Antipaxos.
- Air traffic is almost exclusively generated by international tourists and is highly seasonal, with peaks in July and August, as the local population is only around 100,000.

TRAFFIC FORECAST

Passengers are forecasted to grow from 2.1 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 3.3 mppa by 2055, with a CAGR of 1.05%. Air traffic movements are forecast to grow from 16.3 to 24.2 thousand by 2055.



Terminal Capacity

- Inadequate check-in counters [illegible] 2015. All other functions have adequate number of passenger processing facilities for both arriving and departing flows across the design hour in 2015.
- The departure hall, emigration and immigration are the passenger processing areas which are 'capacity critical' in 2015 for LoS C in the design hour due to insufficient queuing and circulation space.

Stand Capacity

- Current stand capacity of 10 stands is sufficient to meet current ATM peak hour demand with no stand expansion required in the Imminent Works period.



The terminal capacity at Kerkira Airport is severely constrained and can be addressed by reconfiguration of existing areas and providing additional passenger processing facilities.

Assessmentof Current Infrastructure

Terminal

The capacity assessment of the arriving and departing passenger processes within the terminal building has been informed by:

- A site visit to Kerkira Airport.
- Planning assumptions driven by current airport operational performance, IATA standards and industry benchmarks.
- Information available from the data room and airport fact sheets.

Our assessment of the current terminal indicates:

- The existing terminal was constructed in the 1970s and later expanded in the late 1990s. The more recent part of the terminal provides check-in, security and gate hold rooms for international passengers, and this is closed during the winter season. In the international area check-in desks are located on opposite sides of the departure hall, causing cross flow for passengers queuing. In addition the queues for security lines will interfere with passengers queuing for check-in.
- The terminal requires maintenance to rectify some issues such as: leaking roof and damage to vehicle impact barriers in the baggage handling area.
- There is limited queuing space for the domestic security screening area due to the location of the staircase.

Airfield

The airport has a single runway with no parallel taxiway. This requires aircraft to backtrack along the runway. It was noted that existing maintenance patches are failing again. The public road at the end of RWY35 causes operational constraints to the airport. AGL and signage require upgrading.

RWY 35 has a compliant Runway End Safety Area (RESA) due to a displaced threshold. The RESA for RWY17 is not compliant with ICAO Annex 14, and would require displacement of the runway threshold. We assume that any existing exemptions for non-compliance will continue and must be discussed with the regulatory authority.

Infrastructure Highlight

3 airlines (Aegean, Astra and Ellin Air) have requested for one aircraft each to be based at the airport; this has been refused due to lack of slots and apron parking space availability.

The terminal roof is in disrepair and false ceiling is in need of maintenance. Airside pavements require further maintenance and rehabilitation.

TERMINAL – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

- Relocate airside and landside toilets on ground floor to provide additional check-in desks with associated queuing and circulation area.
- Relocate security upstairs, from the departures hall to the mezzanine level.
- Provide walk-through duty free on mezzanine level after security.
- Provision of 2 staircases and 2 lifts for landside and airside access to the mezzanine level.

TERMINAL – IMMINENT EXPANSION WORKS

- Terminal expansion of ~2.726m² to meet forecast demand and IATA LoS C standard for passenger processing.

AIRSIDE – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

- Structural repairs required for runway, apron and taxiways with additional pavement strengthening required across entire airside environment.

IMMINENT WORKS

The imminent Works include optimisation and reconfiguration of passenger processing facilities to ensure an IATA LoS C standard and development of a more visible retail proposition within the existing terminal footprint.

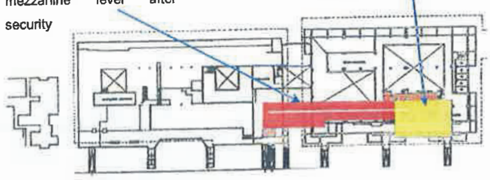
Following the reconfiguration, a terminal expansion of 2,726m² will provide further passenger processing area.Structural repairs and additional pavement strengthening across the airside area are required.

TERMINAL - IMMINENT WORKS

The main purpose of the Imminent Works is to rationalise the services within the existing terminal and provide increased passenger circulation space in order to enhance the overall passenger experience. Relocation of the check-in desks and security area in the international area will provide a more intuitive passenger process removing the existing cross flows.

The key changes that will occur during these works are shown in the drawings below:





AIRSIDE - IMMINENT WORKS

The aim of the imminent airside works is to address the most pressing maintenance requirements. However, overall, the airside pavements will require significant investigatory works to formally establish their residual life and replacement year but structural repairs will be required.



Existing airside pavements need to be upgraded and strengthened to address major evenness, cracking and water penetration problems.

TERMINAL - FUTURE EXPANSION WORKS

- Future terminal and landside expansions have been sized to provide sufficient capacity over two phases:
  Phase 1 – 2030 to 2043,
  Phase 2 – 2044 to 2055.

RUNWAY – FUTURE REFURBISHMENT WORKS

- The runway islikelyto require rehabilitation in approximately 2035 due to the existing soil condition and observed pavement condition.

APRON – FUTURE EXPANSION WORKS

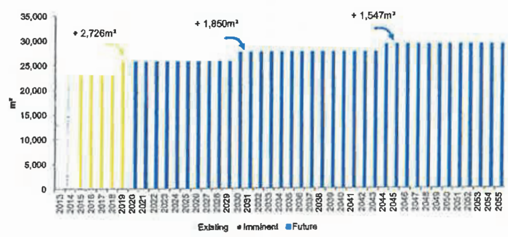
- In 2041, reconfigure stands to allow pushbacks resulting in an increase in stand capacity from 10 stands to 13 stands.

FUTURE WORKS

Following the expansion in the imminent works period, terminal expansion is envisaged to be in a further twostage process to provide adequate capacity throughout the Concession period.

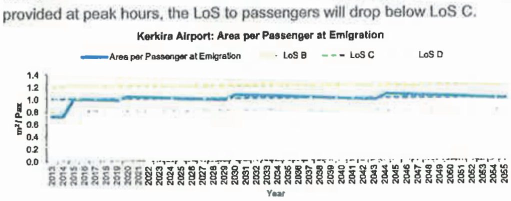
Aircraft stands will be reconfigured to enable pushbacks to provide adequate capacity. An additional runway is not required but rehabilitation of the current runway will be necessary in approximately 2035.

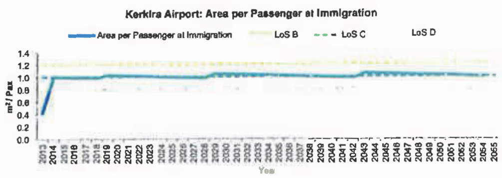
We have planned a phased expansion of the terminal and landside over the Concession period. The initial expansion will be constructed during the Imminent Works period with a further two expansions to be constructed during the Future Works period as shown in the chart below.



The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimum IATA LoS C across the duration of the Concession period.

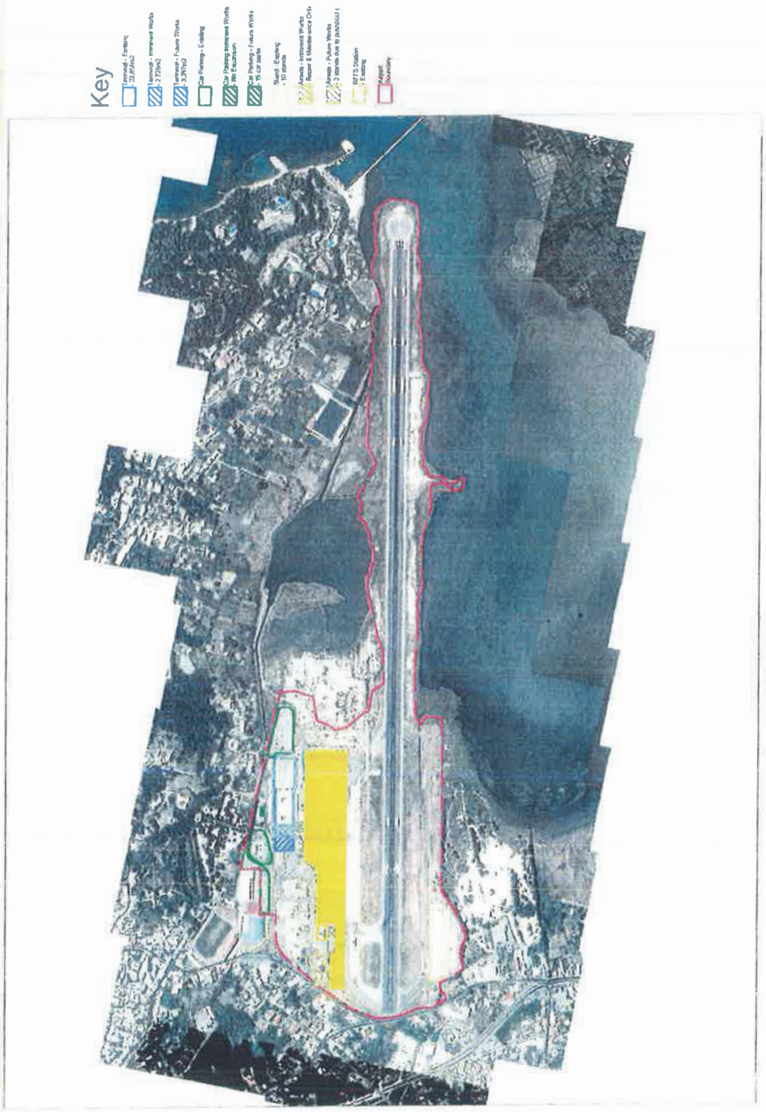
Our analysis, illustrated in the charts, shows that the two main capacity constrained processes at the airport are Emigration and Immigration.Following refurbishment works, both Emigration and Immigration will meet IATA LoS C. However, if adequate resources are not provided at peak hours, the LoS to passengers will drop below LoS C.





Cluster A

AutoCAD Drawing



Kerkira Airport Developmental Master Plan

Page 15

Ομάδα Α

Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Κέρκυρας

Τοποθεσία και Διασυνδέσεις: Το αεροδρόμιο Κέρκυρας, είναι ένα αεροδρόμιο σε νησί του Ιονίου, που προσφέρει συνδέσεις με διεθνείς και εγχώριους προορισμούς τόσο σε τακτικούς όσο και ειδικά ναυλωμένους αερομεταφορείς.

Πρόκληση: Ο αεροσταθμός και ο αστικός χώρος του αεροδρομίου είναι σημαντικά περιορισμένοι και χρήζουν τόσο επέκτασης όσο και ανακαίνισης για να παρέχουν ένα ικανοποιητικό επίπεδο υπηρεσιών .

ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Αριθμός Διαδρόμων: 1 [17/35]

Διαστάσεις Διαδρόμων: 2,373m x 45m

Αριθμός Αεροσταθμών: 1

Αριθμός Θέσεων Στάθμευσης Αεροσκαφών: 10

2013 Επιβάτες Ετησίως: 2,1 εκατ. επιβάτες

2013 Μετακινήσεις Ετησίως: 16.258 ATMs

Αναχωρήσεις/Αφίξεις Επιβατών κατά την Ώρα Αιχμής: 1.640 επιβάτες/ώρα

Κινήσεις Αναχωρήσεων/Αφίξεων κατά την Ώρα Αιχμής: 9 ATMs / hour

Υπολογιζόμενη Χωρητικότητα Διαδρόμων: 14 ATMs / ώρα

Μέγεθος Υφιστάμενου Αεροσταθμού: 22.856m²



ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Η αναδιάταξη και η περαιτέρω επέκταση του αεροσταθμού θα βελτιώσει τις διαδικασίες των επιβατών προσφέροντας τους καλύτερη εμπειρία ενώ θα μεγιστοποιήσει και την δυνατότητα εμπορικής ανάπτυξης του αεροδρομίου.

Ο αεροσταθμός του αεροδρομίου της Κέρκυρας θα επωφεληθεί από μια σταδιακή, σε φάσεις επέκταση τόσο κατά την περίοδο των Επικείμενων όσο και των Μελλοντικών Έργων. Αρχικά θα υλοποιηθεί αναδιάταξη του αεροσταθμού και εν συνεχεία επέκταση 2.726m². Κατά την διάρκεια των πρώτων ετών της Περιόδου Παραχώρησης, θα απαιτηθεί υλοποίηση επιπρόσθετων εργασιών για να διαπιστωθεί με σαφήνεια ο υπολειπόμενος χρόνος ζωής των οδοστρωμάτων του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης, πέραν της διαπιστωθείσας κατάστασης.

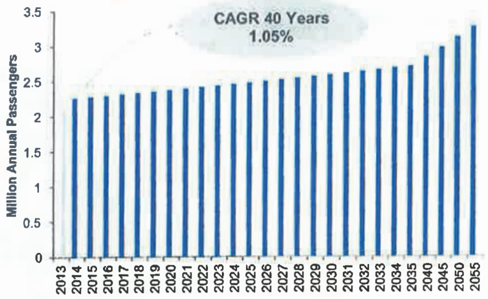
Δύο επιπλέον επεκτάσεις του αεροσταθμού σχεδιάζονται εντός της Περιόδου Παραχώρησης, σε συνδυασμό με την πλήρη αποκατάσταση του διαδρόμου και την αναδιάταξη των θέσεων στάθμευσης των αεροσκαφών ώστε να αυξηθεί η χωρητικότητα σε αεροσκάφη.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- Το νησί της Κέρκυρας είναι ένας από τους πιο δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς στη Δυτική Ευρώπη, προσελκύοντας επισκέπτες από το Ηνωμένο Βασίλειο, τη Σκανδιναβία, τη Γερμανία, την Ιταλία και την Αυστρία.
- Η Κέρκυρα προσφέρει πλήθος από παραλιακά τουριστικά θέρετρα. Υπάρχουν επίσης ενοικιαζόμενες βίλες στη βορειοανατολική ακτή καθώς και τα κοντινά νησιά των Παξών και Αντίπαξων.
- Η εναέρια κυκλοφορία αποτελείται σχεδόν αποκλειστικά από διεθνείς πτήσεις, είναι ιδιαίτερα εποχιακή και κορυφώνεται τον Ιούλιο και τον Αύγουστο, καθώς ο τοπικός πληθυσμός είναι μόνο περίπου 100.000.

ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Ο αριθμός των επιβατών προβλέπεται να αυξηθεί από 2,1 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως (mppa) το 2013 σε 3,3 mppa το 2055, με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του 1,05%. Η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) προβλέπεται να αυξηθεί από 16,3 σε 24,2 χιλιάδες το 2055.



Χωρητικότητα Αεροσταθμού

- Ανεπαρκής αριθμός γκισέ για όλες τις ώρες σχεδιασμού το 2015. Για τις υπόλοιπες λειτουργίες διατίθεται επαρκής αριθμός εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών και για τις δύο ροές αναχωρήσεων και αφίξεων για όλες τις ώρες που έχουν προγραμματιστεί για το 2015.
- Οι διαδικασίες διαχείρισης επιβατών στην αίθουσα αναχώρησης και στον έλεγχο διαβατηρίων είναι σε «Οριακή Χωρητικότητα» για το 2015 για επίπεδο υπηρεσιών LoS C για την ώρα σχεδιασμού λόγω περιορισμένων χώρων αναμονής και κυκλοφορίας.

Θέσεις Στάθμευσης Αεροσκαφών

- Ο αριθμός των 10 θέσεων στάθμευσης επαρκεί για να καλύψει την τρέχουσα ζήτηση κατά την ώρα αιχμής χωρίς να απαιτείται επέκταση τους κατά την περίοδο των επικείμενων έργων.



Η χωρητικότητα του αεροσταθμού του αεροδρομίου της Κέρκυρας είναι σημαντικά περιορισμένη και μπορεί να βελτιωθεί με την αναδιάταξη των υφιστάμενων χώρων και την παροχή επιπρόσθετων εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών.

Αξιολογηση των Τρεχουσων Υποδομων

Αεροσταθμος

Η εκτίμηση της χωρητικότητας των αφικνουμένων και αναχωρούντων επιβατών εντός του κτιρίου του αεροσταθμού έχει γίνει από:

- Επίσκεψη στο Αεροδρόμιο της Κέρκυρας.
- Σχεδιαστικές παραδοχές που απορρέουν από τις τρέχουσες επιχειρησιακές επιδόσεις του αεροδρομίου, τα πρότυπα της ΙΑΤΑ και σημεία αναφοράς του τομέα της αεροπλοΐας.
- Πληροφορίες διαθέσιμες από το data room και ενημερωτικά δελτία του αεροδρομίου.

Η αξιολόγηση του αεροσταθμού υποδεικνύει τα ακόλουθα:

- Ο υφιστάμενος αεροσταθμός κατασκευάστηκε στη δεκαετία του 1970 και αργότερα επεκτάθηκε στα τέλη της δεκαετίας του 1990. Το πιο σύγχρονο τμήμα του αεροσταθμού παρέχει γκισέ, έλεγχο ασφάλειας και αναμονής πύλης για επιβάτες διεθνών πτήσεων, το οποίο παραμένει κλειστό κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου. Στον χώρο διεθνών προορισμών τα γκισέ βρίσκονται στην αντίθετη πλευρά από την αίθουσα αναχωρήσεων, προκαλώντας διασταυρώσεις στις ουρές των επιβατών. Επιπλέον, η ουρά κατά τον έλεγχο ασφαλείας διασταυρώνεται με την ουρά των επιβατών που βρίσκονται στα γκισέ ελέγχου εισιτηρίων.
- Στον αεροσταθμό απαιτείται υλοποίηση εργασιών συντήρησης για την αντιμετώπιση θεμάτων όπως: εισροές υδάτων στην οροφή, ζημιές στις προστατευτικές διατάξεις πρόσκρουσης οχημάτων στο χώρο διαχείρισης αποσκευών.
- Υπάρχει περιορισμένος χώρος αναμονής στον χώρο ελέγχου ασφαλείας προορισμών εσωτερικού, λόγω υφιστάμενου κλιμακοστασίου.

Περιοχη Κινησης Αεροσκαφων

Το αεροδρόμιο διαθέτει έναν μόνο διάδρομο, χωρίς παράλληλο τροχόδρομο. Απαιτείται τα αεροσκάφη να τροχοδρομούν στον ίδιο διάδρομο. Διαπιστώθηκε ότι τα υφιστάμενα αποκατεστημένα τμήματα (μπαλώματα) παρουσιάζουν ξανά διαβρώσεις. Ο δημόσιος δρόμος στο τέλος του διαδρόμου RWY35 δημιουργεί λειτουργικούς περιορισμούς στο αεροδρόμιο. Απαιτείται αναβάθμιση στον φωτισμό και την σήμανση του διαδρόμου.

Ο διάδρομος RWY 35 έχει επαρκή Ζώνη Ασφάλειας Τέλους Διαδρόμων (RESA), λόγω μετατόπισης ενός αναβαθμού. Δεν έχει επαρκή Ζώνη Ασφάλειας Τέλους Διαδρόμων (RESA) σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παραρτήματος 14 του για τον διάδρομο RWY17, και θα απαιτηθεί μετατόπιση του αναβαθμού του διαδρόμου.

Υποθέτουμε ότι οποιεσδήποτε υφιστάμενες απαλλαγές μη συμμόρφωσης θα διατηρηθούν και θα πρέπει να συζητηθούν με την αρμόδια αρχή.

Κυριοτερα Στοιχεια Των Υποδομων

3 αεροπορικές εταιρείες (η Aegean, η Astra και η Ellin Air) έχουν αιτηθεί από ένα αεροσκάφος τους να έχει βάση στο αεροδρόμιο. Το αίτημα έχει απορριφθεί λόγω έλλειψης διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης και χώρου ελιγμού των αεροσκαφών.

Η οροφή του αεροσταθμού είναι σε κακή κατάσταση και η ψευδοροφή χρήζει συντήρησης και αποκατάστασης. Απαιτείται επίσης περαιτέρω συντήρηση και αναδιαμόρφωση των οδοστρωμάτων του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Μετακίνηση των WC τόσο από τον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης όσο και από τον αστικό χώρο του αεροδρομίου στο ισόγειο για την παροχή επιπλέον γκισέ με αντίστοιχο χώρο αναμονής και κυκλοφορίας.
- Μετακίνηση του χώρου ελέγχου ασφαλείας από την αίθουσα αναχωρήσεων στον ημιώροφο.
- Παροχή χώρου αφορολόγητων ειδών στον ημιώροφο, μετά τον έλεγχο ασφαλείας.
- Πρόβλεψη για 2 κλιμακοστάσια και 2 ανελκυστήρες για πρόσβαση τόσο από τον αστικό χώρο όσο από τον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης στον ημιώροφο.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Επέκταση του Αεροσταθμού ~2.726m^2 για ανταπόκριση στην προβλεπόμενη ζήτηση και επίπεδο υπηρεσιών IATA LoS C για την διαχείριση επιβατών.

ΧΩΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Απαιτούνται αποκαταστάσεις στον διάδρομο, τον χώρο ελιγμών των αεροσκαφών και τους τροχόδρομους, καθώς και επιπλέον ενίσχυση των οδοστρωμάτων σε όλον τον χώρο ελιγμών του αεροδρομίου.



Απαιτείται στα υφιστάμενα οδοστρώματα του αεροδρομίου αναβάθμιση και ενίσχυση για την αντιμετώπιση ανισοσταθμιών, ρωγμών και προβλημάτων εισροών υδάτων.

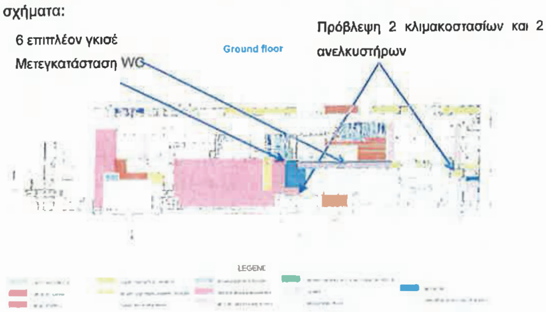
ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

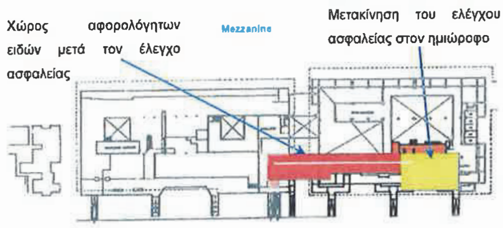
Στα Επικείμενα Έργα περιλαμβάνονται η βελτιστοποίηση και αναδιαμόρφωση των εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών ώστε να εξασφαλίζεται επίπεδο IATA LoS C και η ανάπτυξη αρτιότερων εμπορικών χώρων εντός του υφιστάμενου κτιρίου του αεροσταθμού.
Σε συνέχεια της αναδιαμόρφωσης, με την επέκταση του αεροσταθμού κατά 2.726 τ.μ. θα παρασχεθούν περαιτέρω χώροι διαχείρισης επιβατών.
Απαιτείται επίσης αποκατάσταση και ενίσχυση των οδοστρωμάτων στον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Ο κύριος στόχος των επικείμενων έργων είναι ο εξορθολογισμός των υπηρεσιών εντός του υφιστάμενου αεροσταθμού και η αύξηση των χώρων κυκλοφορίας των επιβατών, προκειμένου να βελτιωθεί ο συνολικός χώρος των επιβατών. Με την μετεγκατάσταση των γκισέ και ελέγχου ασφάλειας στον χώρο διεθνών προορισμών θα παρασχεθεί μια ομαλότερη διαχείριση των επιβατών, απαλείφοντας τις τρέχουσες διασταυρώσεις των ροών.

Οι βασικές αλλαγές που θα επιτευχθούν παρουσιάζονται στα παρακάτω σχήματα:





ΧΩΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ (AIRSIDE) – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Στόχος των επικείμενων έργων στον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου είναι η αντιμετώπιση των ιδιαίτερα απαιτητικών αναγκών συντήρησης. Ωστόσο, συνολικά, απαιτείται επισταμένη διερεύνηση στα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης για να διαπιστωθεί ο υπολειπόμενος χρόνος ζωής τους και το έτος αντικατάστασης τους.

Ομάδα Α

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Έχουν διαστασιολογηθεί μελλοντικά έργα επέκτασης του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου ώστε να παρέχεται ικανή χωρητικότητα σε δύο φάσεις:
  Φάση 1 – 2030 με 2043
  Φάση 2 – 2044 με 2055.

ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Ο διάδρομος είναι πιθανό να χρήζει αναδιαμόρφωσης περίπου το 2035 λόγω της κατάστασης του εδάφους και της διαπιστωμένης κατάστασης οδοστρωμάτων.

ΧΩΡΟΣ ΕΛΙΓΜΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

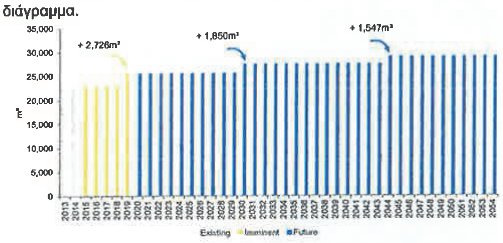
- Το 2041, θα απαιτηθεί αναδιαμόρφωση των χώρων ελιγμών για να επιτρέπεται η οπισθέλκυση, ώστε να αυξηθεί η χωρητικότητα των χώρων στάθμευσης από 10 σε 13.

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

Μετά την επέκταση της περιόδου Επικείμενων Έργων, προβλέπεται επέκταση του αεροσταθμού, μέσω περαιτέρω διαδικασίας δύο σταδίων, ώστε να παρασχεθεί επαρκής χωρητικότητα καθ΄όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης.

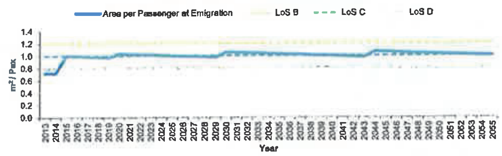
Οι χώροι ελιγμών των αεροσκαφών θα αναδιαμορφωθούν ώστε να επιτρέπεται η οπισθέλκυση για την παροχή επαρκούς χωρητικότητας. Άλλος διάδρομος δεν απαιτείται υποχρεωτικά, αλλά αναδιαμόρφωση του υφιστάμενου θα είναι απαραίτητη περίπου το 2035.

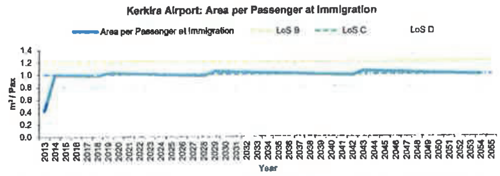
Έχουμε προγραμματίσει μια σταδιακή επέκταση του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου κατά την Περίοδο Παραχώρησης. Η αρχική επέκταση θα υλοποιηθεί κατά τη διάρκεια της περιόδου επικείμενων έργων με δύο επιπλέον επεκτάσεις που θα υλοποιηθούν κατά τη διάρκεια της περιόδου μελλοντικών έργων όπως παρουσιάζεται στο παρακάτω διάγραμμα.



Οι εγκαταστάσεις διαχείρισης των επιβατών του αεροσταθμού έχουν αξιολογηθεί για ώρα σχεδιασμού που να παρέχεται επίπεδο υπηρεσιών κατ' ελάχιστον IATA LoS C για όλη την Περίοδο Παραχώρησης.

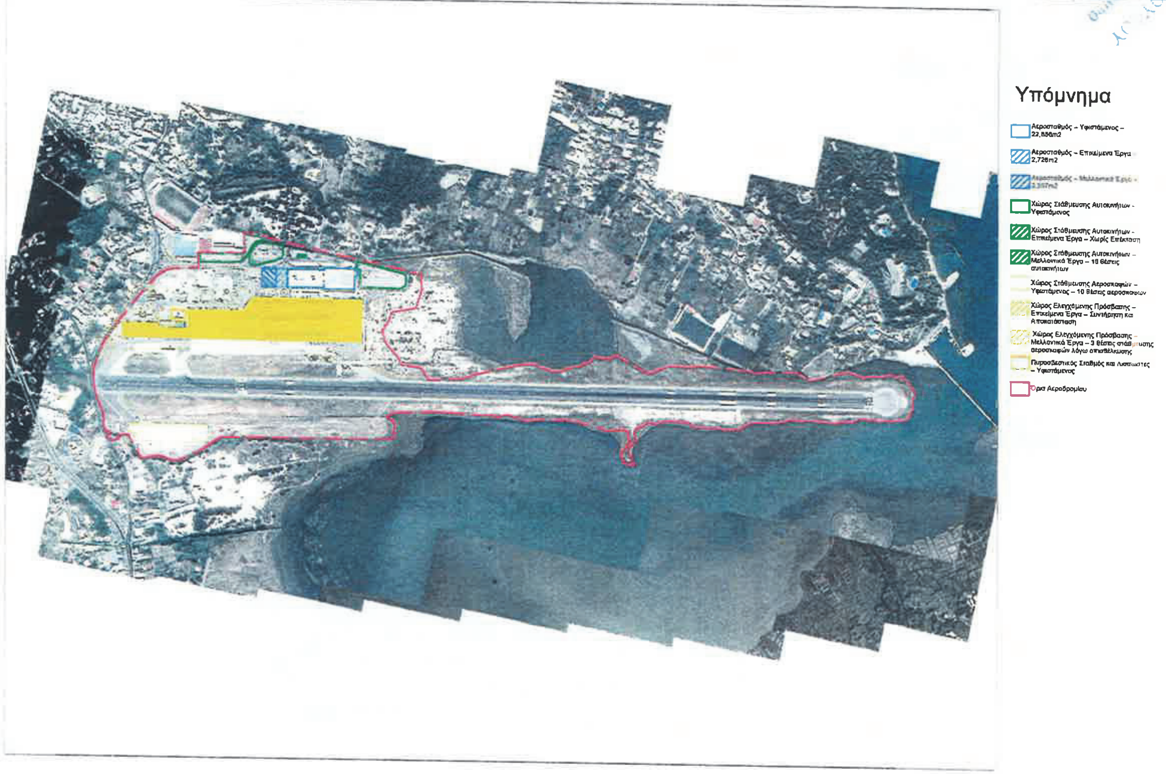
Η ανάλυσή μας, όπως παρουσιάζεται και παρακάτω, έδειξε ότι υπάρχουν δύο βασικές διαδικασίες που περιορίζουν την χωρητικότητα στο αεροδρόμιο, οι διαδικασίες ελέγχου διαβατηρίων τόσο κατά την άφιξη όσο και κατά την αναχώρηση των επιβατών. Μετά τις εργασίες ανακαίνισης και οι δύο διαδικασίες θα διατηρούν επίπεδο υπηρεσιών IATA LoS C. Ωστόσο, στην περίπτωση που δεν προσφερθούν επαρκείς πόροι κατά τις ώρες αιχμής το επίπεδο υπηρεσιών θα πέσει κάτω από LoS C.





Ομαδα Α

Σχέδιο AutoCAD



Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Κέρκυρας Σελίδα | 5

Chania Airport Development Plan

Location and Connectivity: Chania Airport is located in northern Crete serving a mature tourist market with a strong influx of visitors from Northern Europe.

Challenge: The on-going terminal expansion at the airport will need to be matched with expansion in airspace and runway capacity to address the long-term forecast demand at the airport.

KEY AIRPORT FACTS

Number of Runways: 1 [11/29]

Dimensions of Runway: 3,348m x 45m

Number of Terminals: 1

Number of Stands: 8

2013 Annual Passengers: 2.1 mppa

2013 Annual Movements: 15,022 ATMs

Current 2-Way Peak Hour Passengers: 1,230 pax / hour

Current 2-Way Peak Hour ATMs: 7 ATMs / hour

Calculated Runway Capacity: 30 ATMs / hour

Current Terminal Size: 13,676m²



CHANIA AIRPORT

With the airfield in a good condition and a 17,000m² terminal expansion underway, Chania Airport is well positioned to offer an enhanced experience to tourists, business and local passengers and benefit from future infrastructure developments on the island.

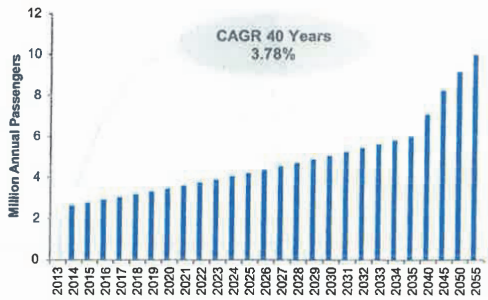
Future works will include two expansions to the terminal, reconfiguration of the aircraft stands to enhance capacity and modernisation of aeronautical navigation aids.

BACKGROUND

- Chania Airport is one of three airports in Crete. However, Heraklion Airport is currently constrained and a smaller airport in Sitia only operates domestic flights.
- Crete is a mature, well established destination for family holidays and business events including conferences. Airport traffic is highly seasonal as the majority of passengers are tourists from outside of Greece.

TRAFFIC FORECAST

Strong growth in passengers at Chania Airportis expected throughout the concession period. This growth is from 2.1 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 10.0mppa by 2055, representing a CAGR of 3.78%. In addition, air traffic movements (ATMs) are forecasted to increase from 15.0 to 65.7 thousand in 2055.



TERMINAL CAPACITY

- Inadequate number of check-in counters across all design hours in 2015. All other functions have adequate number of passenger processing facilities for both arriving and departing flows across the design hour in 2015.
- The departure hall and outbound immigration are the passenger processing areas which are 'capacity critical' in 2015 for LoS C in the design hour due to insufficient queuing and circulation space.

STAND CAPACITY

- Current stand capacity of 8 stands is sufficient to meet current ATM peak hour demand with no stand expansion required in the Imminent Works period.



The currently on-going terminal expansion will alleviate terminal capacity constraints and needs to be matched with commensurate expansion in airspace and runway capacity which is limited due to Chania's designation as a heavy military airport.

ASSESSMENT OF CURRENT INFRASTRUCTURE

TERMINAL

The capacity assessment of the arriving and departing passenger processes within the terminal building has been informed by:

- A site visit to Chania Airport.
- Planning assumptions driven by current airport operational performance, IATA standards and industry benchmarks.
- Information available from the data room and airport fact sheets.

Split level terminal with the departure hall and baggage reclaim on the ground floor and passenger security screening and gate hold rooms on the first floor. The terminal is undersized for the current number of passengers, however it is currently undergoing an expansion, which will increase the terminal size by 17,000m^2 and should be fully integrated with the existing building.

AIRFIELD

The airport has a single runway with two parallel taxiways. This ensures adequate runway capacity. Bird strikes are not a problem as HAF manage this process themselves. Apron pavements were noted to have fuel spills on them.

As the runway is out of the Concession area, it has not been considered further for compliance with ICAO Annex 14.

INFRASTRUCTURE HIGHLIGHT

The terminal is currently undergoing an expansion to the East, increasing the size by c. 17,000m^2. Once this expansion is complete, the Western expansion will commence. The Eastern expansion is due for completion in December 2015.

Expansion works previously considered by the airport include reconfiguration and integration of the existing terminal with the terminal extension. The aircraft parking positions are currently power-in power-out. The airport has considered converting to push back operation, however, they require permission from the HAF.

Terminal – Imminent Expansion Works

- On-going terminal expansion of c.17,000m²(State Works) is expected to be complete and handed over by August 2016 and will include integration with existing terminal facilities.Thus, this would alleviate current terminal capacity constraints and negate the requirement for any reconfiguration of the existing terminal to meet IATA LoS C standards.

Airside – Imminent Refurbishment Works

- The runway, apron and taxiways were observed to be in very good condition with a PCN of 53 which means that the airside pavements would not require any imminent refurbishment works.



The terminal expansion at Chania Airport will alleviate passenger processing capacity constraints in the Interim Works period.

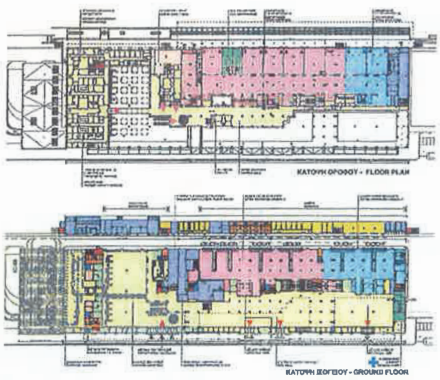
Imminent Works

EU funded terminal expansion of circa 17,000m² that will alleviate current terminal capacity constraints. This will be integrated with existing facilities within the terminal and will negate the need for further reconfiguration.

The Airside pavements do not require any imminent refurbishment works.

Terminal – Imminent Works

No expansion or refurbishment works are required during the Imminent Works Period due to the current expansion works being carried out at the airport. The floor plans below illustrate the planned terminal layout for both arriving and departing passengers upon completion of the on-going terminal expansion and integration with the existing terminal building.



Airside – Imminent Works

Although not part of the Concession the condition of the runway, apron and taxiways has been viewed as good with some minor level fluctuations on the apron.Therefore no works are envisaged during the Imminent works period.

TERMINAL – FUTURE EXPANSION WORKS

- Future terminal and landside expansions have been sized to provide sufficient capacity over two phases:
  Phase 1 – 2025 to 2038
  Phase 2 – 2039 to 2055.

APRON – FUTURE EXPANSION WORKS

- In 2025, reconfigure stands to allow pushbacks resulting in an increase in stand capacity from 8 stands to 20 stands.

ANCILLARY FACILITIES – FUTURE REFURBISHMENT WORKS

- The Hellenic Air Force (HAF) has requested the following aeronautical aids be installed at Chania Airport to modernise and improve the air navigation services. The requested aids are as follows:
- Multilateration System / Automatic Dependent Surveillance – Broadcast (MLAT/ADS-B)
- Voice Communication System (VCS)
- Advanced Surface Movement Guidance and Control System (A-SMGCS)

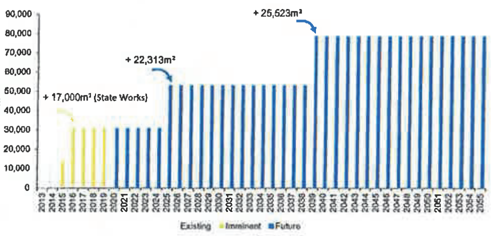
FUTURE WORKS

The Future Expansion Works provide a further two phase terminal expansion increasing the terminal area to c. 80,000m² by the end of the Concession.

The runway at Chania Airport has sufficient capacity for the Concession period, and a reconfiguration of the stands will provide additional capacity.

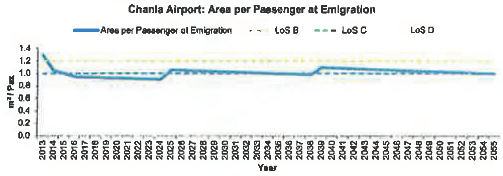
The long-term expansion plan has been developed by applying the planning assumptions, ratios and criteria specified by ICAO, IATA, EU and the CA to determine the facility sizing and land area requirements as outlined below.

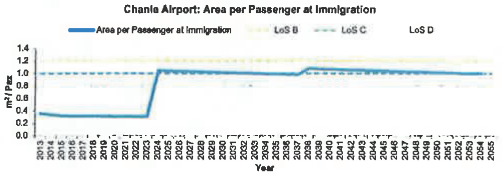
A phased expansion of the terminal and landside is planned. The initial expansion will be constructed during the Imminent Works Period with a further two expansions to be constructed during the Future Works period.

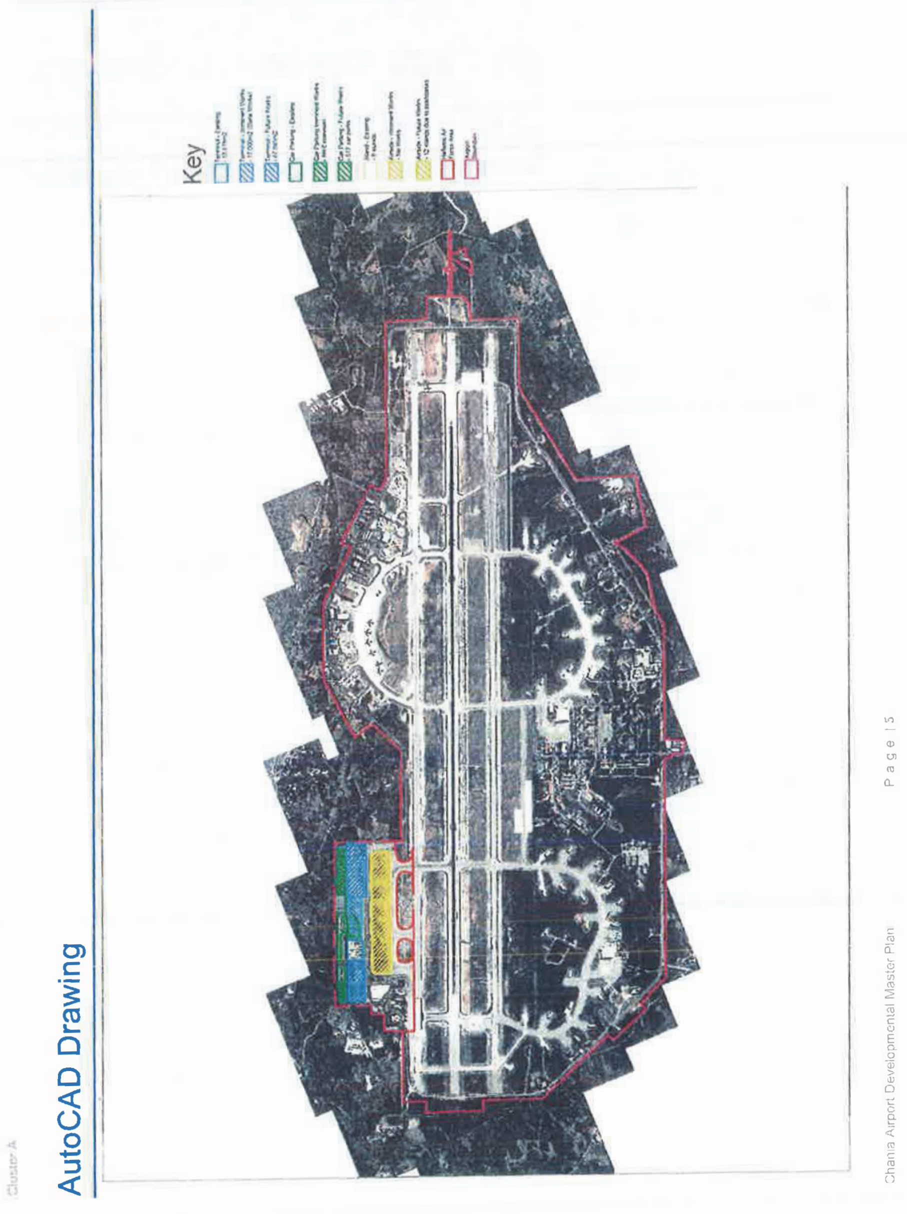


The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimum IATA LoS C across the duration of the Concession period.

Our analysis, as illustrated below, has shown that the most constrained departure process is Emigration. However, it provides an average rating for the duration of the Concession of approximately LoS C. The most capacity constrained arrival process is Immigration, which will have an adequate level of around LoS C after the Imminent works period.






Cluster A
AutoCAD Drawing
Key
Chania Airport Developmental Master Plan
Page | 5

Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Χανίων

Τοποθεσία και Διασυνδέσεις: Το αεροδρόμιο των Χανίων βρίσκεται στη βόρεια Κρήτη εξυπηρετώντας μια ώριμη τουριστική αγορά με ισχυρή εισροή επισκεπτών από τη Βόρεια Ευρώπη.

Πρόκληση: Η επέκταση του αεροσταθμού του αεροδρομίου, θα πρέπει να συνδυαστεί με διεύρυνση του εναέριου χώρου και επεκτάσεις στην χωρητικότητα του διαδρόμου για την αντιμετώπιση της μακροπρόθεσμα αυξανόμενης ζήτησης του αεροδρομίου.

ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Αριθμός Διαδρόμων: 1 [11/29]
Διαστάσεις Διαδρόμων: 3.348m x 45m
Αριθμός Αεροσταθμών: 1
Αριθμός Θέσεων Στάθμευσης Αεροσκαφών: 8
2013 Επιβάτες Ετησίως: 2.1 εκατ. επιβάτες
2013 Μετακινήσεις Ετησίως: 15.022 ATMs
Αναχωρήσεις/Αφίξεις Επιβατών κατά την Ώρα Αιχμής: 1.230 επιβάτες / ώρα
Κινήσεις Αναχωρήσεων/Αφίξεων κατά την Ώρα Αιχμής: 7 ATMs / ώρα
Υπολογιζόμενη Χωρητικότητα Διαδρόμων: 30 ATMs / ώρα
Μέγεθος Υφιστάμενου Αεροσταθμού: 13.676m²



ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΧΑΝΙΩΝ

Το αεροδρόμιο των Χανίων, με περιοχή κίνησης αεροσκαφών σε καλή κατάσταση και δεδομένης της επικείμενης επέκτασης 17.000m² του αεροσταθμού, βρίσκεται σε θέση να προσφέρει μια καλή εμπειρία σε τουρίστες, επαγγελματίες αλλά και εγχώριους επιβάτες και μπορεί να επωφεληθεί από μελλοντική ανάπτυξη των υποδομών του νησιού.
Τα μελλοντικά έργα θα περιλαμβάνουν δύο επεκτάσεις στον αεροσταθμό, επαναδιάταξη των χώρων στάθμευσης των αεροσκαφών ώστε να ενισχυθεί η χωρητικότητα, καθώς και εκσυγχρονισμό των αεροναυτιλιακών βοηθημάτων πλοήγησης.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- Το αεροδρόμιο των Χανίων είναι ένα από τα τρία αεροδρόμια της Κρήτης. Ωστόσο το αεροδρόμιο του Ηρακλείου είναι επί του παρόντος περιορισμένο ενώ το μικρότερο αεροδρόμιο της Σητείας εξυπηρετεί μόνο εγχώριες πτήσεις.
- Η Κρήτη είναι ένας ώριμος, καθιερωμένος προορισμός για οικογενειακές διακοπές και επαγγελματικές εκδηλώσεις συμπεριλαμβανομένων συνεδρίων. Η κίνηση του αεροδρομίου είναι σε μεγάλο βαθμό εποχιακή, καθώς η πλειοψηφία των επιβατών είναι τουρίστες από το εξωτερικό.

ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Προβλέπεται υψηλή αύξηση επιβατών κατά την διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης. Αυτή η αύξηση εκτιμάται από 2,1 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως (mppa) το 2013 σε 10,0 mppa το 2055, με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του CAGR 3,78%. Επιπροσθέτως, η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) προβλέπεται να αυξηθεί από 15,0 σε 65,7 χιλιάδες το 2055.



ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ

– Ανεπαρκής αριθμός γκισέ [illegible] ώρες σχεδιασμού το 2015. Για όλες τις υπόλοιπες λειτουργίες, υπάρχει επαρκής αριθμός εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών και για τις δύο ροές αναχωρήσεων και αφίξεων κατά την ώρα σχεδιασμού για το 2015.

Η αίθουσα αναχωρήσεων και ο έλεγχος διαβατηρίων κατά την αναχώρηση είναι οι διαδικασίες διαχείρισης επιβατών που είναι σε «Κρίσιμη Χωρητικότητα» το 2015 για επίπεδο υπηρεσιών LoS C για την ώρα σχεδιασμού λόγω περιορισμένων χώρων αναμονής και κυκλοφορίας.

ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

– Η τρέχουσα χωρητικότητα των 8 θέσεων στάθμευσης επαρκεί για να καλύψει την τρέχουσα ζήτηση κατά την ώρα αιχμής χωρίς να απαιτείται επέκταση κατά την περίοδο των επικείμενων έργων.



Η επέκταση του αεροσταθμού που βρίσκεται σε εξέλιξη θα ελαττώσει τους παράγοντες που περιορίζουν την χωρητικότητα, ενώ πρέπει να συνδυαστεί και με ανάλογη επέκταση του εναέριου χώρου και της χωρητικότητας του διαδρόμου που είναι περιορισμένη λόγω του χαρακτηρισμού του αεροδρομίου των Χανίων ως στρατιωτικό αεροδρόμιο μεγάλης δραστηριότητας.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ

Η εκτίμηση της χωρητικότητας των αφικνυομένων και αναχωρούντων επιβατών εντός του κτιρίου του αεροσταθμού έχει γίνει από:

- Επίσκεψη στο Αεροδρόμιο των Χανίων.
- Σχεδιαστικές παραδοχές που απορρέουν από τις τρέχουσες επιχειρησιακές επιδόσεις του αεροδρομίου, τα πρότυπα της ΙΑΤΑ και σημεία αναφοράς του τομέα της αεροπλοΐας.
- Πληροφορίες διαθέσιμες από το data room και ενημερωτικά δελτία του αεροδρομίου.

Ο αεροσταθμός διαχωρίζεται σε 2 επίπεδα με την αίθουσα αναχωρήσεων και τον χώρο παραλαβής αποσκευών να βρίσκεται στο ισόγειο και τον έλεγχο ασφαλείας των επιβατών και τις αίθουσες αναμονής των πυλών στον 1º όροφο. Ο αεροσταθμός είναι υποδιαστασιολογημένος για τον τρέχοντα αριθμό επιβατών, ωστόσο σε εξέλιξη βρίσκεται επέκταση που θα αυξήσει το μέγεθος του αεροσταθμού κατά 17,000m^2 ενσωματώνοντας την πλήρως στο υφιστάμενο κτίριο.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Το αεροδρόμιο διαθέτει ένα διάδρομο και δύο παράλληλους τροχόδρομους, διασφαλίζοντας επαρκή χωρητικότητα διαδρόμου. Οι προσκρούσεις πτηνών δεν είναι πρόβλημα, καθώς την σχετική διαδικασία διαχειρίζεται η Ελληνική Πολεμική Αεροπορία. Τα οδοστρώματα των χώρων ελιγμών και στάθμευσης των αεροσκαφών παρατηρήθηκαν να έχουν εκχύσεις καυσίμων.

Καθώς ο διάδρομος εξαιρείται από το αντικείμενο παραχώρησης, δεν εξετάστηκε περαιτέρω η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του παραρτήματος 14 του ICAO.

ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Σε εξέλιξη βρίσκονται οι εργασίες επέκτασης του αεροσταθμού στην ανατολική πτέρυγα του σταθμού, αυξάνοντας το μέγεθος του κατά 17.000m^2. Μόλις ολοκληρωθούν θα ξεκινήσουν εργασίες επέκτασης και στην Δυτική πτέρυγα. Η επέκταση της ανατολικής πτέρυγας θα ολοκληρωθεί τον Δεκέμβριο 2015.

Στις εργασίες επέκτασης περιλαμβάνεται και η επαναδιάταξη και πλήρης ενσωμάτωση της επέκτασης του αεροσταθμού στον υφιστάμενο αεροσταθμό. Οι υφιστάμενες θέσεις στάθμευσης των αεροσκαφών είναι τύπου power-in power-out. Η διοίκηση του αεροδρομίου εξετάζει το ενδεχόμενο εφαρμογής λειτουργίας οπισθέλκυσης, ωστόσο απαιτείται άδεια από την Πολεμική Αεροπορία.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Οι εργασίες επέκτασης 17.000m² στον αεροσταθμό που βρίσκονται σε εξέλιξη (Δημόσιο Έργο) θα έχει ολοκληρωθεί και παραδοθεί μέχρι τον Αύγουστο του 2016 και θα περιλαμβάνει την ενσωμάτωση του έργου στις εγκαταστάσεις του υφιστάμενου αεροσταθμού. Ως εκ τούτου, ελαττώνονται οι παράγοντες που περιορίζουν την χωρητικότητα του αεροσταθμού και δεν υφίσταται απαίτηση για αναδιαμόρφωση του τερματικού σταθμού προκειμένου να επιτυγχάνει επίπεδο υπηρεσιών IATA LoS C.

ΧΩΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Ο διάδρομος, ο χώρος ελιγμών των αεροσκαφών και οι τροχόδρομοι διαπιστώθηκε ότι είναι σε καλή κατάσταση με αριθμό ταξινόμησης οδοστρωμάτων (PCN) 53 που σημαίνει ότι δεν απαιτείται να γίνουν άμεσα εργασίες ανακαίνισης στα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων.



Με την επέκταση του αεροσταθμού του αεροδρομίου των Χανίων θα ελαττωθούν οι παράγοντες που περιορίζουν την χωρητικότητα διαχείρισης επιβατών κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων.

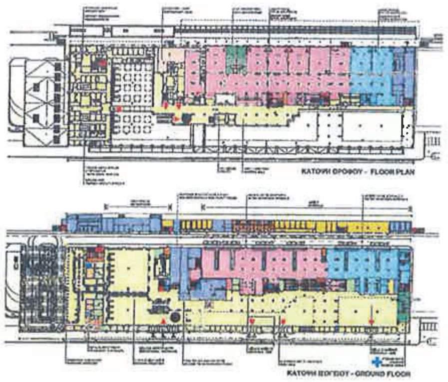
ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Η από την ΕΕ χρηματοδοτούμενη επέκταση στον αεροσταθμό περίπου 17.000m² ελαττώνει τους παράγοντες που περιορίζουν την χωρητικότητα του αεροσταθμού. Η επέκταση θα ενσωματωθεί στις υφιστάμενες εγκαταστάσεις του αεροσταθμού και θα εξαλείψει την ανάγκη για περαιτέρω αναδιαμόρφωση.

Δεν απαιτείται υλοποίηση άμεσων έργων ανακαίνισης στα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Δεν απαιτείται υλοποίηση εργασιών επέκτασης ή ανακαίνισης κατά την διάρκεια της περιόδου επικείμενων έργων λόγω των εργασιών επέκτασης που εκτελούνται στο αεροδρόμιο. Οι κατόψεις παρακάτω απεικονίζουν την διαρρύθμιση του αεροσταθμού, τόσο των αφίξεων όσο και των αναχωρήσεων, μετά την ολοκλήρωση των εν εξελίξει εργασιών επέκτασης και ενσωμάτωσης στον υφιστάμενο αεροσταθμό.



ΧΩΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ (AIRSIDE) – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Αν και δεν αποτελεί μέρος της Παραχώρησης, η κατάσταση του διαδρόμου, του χώρου ελιγμών των αεροσκαφών και των τροχόδρομων παρατηρήθηκε να είναι σε καλή κατάσταση με μόνο κάποιες μικρές ανωμαλίες στον χώρο ελιγμών αεροσκαφών. Επομένως δεν προβλέπεται υλοποίηση εργασιών κατά την περίοδο των επικείμενων έργων.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Έχουν διαστασιολογηθεί μελλοντικα έργα επέκτασης του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου ώστε να παρέχεται ικανή χωρητικότητα σε δύο φάσεις:
  Φάση 1 –2025 με 2038
  Φάση 2 – 2039 με 2055.

ΧΩΡΟΣ ΕΛΙΓΜΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Το 2025, επαναδιαμόρφωση των θέσεων στάθμευσης ώστε να επιτρέπεται η οπισθέλκυση αυξάνοντας τον αριθμό των θέσεων στάθμευσης από 8 σε 20.

ΒΟΗΘΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Η Ελληνική Πολεμική Αεροπορία (ΠΑ) έχει ζητήσει την εγκατάσταση των ακόλουθων βοηθητικών συστημάτων ώστε να εκσυγχρονιστούν και βελτιωθούν οι υπηρεσίες πλοήγησης:
- Multilateration System / Automatic Dependent Surveillance – Broadcast (MLAT/ADS-B)
- Voice Communication System (VCS)
- Advanced Surface Movement Guidance and Control System (A-SMGCS)

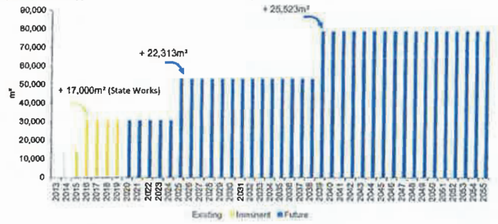
ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

Στα Μελλοντικά Έργα Επεκτάσεων περιλαμβάνονται επεκτάσεις σε δύο φάσεις αυξάνοντας τον χώρο του αεροσταθμού σε περίπου 80.000m² μέχρι το τέλος της Περιόδου Παραχώρησης.

Ο διάδρομος του αεροδρομίου των Χανίων έχει επαρκή χωρητικότητα για την Περίοδο Παραχώρησης ενώ η επαναδιάταξη των θέσεων στάθμευσης θα παράσχει επιπρόσθετη χωρητικότητα.

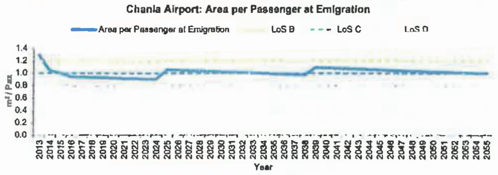
Το μακροπρόθεσμο σχέδιο επέκτασης έχει αναπτυχθεί εφαρμόζοντας τις παραδοχές σχεδιασμού, τις αναλογίες και τα κριτήρια που καθορίζονται από την ICAO, την IATA, την ΕΕ και συμφωνητικού Παραχώρησης για τον προσδιορισμό του μεγέθους της εγκατάστασης και τις απαιτήσεις σε έκταση γης όπως περιγράφεται παρακάτω.

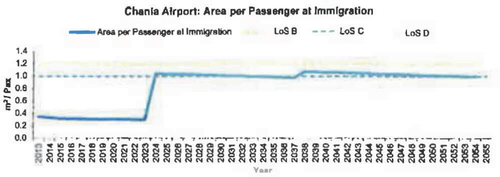
Προγραμματίζεται σταδιακή, σε φάσεις επέκταση του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου. Η αρχική επέκταση θα υλοποιηθεί κατά τη διάρκεια της περιόδου Επικείμενων Έργων με δύο επιπλέον επεκτάσεις που θα υλοποιηθούν κατά τη διάρκεια της περιόδου Μελλοντικών Έργων.



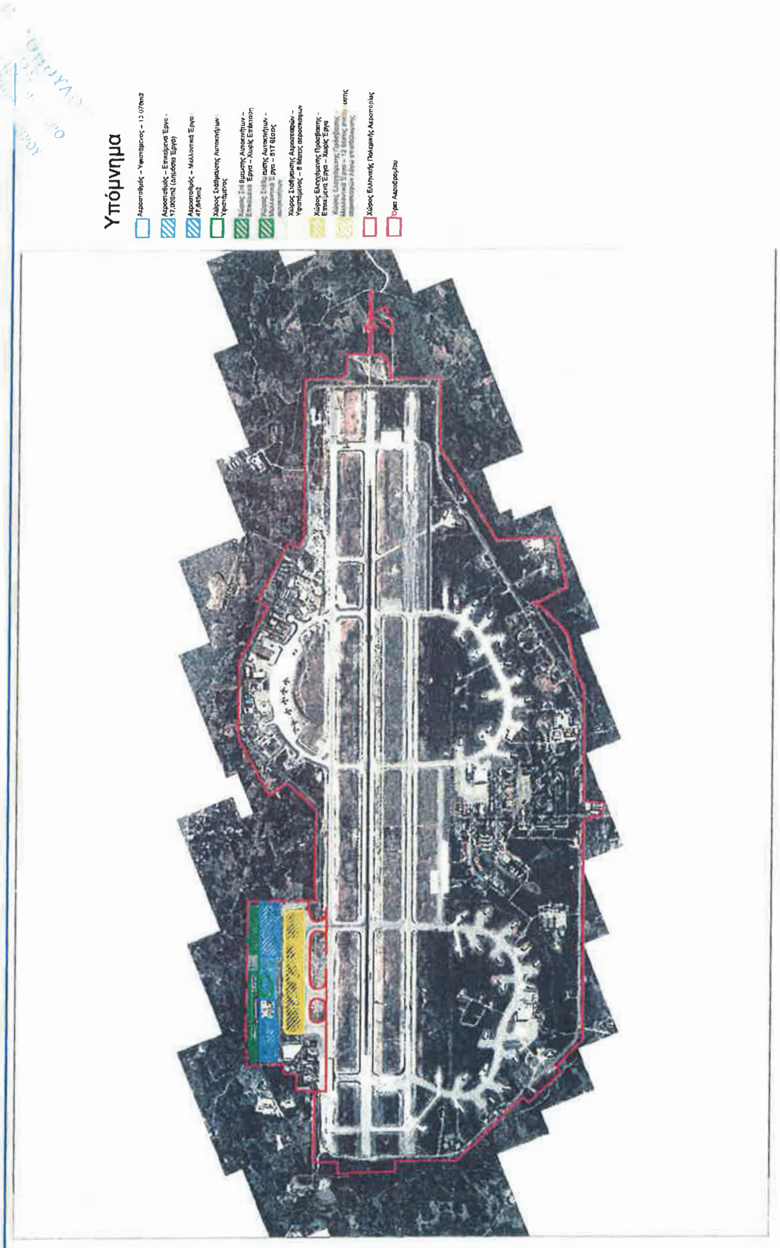
Οι εγκαταστάσεις διαχείρισης των επιβατών του αεροσταθμού έχουν αξιολογηθεί για ώρα σχεδιασμού που να παρέχεται κατ' ελάχιστον επίπεδο υπηρεσιών IATA LoS C για όλη την Περίοδο Παραχώρησης.

Η ανάλυσή μας, η οποία παρουσιάζεται στα παρακάτω διαγράμματα, δείχνει ότι κυριότερος παράγοντας περιορισμού κατά την αναχώρηση είναι η διαδικασία ελέγχου διαβατηρίων. Ωστόσο, διατηρεί συνεχώς για το μεγαλύτερο διάστημα ένα επίπεδο υπηρεσιών LoS C. Κατά την άφιξη ο κυριότερος παράγοντας περιορισμού της χωρητικότητας είναι η διαδικασία ελέγχου διαβατηρίων, η οποία θα διατηρεί ένα επαρκές επίπεδο LoS C μετά την περίοδο των Επικείμενων Έργων.





Σχέδιο AutoCAD



ελληνική γλώσσα εκ του ... πρωτοτύπου ... αγγλική.

03/10/2014

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑ[illegible]ΥΛΟΥ
ΔΙΚ[illegible]
ΑΛΚΥΟΝΗΣ 37, [illegible] ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ.& FAX [illegible]
ΑΦΜ [illegible] ΔΟΥ: ΠΑ[illegible] ΦΑΛΗΡΟΥ
Α.Μ. Δ.Σ.Α.: 20[illegible]

Cluster A

Zakinthos Airport Development Plan

Location and Connectivity: Zakinthos Airport is an Ionian island airport which is popular with package tour operators from across Europe.

Challenge: Airspace capacity constraints need to be addressed to maximise the throughput of the airport.

KEY AIRPORT FACTS

Number of Runways: 1 (16/34)

Dimensions of Runways: 2,228m x 45m

Number of Terminals: 1

Number of Stands: 7

2013 Annual Passengers: 1.0 mppa

2013 Annual Movements: 7,388 ATMs

Current 2-Way Peak Hour Passengers: 1,093pax / hour

Current 2-Way Peak Hour ATMs: 9 ATMs / hour

Calculated Runway Capacity: 17 ATMs / hour

Current Terminal Size: 24,593m²



ZAKINTHOS AIRPORT

Zakinthos Airport is well-placed to capitalise on the island's popularity with package holiday visitors primarily from Europe with potential to upgrade the tourist product and diversify into alternative tourism such as nature, agro-tourism and cruising to reduce seasonality.

The existing airport has a modern spacious terminalthat clearly demarcates the departure and arrival passenger processes.Only minor works in the terminal are required in the Imminent Works period to reduce peak hour queuing times at check-in.

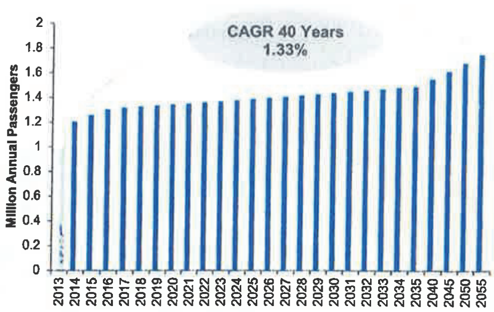
No expansions have been planned for the Future Works period, as the footprint of the existing terminal will provide sufficient capacity and ensure a comfortable level of service for passengers throughout the Concession period.

BACKGROUND

- The island of Zakinthos is densely populated in the Eastern region with fertile plains and long sandy beaches.
- The region has shown a strong population growth in recent years and is a popular destination for package holiday visitors from all across Europe and especially the UK.
- There is a good road network to the South-east of the island with EU funds available for economic development of the island's infrastructure.

TRAFFIC FORECAST

Passengers are forecast to grow from 1.0 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 1.7mppa in 2055, with a CAGR of 1.33%. Air traffic movements (ATMs) are forecasted to increase from 7.4 to 13.9 thousand in 2055.



TERMINAL CAPACITY

- Inadequate number ofcheck-in counters in 2015. All other functions have adequate number of passenger processing facilities for both arriving and departing flows across the designhour in 2015.

STAND CAPACITY

- Current stand capacity of 7 stands is sufficient to meet current ATM peak hour demand with no stand expansion required in the Imminent Works period.



Implementation of in-line HBS at Zakinthos Airport will improve passenger processing and reduce queues in the check-in hall.

ASSESSMENT OF CURRENT INFRASTRUCTURE

TERMINAL

The capacity assessment of the arriving and departing passenger processes within the terminal building has been informed by:

- A site visit to Zakinthos Airport.
- Planning assumptions driven by current airport operational performance, IATA standards and industry benchmarks.
- Information available from the data room and airport fact sheets.

The airport was constructed in 2008. The 24,000m^2 provides sufficient space for both departing and arriving passengers to enjoy a comfortable journey through the airport. The key points from our assessment of the existing infrastructure are outlined below:

- Simple passenger process, which clearly separates both the arriving and departing passenger flow.
- The terminal is in a good condition and has been maintained well since its completion in 2008.
- The departure hall provides an expansive area for departing passengers, however, our site visit and analysis illustrates that there is a lack of check-in counters during the peak period, resulting in large queues for passengers.

AIRFIELD

The airport has a single runway with no parallel taxiway, therefore requiring the aircraft to backtrack along the runway. The airfield has an accessible perimeter road and perimeter fence, which is not fully compliant with ICAO standards. There are some unevenness problems in the airside pavements and these will require further investigatory works to establish formally their residual life and replacement year.

The current runway strip width for RWY 16/34 is 75m from the runway centreline, and therefore is not compliant with ICAO standards. This non-compliance can be mitigated by extending the existing strip by 75m either side of the runway.However, land expropriation of circa250,000m^2 would have to be undertaken to make the runway strip compliant with the ICAO standard of 150m width from the runway centreline.

RWY 16and RWY 34 all have compliant Runway End Safety Areas (RESAs). It is noted that they both have a RESA in excess of ICAO requirements.

INFRASTRUCTURE HIGHLIGHT

The terminal is in good condition, with no major maintenance requirements. There is simple passenger process with a clear separation between the departing and arriving passenger flows. The main flights during the peak season are charter flights.

F&B and Duty Free concessions are provided on the mezzanine. There is a large amount of free space provided on the mezzanine which could serve as a landside/airside restaurant. The mezzanine retail space is poorly laid out and needs a refresh to encourage passengers to use this facility.

Terminal – Imminent Refurbishment Works

- Relocate landside toilets in departures hall.
- Provide additional check-in counters opposite terminal entrance.
- Extend outbound baggage belt to integrate with additional check-in desks.
- In-line HBS to improve passenger processing and reduce queues.
- Remove staircase and replace with passenger security screening.

Terminal – Imminent Expansion Works

- Imminent terminal expansion work is not required at Zakinthos Airport.

Airside – Imminent Refurbishment Works

- The condition of the runway and taxiways is fair to good.
- Minor pavement repairs are required, as a result ofminor pavement deformations. Paint markings are required on the apron.



There is a significant area of retail "dead space" on the mezzanine level that needs to be improved to encourage both airside and landside passengers to use this facility.

Imminent Works

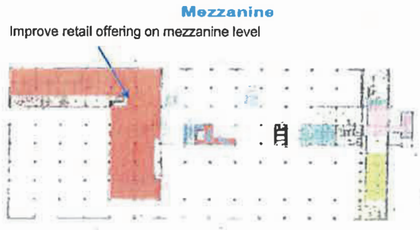
Reconfiguration of the check-in area, with the installation of additional check-in counters, will reduce queuing times during the peak period and provide the passenger with a comfortable passenger experience, ensuring that the airport achieves IATA Level of Service (LoS) C in the Imminent Works period. Minor pavement repairs and marking repaint required on the apron.

Terminal – Imminent Refurbishment Works

The current terminal provides sufficient processing space in the departure hall, gate hold rooms, baggage reclaim and arrivals halls. The main focus of the Imminent Works period is to alleviate the queues during the peak period at check-in. This will be achieved by relocating the existing check-in counters and providing additional check-in counters. This will provide the passenger with a more comfortable departure experience with shorter queuing times.

The drawings below illustrate some of the key changes that will occur during the reconfiguration.





TERMINAL – FUTURE EXPANSION WORKS

- Future terminal and landside expansions are not required at Zakinthos Airport.

RUNWAY – FUTURE REFURBISHMENT WORKS

- The airside pavement is likely to require rehabilitation in 2029. Pavement strengthening will be needed to accommodate larger aircraft types.

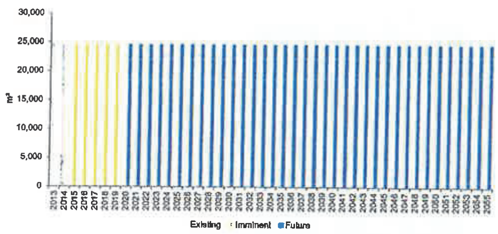
APRON – FUTURE EXPANSION WORKS

- In 2022, reconfigure stands to allow pushbacks resulting in an increase in stand capacity from 7 stands to 13 stands.

FUTURE WORKS

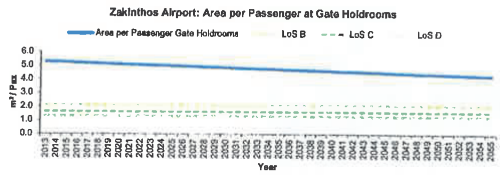
There are no Future Expansion Works envisaged at Zakinthos Airport as the existing terminal is already adequately sized to cater for the forecast demand during the Concession period. The Future Works will concentrate on the replacement of existing airport assets rather than the construction/expansion of new assets.

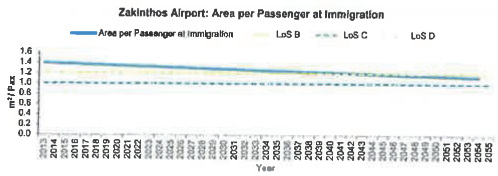
We have assessed the terminal and landside facility areas and processing requirements over the Concession period, and as the existing terminal footprint is already sufficiently sized no future expansion works are required, as shown in the phasing chart below:



The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimum IATA LoS C across the duration of the Concession period.

Our analysis illustrates that none of the key passenger processing facilities are capacity constrained. The terminal is already adequately sized for the Concession period, resulting in a comfortable level of service for passengers in excess, for the most part, of LoS B, as illustrated in the charts below






Cluster A
AutoCAD Drawing
Key
Zakinthos Airport Developmental Master Plan
Page | 5

Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Ζακύνθου

Τοποθεσία και Διασυνδέσεις: Το αεροδρόμιο της Ζακύνθου, νησί του Ιονίου, είναι δημοφιλές σε ταξιδιωτικά γραφεία από όλη την Ευρώπη.

Πρόκληση: Οι περιορισμοί στην χωρητικότητα του εναέριου χώρου θα πρέπει να αντιμετωπιστούν για την βελτιστοποίηση της απόδοσης του αεροδρομίου.

ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Αριθμός Διαδρόμων: 1 (16/34)

Διαστάσεις Διαδρόμων: 2.228m x 45m

Αριθμός Αεροσταθμών: 1

Αριθμός Θέσεων Σταθμευσης Αεροσκαφών: 7

2013 Επιβάτες Ετησίως: 1,0 εκατ. επιβάτες

2013 Μετακινήσεις Ετησίως: 7.388 ATMs

Αναχωρήσεις/Αφίξεις Επιβατών κατά την Ώρα Αιχμής: 1.093 επιβ / ώρα

Κινήσεις Αναχωρήσεων/Αφίξεων κατά την Ώρα Αιχμής: 9 ATMs / ώρα

Υπολογιζόμενη Χωρητικότητα Διαδρόμων: 17 ATMs / ώρα

Μέγεθος Υφιστάμενου Αεροσταθμού: 24.593m²



ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΖΑΚΥΝΘΟΥ

Το αεροδρόμιο της Ζακύνθου είναι σε κατάλληλη θέση προκειμένου να αξιοποιείται κατά το μέγιστο η δημοτικότητα του νησιού με επισκέπτες ταξιδιωτικών γραφείων κυρίως από την Ευρώπη, ενώ διαθέτει την δυνατότητα αναβάθμισης του τουρισμού με μετατροπή του σε εναλλακτικό τουρισμό, όπως φυσιολατρικό, αγροτουρισμό και τύπου κρουαζιέρας προκειμένου να περιοριστεί ο εποχικός χαρακτήρας του.

Το υφιστάμενο αεροδρόμιο έχει ένα σύγχρονο ευρύχωρο αεροσταθμό που οριοθετεί σαφώς τις διαδικασίες αναχώρησης και άφιξης επιβατών. Απαιτείται υλοποίηση περιορισμένων μόνο εργασιών στον αεροσταθμό κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων, για τη μείωση του χρόνου αναμονής κατά την ώρα αιχμής στα γκισέ.

Δεν έχουν προγραμματιστεί επεκτάσεις για την περίοδο μελλοντικών έργων, καθώς το υφιστάμενο κτίριο του αεροσταθμού παρέχει επαρκή χωρητικότητα ώστε να εξασφαλίζεται ένα άνετο επίπεδο εξυπηρέτησης των επιβατών καθ΄όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- Το νησί της Ζακύνθου είναι πυκνοκατοικημένο στο Ανατολικό του τμήμα με εύφορες πεδιάδες και μεγάλες αμμώδεις παραλίες.
- Στην περιοχή έχει παρατηρηθεί σημαντική αύξηση του πληθυσμού τα τελευταία χρόνια και είναι ένας δημοφιλής προορισμός για επισκέπτες ταξιδιωτικών γραφείων από όλη την Ευρώπη και ειδικότερα από το Ηνωμένο Βασίλειο.
- Υπάρχει καλό οδικό δίκτυο στο Νότιο-Ανατολικό τμήμα του νησιού, με πόρους της ΕΕ να διατίθενται για την ανάπτυξη των υποδομών του νησιού.

ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Ο αριθμός των επιβατών προβλέπεται να αυξηθεί από 1,0 εκατομμύριο επιβάτες ετησίως (mppa) το 2013 σε 1,7 mppa το 2055, με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του CAGR 1,33%. Η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) προβλέπεται να αυξηθεί από 7,4 σε 13,9 χιλιάδες το 2055.



ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ

- Ανεπαρκής αριθμός γκισέ για όλες τις ώρες σχεδιασμού το 2015. Για όλες τις υπόλοιπες διαδικασίες διαχείρισης επιβατών, επαρκής αριθμός εγκαταστάσεων και για τις δύο ροές αναχωρήσεων και αφίξεων για την ώρα σχεδιασμού το 2015.

ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

- Οι υφιστάμενες 7 θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών επαρκούν για να καλύψουν την τρέχουσα ζήτηση κατά την ώρα αιχμής χωρίς να απαιτείται επέκταση τους κατά την περίοδο των επικείμενων έργων.



Εφαρμογή συστήματος διαχείρισης αποσκευών in-line (in-line HBS) θα βελτιώσει την διακίνηση επιβατών και θα μειώσει τις ουρές στα γκισέ.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ

Η εκτίμηση της χωρητικότητας των αφιχθέντων και αναχωρούντων επιβατών εντός του κτιρίου του αεροσταθμού έχει γίνει από:

- Επίσκεψη στο Αεροδρόμιο της Ζακύνθου.
- Σχεδιαστικές παραδοχές που απορρέουν από τις τρέχουσες επιχειρησιακές επιδόσεις του αεροδρομίου, τα πρότυπα της ΙΑΤΑ και σημεία αναφοράς του τομέα της αεροπλοΐας.
- Πληροφορίες διαθέσιμες από το data room και ενημερωτικά δελτία του αεροδρομίου.

Το αεροδρόμιο κατασκευάστηκε το 2008. Με 24.000 m2 παρέχει επαρκή χώρο τόσο για την εξυπηρέτηση επιβατών κατά την άφιξη όσο και κατά την αναχώρηση ώστε να απολαύσουν ένα άνετο ταξίδι μέσω του αεροδρομίου. Τα βασικά σημεία των υφιστάμενων υποδομών περιγράφονται παρακάτω:

- Απλές διαδικασίες επιβατών, με σαφή διαχωρισμό μεταξύ των ροών αναχώρησης και άφιξης των επιβατών.
- Ο τερματικός σταθμός έχει διατηρηθεί σε καλή κατάσταση μετά την ολοκλήρωσή του το 2008.
- Η αίθουσα αναχωρήσεων διαθέτει μεγάλο χώρο αναμονής επιβατών, όμως, κατά την επίσκεψη μας και μετέπειτα ανάλυση διαπιστώνεται έλλειψη γκισέ (check-in) κατά τη διάρκεια της περιόδου αιχμής, με αποτέλεσμα την δημιουργία μεγάλων ουρών επιβατών.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Το αεροδρόμιο έχει έναν διάδρομο χωρίς παράλληλο τροχόδρομο, και απαιτείται τα αεροσκάφη να τροχοδρομούν στον ίδιο διάδρομο. Υπάρχει προσβάσιμη περιμετρική οδός και φράκτης που δεν συμμορφώνονται πλήρως με τις απαιτήσεις των προτύπων του ICAO. Υπάρχουν προβλήματα ανισοσταθμιών στα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης και απαιτείται διερεύνηση για να διαπιστωθεί ο υπολειπόμενος χρόνος ζωής τους και το έτος αντικατάστασης τους.

Το υφιστάμενο πλάτος του διαδρόμου RWY 16/34 είναι 75μ από τον κεντρικό άξονα του διαδρόμου και επομένως δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των προτύπων του Διεθνή Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO). Αυτή η μη συμμόρφωση αντιμετωπίζεται με επέκταση του πλάτους του διαδρόμου κατά επιπλέον 75m εκατέρωθεν της άκρης του διαδρόμου. Ωστόσο, απαιτείται απαλλοτρίωση γης περίπου 250.000τ.μ. προκειμένου το πλάτος του διαδρόμου από τον κεντρικό άξονα του να απέχει 150μ σύμφωνα με τις απαιτήσεις των προτύπων του ICAO.

Οι διάδρομοι RWY 16 και RWY 34 έχουν επαρκείς Ζώνες Ασφάλειας Τέλους Διαδρόμων (RESAs). Επισημαίνεται ότι και οι δύο διάδρομοι έχουν RESA που υπερβαίνει τις απαιτήσεις του ICAO.

ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Ο αεροσταθμός είναι σε καλή κατάσταση χωρίς μεγάλες απαιτήσεις επισκευών. Οι διαδικασίες διαχείρισης επιβατών είναι απλές με σαφή διαχωρισμό μεταξύ των ροών αναχώρησης και άφιξης των επιβατών. Οι κυριότερες πτήσεις κατά την περίοδο αιχμής είναι πτήσεις τσάρτερ.

Οι υπηρεσίες εστιατόριων, αναψυκτήριων (F&B) και αφορολόγητων ειδών παρέχονται στον ημιώροφο. Υπάρχει πολύ μεγάλος διαθέσιμος χώρος στον ημιώροφο στον οποίο θα μπορούσε να λειτουργεί εστιατόριο του αστικού χώρου/χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης. Ο εμπορικός χώρος του ημιώροφου δεν είναι σωστά διατεταγμένος και χρήζει ανανέωσης προκειμένου να προσελκύσει τους επιβάτες.

Αεροσταθμος – Επικειμενα Εργα Ανακαινισης

- Μετακίνηση των WC του αστικού χώρου του αεροδρομίου στην αίθουσα αναχωρήσεων
- Παροχή επιπρόσθετων γκισέ απέναντι από την είσοδο του αεροσταθμού
- Επέκταση του ιμάντα αποσκευών ώστε να εξυπηρετεί τα επιπρόσθετα γκισέ
- In-line HBS (σύστημα διαχείρισης αποσκευών) για την βελτίωση της διακίνησης επιβατών και μείωση των ουρων.
- Κατάργηση κλιμακοστασίου και αντικατάσταση με χώρο ελέγχου ασφαλείας επιβατών.

Αεροσταθμος – Επικειμενα Εργα Επεκτασης

- Δεν απαιτείται υλοποίηση άμεσων έργων επέκτασης στο αεροδρόμιο της Ζακύνθου.

Χωρος Ελεγχομενης Προσβασης – Επικειμενα Εργα Ανακαινισης

- Η κατάσταση του διαδρόμου και των τροχοδρόμων είναι αρκετά καλή έως καλή
- Απαιτείται υλοποίηση μικρής έκτασης επισκευών στα οδοστρώματα, λόγω μικρών παραμορφώσεων. Απαιτείται χρωματισμος σημάνσεων στον χώρο ελιγμών των αεροσκαφών.



Υπάρχει σημαντικής έκτασης «νεκρός» εμπορικός χώρος στον ημιώροφο που χρήζει βελτίωσης προκειμένου να προσελκύει επιβάτες τόσο στον αστικό χώρο όσο και στον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης.

Επικειμενα Εργα

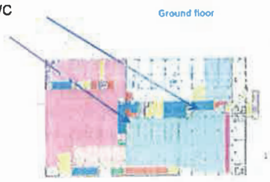
Με την αναδιαμόρφωση του χώρου των γκισέ, με εγκατάσταση επιπρόσθετων γκισέ, θα μειωθούν οι χρόνοι αναμονής κατά την περίοδο αιχμής παρέχοντας στους επιβάτες μία άνετη εμπειρία, εξασφαλίζοντας επίπεδο υπηρεσιών ΙΑΤΑ LoS C κατά την περίοδο επικείμενων έργων. Απαιτείται υλοποίηση μικρής έκτασης αποκαταστάσεων στο οδόστρωμα και επαναχρωματισμός στον χώρο ελιγμών των αεροσκαφών.

Αεροσταθμος – Επικειμενα Εργα Ανακαινισης

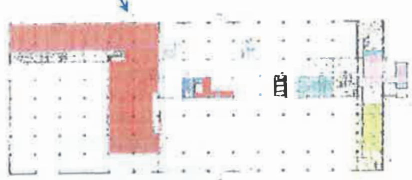
Ο υφιστάμενος αεροσταθμός παρέχει επαρκείς χώρους για τις διαδικασίες στην αίθουσα αναχωρήσεων, στην αναμονή των πυλών, στην παραλαβή αποσκευών και στην αίθουσα αφίξεων. Κύριο σημείο προσοχής την περίοδο των επικείμενων έργων είναι ο περιορισμός του μεγέθους των ουρών την περίοδο αιχμής στα γκισέ. Αυτό θα επιτευχθεί με αναδιάταξη των υφιστάμενων γκισέ και την παροχή επιπλέον γκισέ. Με αυτόν τον τρόπο θα παρέχεται άνετη εμπειρία κατά την αναχώρηση των επιβατών με μικρότερους χρόνους αναμονής.

Στα παρακάτω σχέδια παρουσιάζονται οι κυριότερες αλλαγές κατά την αναδιαμόρφωση.

Αναδιάταξη γκισέ
Μετακίνηση WC



Βελτίωση εμπορικών χώρων στον ημιώροφο



ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ [illegible]

- Μελλοντική επέκταση του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου δεν απαιτείται στο αεροδρόμιο της Ζακύνθου.

ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Είναι πιθανό να απαιτηθεί αναδιαμόρφωση του οδοστρώματος στον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης το 2029. Απαιτείται ενίσχυση του οδοστρώματος για την εξυπηρέτηση μεγαλύτερων αεροσκαφών.

ΧΩΡΟΣ ΕΛΙΓΜΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Το 2022, αναδιαμόρφωση των θέσεων στάθμευσης ώστε να υπάρχει δυνατότητα οπισθέλκυσης δημιουργώντας αύξηση του αριθμού θέσεων στάθμευσης από 7 σε 13.

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

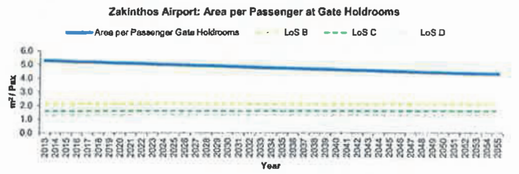
Δεν προβλέπονται μελλοντικά έργα επέκτασης στο αεροδρόμιο της Ζακύνθου καθώς ο υφιστάμενος αεροσταθμός έχει επαρκές μέγεθος προκειμένου να ανταποκριθεί στην προβλεπόμενη ζήτηση κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης. Τα μελλοντικά έργα θα επικεντρωθούν σε αντικατάσταση υφιστάμενων εγκαταστάσεων του αεροδρομίου και όχι κατασκευή / επέκταση νέων.

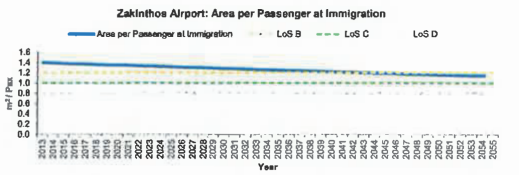
Έχουμε αξιολογήσει τόσο τις εγκαταστάσεις του αεροσταθμού όσο και του αστικού χώρου του αεροδρομίου καθώς και τις λειτουργικές απαιτήσεις κατά την Περίοδο Παραχώρησης και δεδομένου ότι το υφιστάμενο κτίριο του αεροσταθμού έχει επαρκές μέγεθος, δεν απαιτείται υλοποίηση μελλοντικών έργων, όπως παρουσιάζεται και στο παρακάτω διάγραμμα:



Οι εγκαταστάσεις διαχείρισης των επιβατών του αεροσταθμού έχουν αξιολογηθεί για ώρα σχεδιασμού που να παρέχεται επίπεδο υπηρεσιών κατ' ελάχιστον IATA LoS C για όλη την Περίοδο Παραχώρησης.

Σύμφωνα με την ανάλυσή μας καμία διαδικασία διαχείρισης επιβατών δεν περιορίζει την χωρητικότητα. Ο αεροσταθμός έχει ήδη επαρκές μέγεθος για την Περίοδο Παραχώρησης, πετυχαίνοντας ένα άνετο επίπεδο υπηρεσιών, για το μεγαλύτερο διάστημα ανώτερο του, LoS B, όπως παρουσιάζεται και στα παρακάτω διαγράμματα:






Σχέδιο AutoCAD
Υπόμνημα
Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Ζακύνθου

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου σταν αγγλική.

03/10/2014

Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα Δικηγόρος

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑ[illegible]ΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΑΛΚΥΟΝΗΣ [illegible] ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ.& FAX [illegible]
ΑΦΜ: 043960[illegible] - ΔΟΥ [illegible] ΦΑΛΗΡΟΥ
Α.Μ. Δ.Σ.Α. [illegible]

Keffalinia Airport Development Plan

Location and Connectivity: Keffalinia Airport serves the islands of Keffalinia and Ithaki and offers connections with domestic and EU destinations, the majority of which are to the UK.

Challenge: Terminal, Airside and Landside are constrained due to lack of space and recent earthquake impact and need immediate refurbishment and expansion.

KEY AIRPORT FACTS

Number of Runways: 1 [14/32]

Dimensions of Runways: 2,436m x 45m

Number of Terminals: 1

Number of Stands: 3

2013 Annual Passengers: 0.43 mppa

2013 Annual Movements: 3,946 ATMs

Current 2-Way Peak Hour Passengers: 690 pax / hour

Current 2-Way Peak Hour ATMs: 5 ATMs / hour

Calculated Runway Capacity: 15 ATMs / hour

Current Terminal Size: 7,340m²



KEFFALINIA AIRPORT

Capitalising on the island's reputation among travellers and the tourism industry, Keffalinia Airport is well placed for solid sustained growth. The terminal will benefit from investment in relatively minor works to improve passenger facilities. The current performance of the airport and its potential would justify the investment in the required airside works.

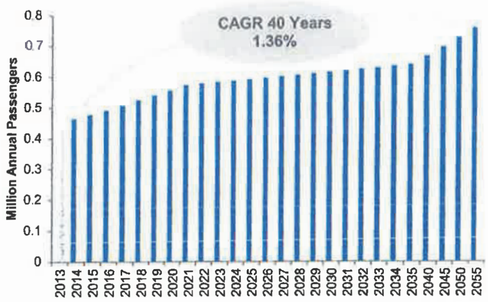
The island of Keffalinia has recently experienced earthquakes, and as such, further ground investigations are required to establish the impact on the airside pavements.

BACKGROUND

- The island of Keffalinia is a family holiday destination with a very low population density and a local population of only 30,000;
- Traffic is highly seasonal and is mostly generated by EU tourists, around 70% of them from the UK;
- Keffalinia offers a combination of modern resorts with traditional villages, churches and monasteries, and government and industry efforts are focused on diversifying into alternative tourism to reduce seasonality.

TRAFFIC FORECAST

Passengers are forecast to grow from 0.43 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 0.76 mppa in 2055, with a CAGR of 1.36%. Air traffic movements (ATMs) are forecasted to increase from 3.9 to 8.2 thousand in 2055.



TERMINAL CAPACITY

- Inadequate check-in counters and departure gates across all design hours in 2015.
- All other functions have adequate number of passenger processing facilities for both arriving and departing flows across the design hour in 2015.
- The passenger processing areas, check-in and departure hall, security and immigration are 'capacity critical' in 2015 for LoS C in the design hour due to insufficient queuing and circulation space.

STAND CAPACITY

- Current stand capacity of 3 stands is sufficient to meet current ATM peak hour demand with no stand expansion required in the Imminent Works period.



The terminal at Keffalinia airport requires refurbishment, reconfiguration and expansion to provide appropriate levels of service expected by the passengers.

ASSESSMENT OF CURRENT INFRASTRUCTURE

TERMINAL

The capacity assessment of the arriving and departing passenger processes within the terminal building has been informed by:

- A site visitto Keffalinia Airport.
- Planning assumptions driven by current airport operational performance, IATA standards and industry benchmarks.
- Information available from the data room and airport fact sheets.

Our assessment of the current terminal indicates:

- The terminal is undersized and does not have an efficient passenger process. There is very little queuing and circulation space between check-in, emigration and security, which results in a large amount of cross flows and confusion for passengers during peak times.
- There is no queuing space for passengers within the terminal building for immigration, resulting in passengers queuing on the external ramp.
- The main baggage reclaim belt is an unusual shape and in a poor location, resulting in limited presentation length and circulation space around the belt.
- There is no clear separation between arriving and departing passenger flows.

AIRFIELD

The airfield has a single runway with no parallel taxiway, therefore aircraft are forced to backtrack along the runway. The airside pavements will require further investigatory works to establish the residual life and required rehabilitation methodology. It was further noted that the Fire Station has suffered significant damage during the recent earthquake.

The current runway strip width for RWY 14/32 is only 75m from the runway centreline and is therefore not compliant with ICAO standards. This non-compliance can be addressed by extending the additional runway strip width by 75m on either side from the existing strip edge, since the area is available within the aerodrome boundary.

RWY 17 has a compliant Runway End Safety Area (RESA).

The RESA for RWY 32 is not compliant with ICAO Annex 14 and would require displacement of the runway threshold or reclamation of land to enlarge the RESA. We assume that any existing exemptions for non-compliance will continue and must be discussed with the appropriate authority.

INFRASTRUCTURE HIGHLIGHT

The terminal is in poor condition due to age, lack of maintenance and damage from the recent earthquake. In addition, it is undersized and the layout of the terminal does not provide an efficient passenger process. The terminal, apron and runway require significant refurbishment and expansion.

Terminal – Imminent Refurbishment Works

- Extend terminal footprint to provide a new arrivals hall with 2 reclaim belts.
- Reconfigure check-in to be opposite terminal entrance with provision for 10 check-in counters.
- Relocate security and emigration with adequate queuing space as per IATA LoS C
- Extend gate hold rooms to provide adequate seating, circulation and Food and Beverage. (F&B)

Terminal – Imminent Expansion Works

- Terminal expansion of ~3,633m²(initially 815m² of state works) to meet forecast demand and IATA LoS C standard for passenger processing.

Airside – Imminent Expansion Works

- Structural repairs are required for runway, apron and taxiways with additional pavement strengthening across entire airside environment.



Runway and apron will require a full inspection due to recent earthquakes, and additional rubber removal is required on the runway.

Imminent Works

Reconfiguration of passenger processing facilities within the existing terminal footprint and extension of the terminal to provide a new arrivals hall, new check-in counters, relocate security and extend gate hold rooms to ensure that IATA Level of Service (LoS) C is achieved.

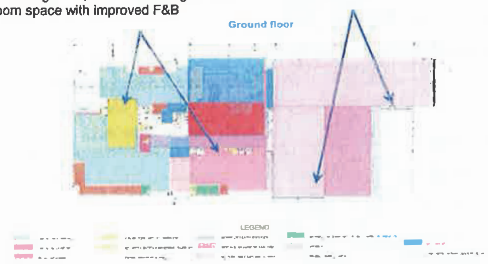
Structural repairs for runway, apron and taxiway will be required. The runway is likely to require resurfacing in 2016.

Terminal – Imminent Refurbishment Works

The drawing below summarises the key changes during this reconfiguration period:

Reconfigure check-in, relocate security and emigration, and increase gate hold-room space with improved F&B

Extend terminal footprint with 2 reclaim belts



Airside - Imminent Refurbishment Works

The airside pavements will require significant investigatory works to establish formally their residual life and replacement year.

TERMINAL – FUTURE EXPANSION WORKS

- Future terminal and landside expansions have been sized to provide capacity as follows:
  Phase 1 – 2019 to 2033
  Phase 2 – 2034 to 2055.

APRON – FUTURE EXPANSION WORKS

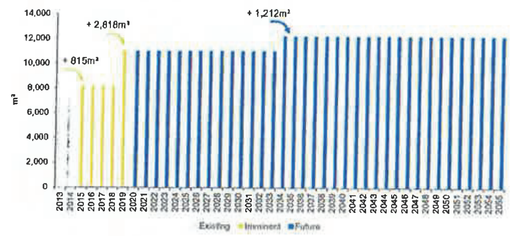
- In 2031, reconfigure stands to allow pushbacks resulting in an increase in stand capacity from 3 stands to 6 stands.

FUTURE WORKS

The Future Expansion Works provide a phased terminal development ensuring sufficient capacity until the end of the Concession period.

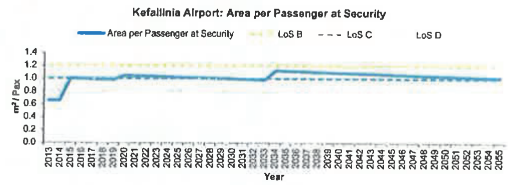
The airside pavement is likely to require further rehabilitation works and reconfiguring the apron to allow pushbacks will increase stand capacity.

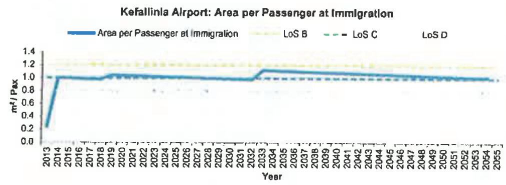
We have planned a phased expansion of the terminal and landside over the Concession period. Two expansions will be constructed during the Imminent Worksto alleviate the immediate processing bottlenecks with a furtherexpansion to be constructed during the Future Works period, as shown in the phasing chart below:



The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimum IATA LoS C across the duration of the Concession period.

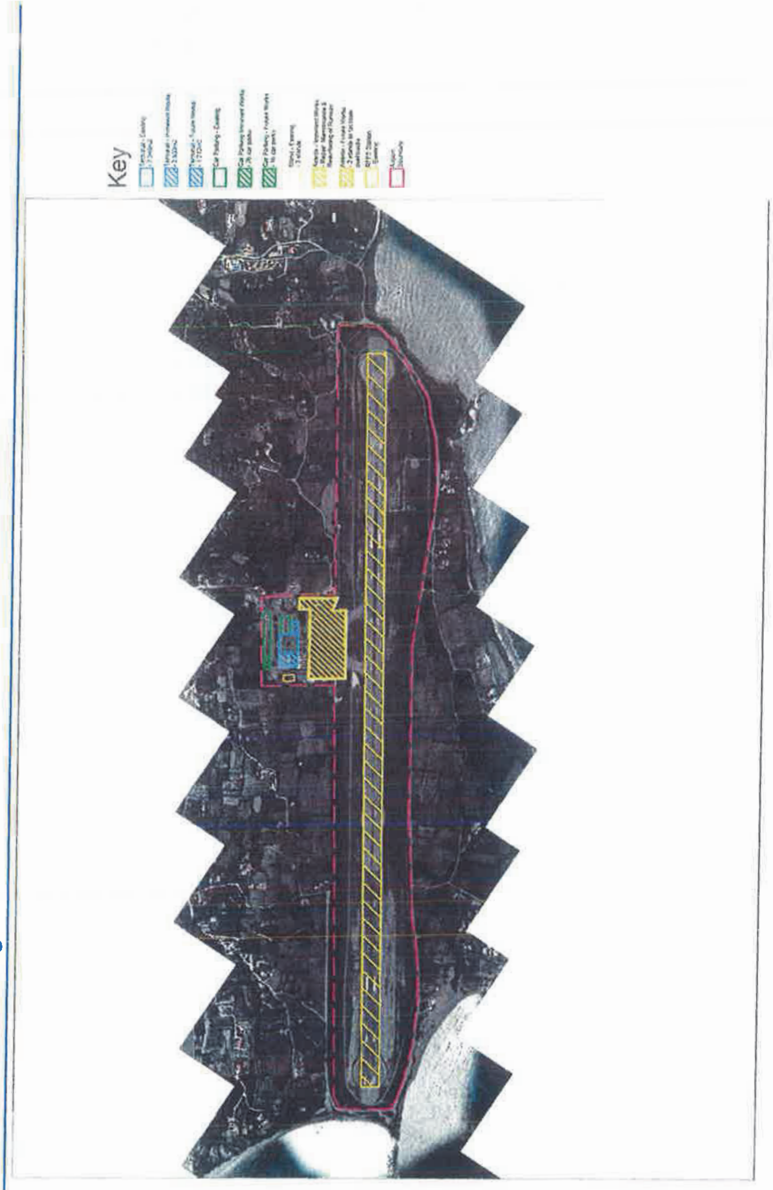
Our analysis, illustrated in the charts below,shows thatthe most constrained capacity processes is Security. This achieves a rating above LoS C for the duration of the Concession period. Immigration is the most constrained arrival process; however Works in the Imminent period will provide a suitable level of service for passengers which will meet LoS C.





Cluster A

AutoCAD Drawing



Kefalinia Airport Developmental Master Plan

Page | 5

Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Κεφαλονιάς

Τοποθεσία και Διασυνδέσεις: Το αεροδρόμιο της Κεφαλονιάς εξυπηρετεί τα νησιά της Κεφαλονιάς και της Ιθάκης και προσφέρει συνδέσεις με εγχώριους και ευρωπαϊκούς προορισμούς, η πλειονότητα των οποίων είναι προς το Ηνωμένο Βασίλειο.

Πρόκληση: Ο αεροσταθμός και οι χώροι τόσο της ελεγχόμενης πρόσβασης όσο και ο αστικός του αεροδρομίου είναι περιορισμένοι λόγω τόσο έλλειψης χώρων όσο και του πρόσφατου σεισμού και απαιτείται άμεσα υλοποίηση έργων ανακαίνισης και επέκτασης.

Βασικά Στοιχεία Αεροδρομίου

Αριθμός Διαδρόμων: 1 [14/32]

Διαστάσεις Διαδρόμων: 2.436m x 45m

Αριθμός Αεροσταθμών: 1

Αριθμός Θέσεων Στάθμευσης Αεροσκαφών: 3

2013 Επιβάτες Ετησίως: 0,43 εκατ. επιβάτες

2013 Μετακινήσεις Ετησίως: 3.946 ATMs

Αναχωρήσεις/Αφίξεις Επιβατών κατά την Ώρα Αιχμής: 690 επιβάτες / ώρα

Κινήσεις Αναχωρήσεων/Αφίξεων κατά την Ώρα Αιχμής: 5 ATMs / ώρα

Υπολογιζόμενη Χωρητικότητα Διαδρόμων: 15 ATMs / ώρα

Μέγεθος Υφιστάμενου Αεροσταθμού: 7,340m²



Αεροδρόμιο Κεφαλονιάς

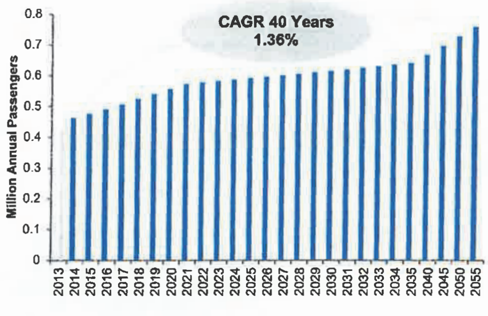
Αξιοποιώντας την φήμη του νησιού από ταξιδιώτες και την τουριστική αγορά, το αεροδρόμιο Κεφαλονιάς βρίσκεται σε πολύ καλή θέση για σταθερή ανάπτυξη. Ο αεροσταθμός μπορεί να επωφεληθεί από επενδύσεις για σχετικά μικρής έκτασης εργασίες για την βελτίωση των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης των επιβατών. Η τρέχουσα επίδοση του αεροδρομίου και οι δυνατότητες του δικαιολογούν επενδύσεις στα απαιτούμενα έργα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης.
Το νησί της Κεφαλονιάς προσφάτως δοκιμάστηκε από σεισμούς, και εξαιτίας αυτού, απαιτείται περαιτέρω διερεύνηση του εδάφους προκειμένου να καθοριστούν οι επιπτώσεις στα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης.

Ιστορικο

- Το νησί της Κεφαλονιάς αποτελεί έναν οικογενειακό ταξιδιωτικό προορισμό, διαθέτοντας πολύ χαμηλή πληθυσμιακή πυκνότητα, με πληθυσμό μόλις 30.000.
- Η Κυκλοφορία είναι υψηλά εποχιακή και δημιουργείται κυρίως από ευρωπαίους τουρίστες, 70% των οποίων από το Ηνωμένο Βασίλειο.
- Η Κεφαλονιά προσφέρει ένα συνδυασμό από σύγχρονα καταλύματα με παραδοσιακούς οικισμούς, εκκλησίες και μοναστήρια ενώ οι προσπάθειες της κυβέρνησης και της βιομηχανίας επικεντρώνονται στην μετατροπή σε εναλλακτικό τουρισμό για την μείωση του φαινομένου της εποχικότητας.

Πρόβλεψη Επιβατικής Κίνησης

Ο αριθμός των επιβατών προβλέπεται να αυξηθεί από 0,43 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως (mppa) το 2013 σε 0,76 mppa το 2055, με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του CAGR 1,36%. Η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) προβλέπεται να αυξηθεί από 3.9 σε 8.2 χιλιάδες το 2055.



ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ

- Ανεπαρκής αριθμός γκισέ και πυλών αναχώρησης για όλες τις ώρες σχεδιασμού το 2015.
- Για όλες τις υπόλοιπες διαδικασίες διαχείρισης επιβατών, επαρκής αριθμός εγκαταστάσεων και για τις δύο ροές αναχωρήσεων και αφίξεων για την ώρα σχεδιασμού για το 2015.
- Οι χώροι διαχείρισης επιβατών, των γκισέ, αναχωρήσεων, ελέγχου ασφαλείας και ελέγχου διαβατηρίων κατά την άφιξη είναι σε «Κρίσιμη Χωρητικότητα» το 2015 για επίπεδο υπηρεσιών LoS C για την ώρα σχεδιασμού λόγω περιορισμένων χώρων αναμονής και κυκλοφορίας.

ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

- Ο αριθμός των 3 θέσεων στάθμευσης επαρκεί για να καλύψει την τρέχουσα ζήτηση κατά την ώρα αιχμής χωρίς να απαιτείται επέκταση τους κατά την περίοδο των επικείμενων έργων.



Απαιτείται στον αεροσταθμό υλοποίηση εργασιών ανακαίνισης, αναδιαμόρφωσης και επέκτασης ώστε να παρέχεται κατάλληλο επίπεδο υπηρεσιών στους επιβάτες.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ

Η εκτίμηση της χωρητικότητας των αφιχθέντων και αναχωρούντων επιβατών εντός του κτιρίου του αεροσταθμού έχει γίνει από:

- Επίσκεψη στο Αεροδρόμιο της Κεφαλονιάς.
- Σχεδιαστικές παραδοχές που απορρέουν από τις τρέχουσες επιχειρησιακές επιδόσεις του αεροδρομίου, τα πρότυπα της ΙΑΤΑ και σημεία αναφοράς του τομέα της αεροπλοΐας.
- Πληροφορίες διαθέσιμες από το data room και ενημερωτικά δελτία του αεροδρομίου.

Η αξιολόγηση του αεροσταθμού υποδεικνύει τα ακόλουθα:

- Ο αεροσταθμός είναι υποδιαστασιολογημένος και δεν έχει αποδοτικές διαδικασίες διαχείρισης επιβατών. Υπάρχει ελάχιστος χώρος αναμονής και κυκλοφορίας μεταξύ των γκισέ, τον έλεγχο διαβατηρίων κατά την αναχώρηση και τον έλεγχο ασφαλείας, καταλήγοντας στην δημιουργία μεγάλων διασταυρώσεων των ροών και σύγχυση των επιβατών κατά τις ώρες αιχμής.
- Δεν υπάρχει χώρος αναμονής εντός του κτιρίου κατά τον έλεγχο των διαβατηρίων καταλήγοντας στην δημιουργία ουράς επιβατών μέχρι την εξωτερική ράμπα.
- Ο βασικός ιμάντας παραλαβής αποσκευών έχει περίεργη διαμόρφωση και βρίσκεται σε άσχημη θέση, καταλήγοντας σε περιορισμούς του μήκους στο οποίο εμφανίζονται οι αποσκευές καθώς και στον χώρο κυκλοφορίας γύρω από τον ιμάντα.
- Δεν υπάρχει σαφής διαχωρισμός μεταξύ των ροών των αφικνούμενων και αναχωρούντων επιβατών.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Το αεροδρόμιο διαθέτει έναν μόνο διάδρομο, χωρίς παράλληλο τροχόδρομο και επομένως απαιτείται τα αεροσκάφη να τροχοδρομούν στον ίδιο διάδρομο. Απαιτείται περαιτέρω διερεύνηση στα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης για να διαπιστωθεί ο υπολειπόμενος χρόνος ζωής τους και η μέθοδος αποκατάστασης τους. Επισημάνθηκε επιπλέον ότι ο Πυροσβεστικός Σταθμός παρουσίασε σημαντικές ζημιές από τον πρόσφατο σεισμό.

Το πλάτος του διαδρόμου RWY 14/32 είναι μόνο 75m από τον κεντρικό άξονα του διαδρόμου και επομένως δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των προτύπων του Διεθνή Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO). Αυτή η μη συμμόρφωση αντιμετωπίζεται με επέκταση του πλάτους κατά επιπλέον 75m εκατέρωθεν της άκρης του διαδρόμου, δεδομένου ότι υπάρχει διαθέσιμη έκταση εντός των ορίων του αεροδρομίου

Ο διάδρομος RWY 14 έχει επαρκή Ζώνη Ασφαλείας Τέλους Διαδρόμων (RESA).

Η Ζώνη Ασφαλείας Τέλους Διαδρόμων (RESA) για τον διάδρομο RWY 32 δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παραρτήματος 14 του ICAO και απαιτείται μετατόπιση του αναβαθμού του διαδρόμου ή αναδιαμόρφωση έκτασης ώστε να αυξηθεί η RESA. Υποθέτουμε ότι οι υφιστάμενες απαλλαγές μη συμμόρφωσης θα διατηρηθούν και πρέπει να συζητηθούν με την αρμόδια αρχή.

ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Ο αεροσταθμός είναι σε κακή κατάσταση λόγω παλαιότητας, ελλιπούς συντήρησης και ζημιών από τον πρόσφατο σεισμό. Επιπροσθέτως, είναι υποδιαστασιολογημένος, και η διαμόρφωση των χώρων δεν παρέχει αποδοτικές διαδικασίες διαχείρισης επιβατών. Απαιτείται υλοποίηση σημαντικών εργασιών ανακαίνισης και επέκτασης στον αεροσταθμό, τον χώρο ελιγμών των αεροσκαφών και τον διάδρομο.

Ομάδα Α

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Επέκταση της κάλυψης του κτιρίου του αεροσταθμού για την δημιουργία νέας αίθουσας αφίξεων με 2 ιμάντες παραλαβής αποσκευών.
- Αναδιαμόρφωση γκισέ στην αντίπερα είσοδο του αεροσταθμού με πρόβλεψη 10 γκισέ.
- Μετακίνηση του γραφείου ασφαλείας και του ελέγχου διαβατηρίων αναχωρήσεων με επαρκή χώρο αναμονής για επίπεδο υπηρεσιών IATA LoS C.
- Επέκταση των αιθουσών αναμονής των πυλών για την δημιουργία επαρκών καθισμάτων, χώρου κυκλοφορίας και υπηρεσιών Food and Beverage (F&B)

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Επέκταση του τερματικού σταθμού ~3.633m² (αρχικά 815m² δημόσιων έργων) για την κάλυψη της προβλεπόμενης ζήτησης και των απαιτήσεων επιπέδου υπηρεσιών IATA LoS C διαχείρισης επιβατών.

ΧΩΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ (AIRSIDE) – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Απαιτείται υλοποίηση κατασκευαστικών έργων αποκατάστασης στον διάδρομο, τον χώρο ελιγμών και τους τροχόδρομους με επιπλέον ενίσχυση των οδοστρωμάτων σε όλο τον περιβάλλοντα χώρο του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης.

ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Η αναδιαμόρφωση των εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών εντός της κάλυψης του κτιρίου του αεροσταθμού και της επέκτασής του που θα παράσχει μια νέα αίθουσα αφίξεων και νέα γκισέ, η μετακίνηση του ελέγχου ασφαλείας και η επέκταση των αιθουσών αναμονής των πυλών θα εξασφαλίσουν ένα επίπεδο υπηρεσιών IATA LoS C.

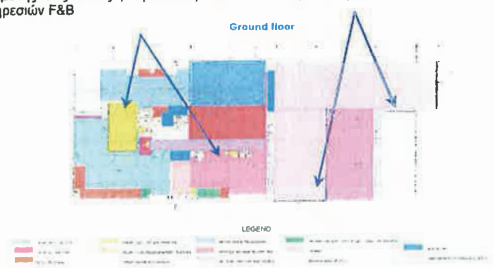
Απαιτείται υλοποίηση κατασκευαστικών έργων αποκατάστασης στον διάδρομο, τον χώρο ελιγμών και τους τροχόδρομους. Είναι πιθανό να απαιτηθεί επίστρωση σε όλη την επιφάνεια του οδοστρώματος του διαδρόμου το 2016.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

Το παρακάτω σχέδιο συνοψίζει τις βασικές αλλαγές κατά την περίοδο αναδιαμορφώσεων:

Αναδιάταξη γκισέ, μετακίνηση ελέγχου ασφαλείας και διαβατηρίων κατά την αναχώρηση και αύξηση του χώρου αναμονής στις πύλες με βελτίωση των υπηρεσιών F&B

Επέκταση της κάλυψης του αεροσταθμού με 2 ιμάντες παραλαβής αποσκευών.



ΧΩΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ (AIRSIDE)– ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Απαιτούνται σημαντικές εργασίες διερεύνησης στα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου για να διαπιστωθεί ο υπολειπόμενος χρόνος ζωής τους και το έτος αντικατάστασης τους.



Απαιτείται πλήρης έλεγχος στον διάδρομο και τον χώρο ελιγμών λόγω των πρόσφατων σεισμών, και αφαίρεση ελαστικών κατάλοιπων από τον διάδρομο.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Έχουν διαστασιολογηθεί μελλοντικά έργα επέκτασης του αεροσταθμού και του αστικού χώρου ώστε να παρέχεται ικανή χωρητικότητα ως ακολούθως:
  Φαση 1 – 2019 με 2033
  Φάση 2 – 2034 με 2055.

ΧΩΡΟΣ ΕΛΙΓΜΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

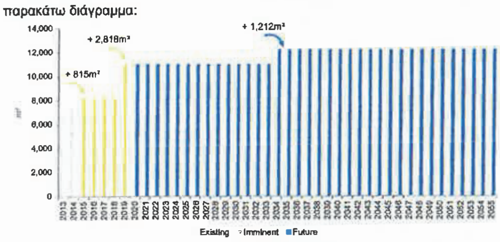
- Το 2031, αναδιαμόρφωση των χώρων στάθμευσης για να επιτρέπεται η οπισθέλκυση, ώστε να αυξηθεί η χωρητικότητα των χώρων στάθμευσης από 3 σε 6.

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

Με τα μελλοντικά έργα επέκτασης θα υλοποιηθεί σταδιακή, σε φάσεις, ανάπτυξη του αεροσταθμού εξασφαλίζοντας επαρκή χωρητικότητα μέχρι το τέλους της περιόδου Παραχώρησης.

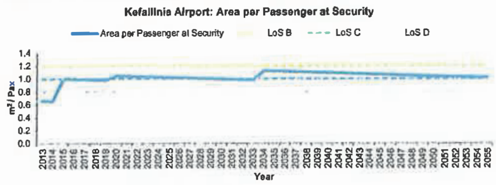
Το οδόστρωμα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης είναι πιθανό να χρήζει περαιτέρω αναδιαμόρφωσης ενώ με την αναδιάταξη του χώρου ελιγμού των αεροσκαφών ώστε να είναι δυνατή η οπισθέλκυση, θα αυξηθεί ο αριθμός των θέσεων στάθμευσης.

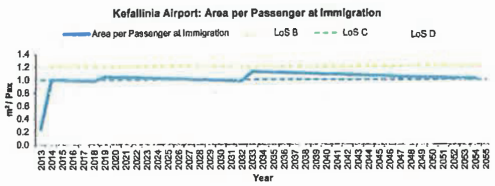
Έχουμε σχεδιάσει μια σταδιακή επέκταση του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου κατά την Περίοδο Παραχώρησης. Δύο επεκτάσεις θα υλοποιηθούν κατά την διάρκεια των επικείμενων έργων ώστε να περιοριστούν τα άμεσα φαινόμενα συμφόρησης των διαδικασιών διαχείρισης επιβατών, ενώ άλλη μία επέκταση θα υλοποιηθεί κατά την περίοδο των μελλοντικών έργων, όπως παρουσιάζεται και στο παρακάτω διάγραμμα:

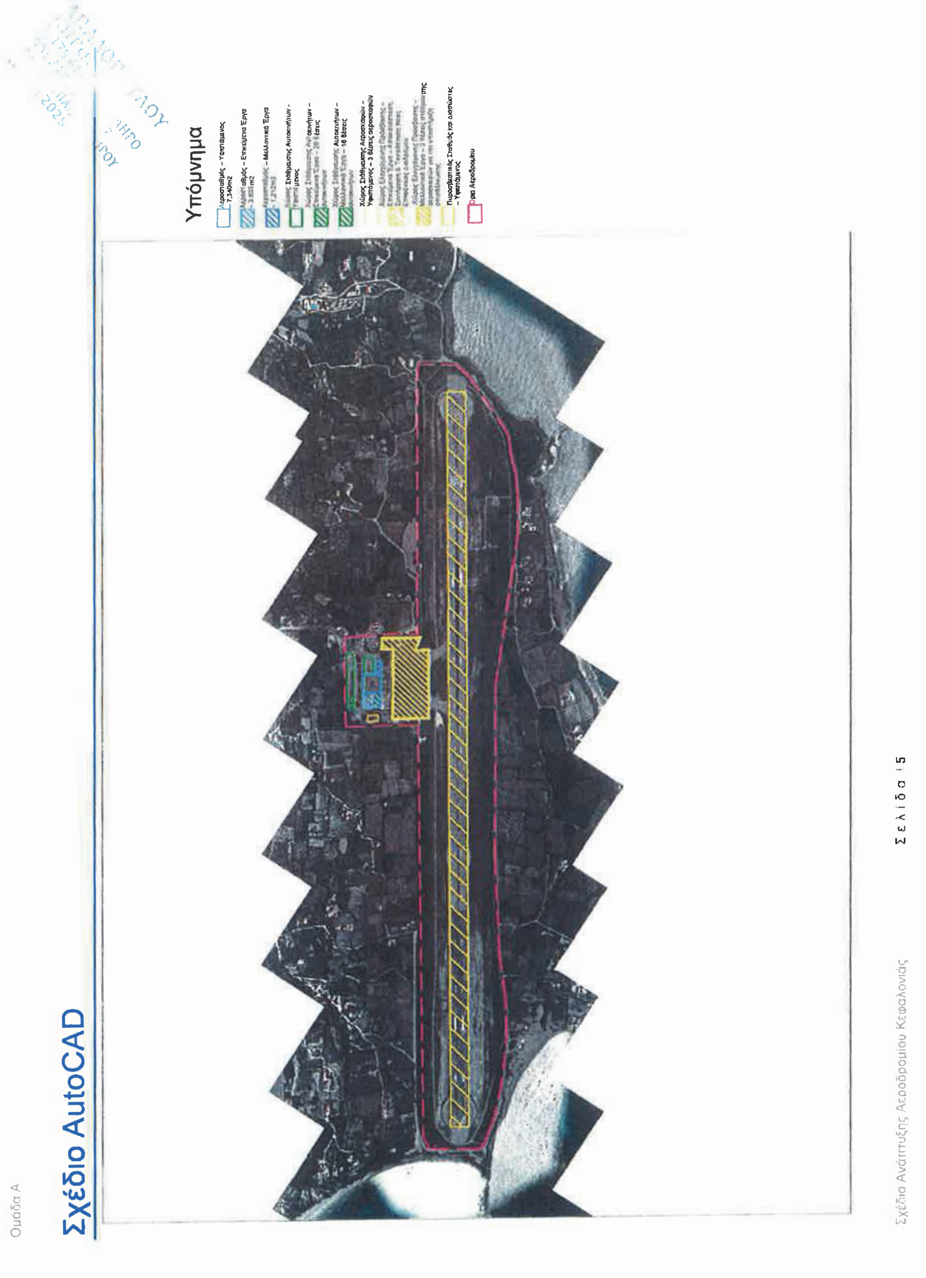


Οι εγκαταστάσεις διαχείρισης των επιβατών του αεροσταθμού έχουν αξιολογηθεί για ώρα σχεδιασμού που να παρέχεται επίπεδο υπηρεσιών κατ' ελάχιστον IATA LoS C για όλη την Περίοδο Παραχώρησης.

Η ανάλυση μας, όπως παρουσιάζεται στα παρακάτω διαγράμματα, έδειξε ότι η δυσμενέστερη χωρητικότητα εμφανίζεται στον έλεγχο επιβατών. Αυτή επιτυγχάνει επίπεδο υπηρεσιών άνω του LoS C κατά τη διάρκεια της περιόδου παραχώρησης. Ο έλεγχος διαβατηρίων είναι η δυσμενέστερη διαδικασία περιορισμού της χωρητικότητας κατά την άφιξη, όμως με την υλοποίηση των επικείμενων έργων θα παρέχεται ένα κατάλληλο επίπεδο υπηρεσιών της τάξεως του LoS C.






Ομάδα Α
Σχέδιο AutoCAD
Υπόμνημα
Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Κεφαλονιάς
Σελίδα 5

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.
03/10/2014

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΤΗΛ.& FAX
ΑΦΜ: 043960736 ΔΟΥ: ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ
Α.Μ. Δ.Σ.Α.: 26257

Aktion Airport Development Plan

Location and Connectivity: Aktion Airport is a regional airport located in mainland Greece near the city of Preverza connecting Western Greece with destinations in the EU.

Challenge: Need to address airside capacity constraints and optimise terminal passenger processing facilities to maximise the long-term potential of airport.

KEY AIRPORT FACTS

Number of Runways: 1 [07L/25R]

Dimensions of Runways: 2,871m x 45m

Number of Terminals: 1

Number of Stands: 4

2013 Annual Passengers: 0.32 mppa

2013 Annual Movements: 3,054 ATMs

Current 2-Way Peak Hour Passengers: 698 pax / hour

Current 2-Way Peak Hour ATMs: 6 ATMs / hour

Calculated Runway Capacity: 28 ATMs / hour

Current Terminal Size: 6,807m²



AKTION AIRPORT

Aktion Airport serves tourists wishing to enjoy beaches along the west coast of mainland Greece as well as visiting the neighbouring Ionian Islands.

In the Imminent Works period measures to reconfigure the terminal, including an increase in check-in desks, optimisation of HBS, security and immigration is planned immediately before significant terminal expansion works. This will enhance passenger processing facilities, reduce waiting times and increase passenger capacity.

The future works period includes a further terminal expansion and reconfiguration of the apron to increase aircraft parking capacity.

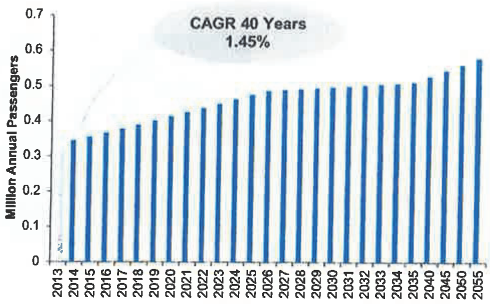
The runway is not part of the Concession Area, although precision approach radar will be required in the imminent works period.

BACKGROUND

- The airport is a gateway to regions in Western Greece as well as the nearby islands of Lefkada and Meganissi which are attractive beach holiday destinations.
- Withannual traffic of 0.32 mppa, the airport processes around 70% of its annual passengers from June to September. Domestic scheduled flights are operated throughout the year.

TRAFFIC FORECAST

Passengers are forecast to grow from 0.32 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 0.58 mppa in 2055, with a CAGR of 1.45%. Air traffic movements (ATMs) are forecasted to increase from 3.1 to 6.0 thousand in 2055.



TERMINAL CAPACITY

- Inadequate check-in counters, departure gates and passenger processing facilities in the design hours in 2015.

STAND CAPACITY

- Current stand capacity of 4 stands is sufficient to meet current ATM peak hour demand with no stand expansion required in the Imminent Works period.



Baggage system and passenger processing facilities need to be optimised at Aktion airport. In addition, Flight Information Display Screens(FIDs) require replacement with LCD monitors.

ASSESSMENTOF CURRENT INFRASTRUCTURE

TERMINAL

The capacity assessment of the arriving and departing passenger processes within the terminal building has been informed by:

- A site visit to Aktion Airport.
- Planning assumptions driven by current airport operational performance, IATA standards and industry benchmarks.
- Information available from the data room and airport fact sheets.

Our assessment of the current terminal indicates:

- The terminal has been maintained well since its construction in 2003.
- The ground floor space has been well utilised for passenger processing activities and there is a simple passenger process which provides a clear separation between arriving and departing passengers.
- The majority of office space is located on the mezzanine with ample spare space for additional tenants.

AIRFIELD

The airport has one runway with a full length parallel taxiway that can also be used as a temporary runway. The apron has future potential to expand through an appropriation of adjacent land occupied by greenhouses.

The current runway strip width for RWY 07L/25R is only 75m from the runway centreline and is therefore not compliant with ICAO standards. Non-compliance can be addressed by extending the runway strip width by 75m on either end from the existing strip edge and displacing the RWY 07L threshold.

The RESA for RWY 25R has a compliant Runway End Safety Area (RESA). The RESA for RWY 07L is not compliant with ICAO Annex 14 and would either require displacement of the runway threshold or land reclamation to enlarge the RESA. We assume that any existing exemptions for non-compliance will continue and must be discussed with the appropriate authority.

INFRASTRUCTURE HIGHLIGHT

The terminal was completed in 2003 and is in good condition, with currently no major maintenance requirements.

Local police provide resource for passenger security screening, passport control and guarding of the perimeter. The police have limited resource to support the operation of the airport and can only provide 1 officer for passport control. This is a constraint on processing times.

TERMINAL – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

- Reconfigure check-in and provide 2 additional check-in desks – relocate check-in counters opposite the terminal entrance.
- Relocate security screening to the left of the reconfigured check-in area.
- Optimise the outbound baggage system through use of inline Hold Baggage Screening (HBS).
- Relocate inbound immigration to provide additional queuing area and prevent queue build-up of passengers on the apron.

TERMINAL – IMMINENT EXPANSION WORKS

- Terminal expansion of ~4,073m²to meet forecast demand and IATA LoS C standard for passenger processing.

AIRSIDE – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

- The runway is not under HCAA control hence is not part of the refurbishment works.
- Installation of precision approach radar will be necessary and will require co-operation from HAF and permission from local authorities.



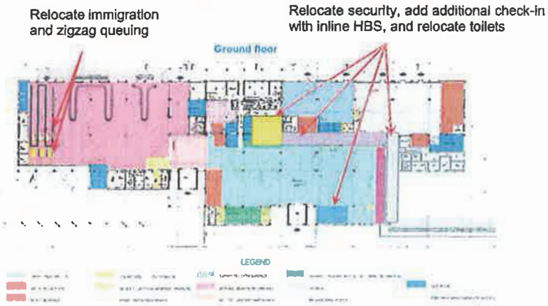
Reconfiguration of the terminal and further expansion in the imminent works period will ensure adequate facilities are provided for passengers.

IMMINENT WORKS

Additional check-in desks and reconfiguration of the existing desks will reduce queuing time and provide a more intuitive passenger flow, for departing passengers.A terminal expansion of 4,073m² will provide additional facilities and processing area until 2030.

TERMINAL – IMMINENT WORKS

The objective of the initial terminal reconfiguration works is to ensure that each passenger has an enhanced passenger experience from the time of arrival to departure. The drawing below summarises the key changes:



AIRSIDE – IMMINENT WORKS

The apron pavements will require further investigatory works to establish formally their residual life and replacement year. As the runway is not under the airport's control it is not part of the imminent refurbishment works.

Terminal – Future Expansion Works

- Future terminal and landside expansions have been sizedto provide capacity as follows:
  Phase 1 – 2030 to 2055.

Runway – Future Refurbishment Works

- The runway is not included in the Concession Area and hence has not been considered for improvements to the pavement at this juncture.

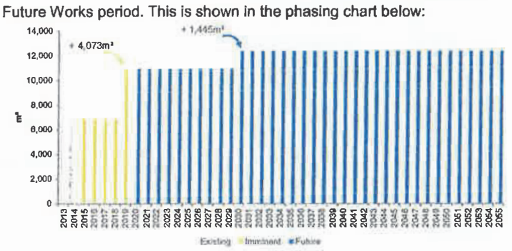
Apron – Future Expansion Works

- In 2023, reconfigure stands to allow pushbacks resulting in an increase in stand capacity from 4 stands to 6 stands.

Future Works

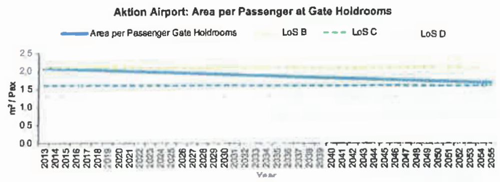
Following the expansion in the Imminent Works period, the terminal will only require a smaller expansion in 2030 which will provide sufficient capacity until the end of the Concession period. A reconfiguration of the stands from power-in power-out to push back will provide the required stand capacity for the peak hour ATMs.

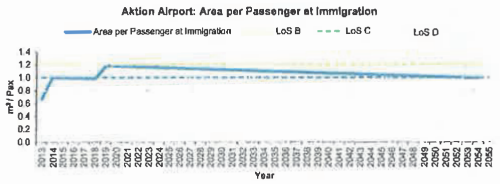
We have planned a phased expansion of the terminal and landside over the Concession period. The initial expansion will be constructed during the Imminent Works period with an expansion to be constructed during the Future Works period. This is shown in the phasing chart below:

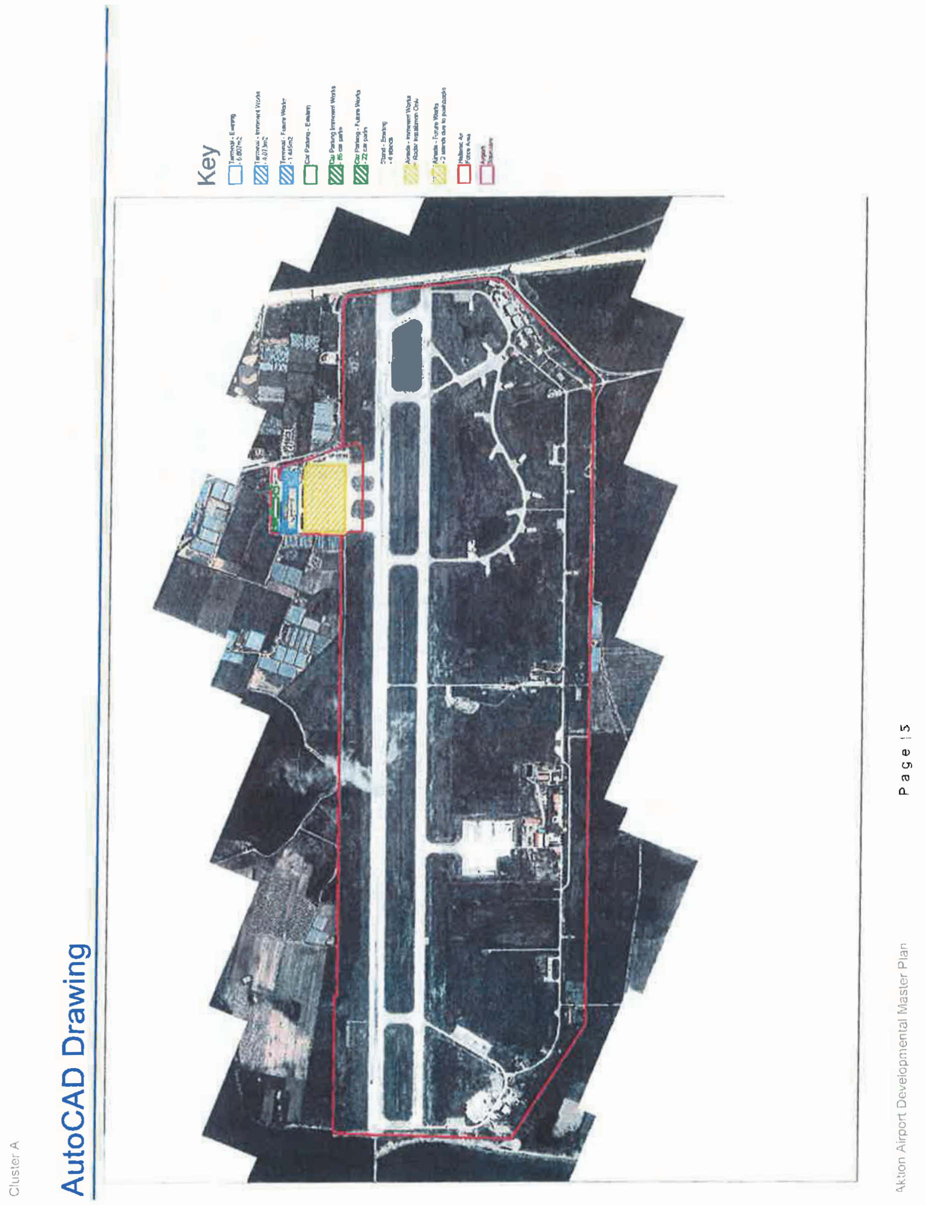


The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimum IATA LoS C across the duration of the Concession period.

Our analysis, illustrated on the chart below, shows that the main capacity constrained process at the airportis Immigration. However future expansion works will ensure that a LoS Bservice will be retainedthroughout the Concession period. The main constrained departure process is Gate Holdrooms which already has a sufficient service level that exceeds the minimum LoS C required.






Cluster A
AutoCAD Drawing
Key
Aktion Airport Developmental Master Plan
Page 15

Ομάδα Α

Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Ακτίου

Τοποθεσία και Διασυνδέσεις: Το αεροδρόμιο του Ακτίου είναι ένα περιφερειακό αεροδρόμιο που βρίσκεται στην ηπειρωτική Ελλάδα κοντά στην πόλη της Πρέβεζας, και ενώνει τη Δυτική Ελλάδα με προορισμούς της ΕΕ.

Πρόκληση: Ανάγκη να αντιμετωπιστούν οι περιορισμοί στην χωρητικότητα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης και να βελτιστοποιηθούν οι εγκαταστάσεις του αεροσταθμού των επιβατών με στόχο τη μεγιστοποίηση των δυνατοτήτων του αεροδρομίου σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα.

ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Αριθμος διαδρόμων: 1 [07L/25R]

Διαστασεις διάδρόμων: 2.871m x 45m

Αριθμός Αεροσταθμών: 1

Αριθμός Θέσεων Στάθμευσης Αεροσκαφών: 4

2013 Επιβάτες Ετησίως: 0,32 εκατ. επιβάτες

2013 Μετακινησεις Ετησίως: 3,054 ATMs

Αναχωρήσεις/Αφίξεις Επιβατών κατά την Ώρα Αιχμής: 698 επιβάτες / ώρα

Κινήσεις Αναχωρήσεων/Αφίξεων κατά την Ώρα Αιχμής: 6 ATMs / ώρα

Υπολογιζόμενη Χωρητικότητα Διαδρόμων: 28 ATMs / ώρα

Μέγεθος Υφιστάμενου Αεροσταθμού: 6.807m²



ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΑΚΤΙΟΥ

Το αεροδρόμιο του Ακτίου εξυπηρετεί τους τουρίστες που επιθυμούν να απολαύσουν τις παραλίες των δυτικών ακτών της ηπειρωτικής Ελλάδας, καθώς επίσης να επισκεφθούν τα γειτονικά νησιά του Ιονίου.

Κατα την περίοδο των Επικείμενων Έργων, έχουν σχεδιαστεί μετρα για την αναμόρφωση του αεροσταθμού, συμπεριλαμβανομένων της αύξησης των γκισέ, της βελτιστοποίησης του συστήματος διαχείρισης αποσκευών (HBS), της ασφαλειας και του γραφείου ελέγχου διαβατηρίων, αμέσως πριν την έναρξη των σημαντικών εργασιών επέκτασης του αεροσταθμού. Αυτό θα βελτιώσει τις εγκαταστάσεις των επιβατών, θα μειώσει τους χρόνους αναμονής και θα αυξήσει τη χωρητικότητα σε επιβάτες.

Η περίοδος μελλοντικών εργασιών περιλαμβάνει μια περαιτέρω επέκταση του αεροσταθμού και αναδιαμόρφωση του χώρου ελιγμών αεροσκαφών για την αύξηση της δυναμικότητας στάθμευσης των αεροσκαφών.

Ο αεροδιάδρομος δεν αποτελεί μέρος της Περιοχής Παραχώρησης, ωστόσο κατά την περίοδο των επικείμενων έργων θα απαιτηθεί ραντάρ προσέγγισης ακριβείας.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- Το αεροδρόμιο είναι η πύλη στις περιοχές της Δυτικής Ελλάδας καθώς επίσης και στα κοντινά νησιά της Λευκάδας και του Μεγανησίου, τα οποία αποτελούν ελκυστικούς προορισμούς για καλοκαιρινές διακοπές.
- Με ετήσια επιβατική κίνηση της τάξης των 0,32 εκ. επιβατών ετησίως (mppa), το αεροδρόμιο δέχεται το 70% του ετήσιου συνόλου επιβατών κατά την περίοδο Ιουνίου – Σεπτεμβρίου. Οι εγχώριες τακτικές πτήσεις πραγματοποιούνται καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Ο αριθμός των επιβατών προβλέπεται να αυξηθεί από 0,32 mppa (εκ. επιβ. ετησίως) το 2013 σε 0,58 mmpa το 2055, με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του 1.45%. Η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) προβλέπεται να αυξηθεί από 3,1 σε 6,0 χιλιάδες το 2055.



ΧΡΗΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ

- Ανεπαρκής αριθμός γκισέ, πυλών αναχώρησης και εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών στις ώρες σχεδιασμού το 2015

ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

- Η τρέχουσα δυναμικότητα των 4 θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών επαρκεί για να καλύψει την υφιστάμενη ζήτηση ΑΤΜ ώρας αιχμής χωρίς να απαιτείται περαιτέρω επέκταση κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων.



Οι εγκαταστάσεις για το σύστημα αποσκευών και τους επιβάτες απαιτείται να βελτιστοποιηθούν στο αεροδρόμιο του Ακτίου. Επιπλέον, οι Οθόνες Πληροφοριών Πτήσεων (FIDs) χρειάζεται να αντικατασταθούν με οθόνες LCD.

Αποτιμηση των Υφισταμενων Υποδομων

Αεροσταθμος

Για την αποτίμηση της δυναμικότητας του αεροσταθμού σε αφίξεις και αναχωρήσεις επιβατών έχει γίνει ενημέρωση από:

- Επίσκεψη στο Αεροδρόμιο του Ακτίου.
- Παραδοχές στο σχεδιασμό με βάση την υφιστάμενη απόδοση λειτουργίας, τα πρότυπα της ΙΑΤΑ και τα σημεία αναφοράς του κλάδου.
- Πληροφορίες διαθέσιμες από το data room και ενημερωτικά δελτία του αεροδρομίου.

Η αποτίμησή μας για τον υφιστάμενο αεροσταθμό υποδεικνύει ότι:

- Έχει γίνει καλή συντήρηση του αεροσταθμού από την κατασκευή του το 2003.
- Ο χώρος του ισογείου έχει αξιοποιηθεί ορθώς για τις δραστηριότητες εξυπηρέτησης επιβατών και τηρείται μια απλή διαδικασία για το σαφή διαχωρισμό αφικνούμενων και αναχωρούντων επιβατών.
- Η πλειοψηφία των χώρων γραφείων βρίσκεται στον ημιόροφο, με άφθονο ελεύθερο χώρο για επιπλέον ενοικιαστές.

Περιοχη Κινησης Αεροσκαφων

Το αεροδρόμιο διαθέτει έναν διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης με έναν παράλληλο διάδρομο τροχοδρόμησης σε όλο το μήκος του, ο οποίος μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν προσωρινός διάδρομος προσγείωσης/απογείωσης. Ο χώρος ελιγμών των αεροσκαφών έχει περιθώριο για μελλοντική επέκταση, με τη χρήση παρακείμενων εκτάσεων που καταλαμβάνεται από θερμοκήπια.

Επί του παρόντος το πλάτος του διαδρόμου RWY 07L/25R είναι μόνο 75m από τον κεντρικό άξονα του διαδρόμου, και ως εκ τούτου δεν συμμορφώνεται με τα πρότυπα του ICAO (Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας). Η μη-συμμόρφωση με τα πρότυπα μπορεί να αντιμετωπιστεί με επέκταση του πλάτους της λωρίδας του διαδρόμου κατά 75m και στα 2 άκρα από το υπάρχον χείλος της λωρίδας και μετατόπιση του κατώτατου ορίου RWY 07L.

Η Ζώνη Ασφαλείας Τέλους Διαδρόμου (RESA) για RWY 25R διαθέτει μια RESA που πληροί τις απαιτήσεις του ICAO. Η RESA RWY 07L δεν βρίσκεται σε συμμόρφωση με το Παράρτημα 14 του ICAO, και θα απαιτούσε είτε μια μετατόπιση του κάτω ορίου του διαδρόμου, είτε εκχέρσωση της γης, για τη διεύρυνση της RESA. Υποθέτουμε ότι οιεσδήποτε υφιστάμενες παρεκκλίσεις μη συμμόρφωσης θα συνεχιστούν και θα πρέπει να συζητηθούν με την αρμόδια αρχή.

Κυριοτερα Στοιχεια Των Υποδομων

Ο αεροσταθμός ολοκληρώθηκε το 2003 και βρίσκεται σε καλή κατάσταση, χωρίς μεγάλες απαιτήσεις συντήρησης.
Η τοπική αστυνομία παρέχει πόρους για τον έλεγχο ασφάλειας των επιβατών, τον έλεγχο διαβατηρίων και την περιμετρική φύλαξη. Διαθέτει περιορισμένους πόρους για την υποστήριξη της λειτουργίας του αεροδρομίου, και είναι σε θέση να παρέχει μόνο έναν αξιωματικό για τον έλεγχο των διαβατηρίων. Αυτό αποτελεί περιορισμό για τους χρόνους των διαδικασιών.

Αεροσταθμος – Επικειμενα Εργα Ανακαινισης

- Αναδιαμόρφωση των γκισέ και προσθήκη 2 επιπλέον θέσεων γκισέ – επανατοποθέτηση των γκισέ απέναντι από την είσοδο του αεροσταθμού.
- Αλλαγή θέσης του χώρου ελέγχου ασφαλείας στην αριστερή πλευρά της αναδιαμορφωμένης περιοχής των γκισέ.
- Βελτιστοποίηση του συστήματος ελέγχου εξερχόμενων αποσκευών με τη χρήση ενσωματωμένου συστήματος HBS.
- Αλλαγή θέσης του χώρου ελέγχου διαβατηρίων εισερχομένων επιβατών παρέχοντας επιπλέον χώρο αναμονής και αποφυγή σχηματισμού ουρών των επιβατών στον χώρο ελιγμών αεροσκαφών.

Αεροσταθμος – Επικειμενα Εργα Επεκτασης

- Επέκταση του αεροσταθμού κατά ~4.073m² έτσι ώστε να ανταποκρίνεται στην προβλεπόμενη ζήτηση και τα πρότυπα της IATA LoS C (Επίπεδο Εξυπηρέτησης) για την διαχείριση των επιβατών.

Χωρος Ελιγμων Αεροσκαφων – Επικειμενα Εργα Ανακαινισης

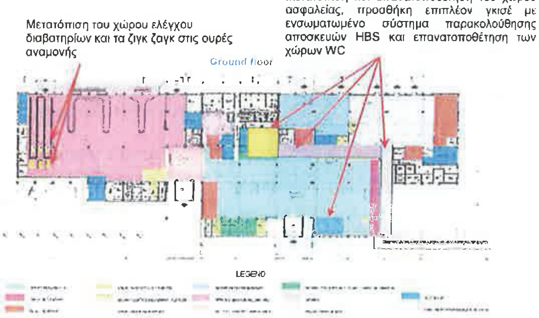
- Ο διάδρομος προσγείωσης / απογείωσης δεν βρίσκεται υπό τον έλεγχο της ΥΠΑ, ως εκ τούτου δεν αποτελεί τμήμα των εργασιών ανακαίνισης.
- Είναι αναγκαία η εγκατάσταση ραντάρ προσέγγισης ακριβείας και θα απαιτείται συνεργασία με την ΠΑ και έγκριση από τις τοπικές αρμόδιες αρχές.

Επικειμενα Εργα

Αύξηση του αριθμού των γκισέ και αναδιαμόρφωση των υπαρχόντων θα μειώσει τους χρόνους αναμονής και θα προσδώσει μια περισσότερο αποτελεσματική ροή επιβατών, για τους επιβάτες προς αναχώρηση. Μια επέκταση του τερματικού σταθμού της τάξης των 4.073m² θα παρέχει πρόσθετες εγκαταστάσεις ως το 2030.

Επικειμενα Εργα - Αεροσταθμος

Ο στόχος των εργασιών της αρχικής αναδιαμόρφωσης του αεροσταθμού είναι η διασφάλιση της βελτίωσης της εμπειρίας του κάθε επιβάτη από την άφιξή του ως την αναχώρησή του. Το παρακάτω σχήμα συνοψίζει τις βασικές αλλαγές:



Χωρος Ελεγχομενης Προσβασης - Επικειμενα Εργα

Για τα οδοστρώματα στο χώρο ελιγμών αεροσκαφών θα χρειαστούν περαιτέρω διερευνητικές εργασίες έτσι ώστε να εξακριβωθεί τυπικά ο υπολειπόμενος χρόνος ζωής τους και το έτος αντικατάστασης. Καθώς το διάδρομος προσγείωσης/απογείωσης δε βρίσκεται υπό τον έλεγχο του αεροδρομίου, δεν αποτελεί τμήμα των επικείμενων εργασιών ανακαίνισης.



Αναδιαμόρφωση του αεροσταθμού και περαιτέρω επέκτασή του κατά την περίοδο επικείμενων έργων θα διασφαλίσει επαρκείς εγκαταστάσεις για τους επιβάτες.

Ομάδα Α

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Οι επεκτάσεις στον αεροσταθμό και την αστική περιοχή του αεροδρομίου έχουν μέγεθος τέτοιο ώστε να παρέχουν μια δυναμικότητα ως εξής:
  Φάση 1 – 2030 μέχρι 2065

ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Ο διάδρομος δεν περιλαμβάνεται στην περιοχή παραχώρησης, και ως εκ τούτου δεν έχει ληφθεί υπόψη για τη βελτίωση του οδοστρώματος στην παρούσα συγκυρία.

ΧΩΡΟΣ ΕΛΙΓΜΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ – ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Το 2023, η αναδιαμόρφωση των χώρων στάθμευσης των αεροσκαφών θα επιτρέπει την οπισθέλκυσή τους, με αποτέλεσμα την αύξηση της χωρητικότητας των θέσεων από 4 σε 6.

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

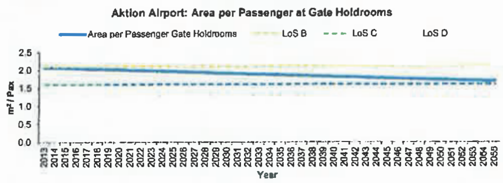
Σε συνέχεια της επέκτασης που θα λάβει χώρα κατά τη διάρκεια των Επικείμενων Εργων, ο αεροσταθμός θα χρειάζεται μόνο μια μικρότερη επέκταση το 2030, η οποία θα παρέχει επαρκή χωρητικότητα ως το τέλος της περιόδου Παραχώρησης. Η αναδιαμόρφωση των θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών, με τη δυνατότητα οπισθέλκυσης θα προσφέρει την απαιτούμενη δυναμικότητα των θέσεων στάθμευσης για τις μετακινήσεις (ΑΤΜ) τις ώρες αιχμής.

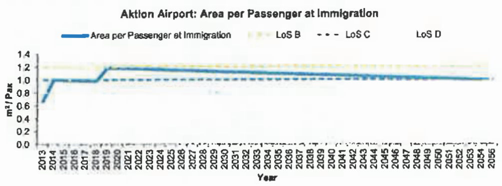
Έχουμε σχεδιάσει μια σταδιακή επέκταση του αεροσταθμού και της αστικής περιοχής του αεροδρομίου κατά τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης. Η αρχική επέκταση θα λάβει χώρα κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων, με μια περαιτέρω επέκταση κατά τη διάρκεια της περιόδου των Μελλοντικών Έργων. Αυτό απεικονίζεται στο κάτωθι διάγραμμα:



Οι εγκαταστάσεις του αεροσταθμού για τους επιβάτες έχουν αξιολογηθεί κατά την ώρα σχεδιασμού με σκοπό να παρέχουν ένα ελάχιστο επίπεδο υπηρεσιών κλάσης C σύμφωνα με τα πρότυπα LoS C της IATA κατά τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης.

Η ανάλυσή μας, που απεικονίζεται και στο διάγραμμα παρακάτω, δείχνει ότι η κύρια διαδικασία του αεροδρομίου η οποία εμφανίζει περιορισμένη δυναμικότητα είναι ο έλεγχος διαβατηρίων. Ωστόσο τα έργα μελλοντικής επέκτασης θα εξασφαλίσουν ένα επίπεδο LoS B, το οποίο θα διατηρηθεί καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης. Η βασική διαδικασία κατά τις αναχωρήσεις η οποία είναι επί του παρόντος περιορισμένη, στον χώρο αναμονής των πυλών η οποία έχει ένα ικανοποιητικό επίπεδο υπηρεσιών, που υπερβαίνει το ελάχιστο απαιτητό LoS C.






Σχέδιο AutoCAD
Υπόμνημα

Ακριβης μεταφραση στην
ελληνική γλώσσα ... του
... πρωτοτυπου
στην αγγλική
Α... 03/10/2014
...

ΙΡΙΣ ... ΠΑΠΑ...ΠΟΥΛΟΥ
...
ΑΛΚΥΟΝ... ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ. ... FAX: 21... 4377
ΑΦΜ ...730 ΔΟΥ: ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ
Α.Μ. ... 20257

Cluster A

Kavala Airport Development Plan

Location and Connectivity: Kavala Airport is located near Kavala, which is the second largest mainland town in Northern Greece, after Thessaloniki. The airport serves both all-year-round domestic and seasonal international flights.

Challenge: Optimisation and expansion of terminal passenger processing facilities will help deliver an improved level of service and increased non-aeronautical revenues.

KEY AIRPORT FACTS

Number of Runways: 1 [05R/23L]

Dimensions of Runways: 3,000m x 45m

Number of Terminals: 1

Number of Stands: 10

2013 Annual Passengers: 0.21 mppa

2013 Annual Movements: 2,804 ATMs

Current 2-Way Peak Hour Passengers: 448 pax / hour

Current 2-Way Peak Hour ATMs: 5 ATMs / hour

Calculated Runway Capacity: 28 ATMs / hour

Current Terminal Size: 6,829m²



KAVALA AIRPORT

This is a well maintained airport and will continue to provide commercial opportunities from both domestic and international customers. Utilising vacant space for commercial assets will provide a larger commercial offering and a single terminal expansion will ensure peak hour efficiency throughout a planned increase in passengers.

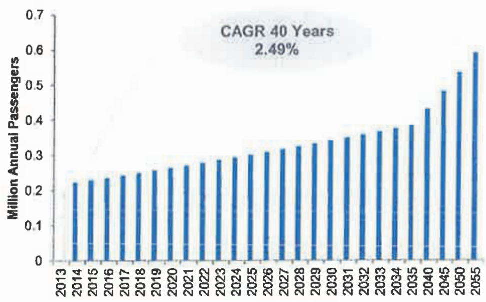
The airside infrastructure is in good condition and a reconfiguration of stands will increase overall stand capacity.

BACKGROUND

- The airport provides connection to North-Eastern Greece and the island of Thassos.
- With annual passenger traffic of 0.21 mppa, it serves some domestic and seasonal international flights, most of them to / from Germany and the UK.
- The town of Kavala is within driving distance from Thessaloniki Airport, the second largest in the country and an International airport (200 km), and Alexandroupolis Airport (150 km) that serves domestic flights.

TRAFFIC FORECAST

Passengers are forecast to grow from 0.21 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 0.59 mppa in 2055, with a CAGR of 2.49%. Air traffic movements (ATMs) are forecasted to increase from 2.8 to 7.6 thousand in 2055.



TERMINAL CAPACITY

- Passenger processing facilities for both arriving and departing flows across all design hours in 2015 are currently constrained.

STAND CAPACITY

- Current stand capacity of 10 stands is sufficient to meet current ATM peak hour demand with no stand expansion required in the Imminent Works period.



Expansion is required to increase check-in capacity.

ASSESSMENTOF CURRENT INFRASTRUCTURE

TERMINAL

The capacity assessment of the arriving and departing passenger processes within the terminal building has been informed by:

- A site visit to Kavala Airport.
- Planning assumptions driven by current airport operational performance,IATA standards and industry benchmarks.
- Information available from the data room and airport fact sheets.

Our assessment of the current terminal indicates:

- Relatively small airport which has been well maintained.
- Due to the peakiness of the traffic the current terminal is undersized with severe bottlenecks for both departing and arriving passengers.
- There is an area of unutilised space on the mezzanine level.

AIRFIELD

The airport has a single runway with a full length parallel taxiway. A perimeter road and fence exist and the parallel taxiway can be used as a temporary runway if required. The main runway was refurbished in 2010.

The area is available within the aerodrome boundary to provide the required runway strip width and length (150m from runway centreline and 60m from each end of the runway).

RWY 23L and RWY 05R both have compliant Runway End Safety Areas (RESA) which are in excess of ICAO Annex 14 requirements.

INFRASTRUCTURE HIGHLIGHT

Kavala Airport has significant land to grow and expand both terminal and apron facilities.

TERMINAL – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

- Unused area of c.500m² on the mezzanine level can be utilised to provide a retail / duty free / Food and Beverages(F&B) offering for airside / landside passengers.

TERMINAL – IMMINENT EXPANSION WORKS

- Terminal expansion of ~4961m² to meet forecast demand and IATA LoS C standard for passenger processing.

AIRSIDE – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

- Airfield infrastructure is generally in good condition, with no major maintenance required in the next 5+ years.



No significant asset maintenance is envisaged on the airfield over the next 5 years.

IMMINENT WORKS

Imminent refurbishment works are proposed at Kavala Airport in order to provide facilities that are suitable for the ongoing operation of the facilities at the airport. A terminal extension of approximately 4,961m² is required at the airport to meet forecast demand.

There are no imminent Airside works required at the airport.

TERMINAL – IMMINENT WORKS

The main focus of the imminent terminal refurbishment works is to fully utilise the existing space available within the building. The imminent expansion works will then complement this work to fully enhance the passenger experience. Unused areas will be brought into use and together, with the expansion, will enable the airport to maximise commercial opportunities within the terminal.



AIRSIDE – IMMINENT WORKS

The Airside infrastructure is in a good condition and therefore no significant works will be required in the imminent works period.

Terminal – Future Expansion Works

- The expansion in the Imminent works period will provide adequate facilities for the duration of the Concession period.

Runway – Future Refurbishment Works

- The airside pavement is likely to require rehabilitation in 2035.

Apron – Future Expansion Works

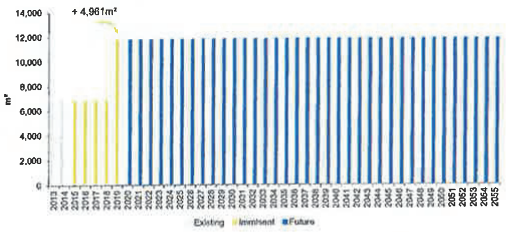
- Stands to be reconfigured to allow pushbacks increasing stand capacity from 10 to 12 aircraft stands.

Future Works

Future Expansion works in the terminal beyond 2020 are not envisaged. This is due to the facilities provided during the Imminent works period being adequate to the long term operation of the airport during the rest of the Concession period.

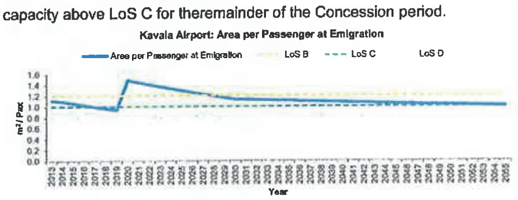
Future stand reconfiguration to allow pushbacks will increase stand capacity in order to meet future demand. The Airside pavement is likely to require rehabilitation in 2035.

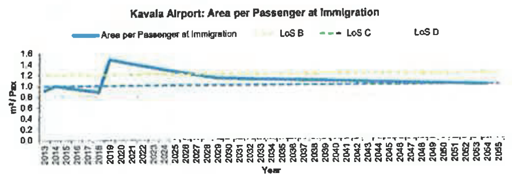
We have planned a phased expansion of the terminal and landside over the Concession period. The initial expansion will be constructed during the Imminent Works period with no further expansions to be constructed during the Future Works period as shown in the chart below.



The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimumIATA LoS C across the duration of the Concession period.

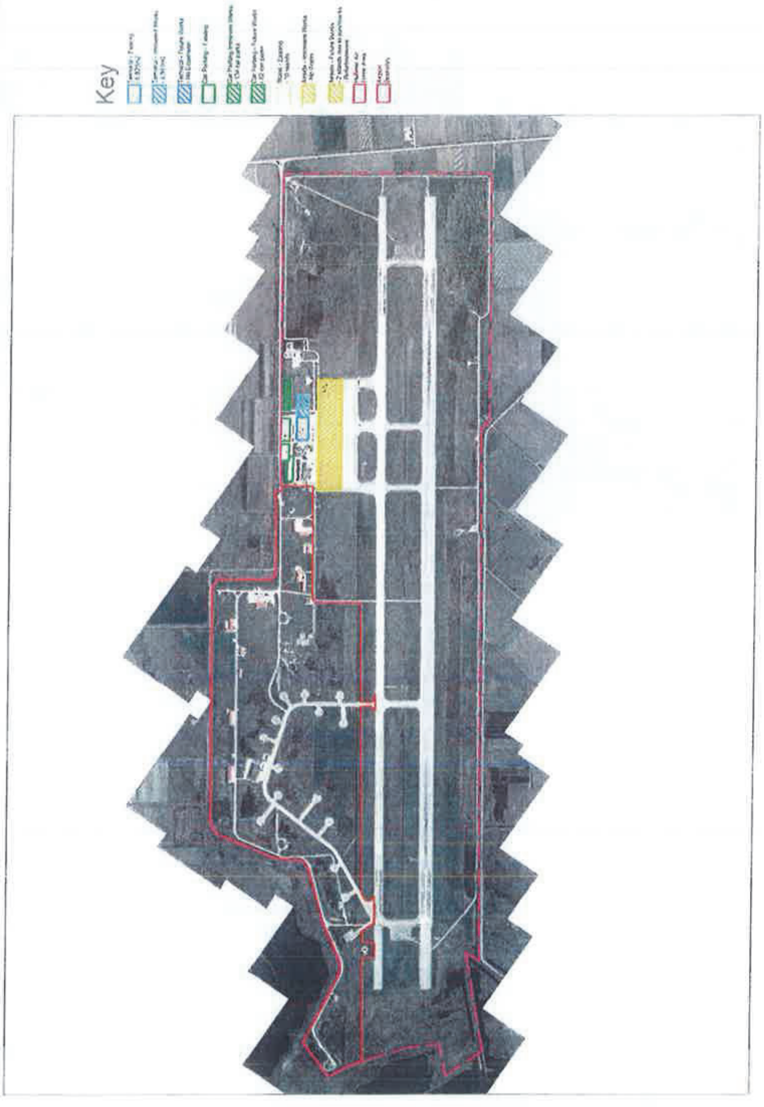
Our analysis, illustrated in the charts below, shows that the two key capacity constrained processes at the airport are Emigration and Immigration. Emigration will be above the required LoS C level for the majority of the Concession period. Immigration capacity constraints will be relieved after the Imminent works period and will continue to provide a comfortable level of capacity above LoS C for theremainder of the Concession period.





Cluster A

AutoCAD Drawing



Kavala Airport Developmental Master Plan

Ομάδα Α

Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Καβάλας

Τοποθεσία και Διασυνδέσεις: Το αεροδρόμιο της Καβάλας βρίσκεται κοντά στην Καβάλα, η οποία είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της ΒορειοΑνατολικής ηπειρωτικής Ελλάδας μετά τη Θεσσαλονίκη. Το αεροδρόμιο εξυπηρετεί τόσο εγχώριες πτήσεις καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, όσο και εποχιακές διεθνείς πτήσεις.

Προκλήσεις: Βελτιστοποίηση και επέκταση του αεροσταθμού επιβατών θα βοηθήσουν στο να επιτευχθεί ένα βελτιωμένο επίπεδο υπηρεσιών καθώς και αύξηση στα έσοδα από μη αεροπορικές δραστηριότητες.

Βασικα Στοιχεια Αεροδρομιου

Αριθμός Διαδρόμων: 1 [05R/23L]

Διαστάσεις Διαδρόμου: 3.000m x 45m

Αριθμός Αεροσταθμών: 1

Αριθμός Θέσεων Στάθμευσης: 10

2013 Επιβάτες Ετησίως: 0,21 εκατ. επιβάτες

2013 Μετακινήσεις Ετησίως: 2.804 ATMs

Αναχωρήσεις/Αφίξεις Επιβατών κατά την Ώρα Αιχμής: 448 επιβάτες / ώρα

Κινήσεις Αναχωρήσεων/Αφίξεων κατά την Ώρα Αιχμής: 5 ATMs / ώρα

Υπολογιζόμενη Χωρητικότητα Διαδρόμων:

28 ATMs / ώρα

Μέγεθος Υφιστάμενου Αεροσταθμου: 6.829m²



Αεροδρομιο Καβαλας

Πρόκειται για ένα αεροδρόμιο στο οποίο πραγματοποιείται καλή συντήρηση, και θα συνεχίσει να παρέχει εμπορικές ευκαιρίες τόσο από εγχώριους πελάτες όσο και από πελάτες του εξωτερικού. Η αξιοποίηση των κενών χώρων για εμπορικά αγαθά θα αυξήσει την προσφορά σε εμπορικό επίπεδο, και μια μόνο επέκταση του αεροσταθμού θα διασφαλίσει τη δυναμικότητα κατά τις ώρες αιχμής για όλη την προγραμματισμένη αύξηση των επιβατών.

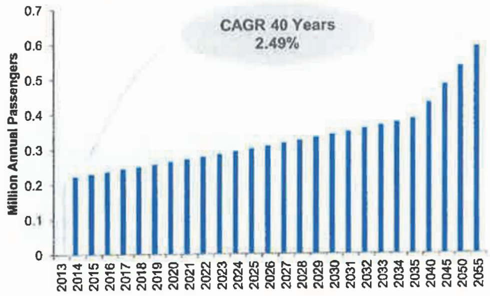
Οι υποδομές του ελεγχόμενου χώρου πρόσβασης του αεροδρομίου βρίσκονται σε καλή κατάσταση και μια αναδιαμόρφωση των θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών θα αυξήσει τη συνολική χωρητικότητά τους.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- Το αεροδρόμιο παρέχει σύνδεση με τη Βορειοανατολική Ελλάδα, καθώς και με την Θάσο.
- Με ετήσια επιβατική κίνηση 0,21 mppa, το αεροδρόμιο εξυπηρετεί κάποιες εγχώριες και διεθνείς πτήσεις, οι περισσότερες εκ των οποίων γίνονται από/προς τη Γερμανία και το Ηνωμένο Βασίλειο.
- Η πόλη της Καβάλας βρίσκεται σε κοντινή απόσταση με αυτοκίνητο από το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης, το δεύτερο μεγαλύτερο αεροδρόμιο της χώρας, το οποίο είναι και διεθνές (200km) καθώς και από το αεροδρόμιο της Αλεξανδρούπολης (150km) το οποίο εξυπηρετεί εγχώριες πτήσεις.

Προβλεψη Επιβατικης Κινησης

Ο αριθμός των επιβατών αναμένεται να αυξηθεί από 0,21 mppa που ήταν το 2013 σε 0,59 mppa το 2055, με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του 2,49%. Η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) προβλέπεται να αυξηθεί από 2.800 σε 7.600 το 2055.



Χωρητικότητα Αεροσταθμού

- Οι εγκαταστάσεις των επιβατών για τις 2 ροές αφίξεων και αναχωρήσεων κατά τις ώρες σχεδιασμού μέσα στο 2015 είναι επί του παρόντος περιορισμένες.

Θεσεις Σταθμευσης Αεροσκαφων

- Η τρέχουσα δυναμικότητα των 10 θέσεων επαρκεί για να καλύψει την υφιστάμενη ζήτηση (ATM) στις ώρες αιχμής, χωρίς να απαιτείται επέκταση του χώρου των θέσεων κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων.



Απαιτείται επέκταση για να αυξηθεί η χωρητικότητα των γκισέ.

Αξιολογηση των Υφισταμενων Υποδομων

Αεροσταθμος

Η αξιολόγηση των διαδικασιών που αφορούν στις αναχωρήσεις και στις αφίξεις που λαμβάνουν χώρα στο κτήριο του αεροσταθμού βασίστηκε σε:

- Επιτόπια επίσκεψη στο Αεροδρόμιο της Καβάλας
- Παραδοχές σχεδιασμού από την τωρινή λειτουργική επίδοση του αεροδρομίου, τα πρότυπα της IATA και τα σημεία αναφοράς του τομέα των αερομεταφορών.
- Διαθέσιμες πληροφορίες από το data room και τα πληροφοριακά δελτία του αεροδρομίου.

Η αξιολόγησή μας για τον υφιστάμενο αεροσταθμό υποδεικνύει ότι:

- Σχετικά μικρό αεροδρόμιο στο οποίο γίνεται καλή συντήρηση
- Λόγω της μεγάλης αιχμής της επιβατικής κίνησης, ο υφιστάμενος αεροσταθμός θεωρείται μικρός και εμφανίζει μεγάλες συμφορήσεις τόσο για τους αφικνούμενους όσο και για τους αναχωρούντες επιβάτες.
- Υπάρχει έκταση αναξιοποίητου χώρου στο επίπεδο του ημιώροφου.

Περιοχη Κινησης Αεροσκαφων

Το αεροδρόμιο διαθέτει έναν διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης με έναν παράλληλο διάδρομο τροχοδρόμησης σε όλο το μήκος του. Περιμετρικά υπάρχουν ένας δρόμος με ένα φράχτη, και ο παράλληλος διάδρομος τροχοδρόμησης μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν διάδρομος προσγείωσης/απογείωσης, αν χρειαστεί. Ο κύριος διάδρομος ανακαινίστηκε το 2010.

Η έκταση υπάρχει εντός των ορίων του αεροδρομίου, παρέχοντας έτσι το απαιτούμενο μήκος και πλάτος του διαδρόμου (150m από τον κεντρικό άξονά του και 60m από το κάθε άκρο του).

Και οι δυο διάδρομοι RWY 23L and RWY 05R διαθέτουν Ζώνες Ασφαλείας Τέλους Διαδρόμου (RESA) που υπερβαίνουν τις απαιτήσεις του Παραρτήματος 14 του ICAO.

Βασικοτερα Σημεια της Υποδομης

Το Αεροδρόμιο της Καβάλας διαθέτει σημαντικές εκτάσεις γης προς ανάπτυξη και επέκταση τόσο του αεροσταθμού όσο και του χώρου ελιγμών των αεροσκαφών.

Ομάδα Α

Αεροσταθμος – Επικειμενα Εργα Ανακαινισης

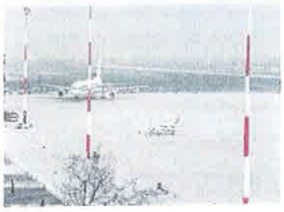
- Η αχρησιμοποίητη έκταση των 500m² στο επίπεδο του ημιώροφου μπορεί να αξιοποιηθεί για την κατασκευή καταστημάτων και χώρων λιανικής / ΚΑΕ / μαζικής εστίασης για τους επιβάτες στον αστικό χώρο και τον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου.

Αεροσταθμος – Επικειμενα Εργα Επεκτασης

- Επέκταση του αεροσταθμού των ~4.961m² έτσι ώστε να ανταποκριθεί στην προβλεπόμενη ζήτηση και Επιπέδου Εξυπηρέτησης επιβατών IATA LoS C.

Χωρος Ελεγχομενης Προσβασης – Επικειμενα Εργα Ανακαινισης

- Οι υποδομές του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης βρίσκονται σε γενικές γραμμές σε καλή κατάσταση, χωρίς μεγάλες απαιτήσεις συντήρησης για τα επόμενα 5+ έτη.



Δεν διαφαίνονται σημαντικές απαιτήσεις συντήρησης στην περιοχή κίνησης αεροσκαφών για τα επόμενα 5 έτη.

Επικειμενα Εργα

Προτείνονται επικείμενα έργα ανακαίνισης για το Αεροδρόμιο Καβάλας με σκοπό να παρασχεθούν εγκαταστάσεις που θα είναι κατάλληλες για τη συνεχή λειτουργία των εγκαταστάσεων του αεροδρομίου. Μια επέκταση του αεροσταθμού της τάξης των 4961m² περίπου, είναι απαραίτητη για να ικανοποιηθεί η προβλεπόμενη ζήτηση.

Δεν απαιτούνται επικείμενα έργα στο χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου.

Αεροσταθμος – Επικειμενα Εργα

Τα επικείμενα έργα ανακαίνισης εστιάζουν κατά κύριο λόγο στην πλήρη αξιοποίηση του υφιστάμενου χώρου που βρίσκεται μέσα στο κτήριο. Τα επικείμενα έργα επέκτασης θα συμπληρώσουν τα παραπάνω έργα, έτσι ώστε να βελτιώσουν την ταξιδιωτική εμπειρία των επιβατών. Οι αχρησιμοποίητοι χώροι θα χρησιμοποιηθούν, και μαζί με την επέκταση, θα δώσουν στο αεροδρόμιο τη δυνατότητα να μεγιστοποιήσει τις εμπορικές ευκαιρίες εντός του αεροσταθμού.

Ground floor



Χωρος Ελεγχομενης Προσβασης (Airside) – Επικειμενα Εργα

Οι υποδομές του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου βρίσκεται σε καλή κατάσταση και ως εκ τούτου δεν θα απαιτηθούν σημαντικές εργασίες κατά τη διάρκεια της περιόδου των επικείμενων έργων.

Ομάδα Α

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Η επέκταση κατά την περίοδο των άμεσων Έργων θα εξασφαλίσει την κατασκευή επαρκών εγκαταστάσεων για όλη τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης.

ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Είναι πιθανό να χρειαστεί αποκατάσταση του οδοστρώματος του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης το 2035.

ΧΩΡΟΣ ΕΛΙΓΜΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

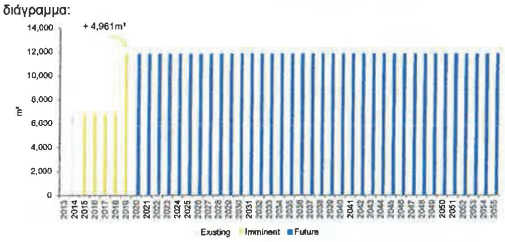
- Αναδιάταξη των θέσεων των αεροσκαφών θα επιτρέπει την οπισθέλκυσή τους, με αποτέλεσμα την αύξηση της χωρητικότητας των θέσεων από 10 σε 12.

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

Μελλοντικά έργα επέκτασης στον αεροσταθμό μετά το 2020 δεν προβλέπονται. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι εγκαταστάσεις που θα κατασκευαστούν κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων, θα επαρκούν για τη μακροχρόνια λειτουργία του αεροδρομίου για όλο το υπόλοιπο της Περιόδου Παραχώρησης.

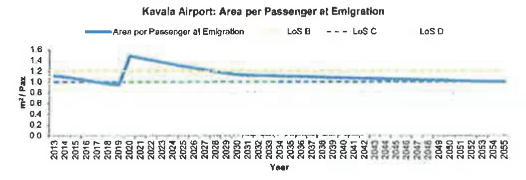
Μελλοντική αναδιάταξη των θέσεων στάθμευσης των αεροσκαφών με στόχο τη δυνατότητα οπισθέλκυσής τους θα αυξήσει τη χωρητικότητα των θέσεων, έτσι ώστε να ικανοποιηθεί η προβλεπόμενη ζήτηση. Το οδόστρωμα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης είναι πιθανό να χρειαστεί αποκατάσταση το 2035.

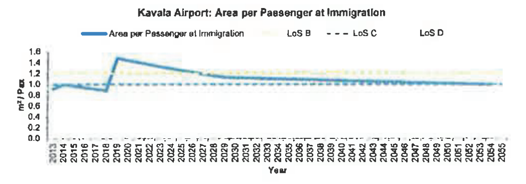
Έχουμε σχεδιάσει μια σταδιακή επέκταση του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου κατά τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης. Η αρχική επέκταση θα λάβει χώρα κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων και δεν απαιτούνται άλλες επεκτάσεις κατά την περίοδο των Μελλοντικών Έργων, όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα:

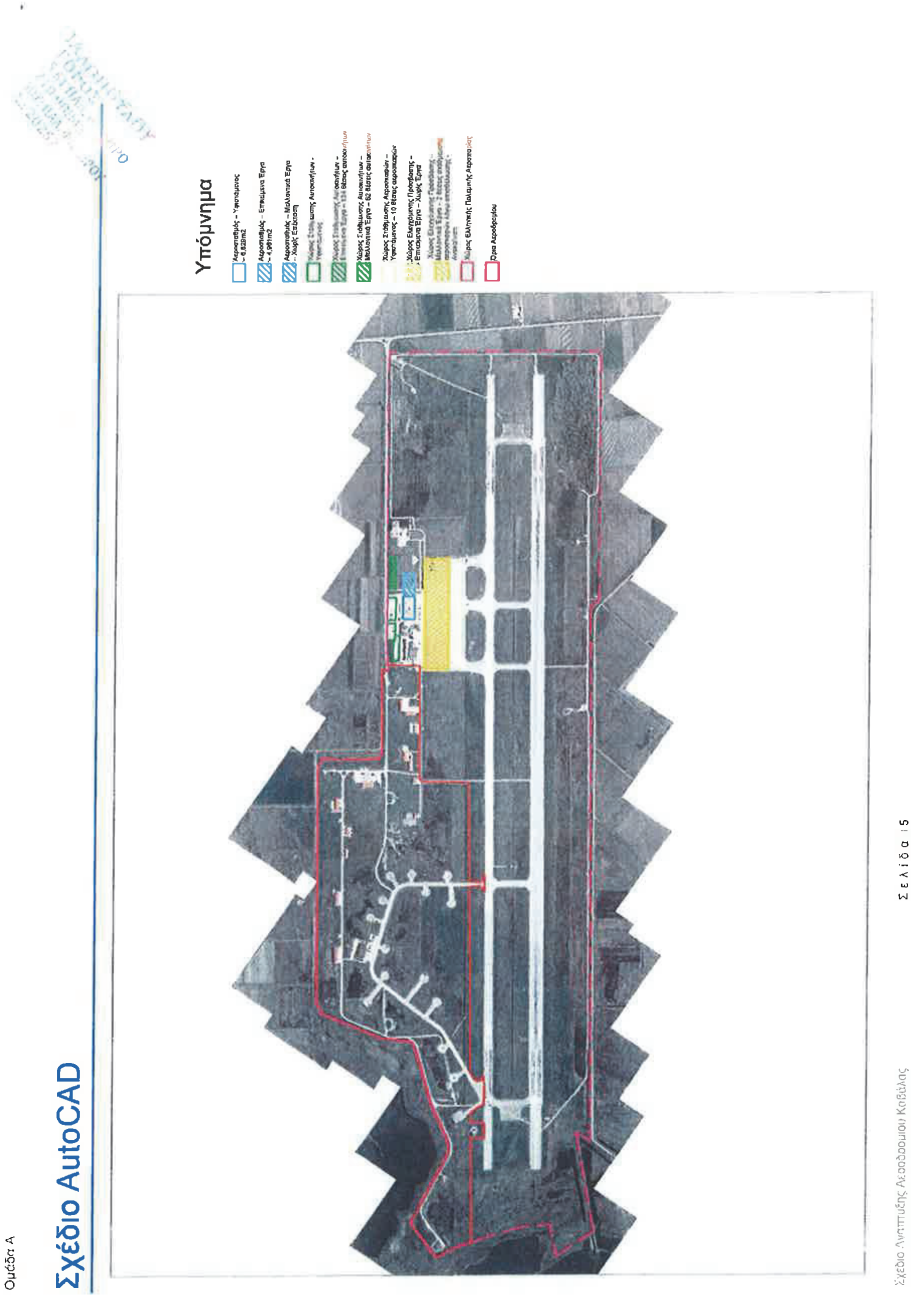


Οι εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών του αεροσταθμού έχουν αξιολογηθεί κατά την ώρα σχεδιασμού με σκοπό να παρέχουν ένα ελάχιστο επίπεδο εξυπηρέτησης με βάση τα πρότυπα της IATA, κλάσης LoS C, καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης.

Η ανάλυσή μας, όπως απεικονίζεται στα παρακάτω διαγράμματα, παρουσιάζει ότι οι δυο βασικές διαδικασίες του αεροδρομίου που εμφανίζουν περιορισμένη χωρητικότητα είναι ο έλεγχος κατά την άφιξη και αναχώρηση. Η πρώτη θα βρίσκεται πάνω από το επίπεδο LoS C για το μεγαλύτερο μέρος της περιόδου Παραχώρησης. Η περιορισμένη χωρητικότητα στον Έλεγχο Διαβατηρίων θα αρθεί μετά την περίοδο των Επικείμενων Έργων, συνεχίζοντας έτσι να προσφέρει στους επιβάτες ένα επίπεδο εξυπηρέτησης πάνω από το LoS C για το υπόλοιπο της περιόδου Παραχώρησης.






Ομάδα Α
Σχέδιο AutoCAD
Υπόμνημα

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.
Αθήνα, 03/10/2014
Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα Δικηγόρος

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑΔ[illegible]ΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΑΛΚΥΟΝΗΣ [illegible] 175 [illegible] ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ.& FAX: [illegible]
ΑΦΜ: [illegible] Δ.Ο.Υ. [illegible] ΦΑΛΗΡΟΥ
Α.Μ. [illegible]

SOLEMN DECLARATION

(art. 8 of L. 1599/1986)

To:	THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND S.A.		
Name:	Christoph Hans	Surname:	Nanke
Father's name and Surname:	Egmond Hans, Nanke		
Mother's name and surname:	Gertrud Anneliese Ernestine, Nanke		
Date of Birth:	05.08.1966		
Place of Birth:	Rüsselsheim		
ID No:	409424755	Tel: +49 69 690 78459	
Place of Residence: Wiesbaden	Street: Am Allersberg	No.: 9	PC: 65191
Fax: +49 69 690 495 78459		Email: c.nanke@fraport.de	

I, the undersigned, acting as legal representative of the legal entity under the corporate name Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, established under the laws of Germany, with company registration number HRB 7042 and registered offices at Germany, 60547 Frankfurt am Main, with German tax registration number DE 114150623 being a member of the Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" by holding a 65.00% stake in the Consortium, being fully aware of the consequences of the Greek law 1599/1986 for making false / untrue solemn declarations, hereby declare in connection with the submission by the above Consortium of a binding offer for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster A Regional Airports of the Hellenic Republic pursuant to paragraph 4.1.9(a) of the relevant Request for Proposal issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. ("HRADF") on 4 February 2014, that the company proposed by our Consortium to act as the Independent Engineer (as this term is defined in the Request for Proposal) is EC Harris (UK) Limited Liability Company registered in England and Wales, with Registered Office: ECHQ, 34 York Way, London, N1 9AB, tel.: +44 (0)207 812 2000, fax: +44(0)20778122001, email: paul.willis@arcadis.com, web: www.echarris.com.

The description of the experience and of the credentials of the Independent Engineer is attached hereto. Should our Consortium be selected as the Preferred Investor or the Reserve Candidate we shall submit, within thirty (30) days from our selection, all the required evidence to the Greek State and the HRADF in relation to the satisfaction by the Independent Engineer of the conditions set out in paragraph 4.1.9(c) of the Request for Proposal.

Athens, 30.9.2014

Christoph Hans Nanke

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΔΗΜΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ Κ.Ε.Π. (4)
Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής του Christoph
Κηφισιά 30/9/2014
ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Η αρμόδια Υπάλληλος
ΜΑΡΙΑ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΟΥ

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

(άρθρο 8 Ν.1599/1986)

Προς:	Το ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.		
Ο-Η Όνομα:	Christoph Hans	Επώνυμο:	Nanke
Όνομα και Επώνυμο Πατέρα:	Egmond Hans, Nanke		
Όνομα και Επώνυμο Μητέρας:	Gertrud Anneliese Ernestine, Nanke		
Ημερομηνία Γέννησης:	05.08.1966		
Τόπος Γέννησης:	Rüsselsheim		
Αριθμός Ταυτότητας	409424755	τηλ	+49 69 690 78459
Τόπος Κατοικίας: Wiesbaden	Οδός: Am Allersberg	Αριθ.: 9	Τ.Κ.: 65191
Αρ. Τηλεομοιοτύπου (Fax):	+49 69 690 495 78459	Δ/νση Ηλεκτρ. Ταχυδρομείου	: c.nanke@fraport.de

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος, ενεργώντας ως νόμιμος εκπρόσωπος του νομικού προσώπου με την εταιρική επωνυμία Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, που συστήθηκε σύμφωνα με τους νόμους της Γερμανίας, με αριθμό μητρώου εταιρίας HRB 7042 και το οποίο εδρεύει στην Γερμανία, 60547 Φρανκφούρτη am Main, με αριθμό φορολογικού μητρώου Γερμανίας DE 114150623, όντας μέλος της Κοινοπραξίας "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" κάτοχος του 65,00% της Κοινοπραξίας, έχοντας πλήρη επίγνωση των συνεπειών που προβλέπονται υπό τον Ελληνικό νόμο 1599/1986 για τις ψευδείς/αναληθείς υπεύθυνες δηλώσεις, δηλώνω δια της παρούσης, σχετικά με την υποβολή εκ μέρους της ως άνω Κοινοπραξίας δεσμευτικής προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με την λειτουργία και συντήρηση των περιφερειακών αεροδρομίων της Ομάδας Α του Ελληνικού Δημοσίου, σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.9(a) της σχετικής Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς που εξέδωσε το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. στις 4 Φεβρουαρίου 2014, ότι η εταιρεία που προτείνεται από την Κοινοπραξία μας ως Ανεξάρτητος Μηχανικός (όπως ο όρος αυτός καθορίζεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς) είναι η εταιρεία EC Harris (HB) Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης εγγεγραμμένη στην Αγγλία και Ουαλία, Διεύθυνση: ECHQ, 34 York Way, Λονδίνο, N1 9AB, τηλ.: +44 (0)207 812 2000, φαξ: +44(0)20778122001, email: paul.willis@arcadis.com, ιστοσελίδα: www.echarris.com.

Επισυνάπτεται περιγραφή της εμπειρίας και των επαγγελματικών προσόντων του Ανεξάρτητου Μηχανικού. Εφόσον η Κοινοπραξία μας επιλεγεί ως ο Επιλεγείς Επενδυτής ή ο Αναπληρωματικός Υποψήφιος θα υποβάλουμε, εντός τριάντα (30) ημερών από την επιλογή μας, στο Δημόσιο και στο ΤΑΙΠΕΔ όλα τα απαραίτητα στοιχεία που αποδεικνύουν από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό την ικανοποίηση των απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς.

Αθήνα, 30-9-2014

ΕΠΙΣΗΜΗ ΣΦΡΑΓΙΔΑ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ

Christoph Hans Nanke

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής του Christoph Hans Nanke
Α. Δ. Τ. 409424755
Κηφισιά 30/9/2014
ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Η αρμόδια Υπάλληλος
ΜΑΡΙΑ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΟΥ
ΔΕ/Δ'
ΥΠΟΓΡΑΦΗ

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.
Αθήνα, 03/10/2014
Η μεταφράσασα και βεβαιούσα δικηγόρος

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΑΛΚΥΟΝΗΣ 37, 17561 ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ.& ΦΑΧ 210 9884377
ΑΦΜ: 043963785 ΔΟΥ: ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ

SOLEMN DECLARATION

(art. 8 of L. 1599/1986)

To:	THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND S.A.				
Name:	Charles	Surname:	Weinland		
Father's name and Surname:	Dieter, Weinland				
Mother's name and surname:	Frauke Emmy Martha, Weinland				
Date of Birth:	09.02.1969				
Place of Birth:	Kiel				
ID No:	415332590	Tel: +49 69 690 70782			
Place of Residence: Schwalbach	Street: Pfingstbrunnenstr.	No.: 16a	PC: 65824		
Fax: +49 69 690 495 70782	Email: c.weinland@fraport.de				

I, the undersigned, acting as legal representative of the legal entity under the corporate name Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, established under the laws of Germany, with company registration number HRB 7042 and registered offices at Germany, 60547 Frankfurt am Main, with German tax registration number DE 114150623 being a member of the Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" by holding a 65.00% stake in the Consortium, being fully aware of the consequences of the Greek law 1599/1986 for making false / untrue solemn declarations, hereby declare in connection with the submission by the above Consortium of a binding offer for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster A Regional Airports of the Hellenic Republic pursuant to paragraph 4.1.9(a) of the relevant Request for Proposal issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. ("HRADF") on 4 February 2014, that the company proposed by our Consortium to act as the Independent Engineer (as this term is defined in the Request for Proposal) is EC Harris (UK) Limited Liability Company registered in England and Wales, with Registered Office: ECHQ, 34 York Way, London, N1 9AB, tel.: +44 (0)207 812 2000, fax: +44(0)20778122001, email: paul.willis@arcadis.com, web: www.echarris.com.

The description of the experience and of the credentials of the Independent Engineer is attached hereto. Should our Consortium be selected as the Preferred Investor or the Reserve Candidate we shall submit, within thirty (30) days from our selection, all the required evidence to the Greek State and the HRADF in relation to the satisfaction by the Independent Engineer of the conditions set out in paragraph 4.1.9(c) of the Request for Proposal.

Athens, 30.9.2014

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΔΗΜΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ Κ.Ε.Π. (4)

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής
Κηφισιά 30/9/2014
ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Η αρμόδια υπάλληλος
ΜΑΡΙΑ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΟΥ

Charles Weinland

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

(άρθρο 8 Ν.1599/1986)

Προς:	Το ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.		
Ο-Η Όνομα:	Charles	Επώνυμο: Weinland	
Όνομα και Επώνυμο Πατέρα:	Dieter, Weinland		
Όνομα και Επώνυμο Μητέρας:	Frauke Emmy Martha, Weinland		
Ημερομηνία Γέννησης:	09.02.1969		
Τόπος Γέννησης:	Kiel		
Αριθμός Ταυτότητας	415332590	Τηλ:	+49 69 690 70782
Τόπος Κατοικίας: Schwalbach		Οδός: Pfingstbrunnen str.	Αριθ.: 16Α Τ.Κ.: 65824
Αρ. Τηλεομοιοτύπου (Fax):	+49 69 690 495 70782	Δ/νση Ηλεκτρ. Ταχυδρομείου (Email):	c.weinland@fraport.de

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος, ενεργώντας ως νόμιμος εκπρόσωπος του νομικού προσώπου με την εταιρική επωνυμία Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, που συστήθηκε σύμφωνα με τους νόμους της Γερμανίας, με αριθμό μητρώου εταιρίας HRB 7042 και το οποίο εδρεύει στην Γερμανία, 60547 Φρανκφούρτη am Main, με αριθμό φορολογικού μητρώου Γερμανίας DE 114150623, όντας μέλος της Κοινοπραξίας "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" κάτοχος του 65,00% της Κοινοπραξίας, έχοντας πλήρη επίγνωση των συνεπειών που προβλέπονται υπό τον Ελληνικό νόμο 1599/1986 για τις ψευδείς/αναληθείς υπεύθυνες δηλώσεις, δηλώνω δια της παρούσης, σχετικά με την υποβολή εκ μέρους της ως άνω Κοινοπραξίας δεσμευτικής προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με την λειτουργία και συντήρηση των περιφερειακών αεροδρομίων της Ομάδας Α του Ελληνικού Δημοσίου, σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.9(a) της σχετικής Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς που εξέδωσε το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. στις 4 Φεβρουαρίου 2014, ότι η εταιρεία που προτείνεται από την Κοινοπραξία μας ως Ανεξάρτητος Μηχανικός (όπως ο όρος αυτός καθορίζεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς) είναι η εταιρεία EC Harris (HB) Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης εγγεγραμμένη στην Αγγλία και Ουαλία, Διεύθυνση: ECHQ, 34 York Way, Λονδίνο, N1 9AB, τηλ.: +44 (0)207 812 2000, φαξ: +44(0)20778122001, email: paul.willis@arcadis.com, ιστοσελίδα: www.echarris.com

Επισυνάπτεται περιγραφή της εμπειρίας και των επαγγελματικών προσόντων του Ανεξάρτητου Μηχανικού. Εφόσον η Κοινοπραξία μας επιλεγεί ως ο Επιλεγείς Επενδυτής ή ο Αναπληρωματικός Υποψήφιος θα υποβάλουμε, εντός τριάντα (30) ημερών από την επιλογή μας, στο Δημόσιο και στο ΤΑΙΠΕΔ όλα τα απαραίτητα στοιχεία που αποδεικνύουν από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό την ικανοποίηση των απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς.

Αθήνα, 30-9-2014

ΕΠΙΣΗΜΗ ΣΦΡΑΓΙΔΑ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ

Charles Weinland

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.
Αθήνα, 03/10/2014
Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα Δικηγόρος

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΑΛΚΥΟΝΗΣ 37, 175 61 ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ & FAX: 210 9884377
ΑΦΜ: 043969739 - ΔΟΥ ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής του Charles Weinland
ΑΔΤ 415332590
Κηφισιά 30/9/2014
ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Η αρμόδια Υπάλληλος
ΜΑΡΙΑ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΟΥ
ΔΕ/Δ'
ΥΠΟΓΡΑΦΗ

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

(άρθρο 8 Ν.1599/1986)

Προς:	Το ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.		
Ο-Η Όνομα:	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Επώνυμο: ΗΜΕΛΛΟΥ		
Όνομα και Επώνυμο Πατέρα:	ΗΛΙΑΣ ΗΜΕΛΛΟΣ		
Όνομα και Επώνυμο Μητέρας:	ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΗΜΕΛΛΟΥ		
Ημερομηνία Γέννησης:	28/1/1966		
Τόπος Γέννησης:	ΑΘΗΝΑ		
Αριθμός Δελτίου Ταυτότητας/Διαβατηρίου:	ΑΚ 221264	Τηλ:	
Τόπος Κατοικίας: ΔΡΟΣΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ Οδός: ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ		Αριθ.: 17Α	Τ.Κ.: 14572
Αρ. Τηλεομοιοτύπου (Fax):		Δ/νση Ηλεκτρ. Ταχυδρομείου	imellouk@yahoo.gr

Η κάτωθι υπογεγραμμένη, ενεργώντας ως πληρεξουσία του νομικού προσώπου με την εταιρική επωνυμία SLENTEL LIMITED, που συστήθηκε σύμφωνα με τους νόμους της Κυπριακής Δημοκρατίας με αριθμό μητρώου εταιρίας ΗΕ 280254 και το οποίο εδρεύει στην Κύπρο, Λευκωσία, Οδός Αγίου Προκοπίου 13, 2406, Εγκωμή, με Κυπριακό αριθμό φορολογικού μητρώου 12280254J όντας μέλος της Κοινοπραξίας «FRAPORT AG – SLENTEL LTD», κάτοχος του 35% της Κοινοπραξίας, έχοντας πλήρη επίγνωση των συνεπειών που προβλέπονται από τον Ελληνικό νόμο 1599/1986 για τις ψευδείς/αναληθείς υπεύθυνες δηλώσεις, δηλώνω δια της παρούσης, σχετικά με την υποβολή εκ μέρους της ως άνω Κοινοπραξίας δεσμευτικής προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με την λειτουργία και συντήρηση των περιφερειακών αεροδρομίων της Ομάδας Α του Ελληνικού Δημοσίου, σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.9(α) της σχετικής Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς που εξέδωσε το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. στις 4 Φεβρουαρίου 2014, ότι η εταιρεία που προτείνεται από την Κοινοπραξία μας ως Ανεξάρτητος Μηχανικός (όπως ο όρος αυτός καθορίζεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς) είναι η εταιρεία EC Harris (HB) Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης εγγεγραμμένη στην Αγγλία και Ουαλία, Διεύθυνση: ECHQ, 34 York Way, Λονδίνο, N1 9AB, τηλ.: +44 (0)207 812 2000, φαξ: +44(0)20778122001, email: paul.willis@arcadis.com, ιστοσελίδα: www.echarris.com.

Επισυνάπτεται περιγραφή της εμπειρίας και των επαγγελματικών προσόντων του Ανεξάρτητου Μηχανικού. Εφόσον η Κοινοπραξία μας επιλεγεί ως ο Επιλεγείς Επενδυτής ή ο Αναπληρωματικός Υποψήφιος θα υποβάλουμε, εντός τριάντα (30) ημερών από την επιλογή μας, στο Δημόσιο και στο ΤΑΙΠΕΔ όλα τα απαραίτητα στοιχεία που αποδεικνύουν την ικανοποίηση από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό των απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς.

Αθήνα 17-9-2014

Αικατερίνη Ήμελλου

ΗΜΕΛΛΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΑΔΤ ΑΚ 221264 17-09-2014

Ελισάβετ Σέντζουϊκ
ΤΕ 17/Γ

SOLEMN DECLARATION

(art. 8 of L. 1599/1986)

TO:	THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND S.A				
Name:	AIKATERINI		Surname: IMELLOU		
Father's name and Surname:	ILIAS IMELLOS				
Mother's name and surname:	KALLIOPI IMELLOU				
Date of Birth:	28/1/1966				
Place of Birth:	ATHENS				
Identity/Passport No:	AK 221264	Tel:			
Place of Residence: DROSIA ATTIKI	Street: DODEKANISOU			No.: 17A	PC: 14572
Fax:		Email:	imellouk@yahoo.gr		

I, the undersigned, acting as attorney in fact of the legal entity under the corporate name SLENTEL LIMITED, established under the laws of Cyprus, with company registration number HE 280254 and registered offices at 13 Agiou Prokopiou Street, 2406 Egkomi, Nicosia, Cyprus with Cyprus tax registration number 12280254J, being a member of the Consortium «FRAPORT AG – SLENTEL LTD» by holding a 35,00% stake in the Consortium, being fully aware of the consequences of the Greek law 1599/1986 for making false / untrue solemn declarations, hereby declare in connection with the submission by the above Consortium of a binding offer for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster A Regional Airports of the Hellenic Republic, pursuant to paragraph 4.1.9(a) of the relevant Request for Proposal issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. ("HRADF") on 4 February 2014, that the company proposed by our Consortium to act as the Independent Engineer (as this term is defined in the Request for Proposal) is EC Harris (UK) Limited Liability Company registered in England and Wales, with Registered Office: ECHQ, 34 York Way, London, N1 9AB, tel.: +44 (0)207 812 2000, fax: +44(0)20778122001, email: paul.willis@arcadis.com, web: www.echarris.com

The description of the experience and of the credentials of the Independent Engineer is attached hereto. Should our Consortium be selected as the Preferred Investor or the Reserve Candidate we shall submit, within thirty (30) days from our selection, all the required evidence to the Greek State and the HRADF in relation to the satisfaction by the Independent Engineer of the conditions set out in paragraph 4.1.9(c) of the Request for Proposal.

Athens, 17-9-2014

OFFICIAL SEAL

Signature

....

AIKATERINI IMELLOU

This is to certify that the signature appearing is the signature of Mrs IMELLOU AIKATERINI
ID No AK221264
Kifisia 17-09-2014
By MAYOR'S AUTHORIZATION
The Department Chief of the Public Services Support
SIGNATURE
Elisavet Sentzouik TE 17/C

True and exact translation
to the English language of the
hereto-attached document in Greek
Athens, 25/09/2014
The certifying lawyer

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΑΛΚΥΟΝΗΣ 37, 17561 ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ.& FAX: 210 9884377
ΑΦΜ: 043960730 - ΔΟΥ: ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ
Α.Μ. Δ.Σ.Α.: 20257

COMPANY OVERVIEW

SEPTEMBER 2014

EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

CONTACTS



PAUL WILLIS
GLOBAL HEAD OF AVIATION

EC HARRIS LLP
34 YORK WAY
LONDON
N1 9AB

TELEPHONE: +44 (0) 207 832 2273
UK MOBILE: +44 (0) 7826 535 496
EMAIL: PAUL.WILLIS@ARCADIS.COM
www.echarris.com

An ARCADIS Company
EC Harris LLP is part of the ARCADIS Group of Companies

Table of Contents

1. Introduction

With over 22,000 people worldwide and € 2.5 billion in revenues EC Harris part of the Arcadis Group has an extensive international network that is supported by strong local market positions. We rank among the top 10 management and engineering consultancies in the world. In Europe, Brazil and Chile we have a top 5 position. In the global environmental market we are positioned in the top 3. We operate out of more than 300 offices in 40 countries including:



Europe Belgium, Czech Republic, France, Germany, Hungary, Italy, the Netherlands, Poland, Romania, Russian Federation, Serbia, Spain, Slovakia, Switzerland, United Kingdom

North and South America United States, Canada, Brazil, Chile, Peru

Other countries Brunei, China, Hong Kong, India, Indonesia, Korea, Macau, Malaysia, Oman, Pakistan, Philippines, Qatar, Saudi Arabia, Singapore, Taiwan, Thailand, United Arab Emirates, Vietnam.

1.1 Our Global Capability

EC Harris, part of the ARCADIS Group is a successful global Built Asset Consultancy in the infrastructure, industrial, real estate and construction sectors that offers clients expertise at all stages of the product life cycle. We offer our clients solutions that are robust in the long term, and are viewed within the context of their business needs rather than as simple one-off exercises.

Our Aviation Sector has the experience, knowledge, relationships and skills to deliver business solutions required by Public and Private Airport Owners, Operators, Investors, Acquirers and Vendors when dealing with all forms of Aviation Built Assets.

Our experience shows that the challenges faced by our Clients are rarely met through the provision of singular traditional professional services. It is our ability to understand the specific needs of clients and our innovative application of a wide range of both new to the industry and traditional skills delivers real results to our clients.

Our Aviation Sector offers high quality professional services to the aviation industry bringing significant operational and business benefits to our clients.

Our successes to date on a number of high profile aviation projects gives our customer's confidence in our ability to deliver high quality cost effective solutions on time and on budget. Our services include:

- Cost Management Services
- Programme & Construction Management
- Master Planning & Design Services
- Traffic Forecasting & Market Assessments
- Operational Readiness and Testing
- Investment & Due Diligence
- Air Traffic Management & CNS Consultancy
- Policy & Regulation & Documentation
- Information, Communications & Technology for Airports
- ICT Systems Assurance
- Safety and Risk Engineering and Business Critical Systems



- Environmental Assessment

These services are the cornerstones around which our general Aviation industry products and solutions are derived. They are also the key disciplines around which we deliver our clients' requirements.

Our Aviation Sector Team comprises of over 240 staff of professionals from the aviation and consultancy sectors offering cost effective operational solutions to the aviation industry. Our aviation sector has an annual turnover of approximately €30 million undertaking airport design projects of passenger terminals, airside infrastructure and landside access. Our engineers, architects, planners, construction / programme managers, operational researchers, financial specialists, cost managers and planners have a vast experience in deliver airport infrastructure.

If successful, our proposed team to undertake the Independent Engineer role will be comprised of a team of both Greek nationals and International aviation expertise. Our proposed Independent Engineer Lead, Alexandros Noutsos, is a Greek National and is a Civil Engineer. Alexandros Noutsos has held several senior positions at Athens International Airport supporting both the Contractor and the Airport Operator. Since leaving Athens International Airport in 2008 he was the Technical Director at Queen Alia International Airport responsible on behalf of the Operator and Investor for the design, construction and start-up operations of the New Passenger 9 mppa Terminal. In 2013, Mr. Noutsos was the Technical Director responsible for the delivering of TP3 in Sao Paulo (200,000 m^2 of Terminal delivering an additional 20 mppa) in readiness for the World Cup. Since the opening in May 2014 Mr. Noutsos is the Design Manager at Lima International Airport, Peru where he is responsible for the delivery of the design (preliminary, detailed design and construction documentation) for the re-development of the existing terminal, new midfield terminal, new 3,500m runway, airside infrastructure, cargo facilities, Airport Rescue and Fire Fighting Station, Control Tower and Landside Facilities.

Alexandros Noutsos will be supported by a team of local and international civil, mechanical and electrical engineers as well as airport planners, cost specialists and planners who have experience in the design of airports and members of the team have extensive experience in undertaking independent engineering roles at Queen Alia International Airport, Athens International, Larnaca and Pafos Airports and acting as technical advisor for numerous operators including Delhi International Airport, Heathrow Airport, Gatwick Airport, Sao Paulo Airport and supporting the Portuguese State for the sell off of their airport network.

The team will be responsible as per the requirements set out in the concession agreement article 21 for the supervision of the imminent works, inspect and issue the handover certification of State Works, monitoring of works (programme & cost), undertake facilities conditions assessments, approve & review refurbishment plans, quality assurance, attend supplier factory testing, manage variations and changes requested, monitor the application of approved environmental terms, certification of archaeological test excavation, inspection of construction works, design review & approval and review and confirm master plans and imminent works implementation is aligned to traffic demand and fit for purpose.

Our wealth of cross sector skills, experience and innovative solutions, creates a first class consultancy service that adds real value and tangible benefits. EC Harris has already gained an excellent reputation for the delivery of high quality airport design solutions meeting client's requirements, on time and within budget.

2. Name of Company

EC Harris International Limited (Part of the Arcadis Group)

Company Number: 01093549

Limited Liability Company registered in England and Wales

Registered Office: ECHQ, 34 York Way, London, N1 9AB

Office: +44 (0)207 812 2000

Fax +44 (0)207 7812 2001

3. Contact Person

Paul Willis

paul.willis@arcadis.com

www.echarris.com

Global Head of Aviation

4. Eligibility Criteria for Independent Engineer

Below is a selection of some of the aviation projects EC Harris have completed and/or are currently undertaking in recent years.

1. New Lisbon Airport Master Plan, Concept Design, Financial Feasibility, CAPEX, OPEX Assessment, Traffic Forecasting, Minimum Technical Requirements and ICT Concept Design, Portugal;
2. Marseilles Airport, Master Planning, Terminal Design Programme Management, Cost and Commercial and Business Benefits;
3. Athens International Airport, independent engineer for the design and construction of the airport, technical advisor for the Olympic Games and UEFA Champions League operations;
4. Larnaca Cyprus, support to independent engineer for the airport specialist systems (VDGS, CUTE, CUSS, AODB, PBB etc.) and Operational Readiness and start up operations for airside and ATC operations. Preparation of Licensing requirements, Aerodrome Operations Manual and Standard Operating Procedures;
5. Singapore, Changi Airport, Safety & Risk Assessments to support the development of airfield infrastructure and the approval of the development by the national regulator.
6. Heathrow Airport, Managed Service Provider to Heathrow to support their €4.5 bn capital development program. Our services included Programme Managers for Heathrow T2, Cost & Commercial Management, Master Planning, Design Management, Benefits Analysis, Risk & Project Controls;
7. Sao Paulo Airport, Programme & Construction Managers for the development of their New 200,000 m^2 Terminal, TPS-3 as well as Operational Readiness and start-up operations of the Facility;
8. New Beijing Airport, concept Design of the new 700,000 m^2 terminal for the New Beijing Airport;
9. Brunei Airport, master planning, airfield design and programme / construction management for the runway rehabilitation and airfield modernisation of the airport;
10. Hong Kong Airport, Environmental Assessment and Strategy Development for their proposed 3rd Runway.
11. Portuguese Airports, Technical Advisor to one of the Consortia bidding for the Portuguese Airports. Services included traffic forecasting, master planning, CAPEX, OPEX and revenue assessments;
12. Abu Dhabi Airport, development of a Concept of Operations to support the new Passenger Terminal Building at Abu Dhabi Airport.
13. World Cargo Centre, Heathrow, Master Plan and Strategic Assessment of British Airways World Cargo Centre including concept design of new facilities;
14. Nice Côte d'Azur Airport, France, Structural Design of their New Control Tower.
15. Queen Alia International Airport, Technical Advisor to Invest AD and ADPi for the re-development of Queen Alia International Airport.
16. Dublin Terminal 1, Design and Business Plan Advisors for the modernization of Terminal 1 at Dublin Airport

17. Manchester Airport, development of their asset management strategy for the operation and maintenance of the airports operated and owned by the Manchester Airport Group (Manchester, Stansted, East Midlands and Bournemouth Airports); and
18. London City Airport, Project and Cost Managers for the redevelopment of London City Airport.

4.1 Specific References in accordance with RFP Requirements 4.1.9 (c)

Jorge Chavez International Airport, Lima, Peru



Design for an Airport (15 mppa)

Description

EC Harris have been appointed by LAP (Lima Airport Partners) to re-design the existing passenger terminal, design a new midfield terminal, Cargo Facilities, Air Traffic Control Tower Building, New parallel Runway and supporting landside facilities. The project also includes systems design of IT, security, BHS and other related aeronautical and specialist systems.

The project has a duration of 20 months and includes master planning, preliminary design, detailed design to construction documentation.

New Terminal Design, Charleroi Airport, Brussels, Belgium



Design for an Airport (7 mppa)

Description

EC Harris (Arcadis) supplied the detailed technical and construction design for the new terminal at Charleroi Airport in Belgium. The airport is dominated by low cost carriers and the terminal was designed specifically to accommodate these airlines. We specialised in the efficiency of the operation, IT solutions and passenger processing to accommodate large peaks in traffic. Our design also included BHS, IT and specialist systems. We also provide Programme and Construction Management to completion and start up of operations.

Technical Advisor – GIP (Gatwick Airport)



Technical Advisor to GIP – Gatwick Airport (35 mppa)

Description

EC Harris was appointed in 2010 Gatwick Airports Technical Advisor to support their Investor, GIP and the Capital Development Team with their €1,2 billion investments at the airport. EC Harris has 30 full time staff located on site at the airport working with the development team at Gatwick to deliver its capital investment program. We are providing, Development Managers, Field Engineers, Project Managers, Construction Managers, Cost Managers and Master Planning / Design specialists as Gatwick implements its modernisation of its North and South Terminals, BHS systems and upgrade of the airfield.

5. Organisational and Administrative Capability

We operate across a number of sectors. Our experts have specific sector knowledge, expertise and experience. We understand the challenges faced within each sector and provide effective solutions to clients to address these.

We systematically invest in our employees and their capabilities, promote self-development and reward high performance. We combine our comprehensive sector-based knowledge and industry-leading IT with resources located throughout the world. Our innovative workforce has access to global expertise, allowing for the successful delivery of commercially viable solutions.

6. Capacity to Meet Obligations

EC Harris is an established organisation (formed May 1911). EC Harris provides Professional Indemnity Insurance on all our projects at a level commensurate with the size and complexity of the project where we are providing our services. EC Harris confirms that we are fully compliant with the terms set out in the Request for Proposal, dated 4 February 2014 paragraph 4.1.9 (c) (iii).

EC HARRIS LLP
34 YORK WAY
LONDON
N1 9AB

WWW.ECHARRIS.COM

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2014

EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ



PAUL WILLIS
GLOBAL HEAD OF AVIATION

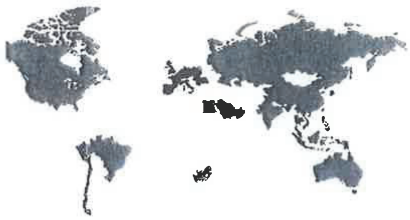
EC HARRIS LLP
34 YORK WAY
LONDON
N1 9AB

TELEPHONE: +44 (0) 207 832 2273
UK MOBILE: +44 (0) 7826 535 496
EMAIL: PAUL.WILLIS@ARCADIS.COM
www.echarris.com

An ARCADIS Company
EC Harris LLP is part of the ARCADIS Group of Companies

Περιεχόμενα

1. Εισαγωγή



Η εταιρεία EC Harris είναι μέλος του ομίλου εταιρειών της ARCADIS Group, και αριθμεί πάνω από 22,000 ανθρώπινο δυναμικό σε ολόκληρη την υφήλιο με 2.5 δις € έσοδα και συνίσταται από ένα διευρυμένο διεθνές δίκτυο το οποίο υποστηρίζεται δυναμικά από την εκάστοτε τοπική αγορά. Η εταιρεία μας βρίσκεται διεθνώς ανάμεσα στις 10 πρώτες στον τομέα παροχής υπηρεσιών συμβούλων μηχανικών και διαχείρισης έργων. Στην Ευρώπη, Βραζιλία και Χιλή η εταιρεία μας βρίσκεται ανάμεσα στις 5 πρώτες. Στον τομέα της παγκόσμιας περιβαλλοντικής διαχείρισης η εταιρεία μας καταλαμβάνει μια από τις 3 πρώτες θέσεις.

Η εταιρεία μας δραστηριοποιείται σε περισσότερες από 40 χώρες με περισσότερα από 300 γραφεία όπως:

Ευρώπη: Βέλγιο, Τσεχία, Γάλλια, Γερμάνια, Ουγγαρία, Ιταλία, Ολλανδία, Πολωνία, Ρουμανία, Ρωσία, Σερβία, Ισπανία, Σλοβακία, Ελβετία, Ηνωμένο Βασίλειο.

Νότια και Λατινική Αμερική: ΗΠΑ, Καναδάς, Βραζιλία, Χιλή, Περού

Λοιπές Χώρες: Μπρουνεϊ, Κίνα, Χονγκ Κονγκ, Ινδία, Ινδονησία, Κορέα, Μακάο, Μαλαισία, Ομάν, Πακιστάν, Φιλιππίνες, Κατάρ, Σαουδική Αραβία, Σιγκαπούρη, Ταιβάν, Ταϊλάνδη, Ην. Αραβικά Εμιράτα, Βιετνάμ.

1.1 Διεθνής Δυναμική και Ικανότητα



Η EC Harris, μέλος του ομίλου ARCADIS Group, είναι μια επιτυχημένη διεθνής εταιρεία παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών στον τομέα των Ακίνητων Περιουσιακών Στοιχείων (Built Asset Consultancy) σε τομείς όπως τα έργα υποδομής, ο βιομηχανικός τομέας, η αγορά ακινήτων (real estate) και ο κατασκευαστικός τομέας, προσφέροντας στους πελάτες της εξειδικευμένες υπηρεσίες συμβούλου σε όλα τα στάδια ολοκλήρωσης του έργου. Παρέχουμε στους πελάτες μας λύσεις οι οποίες είναι μακροπρόθεσμα βιώσιμες και οι οποίες αντιμετωπίζονται μέσα στο πλαίσιο των επιχειρηματικών τους αναγκών και όχι απλά σαν μεμονωμένα έργα.

Ο Τομέας Αεροδρομίων της εταιρείας μας διαθέτει την εμπειρία, την τεχνογνωσία τις σχέσεις και την ικανότητα να διεκπεραιώνει και να παραδίδει επιχειρηματικές λύσεις που απαιτούν οι Ιδιωτικές ή Κρατικές εταιρείες αεροδρομίων, εταιρείες λειτουργίας και διαχείρισης αεροδρομίων, επενδυτές, προμηθευτές για κάθε είδους Αεροπορικές Κατασκευές .

Η εμπειρία μας έχει αποδείξει ότι πολύ σπάνια οι προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι Πελάτες μας μπορούν να αντιμετωπιστούν με μια μονοσήμαντη παραδοσιακή παροχή υπηρεσίας συμβούλου. Εμείς έχουμε την ικανότητα να αντιλαμβανόμαστε τις συγκεκριμένες ανάγκες των πελατών μας και να δημιουργούμε πρωτοπόρες εφαρμογές ενός ευρέωςφάσματος καινοτόμων αλλά και παραδοσιακών μεθόδων ώστε να παραδίδουμε ρεαλιστικά/πραγματικά αποτελέσματα στους πελάτες μας.

Ο Τομέας Αεροδρομίων της εταιρείας μας, προσφέρει υψηλής ποιότητας επαγγελματικές υπηρεσίες στον τομέα της αεροπορικής μεταφοράς, εξασφαλίζοντας σημαντικά λειτουργικά και επιχειρηματικά οφέλη στους πελάτες μας.

Η μέχρι τώρα επιτυχημένη πορεία μας σε μεγάλο αριθμό σημαντικών αεροπορικών έργων δίνει στους πελάτες μας εμπιστοσύνη για την ικανότητα μας να παραδίδουμε υψηλής ποιότητας, οικονομικά αποδοτικές λύσεις με χρονική συνέπεια και εντός προϋπολογισμού. Οι υπηρεσίες μας περιλαμβάνουν:

- Υπηρεσίες διαχείρισης Κόστους (Cost Management)
- Διαχείριση Χρονοδιαγράμματος και Κατασκευής (Programm & Construction Management)
- Ρυθμιστικά Σχέδια (Master Planning) και Υπηρεσίες Σχεδιασμού (Design Services)
- Μελέτες Πρόβλεψης Κίνησης (Traffic Forecasting), Αξιολόγηση της Αγοράς (Market Assessments)
- Επιχειρησιακή Ετοιμότητα και Δόκιμες Συστημάτων (Operational Readiness and Testing)
- Επενδύσεις και Υπηρεσίες Ελέγχου (Investment and Due Diligence)
- Διαχείριση Αεροπορικής Κίνησης & Μελέτες Αεροναυτιλίας (Air Traffic Management & Communication Navigation Surveillance Consultancy)
- Στρατηγικές & Κανονισμοί & Τεκμηρίωση (Policy & Regulation & Documentation)
- Μελέτες Πληροφοριών, Επικοινωνιών και Τεχνολογίας Αεροδρομίων (Information, Communications & Technology for Airports)
- Διασφάλιση Συστημάτων Πληροφορικής και Τεχνολογίας ICT (Information Communication Technology Systems Assurance)
- Μελέτες Ασφάλειας και Επικινδυνότητας (Safety and Risk Engineering) και Μελέτες Επιχειρησιακά Κρίσιμων Συστημάτων (Business Critical Systems)
- Περιβαλλοντική Αξιολόγηση (Environmental Assessment)

Όλες οι παραπάνω υπηρεσίες είναι οι βασικοί κλάδοι από τους οποίους απορρέουν τα προϊόντα μας για την Αεροπορική Βιομηχανία και οι λύσεις που παρέχουμε. Είναι επίσης οι βασικές αρχές βάσει των οποίων ικανοποιούμε τις απαιτήσεις των πελατών μας.

Η ομάδα του Τομέα Αεροδρομίων της εταιρίας μας στελεχώνεται με πάνω από 240 επαγγελματίες της Αεροπορικής Βιομηχανίας και των συμβουλευτικών υπηρεσιών που προσφέρουν οικονομικά αποδοτικές και λειτουργικές λύσεις στην εν λόγω βιομηχανία. Ο Τομέας Αεροδρομίων της εταιρείας μας έχει ετήσιο κύκλο εργασιών €30 εκατομμυρίων και αναλαμβάνει έργα σχεδιασμού αεροσταθμών αεροδρομίων (terminals), υποδομών χώρων ελεγχόμενης πρόσβασης (airside) και χώρων αστικής πρόσβασης (landside). Οι μηχανικοί μας, , αρχιτέκτονες, σχεδιαστές, μηχανικοί οργάνωσης και διαχείρισης κατασκευών, επιστήμονες επιχειρησιακής έρευνας, ειδικευμένοι οικονομολόγοι, αναλυτές κοστολόγησης έχουν πολύ μεγάλη εμπειρία σε έργα αεροδρομικής υποδομής.

Σε περίπτωση επιτυχούς επιλογής μας, η προτεινόμενη ομάδα μας που θα αναλάβει τον ρόλο του Ανεξάρτητου Μηχανικού θα αποτελείται από Έλληνες καθώς και διεθνείς εμπειρογνώμονες της αεροπορικής βιομηχανίας. Ο επικεφαλής της ομάδας μας, Αλέξανδρος Νούτσος, είναι Έλληνας υπήκοος και Πολιτικός Μηχανικός. Κατείχε σημαντικές θέσεις στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών υποστηρίζοντας τόσο τον Κατασκευαστή όσο και την Εταιρεία Διαχείρισης του Αεροδρομίου.

Μετά την λήξη της θητείας του στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών το 2008 διετέλεσε Δ/της Τεχνικών Υπηρεσιών στο Διεθνές Αεροδρόμιο Queen Alia, υπεύθυνος για λογαριασμό του Διαχειριστή του Αεροδρομίου και Επενδυτή για το σχεδιασμό, κατασκευή και λειτουργία έναρξης του καινούργιου επιβατικού αεροσταθμού, ικανότητας 9 εκατομμυρίων επιβατών ετησίως.

Το 2013, ο κ. Νούτσος διετέλεσε Δ/ντης Τεχνικών Υπηρεσιών στο Διεθνές Αεροδρόμιο του Sao Paulo για την κατασκευή του 3[ου] επιβατικού αεροσταθμού (TPS3) (αεροσταθμός 200.000μ2 και 20 εκ. επιβατών ετησίως) για το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Ποδόσφαιρου. Μετά την έναρξη

λειτουργίας του αεροσταθμού τον Μάιο του 2014, ο κ. Νούτσος είναι Υπεύθυνος Σχεδιασμού στο Διεθνές Αεροδρόμιο της Λίμα στο Περού, όπου είναι υπεύθυνος για την εκπόνηση του σχεδιασμού (προμελέτη, μελέτη εφαρμογής και σύνταξη τευχών δημοπράτησης) για την αναβάθμιση του υπάρχοντος αεροσταθμού, νέου ενδιάμεσου αεροσταθμού, νέου διαδρόμου 3.500μ, , υποδομής χώρων ελεγχόμενης πρόσβασης, εμπορευματικού σταθμού, κτίριο διάσωσης και πυροσβεστικής υπηρεσίας, πύργου έλεγχου και εγκαταστάσεων αστικής πρόσβασης.

Ο Αλέξανδρος Νούτσος θα υποστηρίζεται από ομάδα Ελλήνων και αλλοδαπών μηχανικών (πολιτικών μηχανικών, μηχανολόγων και ηλεκτρολόγων) καθώς επίσης και σχεδιαστών αεροδρομίων και ειδικών κοστολογήσεων, που έχουν εμπειρία στον σχεδιασμό αεροδρομίων, ενώ μέλη της ομάδας έχουν ευρεία εμπειρία σε θέσεις ανεξάρτητου συμβούλου μηχανικού σε αεροδρόμια όπως τα Queen Alia International Airport, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, Αεροδρόμιο Λάρνακας και Πάφου, καθώς και τεχνικού συμβούλου για πολυάριθμες εταιρίες λειτουργίας και διαχείρισης αεροδρομίων, όπως το Διεθνές Αεροδρόμιο του Δελχί, το Αεροδρόμιο Heathrow, το Αεροδρόμιο Gatwick, το Αεροδρόμιο του Sao Paolo και έχουν υποστηρίξει το Πορτογαλικό Δημόσιο για την πώληση/ιδιωτικοποίηση του δικού του δικτύου αεροδρομίων.

Η ομάδα θα είναι υπεύθυνη σύμφωνα με τις προδιαγραφές του άρθρου 21 της Σύμβασης Παραχώρησης για την επίβλεψη των Επικείμενων Έργων, επιθεώρηση και έκδοση του πιστοποιητικού παράδοσης των Έργων του Δημοσίου, παρακολούθηση των εργασιών (χρονοδιάγραμμα υλοποίησης και κόστος), αξιολόγηση συνθηκών των εγκαταστάσεων, έλεγχο και έγκριση των σχεδίων υλοποίησης ανακαίνισης, διασφάλιση ποιότητας, παρακολούθηση εργοστασιακών δοκιμών προμηθευτών, διαχείριση όποιων αλλαγών και διαφοροποιήσεων απαιτηθούν, παρακολούθηση της εφαρμογής των εγκεκριμένων περιβαλλοντικών όρων, πιστοποίηση των δοκιμαστικών αρχαιολογικών τομών, επίβλεψη των εργασιών κατασκευής, έλεγχο και έγκριση μελετών/σχεδίων, έλεγχο, και επιβεβαίωση ότι η εφαρμογή του Ρυθμιστικού Σχεδίου και των Επικείμενων Έργων συμβαδίζει με τις απαιτήσεις της επιβατικής κίνησης και ικανοποιούν τον αρχικό στόχο.

Η ποιότητα και η πληθώρα των ικανοτήτων της ομάδας με την εκτεταμένη εμπειρία και την ικανότητα σε καινοτόμες λύσεις, παρέχει υψηλής ποιότητας συμβουλευτικές υπηρεσίες με προστιθέμενη άξια και απτά οφέλη. Η EC Harris έχει ήδη κερδίσει μια εξαιρετική φήμη στην παράδοση υψηλής ποιότητας σχεδιασμού έργων αεροδρομίων καλύπτοντας τις απαιτήσεις των πελατών, με χρονική συνέπεια και εντός του οικονομικού προϋπολογισμού.

2. Όνομα Εταιρείας

EC Harris International Limited (Μέλος της Arcadis Group)

Αριθμός: 01093549

Ανώνυμη Εταιρεία καταχωρημένη στην Αγγλία και στην Ουαλία.

Έδρα: ECHQ, 34 York Way, London, N1 9AB

Τηλ: +44 (0)207 812 2000

Φαξ: +44 (0)207 7812 2001

3. Στοιχεία Επικοινωνίας

Paul Willis

paul.willis@arcadis.com

www.echarris.com

Global Head of Aviation Sector

4. Κριτήρια Επιλεξιμότητας για το ρόλο του Ανεξάρτητου Συμβούλου Μηχανικού

Παραθέτουμε κατωτέρω μερικά από τα έργα της EC Harris στον τομέα των Αεροπορικών Μεταφορών τα οποία έχουν ολοκληρωθεί ή βρίσκονται σε εξέλιξη τα τελευταία χρόνια:

1. Νέο Αεροδρόμιο Λισσαβόνας Πορτογαλία: Master Plan, Προμελέτη, Μελέτη Οικονομικής Βιωσιμότητας Έργου, Εκτίμηση CAPEX, OPEX, Μελέτες Πρόβλεψης Κίνησης, Τεχνικές Προδιαγραφές και Προμελέτη Σχεδιασμού Πληροφορικής και Επικοινωνίας;
2. Αεροδρόμιο Μασσαλίας, Master Plan, Διαχείριση Προγράμματος Σχεδιασμού Αεροσταθμού (Terminal Design Programme Management), Διαχείριση Κόστους και Εμπορική Διαχείριση (Cost and Commercial) και την Μελέτες Ανάλυσης Οφελών (Business Benefits);
3. Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, ανεξάρτητος μηχανικός για τον Σχεδιασμό και Κατασκευή του αεροδρόμιου, Τεχνικός Σύμβουλος Λειτουργίας του αεροδρόμιου κατά την διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων και του Champions League της UEFA;
4. Λάρνακα Κύπρος, υποστήριξη του ανεξάρτητου μηχανικού για τα εξειδικευμένα συστήματα του αεροδρομίου (VDGS, CUTE, CUSS, AODB, PBB etc.) και την Λειτουργία Έναρξης (Operational Readiness) and λειτουργία εκκίνησης για την περιοχή ελεγχόμενης πρόσβασης και για τα συστήματα αεροναυτιλίας. Εκπόνηση των Προδιαγραφών Αδειοδότησης (Licensing Requirements), εκπόνηση Εγχειριδίου Λειτουργίας του Αεροδρομίου (Aerodrome Operational Manual) και όλων των Πρότυπων Διαδικασιών Λειτουργίας (Standard Operational Procedures).
5. Σιγκαπούρη, Changi Airport, Τεχνικές Μελέτες Αξιολόγησης Ασφάλειας και Επικινδυνότητας (Safety & Risk Assessments) για την υποστήριξη της ανάπτυξης των έργων υποδομής των χώρων ελεγχόμενης και την έγκριση της ανάπτυξης από τον κρατικό φορέα/ρυθμιστή.
6. Αεροδρόμιο Heathrow, Παροχή Υπηρεσιών Συμβούλου για την υποστήριξη του προγράμματος κεφαλαιακής ανάπτυξης ύψους € 4.5 δις . Οι υπηρεσίες μας περιελάμβαναν τη Διαχείριση Προγράμματος (Program Managers) για τον αεροσταθμό T2, τη Διαχείριση Κόστους και την Εμπορική Διαχείριση, Master Planning, τη Διαχείριση Σχεδιασμού, τις Μελέτες Ανάλυσης Οφελών (Benefits Analysis) και Ελέγχους Επικινδυνότητας και Έργου (Risk & Project Controls);
7. Αεροδρόμιο Σάο Πάολο, Διαχείριση Προγράμματος και Κατασκευής για την επέκταση του Νέου Αεροσταθμού έκτασης 200,000 m^2, TPS-3 και επίσης Σχεδιασμός Ετοιμότητας Λειτουργίας και Λειτουργίας Έναρξης του Σταθμού;
8. Νέο Αεροδρόμιο Πεκίνου, Προμελέτη του Νέου Αεροσταθμού έκτασης 700,000 m^2 για το Νέο Αεροδρόμιο του Πεκίνου;
9. Αεροδρόμιο Μπρουνέϊ, Master planning, Σχεδιασμός χώρων ελεγχόμενης πρόσβασης, και Διαχείριση χρονοδιαγράμματος και κατασκευής για την αναβάθμιση του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης και τον εκσυγχρονισμό των χώρων ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρόμιου
10. Αεροδρόμιο Χονγκ Κονγκ, Μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων και Ανάπτυξη Στρατηγικής του προτεινομένου 3ου διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης.
11. Αεροδρόμια της Πορτογαλίας, Τεχνικός Σύμβουλος σε μια από τις Κοινοπραξίες που υπέβαλαν προσφορά για τα Αεροδρόμια της Πορτογαλίας. Οι υπηρεσίες περιελάμβαναν μελέτες πρόβλεψης κίνησης, Master planning, CAPEX, OPEX και μελέτη αξιολόγησης εσόδων.

12. Αεροδρόμιο Abu Dhabi, μελέτη/ανάπτυξη σχεδίου λειτουργίας για την υποστήριξη του νέου κτιρίου του αεροσταθμού στο αεροδρόμιο του Abu Dhabi.
13. Διεθνής Εμπορευματικός Σταθμός Heathrow, Master Plan και Στρατηγική Αξιολόγησης του Σταθμού Εμπορευμάτων της αεροπορικής εταιρείας British Airways, προμελέτη των νέων εγκαταστάσεων.
14. Νίκαια, Αεροδρόμιο Κυανής Ακτής (Côte d'Azur Airport) Γάλλια, Στατική μελέτη του νέου πύργου έλεγχου.
15. Διεθνές Αεροδρόμιο Queen Alia, Τεχνικός Σύμβουλος Επένδυσης για την εταιρεία AD και ADPi για την αναδιαμόρφωση του αεροδρομίου;
16. Αεροδρόμιο Δουβλίνου, Αεροσταθμός 1, Τεχνικός Σύμβουλος για την Μελέτη σχεδιασμού και το επιχειρηματικό σχέδιο, του εκσυγχρονισμού του αεροσταθμού 1του Αεροδρομίου του Δουβλίνου.
17. Αεροδρόμιο Μάντσεστερ, Ανάπτυξη της Στρατηγικής διαχείρισης των περιουσιακών στοιχείων και ακινήτων του αεροδρομίου για την λειτουργία και συντήρηση των αεροδρομίων που είναι υπό την διαχείριση και ανήκουν στον Όμιλο του Αεροδρομίου του Μάντσεστερ.(Αεροδρόμια Manchester, Stansted, East Midlands and Bournemouth).
18. London City Airport, Διαχείριση Έργου και Κόστους (Project and Cost Managers) για την αναδιαμόρφωση του αεροδρομίου.

4.1 Παραδείγματα/Αναφορές έργων βάσει της απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς

Διεθνές Αεροδρόμιο Jorge Chavez, Λίμα, Περού



Σχεδιασμός Αεροδρόμιου(15 εκατ. Επιβάτες ετησίως)

Περιγραφή

Η εταιρεία LAP (Lima Airport Partners) ανάθεσε στην EC Harris να ανασχεδιάσει τον υπάρχοντα αεροσταθμό, να σχεδιάσει ένα νέο ενδιάμεσο αεροσταθμό, ένα σταθμό εμπορευμάτων, ένα νέο πύργο ελέγχου καθώς επίσης και ένα νέο παράλληλο διάδρομο καθώς και υποστηρικτικές εγκαταστάσεις χώρων αστικής πρόσβασης. Το έργο επίσης περιλαμβάνει σχεδιασμό συστημάτων πληροφορικής, ασφάλειας, διαχείρισης αποσκευών, και συστημάτων πλοήγησης και άλλων εξειδικευμένων συστημάτων αεροπλοΐας. Το έργο έχει διάρκεια 20 μήνες και περιλαμβάνει βασικό σχεδιασμό (master planning), προμελέτες, μελέτες εφαρμογής και τεύχη δημοπράτησης για την φάση κατασκευής.

Σχεδιασμός Νέου Αεροσταθμού του Αεροδρομίου Charleroi, Βρυξέλλες, Βέλγιο



Σχεδιασμός Αεροδρομίου (7 εκατ. Επιβάτες ετησίως)

Περιγραφή

Η EC Harris (Arcadis) παρέδωσε τις λεπτομερείς μελέτες σχεδιασμού και κατασκευής για το νέο αεροσταθμό του Αεροδρομίου Charleroi στο Βέλγιο. Το αεροδρόμιο εξυπηρετεί κυρίως αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους και έτσι σχεδιάστηκε ακριβώς για αυτό τον σκοπό. Η εταιρεία μας στόχευσε στην αποτελεσματικότητα της λειτουργίας, των συστημάτων πληροφορικής και στο μεγάλο αριθμό επιβατών που πρέπει να εξυπηρετηθούν τις ώρες αιχμής. Ο σχεδιασμός μας περιελάμβανε επίσης σχεδιασμό συστήματος διαχείρισης αποσκευών, μηχανογράφησης και άλλων εξειδικευμένων συστημάτων. Επίσης παρείχαμε Διαχείριση Χρονοδιαγράμματος και Κατασκευής έως την ολοκλήρωση της κατασκευής των έργων και την έναρξη της λειτουργίας του.

Τεχνικός Σύμβουλος – GIP (Αεροδρόμιο Gatwick)



Τεχνικός Σύμβουλος GIP – Αεροδρόμιο Gatwick (35 κατ. Επιβάτες ετησίως)

Περιγραφή

Η EC Harris ορίστηκε το 2010 από την Gatwick Airports ως Τεχνικός Σύμβουλος για να υποστηρίξει τον επενδύτη τους GIP και την Ομάδα Ανάπτυξης στα επενδυτικά έργα κόστους € 1,2 δις στο αεροδρόμιο. Η EC Harris έχει 30 άτομα μόνιμο προσωπικό στο αεροδρόμιο το οποίο εργάζεται μαζί με την ομάδα ανάπτυξης στο Gatwick για αυτό το συγκεκριμένο επενδυτικό πρόγραμμα. Η ομάδα μας αποτελείται από διευθυντές ανάπτυξης, μηχανικούς έργου, υπεύθυνους εργοταξίου, διευθυντές κατασκευών, διευθυντές κοστολόγησης, διευθυντές σχεδιασμού και master plan καθώς το Gatwick αναβαθμίζει/ανακατασκευάζει τον Βόριο και Νότιο αεροσταθμό, το σύστημα διαχείρισης αποσκευών και τον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης.

5. Οργανωτική Ικανότητα και Ικανότητα Διαχείρισης

Λειτουργούμε σε πολλούς τομείς. Οι ειδικοί μας έχουν εξειδικευμένες γνώσεις στον τομέα τους, τεχνογνωσία και εμπειρία. Αντιλαμβανόμαστε τις προκλήσεις σε κάθε τομέα και παρέχουμε αποτελεσματικές λύσεις στους πελάτες μας ώστε να αντιμετωπίσουν αυτές τις προκλήσεις.

Η εταιρεία μας επενδύει συστηματικά στους υπαλλήλους μας και στις ικανότητές μας, προωθεί την προσωπική τους ανέλιξη και επιβραβεύει την υψηλή απόδοση. Συνδυάζουμε την ολοκληρωμένη ανά τομέα γνώση μας και τα πιο σύγχρονα τεχνολογικά μέσα με πόρους σε όλον τον κόσμο. Το καινοτόμο εργατικό δυναμικό μας διαθέτει πρόσβαση στη διεθνή τεχνογνωσία επιτρέποντας έτσι την επιτυχημένη εκπόνηση και παράδοση εμπορικά βιώσιμων λύσεων.

6. Ικανότητα Εκπλήρωσης Υποχρεώσεων

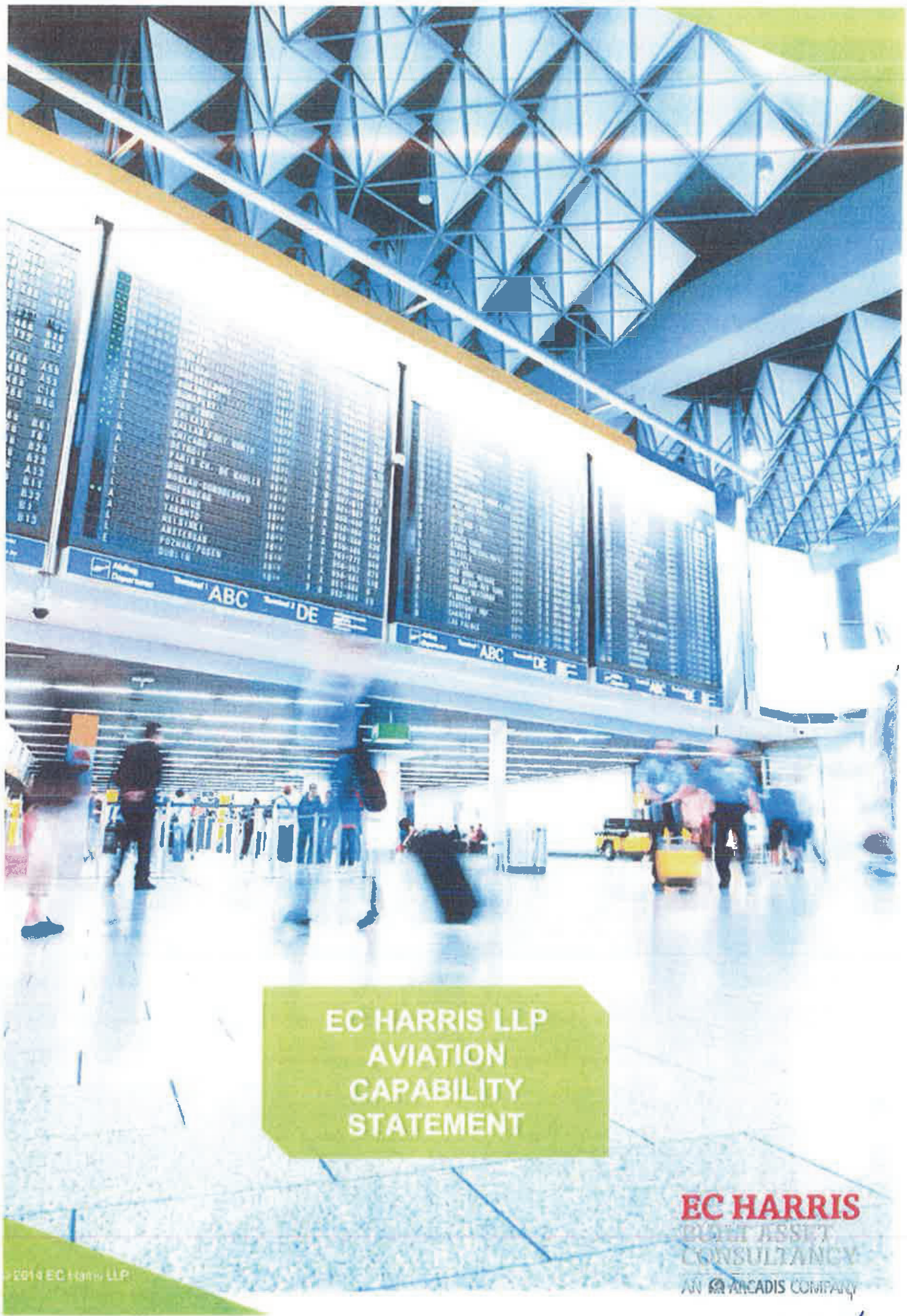
Η εταιρεία EC Harris ιδρύθηκε τον Μάιο 1911. Η εταιρεία μας παρέχει Ασφάλιση Επαγγελματικής Ευθύνης (Professional Indemnity Insurance) σε όλα τα έργα που αναλαμβάνει και σε επίπεδο που αναλογεί στο μέγεθος και την πολυπλοκότητα του κάθε έργου για το οποίο παρέχουμε τις υπηρεσίες μας. Η EC Harris επιβεβαιώνει ότι συμμορφώνεται απόλυτα με τους όρους που αναγράφονται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς με ημερομηνία 4 Φεβρουαρίου 2014, παράγραφος 4.1.9 (C)(iii).

EC HARRIS LLP
34 YORK WAY
LONDON
N1 9AB

WWW.ECHARRIS.COM

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.
Αθήνα, 06/10/2014
Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα
Δικηγόρος

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑ[illegible]ΔΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚ[illegible]ΡΟΣ
ΑΛΚ[illegible]ΟΝΗΣ 37, 1[illegible] ΠΑΛ[illegible]ΡΟ
ΤΗΛ.& FAX: [illegible]
ΑΦΜ 043960730 - [illegible] ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ
Α.Μ. Δ.Σ.[illegible] 20257


EC HARRIS LLP
AVIATION
CAPABILITY
STATEMENT
EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY
©2014 EC Harris LLP

EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY



EC HARRIS CAPABILITY STATEMENT

Prepared by: Paul Willis
Global Head of Aviation
EC Harris
t: +44(0) 7826 535496

EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

ABOUT US

EC Harris is a successful global built asset consultancy in the infrastructure, industrial, real estate and construction sectors that offers clients expertise at all stages of the product life cycle. We offer our clients solutions that are robust in the long term, and are viewed within the context of their business needs rather than as simple one-off exercises. EC Harris' reputation is founded upon delivering better value results to clients through the provision of business support and project services. Established in London in 1911, EC Harris now operates with over 3,000 staff in over 40 offices in 28 counties worldwide, specialising in the strategic control and management of construction projects and facilities.

Our experience shows that the challenges faced by our Clients are rarely met through the provision of singular traditional professional services. It is our ability to understand the specific needs of clients and our innovative application of a wide range of both new to the industry and traditional skills that delivers real results.

The EC Harris Aviation Sector has the experience, knowledge, relationships and skills to deliver business solutions required by Public and Private Airport Owners, Operators, Acquirers and Vendors when dealing with all forms of Aviation Built Assets.

Our Aviation Sector offers high quality professional services to the aviation industry bringing significant operational and business benefits to our clients.



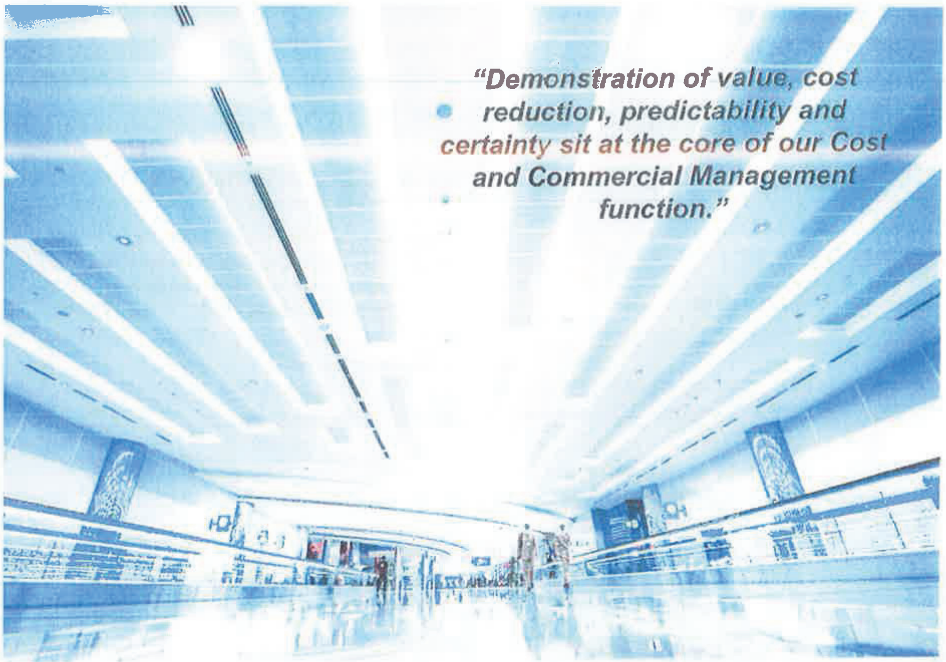


SERVICES & PRODUCTS

Our successes to date on a number of high profile aviation projects gives our customer's confidence in our ability to deliver high quality cost effective solutions on time and on budget. Our services include:

- £€$ nagement Services
- me & Construction Management
- Planning & Design Services
- Capacity Studies & Simulation
- orecasting , Market Assessments and Route Development Support
- onal Readiness and Testing
- ent & Due Diligence
- ic Management & CNS Consultancy
- Regulation & Documentation
- ion, Communications & Technology for Airports
- tems Assurance
- Safety and Risk Engineering and Business Critical s
- mental Assessment

These services are the cornerstones around which our general Aviation industry products and solutions are derived. They are also the key disciplines around which we deliver our clients' requirements.



COST AND COMMERCIAL MANAGEMENT

£€$

Our experience of working in complex airport environments within the UK and internationally, gives us significant knowledge and insight together with our understanding of the challenges you face allows us to deliver the following benefits:

- Demonstrable value for money
- Integrated and affordable solutions
- Access to external benchmarks and standards
- Predictability and certainty of outcomes
- Benefits of competition realised in outturn costs
- Commercial protection and advantage
- Rigorous application of mandatory processes
- Stakeholder acceptance
- Commercial planning to enable informed decision making

Our Cost and Commercial function is underpinned by the ability of our people to integrate and influence all members of the programme, project teams and supply chain to make this happen. We combine our knowledge and insight with Cost and Commercial expertise from other sectors and geographies, which bring new ideas, innovation, best practice and the required continuous improvement.

EC HARRIS
BUILT ASSET CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY



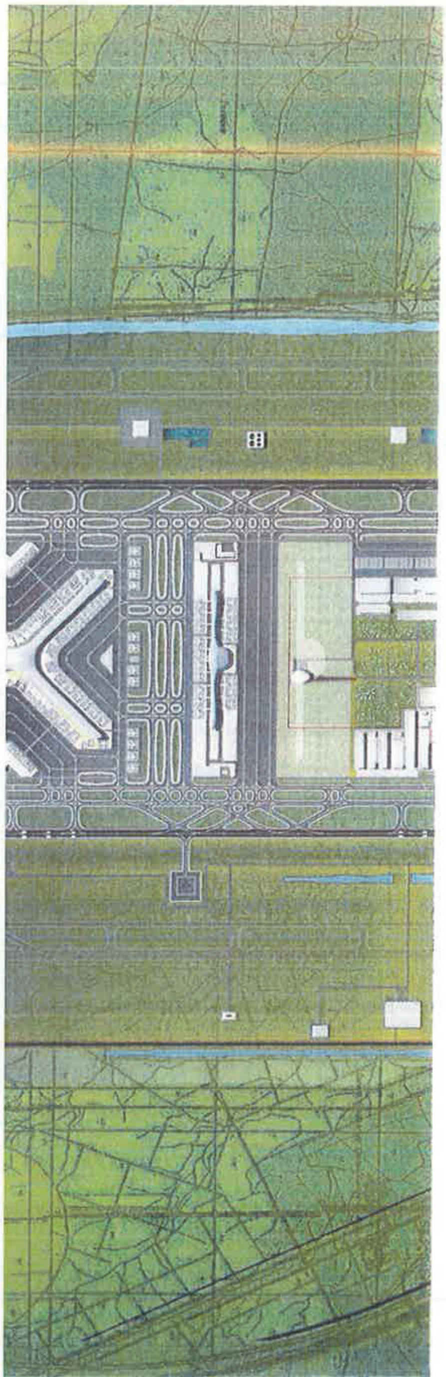
PROGRAMME AND CONSTRUCTION MANAGEMENT

As one of the world's most dynamic industries, with a truly global perspective on its business development, there is a continual need to develop infrastructure to meet ever changing passenger and airline requirements.

But do you know:

- If you have the right evidence to support capacity and investment decisions?
- The trigger point for new infrastructure development?
- The impact of increased traffic levels on delays and service?

To help our clients answer these questions, we have developed a number of strategic aviation services that bring certainty in an uncertain market. Whether it is our airport capacity studies which integrate passenger forecasts, planning and CAPEX spend; or airside, airspace and passenger simulation which evaluates the benefits of infrastructure investment prior to implantation, we maximise our clients efficiency agenda through predictability.



MASTER PLANNING AND DESIGN SERVICES

With a wealth of airport planning and industry knowledge our team offers planning & design management supervision to airport operators, developers and ATC service providers, engineer consultants and architects. Our range of master planning and design management services include:

- Airport Master Planning
- Airside Planning
- RET Placement
- RESA Design
- Retail and Commercial Development
- Design Management & Coordination
- CAPEX, OPEX & Revenue Modelling
- CNS-ATM & Airspace Planning
- Resource Planning
- Terminal Flow Management
- Facilities Planning and Sizing
- Minimum Technical Requirements Development

An ICT Master Plan should sit beside your Airport Master Plan as the mechanism for budgeting, staff management and process development. EC Harris will give you the confidence that your plan will lead to success in your ICT Operations.

The benefits of bringing us onto your team include:

- We provide an independent and unbiased view of your ICT environment
- We understand that your airport is unique and will develop a plan that matches your specific needs
- We bring a range of systems, people and process experience from a number of airport projects around the globe
- We have a culture of transferring knowledge and experience to leave a legacy of understanding from the ICT Planning process
- We are able to call upon an unrivalled amount of specific expertise to develop a plan that works for your airport.

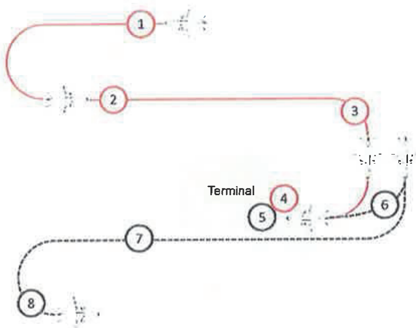
EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

AIRPORT CAPACITY STUDIES AND SIMULATION

Our team offers a unique blend of operational and simulation expertise in tackling airport capacity and efficiency issues to ensure that the airport asset is being used effectively.

With the ability to undertake both static assessments using our range of in house capacity assessment tools as well as our extensive experience in using commercial simulation software such as Simmod PRO! and CAST Modelling the EC Harris team offers a flexible and cost effective solution to our client's capacity and simulation needs including:

- Airside Simulation
- Terminal Simulation
- Airspace Simulation
- Carbon & Emissions Modelling
- Noise & Air Quality Modelling
- Runway Throughput Analysis
- Stand/Gate Capacity Analysis
- Efficiency and Bottleneck Analysis



1 Airborne Holding and Radar Manoeuvring
2 Approach and Landing
3 Arrival Taxi
4 Disembarkation
5 Departure Gate
6 Pushback
7 Departure Taxi
8 Runway Holding and Take-off





TRAFFIC FORECASTING, MARKET ASSESSMENTS AND ROUTE DEVELOPMENT SUPPORT

Using our in-house model, our forecasting experts have the ability to carry out detailed long range air traffic forecasts using either top down or bottom up approaches according to specific client or study requirements. Our range of services in this area are listed below:

- Short, Medium and Long Range Forecast Development
- Economic forecasting
- Market Sector Analysis and Cost Benefit Analysis
- Bespoke airport forecasts
- Air route demand assessments

Traffic forecasting and the ability to accurately predict future passenger, aircraft movements and cargo demand is fundamental to any airport and the decisions that are required to be made for future investments. The ability to predict future growth in a cost and time effective manner is an essential objective so that airport operator or owner, its executive management and investors can make the right operational and strategic decisions. EC Harris has a vast experience in developing traffic forecasts for numerous international airports, investors and developers. Through these commissions we have built a comprehensive Traffic Forecast Model that we have used on projects for numerous clients. The development of a traffic forecast model and the inputs and outputs that are required differ from client to client and from our experience there is not one model that fits all requirements.

EC Harris has also developed a Route Development Support framework that identifies whether the expected benefits from the proposed route applying for the support outweigh the cost for supporting it and proposes the most appropriate strategy for supporting each route under appraisal. The main strategies that we employ for supporting these routes include:

- Direct funding from the organisations and authorities involved
- Co-marketing strategies with other interested parties
- Connecting cultures and regions
- The grouping of a huge variety of different incentives under a single framework



OPERATIONAL READINESS AND TESTING

With experience in operational readiness and transfer and testing of airport terminal buildings and airside operations, EC Harris has unique expertise in providing management, co-ordination, stakeholder alignment, trial operations, training and documentation preparation for the opening and transfer of airport operations.

Our services include:

- Facility & Operational Planning
- Stakeholder Coordination & Alignment
- Resource Planning & Contingency Management
- Management & Coordination
- Operational Readiness
- Transfer of Operations
- Staff Training
- Preparation of Standard Operating Procedures

Planning → Programme Development → Programme Execution → Trial Ops, Relocation & Transfer → Post Opening Services

Enabling Successful ORAT Delivery Through Operational, Technical and Project Management Expertise

Concept of Operations	Stakeholder Co-ordination	SOP & Documentation	Project Management	Cost Management	Programme Management
ICT & Systems Management	Training Definition	Recruitment Assistance	Quality Control	Document Control	Interface Management
Move Management	Post Opening Services	End User Trials	Risk Management	Project Controls	Procurement

EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY

INVESTMENT AND DUE DILIGENCE

The acquisition of any major asset must be undertaken with extreme care in order to protect the client both during the acquisition and during the lifetime of operational use following the acquisition.

EC Harris has a combined Technical & Operational Team that have developed a process to support investors, developers, vendors and operators with airport privatisation and acquisition initiatives. We can provide the detailed technical and operational support to provide clients with the assurance and certainty throughout the bidding, negotiation, contract award and operation of the airport asset.

Our core skills include:

- Risk & Opportunity Assessment
- Asset Valuation
- Financial Feasibility & Investment advice
- Commercial and Contract Valuation
- Investment & Traffic Scenario Testing
- Integrated CAPEX, OPEX & Revenue Modelling
- Technical & Financial Due Diligence
- ICT Due Diligence
- Feasibility and Business Planning
- Data Room Management
- Environmental Impact

We also have significant experience in undertaking Due Diligence of airport ICT infrastructure. Our professionals can undertake detailed audits of the solutions in place to understand the functionality, maintainability and commercial aspects that might have a major impact upon the acquisition of the airport. From these initial audits we will work with you to develop strategies for acquisition including ICT planning, solution modification or replacement, commercial novation and transition. A major part of this work will be to develop models for acquisition and long term costs relating to the ICT infrastructure.





AIR TRAFFIC MANAGEMENT & CNS CONSULTANCY

With a wealth of expertise in this area, our team can provide ATM and CNS consultancy services in the following areas:

- Airspace Planning and Procedure Design
- ICAO Annex 14, FAA and PANS-OPS 8168 obstacle assessment
- Preparation of Aeronautical Information Publications and MATS documentation
- ATC Tower planning and operational support
- Preparation of CNS-ATM Technical & Operational Requirements
- CNS – ATM Risk & Safety Assessments
- Supplier programme and conformance monitoring
- Integration, testing and acceptance management
- Software engineering

We are working globally with ANSP's and their suppliers to help them achieve their safety objectives, and importantly, demonstrate this to the satisfaction of national and international regulators. We can support you with safety training, safety management and safety engineering support. Our Consultants are experts in the application of National and international standards and guidelines including IEC 61508 and RTCA DO 178B.

We offer a wide range of Safety Consultancy services including:

- Hazard and risk assessments
- Specification of safety policies and procedures
- Safety case preparation and maintenance
- Vendor assessment and management

The EC Harris Strategic Aviation Team has a proven record of fulfilling the needs of ANSP's and solution providers, from airport control towers to complete area control centres. Regulatory authorities around the globe have benefitted from our expertise in the specification of safety-management and safety-approval standards and requirements.

EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY

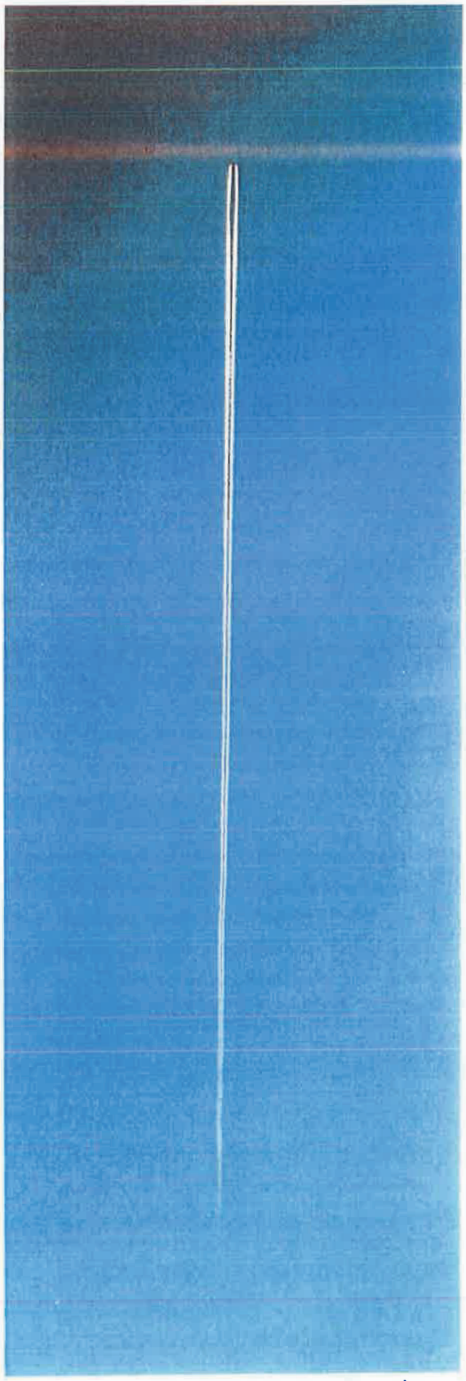
POLICY, REGULATION & DOCUMENTATION

The continuous requirement for a safe and efficient operation for airport operators, service providers and the general public has resulted in the requirement of Standards and Recommended Practices (SARPs) for assuring a safe and efficient operation on and around an airport. Consequently, the need for national authorities to have clearly defined processes and procedures for the certification and on-going regulation of airports and the national airspace infrastructure is essential.

In addition to Safety Regulation many airports are subject to economic regulation. The application of different regulatory modes such as price caps our rate of return regulation have a direct impact on the capital investment and the average yield per passenger to be charged to the airlines.

Our team is experienced and can offer the following services.

- Certification & Approval
- Economic Regulatory Modelling
- ICAO Annex 14 and CAP168 Audits
- Preparation of Aerodrome Operations Manuals, Standard Operating Procedures, Stand Manuals, Emergency Plans, Contingency Plans etc.
- Risk and Safety Assessments



EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

INFORMATION, COMMUNICATIONS AND TECHNOLOGY FOR AVIATION



Operating modern airports requires the highest standards in processes and people to deliver safe and efficient service. More and more reliance is being placed upon computer systems to support the demands of the many stakeholders involved. Procuring and managing the development of complex and integrated systems requires specialist skills. Our specialist Information, Communications and Technology Team has an enviable track record in this field, meeting and exceeding the demands of airport builders, operators and system and solution suppliers. We have supplied airport authorities worldwide with expertise throughout their projects, ensuring that suppliers deliver solutions that work correctly, are on time and within budget. Services offered include:

- ICT Strategy and Master Planning
- Due Diligence
- Requirements management
- Tender preparation and evaluation
- Vendor assessment and supplier management
- System and software design and assurance
- Acceptance and benchmark testing
- Project risk management

Our expertise in system and software procurement, design, development and integration of landside and airside systems include:

- Communications
- Passenger processing
- Safety and security
- Building management and logistics
- Back office and support solutions
- Systems integration
- Command and Control including Collaborative Decision Making

EC Harris gives clients peace of mind by demonstrably reducing the risks involved in procuring and developing large and complex airport systems, building confidence into projects from initial stages through to operational use.

EC HARRIS
BUILT ASSET CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

ICT SYSTEMS ASSURANCE

Industry today has become totally reliant upon computer based systems, systems that have become increasingly complex to specify, to develop, to integrate and to operate. The task of ensuring that these systems can be trusted to work as intended, that are predictable in their operation and meet the required standards is known as Systems Assurance.

There is a large range of tools available to undertake the Systems Assurance function. While all are valid, the selection of the most appropriate tool for a project or task is one that requires experience, sound judgement and industry knowledge.

Through a history spanning more than 25 years, our specialist ICT Team has been providing Systems Assurance consultancy services to support development projects around the globe. Our experience is second to none and over time we have developed methods and processes that are both appropriate and cost effective.

Combining Systems Management functions with Performance and Standards confirmation, we are able to deliver confidence in the outcome of your projects.

We underpin on-going project support activities with assessments of safety, hazards and risks combined with formal analysis of Reliability, Availability and Maintainability to provide comprehensive coverage of Systems Assurance tasks.

We offer support through the complete project lifecycle from initial requirements capture through to transition to operational use. By working as an integral part of your own project team we are able to instil principals of good Systems Assurance leaving a legacy of project discipline and process to your future projects.

The benefits to your project will include:

- Risks are identified and managed early in the project
- Evidence of compliance with requirements, both functional and non-functional is available throughout the project
- Resources for management are focused on areas of highest risk
- High levels of visibility are achieved
- Risks of cost and programme overrun are minimised



EC HARRIS
BUILT ASSET CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

SAFETY AND RISK ENGINEERING AND BUSINESS CRITICAL SYSTEMS

Computer based systems now form the basis of most operational environments. These solutions are often complex, powerful and difficult to understand yet they can form a major part of any infrastructure project. For systems that are relied upon to provide a safe and reliable operational environment it is vital that those developing, buying and operating them have the confidence that safety has been built in from the outset.

Our experts have been providing consultancy in safety and critical systems and software engineering for over 25 years. In that time we have built a superb reputation for our skills, understanding and practical capabilities in supporting the development of safety and business critical solutions around the globe. Our knowledge and understanding of the need for safety and reliability, the application of international standards and the demands of regulatory organisations in unsurpassed.

EC Harris can provide you with support as you procure or develop safety and business critical systems:

- Identification of hazards and risks
- Hazard and Risk Analysis
- Oversight of hazard and risk resolution
- Independent audit and verification
- Software analysis and reverse engineering
- Safety Plan and Strategy development
- Complete Safety Management Systems
- Safety Case development
- Standards conformance auditing
- Provision of Independent Safety Assessors
- Vendor safety oversight

We can give you the confidence that your systems have been developed, commissioned and operated with safety in mind, satisfying you, your staff and regulators that you have done all you can to deliver safe and reliable products and services to your clients.



EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY

ENVIRONMENTAL ASSESSMENT

In shaping the future, airports will need to increase efforts to make the case for going green more compelling. This is not straightforward, as the green agenda still struggles to gain traction and move beyond the stigma of being an overused, misunderstood buzzword. EC Harris aviation experts actively deliver a range of green advisory and technical services to airline and airport clients across Europe, Asia-Pacific, Africa and Latin America. A key focus is to highlight the benefits that green solutions provide using a 'whole life cost' approach. For example, the rationale behind investing in intelligent building systems, green technologies or renewable energy systems is far more compelling when significant operational cost savings can be demonstrated across a 20-25 year asset life with attractive returns on investment and better overall asset performance. Importantly, the thinking must move beyond the capital expenditure focus to 'whole life cost' performance where significant financial and environmental benefits await.

Our team of Aviation Environmental & Sustainability experts are highly experienced at working with Airport operators, Airlines and Investors to provide the following broad spectrum of services:



CORE SERVICES					
Environmental Impact Assessment	Management + Coordination	Screening + Scoping Studies	EIS Preparation	Post-Application Support	Peer Review
Environmental Management	Environmental Policy	EMS (ISO 14001:2004 + Bespoke)	Environmental Management Plans	Audits (Environment + Compliance)	Environmental Awareness Training
Strategic Environmental Planning	Environmental Permits + Compliance	Benchmarking	Environmental Due Diligence	Risk Assessment	Technical Advisory
Airspace + Airport Carbon Assessment	Aircraft Fuel Burn Analysis	Aircraft + Airport CO_2 Analysis	LTO Cycle Accounting	Fuel + CO_2 Cost Analysis	ACA Programme Advisory
Safeguarding + Third Party Risk	Birdstrike Hazard Assessment	Bird Control/Management Plans	Wake Vortex Strike Risk Assessment		

EC HARRIS
BUILT ASSET CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

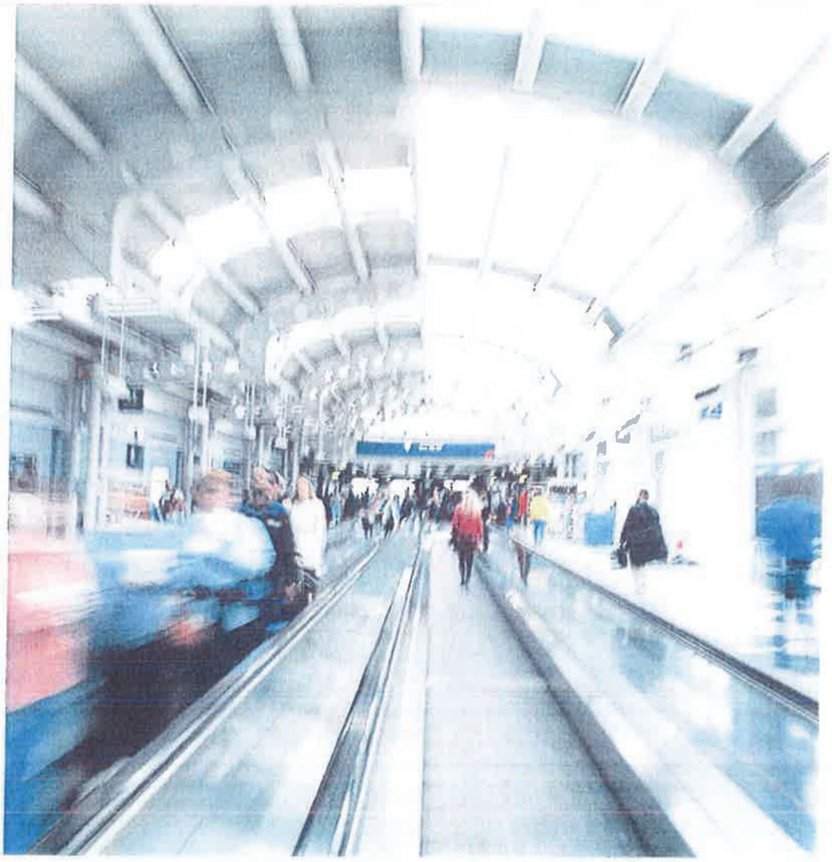
WHAT SETS US APART?

- Our integrated strategic and commercial approach maximises return on investment in contrast to traditional engineering based solutions
- Our capability is end-to-end that fully encompasses planning, development and investment advice through to capital delivery, programme management and operations
- Our aviation decision making tool kit provides key decision makers with accurate, transparent and detailed analysis to support critical business strategies
- We have the ability to secure the best financial outcome and deal in the privatisation of aviation assets
- We have proven processes and track record for delivering time and cost certainty
- Cross sector expertise in aviation, commercial, retail, residential, hotels, highways and rail delivers maximum value
- Global reach spans the UK & Ireland, United States of America, Europe, Middle East and Asia.



EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY

CASE STUDIES



CASE STUDIES

DEVELOPMENT OF 5 YEAR CAPITAL PLANS, STANSTED AND EDINBURGH AIRPORTS, UK



£€$

Services included whole life costing, the evaluation of risk and opportunity and consultancy services relating to procurement.

T1 PORTFOLIO, HEATHROW AIRPORT, UK



£€$

We designed and implemented a programme and project level methodology to manage risk and opportunity. The key levers of risk and business continuity were balanced with investment opportunities.

LAX SOUTHSIDE AIRFIELD IMPROVEMENT PROGRAMME, LOS ANGELES AIRPORT, USA



£€$

We provided staff for the Construction Management. The projects included widening taxiway/runway intersections along the north and south airfields, relocation of Runway 25L, and construction of a new Centre Taxiway.

DUBAI INTERNATIONAL AIRPORT, UAE, ROYAL AIR WING



£€$

Appointed as Project Quantity Surveyor . The project incorporated eight hangers, an exclusive terminal building and comprised of a Royal Majlis and administrative offices.

TERMINAL 3, FRANKFURT AIRPORT, GERMANY



£€$

The project comprised the cost verification of the competition documents for Terminal 3. We provided the plausibility study, with a focus on cost calculation of the competition winner.

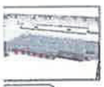
DUBAI CIVIL AVIATION ENGINEERING FACILITIES COMPLEX, DUBAI, UAE,



£€$

Provided design and cost consultancy in relation to the construction of five double-volume workshop buildings, two two-storey office buildings and a single-storey police training centre.

NEW BAGGAGE HALL, HEATHROW AIRPORT, UK,



£€$

To provide confidence in the AFC and future spend profile whilst achieving the business target expenditure of £177.1 million

BUSINESS CLASS LOUNGE EXTENSION, QANTAS AIRWAYS LTD, CHANGI AIRPORT, SINGAPORE



£€$

We were commissioned to provide project and cost management consultancy on this project. This followed similar consultancy work that we had undertaken regionally, for this client, since January 2000.

PIER 5 SEGREGATION, HEATHROW AIRPORT, UK,



£€$

The challenge was to bring-forward completion dates and provide a close-out strategy to complete the project, whilst achieving the savings targets of £5m.

TERMINAL 3 IDL (PHASE 3.3), HEATHROW AIRPORT, UK



£€$

We provided project and cost management during the £100m redevelopment of Terminal 3 departure lounge designed to increase retail floor space improve terminal capacity.

CASE STUDIES

OPPORTUNITY DELIVERY ACCELERATION PHASE 2, HEATHROW AIRPORT, UK

We were employed by BAA during the construction of the Terminal 5 rail project to help identify opportunities to reduce the final construction cost by £20 million.

PROJECT AND COST MANAGEMENT CONSULTANCY, SEEB INTERNATIONAL AIRPORT, OMAN



We were appointed to provide project and cost management services by an international consortium, tasked with operating and redeveloping the Seeb International Airport.

ACTIVATION PROGRAMME, TED STEVENS ANCHORAGE INTERNATIONAL AIRPORT, ALASKA, USA



We developed a comprehensive activation program for the new Concourse C that facilitated the engagement and participation of all key stakeholders in the completion of over 2,000 key activities thus to ensuring a smooth and seamless opening.

COST MANAGEMENT AND QUANTITY SURVEYING, DUBAI FLOWER CENTRE, UAE



We provided executive cost management and quantity surveying services on a new airside floriculture redistribution centre for the Dubai Department of Civil Aviation.

PERFORMANCE MANAGEMENT OF CAPITAL DELIVERY BUSINESS, BAA, UK

Commissioned by BAA to develop a robust approach designed to measure performance within their capital delivery teams. We focused on combining key value driven measures and performance indicators, benchmarked against industry best practice.

CAPABILITY DEVELOPMENT, BAA, UK

Using our expert knowledge and experience in dealing with NEC forms of contract, developed a specifically tailored training programme for BAA staff on the drafting, execution and delivery of all contracts across the BAA estate.

STANSTED AND EDINBURGH AIRPORT, UK



We provided cost and commercial services to BAA in support of the development of Stansted and Edinburgh airports. Services include whole life costing, the evaluation of risk and opportunity and consultancy services relating to procurement.

LUFTHANSA AVIATION CENTRE, FRANKFURT INTERNATIONAL AIRPORT, GERMANY



Organisation of the architectural design competition and project management for Lufthansa's new head office. Services included: claim management, design and planning management and detailing scheduling of the construction space.

GOODMAN INTERLINK – LOGISTICS CENTRE



Appointed to manage this HK$4 billion distribution centre and warehouse development. It is a 2.4 million square feet development and will be the fourth largest warehouse in Hong Kong.

SECURITY IN-LINE BAGGAGE SCREENING SYSTEM PROGRAMME, LAX SOUTH TERMINALS, LOS ANGELES, USA



Selected to provide construction management services for the $350 million south terminals package, which included new in-line EDS baggage handling systems in five terminals and a new IT fibre loop servicing all terminals.

CASE STUDIES

PROGRAMME MANAGEMENT, LONDON CITY AIRPORT, UK



Provided programme management services including capital expenditure forecasting, procurement, contract administration, programme reporting, value engineering, risk and opportunity services.

PROJECT ISSUES RISK & OPPORTUNITY MANAGEMENT, HEATHROW AIRPORT, UK



We developed a project issues risk and opportunity management methodology to help BAA understand their business drivers and objectives by the improved management of risk, business continuity and value preservation and through this helped deliver c£95m of savings.

ARTURO MERINO BENITEZ AIRPORT, CHILE



We provided consulting services in connection with the expansion of the airport, including the terminal, apron and taxiway extensions, the construction of a new control tower and the expansion of cargo facilities.

AIRPORT EXPANSION, ARTURO MERINO BENITEZ AIRPORT, SANTIAGO, CHILE



We provided services for the expansion of the existing airport, including terminal, apron and taxiway extensions, the construction of a new control tower and the expansion of cargo facilities.

PROJECT MANAGEMENT, TED STEVENS ANCHORAGE INTERNATIONAL AIRPORT, ALASKA



We provided comprehensive project management services for the phased programme for the $300 million terminal redevelopment program (TRP).

PLAN OF FINANCE REPRESENTATION, TED STEVENS ANCHORAGE INTERNATIONAL AIRPORT, ALASKA



Contracted to provide the integration of the funding plan with the project and program construction and operating plans for the terminal redevelopment program. Our team of experts included financial leaders, feasibility analysts and project controls professionals.

AIRPORT CAPITAL IMPROVEMENT PLAN, TED STEVENS ANCHORAGE INTERNATIONAL AIRPORT, ALASKA



Provided project and construction management services for the airport capital improvement program. Serving as project advisor we provided project financial and grant management, and on-call support to the airport and the Alaska DOT for all aspects of the five-year program.

CONSTRUCTION ENGINEERING & INSPECTION SERVICES, TED STEVENS ANCHORAGE INTERNATIONAL AIRPORT, ALASKA



Provided construction engineering, inspection and construction and project management services on three runway projects from pre-construction through to final project closeout.

SAO PAULO AIRPORT, BRAZIL



Land-use planning, facilities planning and Minimum Technical Requirements check against design. The project also involves development of governance around programme management and providing schedule certainty.

TERMINAL AREA DEVELOPMENT PLAN, FAIRBANKS INTERNATIONAL AIRPORT, ALASKA



We provided program management services and were responsible for the overall execution and delivery of the airport's $99 million terminal area development plan that was finalised one year early and $2 million under budget.

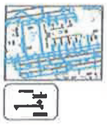
CASE STUDIES

TAXIWAY B CONSTRUCTION, LAX, LOS ANGELES, USA



We provided project management, proactive schedule monitoring, field engineering support and project and document control during the construction of a new taxiway

C-13 CROSSFIELD TAXIWAY PROJECT, LAX, LOS ANGELES, USA



We provided project control services during the design and construction of a new cross field taxiway to help relieve existing taxiway congestion.

SIGNAGE AND WAYFINDING PROJECTS, LAX, LOS ANGELES, USA



Contracted to perform construction and project management, cost estimating and cost control, quality assurance and database management and document control services for the on-going signage and way-finding project as part of the LAX Enhancement Program.

JET A FUEL STORAGE FACILITY, MARCH AIR RESERVE BASE, RIVERSIDE, CA



We provided professional construction management services for the demolition of the “ready alert” (Building 1305) facility and construction of Phase 1 of the March Inland Port Jet-A Bulk Fuel Storage Facility.

MONITORING AND PROJECT CONTROLS, SAN DIEGO AIRPORT, CA



We served as a sub-consultant to DMJM Aviation and provided support for the development of the program master schedule through the provision of programme scheduling and project controls.

CHINO AIR OPERATIONS FACILITY, SOUTHERN CALIFORNIA EDISON (SCE), CA



We provided construction management services in relation to the construction of a new $18 million 40,000 sq ft hangar and administration building.

PIER DESIGN, HEATHROW AIRPORT, UK



Engaged in a study to develop a generic approach to pier design. One of the solutions was to produce a database which benchmarks the CAPEX base costs and defines the project specifics for the existing best practice Pier forms.

SITE DATABASE, INTERNATIONAL AIRPORT BERLIN, GERMANY



During the course of the project, extensive data from numerous sources needed to be recorded and managed. We developed a database programme for management of this information

CONSTRUCTION CONSULTING SERVICES, MIDWAY AIRPORT, CHICAGO



We provided construction consulting services for an elevated parking structure and consolidated rental car park facility, including the development of construction schedules, cost estimates and the provision of construction and logistic advisory services.

T1 FCC & IMMIGRATION, HEATHROW AIRPORT, UK



We provided commercial, risk and opportunity management during the refurbishment and upgrading of Heathrow’s Terminal 1 immigration facilities.

CASE STUDIES

NEW PADANG AIRPORT CONSTRUCTION PROJECT, NEW PADANG AIRPORT, INDONESIA



We provided risk control services to the development of a new green field airport through the review of all contract and related documents, thus allowing us to identify areas of high financial and construction risk to our client.

POST T5 BAGGAGE TRANSFER SYSTEM, HEATHROW, UK



We provided risk management services which involved engaging with over fifty stakeholders to ensure that they were informed of the risk management process central to the project delivery management plan.

AIRPORT EXPANSION PROGRAMME, CHICAGO O'HARE INTERNATIONAL AIRPORT, USA



We supported the airport's planning team to prepare a comprehensive development program that included program management, the preparation of a phased master program schedule and cost estimates, construction phasing and construction equipment analyses.

AIR CARGO BUILDING DEMOLITION, ONTARIO AIRPORT. CANADA



The project included asbestos and lead-based paint abatement and removal of contaminated soils. Scope of work included a study of the drawings and special provisions to identify patent ambiguities within the contract documents as well as an engineer's estimate for the project.

STAKEHOLDER CO-ORDINATION, ABU DHABI INTERNATIONAL AIRPORT, UAE



We provided stakeholder co-ordination during the planning, development and construction of the Etihad pier extension at Abu Dhabi International Airport.

ROTTERDAM THE HAGUE AIRPORT, ROTTERDAM, THE NETHERLANDS



We provided project management and technical advice on the expansion of Rotterdam airport from the existing one million passenger per annum capacity to four million per annum.

TERMINAL C CONSTRUCTION PROGRAMME, JOHN WAYNE AIRPORT (JWA), CA, USA



We provided construction management services including building information modelling and 4D navisworks scheduling during the design and construction of John Wayne airport's new $543 million, 282,000 m2 Terminal C.

TERMINAL AREA IMPROVEMENTS, LONG BEACH AIRPORT, CA, USA



We provided construction management services for the terminal area improvements project that included the construction of two new buildings plus connectors.

PROJECT ISSUES RISK AND OPPORTUNITY MANAGEMENT, HEATHROW AIRPORT, UK



We developed a project issues risk and opportunity management methodology to help Heathrow understand their business drivers and objectives by the improved management of risk, business continuity and value preservation and through this helped deliver c£95m of savings.

MANAGED SERVICE PROVIDER, HEATHROW AIRPORT, UK



Undertaking the commercial, cost and risk management roles throughout the proposed development of the eastern side of the Airport, incorporating the construction of the new passenger Terminal T2A, designed to replace the existing airport terminals.

CASE STUDIES

PROFESSIONAL SERVICES, GATWICK AIRPORT LIMITED (GAL), UK



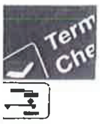
Working with the development team at Gatwick to deliver its twenty year capital investment program through the provision of commercial and project management and commercial design management aimed at maximising the airports return from its capital investment.

BRITISH AIRWAYS PLC, UK



British Airways preferred partnering supplier for CDM-C Services since the mid 1990s, working on projects at both Gatwick and Heathrow Airports. Projects include apron repairs, hangar demolitions, airport lounges, a new operations control centre and flight simulator facilities.

KUALA LUMPUR INTERNATIONAL AIRPORT, MALAYSIA



Risk and scenario analysis of the feasibility of the planning for the new airport in Kuala Lumpur. For this purpose the project has been divided into a number of blocks (terminal, runways etc.) with a number of critical relations between these blocks.

CLP POWER TSING YI HELIPAD, ARUP



Appointed to sub-consultant for CLP Power and Arup at Tsing Yi site responsible for drafting the helipad standard operating procedures (SOPs), risk assessment report and helipad maintenance guidelines for the existing helipad and 2nd helipad.

TECHNICAL SERVICES, AL DUQUM INTERNATIONAL AIRPORT, OMAN



We provided traffic forecasting services feeding into the master plan for the green field airport development of Al Duqum airport in Oman.

REVIEW OF DEVELOPMENT OPTIONS, GATWICK AIRPORT, UK



Assessment of the proposed development options for increasing airside departure lounge capacity and providing new CIP and crew reporting facilities. The study also involved static analysis of stand capacity and terminal passenger flow analysis.

AIRPORT CITY MASTER PLAN, LATINA AIRPORT, ITALY



Development of a master plan for Latina Airport City providing airfield, runway, taxiway, aircraft parking and terminal planning together with technical specifications for airfield lighting, terminal planning, ATC and support facilities and capital and operating expenditure forecasts.

ICT SYSTEMS STRATEGY DEVELOPMENT; SYSTEMS SPECIFICATION, RWANDA INTERNATIONAL AIRPORT, RWANDA



Provided ICT Consultancy Services to develop the ICT Systems Strategy, Systems Specifications and recommendations for CAPEX budget for the ICT Infrastructure at Rwanda International Airport.

ICT INTEGRATION STRATEGY; CORE ICT PROCUREMENT SPECIFICATION; TECHNICAL ORAT, BORYSPIL INT AIRPORT, UKRAINE



Undertook a detailed audit and gap analysis and created an ICT Master Plan. Focus placed upon the core integrated infrastructure – AODB, FIDS and RMS with integration strategy and procurement specifications being drafted and budgets established.

ICT STRATEGY ,DONETSK INT AIRPORT AND LVIV INT AIRPORT EURO2012 NATIONAL AGENCY, UKRAINE



On behalf of the National Agency for EURO2012, undertook an audit of the ICT systems at Donetsk and Lviv airports during the EURO2012 Football Competition. The outcome was a report including ICT requirements for an integrated airport including the new terminal complexes.

CASE STUDIES

ICT PROGRAMMES, NEW DELHI INTERNATIONAL AIRPORT, INDIA



Engineer for the ICT Systems contract. Duties included confirmation of user requirements, comprehensive review and update of systems specifications, vendor selection and negotiation, oversight of vendor delivery including programme, technical and risk management.

ICT STRATEGY DEVELOPMENT AND ICT SYSTEMS SPECIFICATION, NEW DELHI INTERNATIONAL AIRPORT, INDIA



Specifed the ICT Systems for the new - terminal at Mumbai and working direct for the Airport Authority to review airport security systems, provide recommendations, develop procurement specifications for perimeter security and support the vendor selection process.

ICT SYSTEMS ASSURANCE AND VENDOR OVERSIGHT, TERMINAL 5, LONDON HEATHROW, UK



Provided systems assurance for IT systems including design review, implementation review and audit, oversight of the operation of the Interface Test Facility, oversight of installation and commissioning and technical support through transition to operations.

AIRPORT EXPANSION DESIGN COMPETITION, MILAN MALPENSA AIRPORT, ITALY



We developed a Simmod simulation model as part of a design competition for the expansion of the airport. The model focused on runway capacity and highlighted the efficiencies of the proposed taxiway developments

MASTER PLAN REVIEW, AUCKLAND AIRPORT, NEW ZEALAND

A | Auckland Airport

Commissioned to provide a peer review on the master plan options and traffic forecasts produced by the airport operator. Specifically our work involved reviewing traffic flow on the airfield and position of terminal building and the RMO for a proposed second runway.

AIRPORT MASTER PLAN, NEW LISBON AIRPORT, PORTUGAL



Technical Consultant providing support, including project management to NAER in the technical assessment phase and also during the preparation of the ITT for the privatisation of the Portuguese airport system.

STRUCTURAL DESIGN OF CONTROL TOWER, NICE CÔTE D'AZUR AIRPORT, FRANCE



Provided the final structural design of Nice Airport's 10 storey air traffic control tower. The control tower was a composite structure in order to comply with paraseismic standards.

AIR FREIGHT TERMINAL, NICE CÔTE D'AZUR AIRPORT, FRANCE



Provided the co-ordination and integration of the structural design, as well as project management services for the air freight terminal at Nice Côte d'Azur Airport.

NEW TERMINAL DESIGN, SOUTH CHARLEROI AIRPORT, BRUSSELS, BELGIUM



Supplied the technical and construction design for the new terminal and provided the electronic installations and flight information displays. Our broad expertise in the field of airport systems and baggage handling ensured successful project completion.

AIRPORT MASTER PLAN, PHILADELPHIA INTERNATIONAL AIRPORT, USA



Working within a multidisciplinary planning team providing support in construction phasing, sequencing and constructability analysis we prepared summary schedules including an analysis of the pre construction and construction period.

CASE STUDIES

LONG TERM DEVELOPMENT STRATEGY, IAG CARGO, HEATHROW, UK

IAGCargo

Delivered to schematic design, long term asset management strategy that ensured sufficient ground capacity is available at London Heathrow to handle the increased volume of cargo driven by new aircraft, industry and IAG growth.

AIRPORT PLANNING MODEL, MAJOR PORTUGUESE AIRPORTS, PORTUGAL

Developed the planning tool and performed analysis of terminal and airside infrastructure and facilities requirements for the major airports of Portugal. Created the calculation of the capital investments for each airport for the duration of the proposed airport operating concession.

MASTER PLAN REVIEW, AEROPUERTO CIUDAD REAL, SPAIN



Part of a multidisciplinary planning team tasked with developing a master planning study for the location of a new airport. Provided project management services with a focus on cost estimating and construction phasing and sequencing.

FACILITY PLANNING AND TECHNICAL SERVICES, ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT, GREECE



We provided operational facility planning and technical services to the new international airport serving Athens. Provided support throughout the design, Construction and operational start-up of the new Airport.

NEW BEIJING AIRPORT DESIGN COMPETITION, BEIJING, CHINA



As part of a consortium delivered a response to the call for a design for the new airport planned for Beijing, China. We provided master planning and capital cost estimations for the consortium.

FEASIBILITY STUDY, DUBLIN INTERNATIONAL AIRPORT, IRELAND



As part of the on-going expansion plans we undertook a feasibility and location study for the new air traffic control tower to serve Dublin airport.

MASTER PLAN, AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL, THE NETHERLANDS



Provided the planning and co-ordination of several master plans, the coordination of construction of C, D & F-piers, project management of several refurbishments, and the project planning of the 5th runway.

TERMINAL AREA MASTER PLAN STUDY, CINCINNATI/NORTHERN KENTUCKY INTERNATIONAL AIRPORT, USA



Part of a multidisciplinary planning team providing conceptual level engineering and analysis on the implementation plans. Tasks included preparation of conceptual construction phasing and sequencing plans, and preparation of cost estimates for identified priority projects.

INTERNATIONAL AIRPORT RAIL STATION, TED STEVENS ANCHORAGE INTERNATIONAL AIRPORT, ALASKA

The Alaska Railroad Corporation (ARRC) commissioned us to provide project management of a concept plan for a $28 million airport rail station. We led the concept development phase of the project, working to integrate airport operations with terminal redevelopment.

TERMINAL INTERIOR, TOM BRADLEY INTERNATIONAL TERMINAL INTERIOR, LAX, LOS ANGELES



Provided detailed analysis on the architectural and engineering design for baggage handling facilities, signage, and security improvement during pre-construction. Led the development of a 4D project phasing plan, which minimized impacts to airport operations.

CASE STUDIES

RISK & AERONAUTICAL ASSESSMENT, NEW DELHI AIRPORT, INDIA



Provided risk management services during the design and construction of a new 102m tall ATC Tower including an analysis of the design of the tower to ensure it complied with all relevant airport and design standards.

REDESIGN REVIEW, NANJING LUKOU INTERNATIONAL AIRPORT, PR CHINA



Provided investigation of several operational scenarios, review of the Domestic and International Terminal 2 Design and delivery of the respective report in order to identify the preferred operational model and highlight and prevent possible operational constraints.

BUSINESS PLANNING, HONG KONG BUSINESS AVIATION CENTRE, HONG KONG



Delivery of a comprehensive business planning, traffic forecasting, facilities development and benefits program to align with Hong Kong International Airport's master plan 2030 development.

CAPACITY STUDY, ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT, GREECE



Undertook a detailed study to determine the airside capacity of the new Athens International Airport. The study assessed the capacity of the runways, aircraft stands and the airport manoeuvring area, including taxiways.

SIMULATION STUDY, LARNACA INTERNATIONAL AIRPORT , CYPRUS



Carried out an Airside simulation study which included the analysis of aircraft pushbacks and aircraft flows on the new apron and simulation of the bowser fuelling process to determine if the increased travel time from the fuel farm resulted in delays in reaching aircraft and therefore a reduction in on- time performance.

COMBAT SUPPORT VEHICLE MAINTENANCE FACILITY, ANDERSEN AFB, GUAM



The Design/Build team has incorporated multiple sustainable design attributes with regards to achieving LEED Silver certification including the use of recycled construction materials, energy efficient mechanical and lighting.

KUALA LUMPUR SUBANG AIRPORT, MALAYSIA



Provided business planning and development advice including the development of a master planning vision, forecasting and a commercial benefits case strategy over the upcoming decade.

HONG KONG AIR CARGO AND LOGISTICS HACTL, HONG KONG



Appointed to assess the world's most efficient cargo facility of HACTL at Hong Kong International Airport. Delivered an Optimization and Performance Strategy after Cathay Pacific Cargo move.

FUTURE DEVELOPMENT, AFL, NADI AIRPORTS FIJI



Contracted to assist Thinc./ AFL with the present Terminal re-design exercise to select the most suitable approach for future development, demand and strategy based on the current utilization, mode of operation and capacity of Nadi Airport.

AIRPORT PLANNING & SIMULATION , NEW DELHI AIRPORT, INDIA



Appointed to deliver airport planning services and an airside and terminal operational efficiency and capacity analysis. Evaluated runway operating modes in order to determine the impact on runway capacity and aircraft taxi times.

CASE STUDIES

TERMINAL CAPACITY ASSESSMENT, WROCLAW AIRPORT, POLAND



Undertook a terminal capacity assessment which involved the development of simulation models to assess the complete airport operation as well as the development of alternative infrastructure designs to enhance airport capacity.

AIRSIDE SIMULATION, DUBLIN AIRPORT, IRELAND



Examined the impact of the proposed airside development program using Simmod PLUS! to simulate airfield operations and determine how effectively the airside infrastructure and new runway could handle the forecasted growth in traffic.

SATELLITE UTILISATION PROJECT, ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT, GREECE



Undertook user requirements coordination and functional assessments for the "Satellite Utilisation" project at the New Athens International Airport.

AIRSIDE SIMULATION, FRANKFURT AIRPORT, GERMANY



As part of the planning for future airside development at Frankfurt airport we conducted a simulation exercise for the Lufthansa to determine the development option most favourable for airside operational performance.

IRSIDE & AIRSPACE SIMULATION, COVENTRY IRPORT, UK

Developed a simulation model of the airport and the surrounding airspace using Simmod PRO! This allowed the client to fully understand the interactions between the two airports and our analysis and expert advice was used to support the planning inquiry.

AIRSIDE SIMULATION, MANCHESTER AIRPORT, UK



Conducted a study to validate the proposed airfield master plan and terminal allocation strategy. The project involved the simulation of the master plan airside layout and a number of variations.

IRSIDE SIMULATION, GATWICK AIRPORT, UK



Commissioned to undertake an evaluation of the airfield performance using the simulation software Simmod PRO! The results of the simulation models was used to help inform the pier decision making process.

CAPACITY/DEVELOPMENT STRATEGY, LISBON PORTELA AIRPORT, PORTUGAL

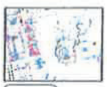
Operational assessment of the airport including the passenger terminal operation, baggage handling system, cargo facilities, airside, runways and airspace to enhance airport capacity.

ATWICK AIRPORT PLANNING SERVICES RAMEWORK, ATWICK AIRPORT, UK



The scope of work included runways and taxiways through to terminal and landside planning providing specific services such as simulation, capacity assessment and functional layout planning.

CAPACITY STUDY, KRAKÓW AIRPORT, POLAND



Undertook a terminal and airfield capacity analysis of Kraków airport in order to facilitate the application for EU funding for proposed expansion works.

CASE STUDIES

AIRSIDE SIMULATION, OR TAMBO INTERNATIONAL AIRPORT IN JOHANNESBURG



Supported the consulting engineers Ove Arup by conducting an airside simulation study to determine the increase in runway capacity when switching from segregated mode to mixed mode operations.

TRAFFIC FORECAST, HONG KONG BUSINESS AVIATION, HONG KONG



Provided a detailed traffic forecast by market segment of general aviation including business aviation, government, medical, diplomatic and military.

ROUTE PREPARATION & STRATEGY CO-OPERATION, GREECE

Route preparation and strategy cooperation with Athens International Airport, Hellenic Civil Aviation Authority and Elliniko Organismo Tourismo (Greek Tourism Board) for the "Routes" exhibition and pavilion in Dubai.

TRAFFIC FORECAST, HONG KONG BUSINESS AVIATION, HONG KONG



EC Harris provided a detailed traffic forecast by market segment of general aviation including business aviation, government, medical, diplomatic and military.

THE OLYMPIC & PARALYMPIC GAMES, ATHENS 2004

Developed the traffic demand forecast, development of operational plans and concepts and the design and development of a temporary terminal facility as well as preparing standard operating procedures and emergency and contingency plans for the Olympic Games.

SAO PAULO AIRPORT, BRAZIL



Delivery partner for the Operational Readiness and Systems Integration for the new Terminal TPS3 . Undertaking the operational readiness and transfer of airlines and staff into the new facility.

2007 CHAMPIONS LEAGUE FINAL, ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT, GREECE



Worked with Athens International Airport we were responsible for the development of the traffic forecasts and the development of operational plans for the 2007 Champions League Final in Athens.

ORAT REVIEW, QUEEN ALIA INTERNATIONAL AIRPORT, JORDAN



Established an ORAT strategy and plan to provide certainty of terminal opening of the new facility at Queen Alia International Airport, Amman.

OPERATIONAL READINESS AND TRANSFER (ORAT), ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT

We provided operational readiness support for the opening of the new Athens International Airport and acted as part of the technical team for the design, construction, development and operation of the airport.

OPERATIONAL READINESS AND TRANSFER, LARNACA INTERNATIONAL AIRPORT, CYPRUS



We provided operational readiness services for the transfer of operation to the new passenger terminal at Larnaca and developed standard operating procedures for airfield operations and new apron and re-fuelling processes.

CASE STUDIES

OPERATIONAL BRIEF FOR CONTROL TOWER, NEW DELHI AIRPORT, INDIA



Responsible for the development of an operational brief for the new control tower. The operational brief covered location and space requirements, design standards, utilities, concept of operation, operational and safety requirements.

BUSINESS CASE FOR THE DEVELOPMENT OF HEATHROW'S MASTERPLAN, HEATHROW AIRPORT, UK



Provided support in developing a long term business plan driven by a range of master plan options. This included evaluating the long term impact on airport charges together with evaluating the benefits of different master plan options to passengers and other stakeholders.

ICT DUE DILIGENCE ON BAA/FERROVIAL UK AIRPORT, JP MORGAN, UK

J.P.Morgan

Advisors to JP Morgan on the acquisition of a major UK airport. Audited the existing ICT infrastructure including systems, staff capabilities and processes to establish the value of the existing ICT solutions, highlight required changes.

BUILD-OPERATE-TRANSFER (BOT) CONTRACT, NEW ISTANBUL AIRPORT, TURKEY



In order to meet the forecast demand the Turkish Airports Authority has developed a plan to build a new 3rd Istanbul Airport. EC Harris provided technical due diligence services for a potential bidder for the Build-Operate-Transfer contract for the new airport.

ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT, HOCHTIEF AIRPORT SALE (2014)



Acted as Technical Advisor to a potential investor in Athens International Airport (one of Hochtief's airports). Provided technical advisory services taking the client to the non-binding offer stage.

DUSSELDORF, HAMBURG, BUDAPEST AND TIRANA, HOCHTIEF AIRPORT SALE (2014)

HOCHTIEF

Acted as the Technical Advisor to a potential investor for 4 of the airports in the Hochtief Airport portfolio. The services provided included: traffic forecasting, master planning, capital expenditure profiling, OPEX and revenue projections.

TECHNICAL DUE DILIGENCE, ANA AIRPORTS PRIVATISATION



Commissioned to support the bid for ANA Aeroportos de Portugal, in particular providing traffic and technical due diligence. This involved developing a future strategy for Lisbon airport and OPEX and CAPEX projections for the existing airport assets and an environmental assessment of the airport.

TECHNICAL DUE DILIGENCE, SALE OF RUSSIAN REGIONAL AIRPORT



Acted as technical advisor to Vinci Airports in their bid for a regional airport in Russia. Technical advisory services included traffic forecasting, terminal preliminary design, master plan review, capex and business planning for the investors to determine the ultimate financial feasibility and valuation of the asset.

TECHNICAL DUE DILIGENCE, SALE OF HOCHTIEF AIRPORT

HOCHTIEF

Acted as technical advisor to RREEF. Our services included a full review of the vendor information pack and technical and commercial advice on traffic forecasts, airport capacity and development plans, aeronautical, non aeronautical revenue and capital and operating costs.

TECHNICAL ADVISOR, QUEEN ALIA AIRPORT, JORDAN



We provided technical advisory services to Queen Alia International Airport including evaluating the capital investment program proposed by the airport to allow it to increase its capacity.

CASE STUDIES

TECHNICAL ADVISOR, JOMO KENYATTA INTERNATIONAL AIRPORT, NAIROBI, KENYA



On behalf of the European Investment Bank as technical advisor in relation to the expansion of Jomo Kenyatta airport. We provided master planning and capacity assessments of the existing and planned terminal facilities and a detailed review of the capital investment plan.

KUALA LUMPUR CARGO CITY



Appointed to manage the development and investment process for Kuala Lumpur's trade zone and cargo city. EC Harris managed the project realization, regulation and investment process on behalf of private investors and the Malaysian government.

SUBANG INTL. AIRPORT, KUALA LUMPUR



Contracted to help SkyPark Subang BHD and Malaysian Airports Holding MAHB with the future development and privatization of Subang International Airport.

TECHNICAL ADVISOR TO ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT, GREECE

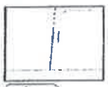
Technical advisor to Athens International Airport for the supply and operation of Airport Air Navigation Equipment

CLP POWER TSING YI HELICOPTER STATION AND OPERATION



Provided the flight operation, helicopter operation risk management and aviation consultant for CLP Power. The services included Helipad SOPs, operation risk assessment report and hangar maintenance guidelines.

RUNWAY RISK ASSESSMENT, LISBON OTA AIRPORT, PORTUGAL



The study included identification of risks, mitigation and recommendations for future use and possible capacity attainment. The new airport was analysed for compliance with ICAO Annex 14, ICAO Doc. 8168 PANS-OPS and ICAO Doc. 4444 PANS-ATM.

TECHNICAL ADVISOR, WARSAW AIRPORT, POLAND



Provided technical advisory services in the form of a rapid exit taxiway location analysis and a risk assessment of the runway end safety areas.

AIR TRAFFIC CONTROL TOWERS IN LEIPZIG AND HANNOVER, GERMAN AIR TRAFFIC CONTROL, GERMANY



Provided project management and stakeholder management services to "DFS – Deutsche Flugsicherung GmbH" (German Air Traffic Control) who built new air traffic control towers at several German Airports.

BRISBANE INTERNATIONAL AIRPORT, AUSTRALIA – BACL



Acted as environmental leader and provided technical advisory services for the environmental assessment and management studies relating to the design of a new parallel runway.

JOMO KENYATTA INTERNATIONAL AIRPORT, NAIROBI, KENYA, EIB/KAA GROUP



Technical advisors for the long-term environmental management for the development of a new 15,575m2 terminal and associated support and landside car-parking facilities, the rehabilitation of existing airfield pavements and the expansion of the taxiway system.

CASE STUDIES

EIA/HIA PROJECT MANAGER, HEATHROW AIRPORT, UK



Project Manager for the environmental and health impact assessment (EIA/HIA) of enabling works for the implementation of full runway alternation that ended the Cranford Agreement.

ENVIRONMENTAL STUDY, HEATHROW AIRPORT, UK



Provided project management for the Heathrow East Terminal 2B environmental studies examining noise, air quality, flood risk and contamination.

SUSTAINABILITY AND ENVIRONMENTAL PLANNING LEADERS, BEIJING NEW AIRPORT DESIGN COMPETITION



Project included evaluating and implementing 'low carbon' design principles to stretch current 'best in class' practice being delivered by other leading airports of the world into the airport's design.

INDEPENDENT ENVIRONMENTAL & SUSTAINABILITY ADVISORS , VINCI AIRPORTS TRANSACTION TEAM



We were commissioned to develop a high-level sustainability strategy to aid the high-level design of a new terminal being proposed during the bidding phase for a BOT concession to operate a Russian regional airport

NDEPENDENT EIA TECHNICAL ADVISOR TO DHV GROUP, NEW LISBON AIRPORT , PORTUGAL



Acted as independent technical advisors responsible for guiding the undertaking of a major environmental impact assessment for a new 'green field' international airport situated on approximately 3,800ha of land, 40 km to the east of Lisbon at Campo de Tiro de Alochete.

ECOLOGICAL ASSISTANCE DURING CONSTRUCTION, BERLIN BRANDENBURG INTERNATIONAL AIRPORT



Provided ecological, technology and engineering services and compensation management assistance during the expansion of Berlin-Schönefld airport.

IRSIDE CARBON EFFICIENCY STUDY, HEATHROW IRPORT, UK



Conducted airside carbon efficiency analysis to support the business planning for the long-term development of London Heathrow designed to handle up to 95mppa by 2038.

TERMINAL AREA IMPROVEMENTS, LONG BEACH AIRPORT, USA



Provided LEED compliance and technical oversight services for the Long Beach Airport terminal area improvements project.

ONSTRUCTION MANAGEMENT SERVICES , CHINO IR OPERATIONS FACILITY, CA



Provided construction management services during construction to attain LEED certification through the implementation of several green building practices including brown field cleanup and a rooftop solar panel array.

ENVIRONMENTAL ASSESSMENT MIDWAY AIRPORT, CHICAGO, USA



Provided key support services in the environmental assessment for the reconstruction and modernization program , the main component of which was the development of the estimated construction equipment mix and utilization.

CASE STUDIES

AIRPORT MASTER PLAN ENVIRONMENTAL PROCESS, PHILADELPHIA INTERNATIONAL AIRPORT, USA



We provided master planning and environmental impact assessment for the long-term development of Philadelphia International Airport.

GREENSKY BIO JET FUEL FACILITY, BRITISH AIRWAYS & SOLENA, UK



Provided project and cost management together with environmental and health and safety advice relating to the development of the first facility in the UK to convert carbon bearing waste into clean sustainable bio fuel.

ICT INTEGRATION STRATEGY AND VENDOR SELECTION, ABU DHABI INTERNATIONAL AIRPORT, UAE



Project included business process analysis, ICT specifications , recommendations for re-organisation of business units and procurement specifications for AODB, MB, FIDS and RMS components and Technical and commercial support to vendor selection.

SECURITY SYSTEMS STRATEGY DEVELOPMENT, AEROPORT INTERNATIONAL DE DJIBOUTI, DJIBOUTI



Provided Consultancy Services to develop the Security Systems Strategy, Systems Specifications and recommendations for CAPEX budget for the security systems at Djibouti International Airport.

ICT AUDITING, KOREA AIRPORT CONSTRUCTION AUTHORITY, SOUTH KOREA



Provided independent audits of the status of ICT systems to verify readiness for commencement of ORAT. Provided guidance and recommendations on risks to delivery, risk mitigation and management activities.

BAGGAGE CONTROL SYSTEMS – SYSTEMS ASSURANCE, TERMINAL 5, LONDON HEATHROW, UK



Provided specific systems assurance and vendor oversight on the Control and Monitoring Systems for the new baggage handling system for the new terminal. Work included high level review and detailed implementation audits at the vendor site.

ICT SYSTEMS ASSURANCE AND VENDOR OVERSIGHT, TERMINAL 2, LONDON HEATHROW



Part of the team providing systems assurance on IT based systems for the Terminal 2 redevelopment project. Project include oversight of the operation of the Interface Test Facility, oversight of installation and commissioning and technical support through transition to operations.

ICT SPECIFICATION AND ICT SYSTEMS ASSURANCE, HONG KONG INTERNATIONAL AIRPORT, HONG KONG



Provided systems assurance on IT based systems for the new Chek Lap Kok airport project including design review, implementation review and audit, management of the Interface Test Facility, oversight of installation and commissioning and technical support through transition to operations.

ICT SPECIFICATION; VENDOR SELECTION; ICT PROGRAMME DEVELOPMENT; ICT SYSTEMS ASSURANCE, MUSCAT, OMAN



Working for COWI-Larsen as the Engineer for the MC6 (ICT Systems) contract. Duties included confirmation of user requirements, comprehensive review and update of systems specifications, vendor selection and negotiation, oversight of vendor delivery including programme, technical and risk management.

SMS TRAINING, NATS, UK



Delivery of Safety management training courses which included safety management systems, safety case development and safety assessment techniques.

CASE STUDIES

REGULATORY REQUIREMENTS FOR SOFTWARE DEVELOPMENT, CAA, UK

Contributor to the development of the objective-based software regulatory requirements and guidelines in CAP 670 Section SW01 and the development of compliance guides for SW01. Assisted in the application of the guidelines through the conduct of a safety assessment of a major new ATM facility.

ATC SAFETY CASE, EUROCONTROL, BELGIUM



Safety Cases covering systems, staff and procedures and for the New Operations Room, the Operator Input and display System and the New Flight Data Processing System. Work included Hazard Analysis, Safety Assessments and the analysis of safety evidence.

SUPPLIER ASSESSMENT, EUROCONTROL, BELGIUM



Worked on behalf of EUROCONTROL to assess the achievement of safety objectives by software system providers. Projects included safety audits, quality assurance audits, compliance studies and the assessment of operating systems used within safety critical systems.

SOFTWARE SAFETY ENGINEERING, EUROCONTROL, BELGIUM



Starting with a detailed safety assessment of the ARTAS Radar Tracking solution, the task included the reverse engineering of the complete software to provide evidence of safe engineering practices and to provide traceability of safety objectives to the delivered solution.

;UPPORT TO REGULATORY POLICY)EVELOPMENT, EUROCONTROL, BELGIUM

Performed a review of the Safety Regulation Unit (SRU) work programme. The task then provided recommendations for the safety work programme and produced a safety regulatory policy document.

SAFETY CASE WORKSHOPS, HONG KONG CIVIL AVIATION DEPARTMENT, HONG KONG



Running a series of workshops covering each aspect of Safety Case development for the new ATC Centre. Reviewing the work of HK CAD staff and providing specialist input as needed including in the use of Goal Structuring Notation toolset (GSN).

;MS DEVELOPMENT AND TRAINING, HONG KONG :IVIL AVIATION DEPARTMENT, HONG KONG



Provided consultancy, support and guidance in the development of the HK CAD safety management system. Subsequently provided a full training programme in its use and maintenance.

NEW AIR TRAFFIC CONTROL CENTRE, NAV PORTUGAL, PORTUGAL



Development of the Safety Case for the New Operations Room under contract to NAV Portugal. Development of the safety argument structure, PSSA and SSA activities for the majority of systems, and a software safety assessment of the software, which had been modified for the New Operations Room.

KYGUIDE, SWITZERLAND

Supported the development of a number of safety cases, including the Kloten-Dubendorf Operational Transfer, the replacement ground-ground communications system, the Zurich airport ILS equipment and the Dubendorf Air-Ground Communications system.

COVENTRY AIRPORT, UK

Safety cases for the Tower and Approach Control Room refurbishment, Flight Data Processing System, MET System, Automated Terminal Information System and Aerodrome Ground Lighting Control System. Supported the development of the Unit Safety Case.

CASE STUDIES

ATM MODERNISATION, DANISH CAA , DENMARK



Safety related activities including assistance in introducing a project safety management regime for the ATM modernisation programme, derivation of top level safety requirements and allocation to sub-systems using FHA and PSSA techniques and development of individual safety plans and Initial Safety Cases.

FLIGHT DATA PROCESSING SYSTEMS, NATS, UK



Safety related studies including the dependability requirements for a replacement FDPS, safety assessment of the requirements for an automated flight plan reception facility and an assessment of the supplier safety management process for the new Oceanic FDPS at Prestwick

AIRFIELD GROUND LIGHTING SYSTEMS, EAST MIDLANDS AIRPORT, UK



Complete Safety Case for the design, installation and commissioning of the replacement AGL control and monitoring system . The project covered all aspects of the Safety Case from Functional Hazard Analysis through to acceptance of the case by the regulator.

CAIRDE 2000 PROGRAMME, IRISH AVIATION AUTHORITY (IAA), IRELAND

Support ed the IAA's CAIRDE 2000 programme including supplier selection, independent assessment of safety cases and supporting evidence, conduct of a Safety Assessment to support the safe entry to service of the system at Shannon and Dublin Area Control Centres.


EC HARRIS
34 YORK WAY
LONDON
N1 9AB
T: +44(0)20 7812 2000
WWW.ECHARRIS.COM
EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
2014 EC Harris LLP

SOLEMN DECLARATION

(art. 8 of L. 1599/1986)

To:	THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND S.A.		
Name:	Christoph Hans	Surname:	Nanke
Father's name and Surname:	Egmond Hans, Nanke		
Mother's name and surname:	Gertrud Anneliese Ernestine, Nanke		
Date of Birth:	05.08.1966		
Place of Birth:	Rüsselsheim		
ID No:	409424755	Tel: +49 69 690 78459	
Place of Residence: Wiesbaden	Street: Am Allersberg	No.: 9	PC: 65191
Fax: +49 69 690 495 78459		Email: c.nanke@fraport.de	

I, the undersigned, acting as legal representative of the legal entity under the corporate name Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, established under the laws of Germany, with company registration number HRB 7042 and registered offices at Germany, 60547 Frankfurt am Main, with German tax registration number DE 114150623 being a member of the Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" by holding a 65.00% stake in the Consortium, being fully aware of the consequences of the Greek law 1599/1986 for making false / untrue solemn declarations, hereby declare in connection with the submission by the above Consortium of a binding offer for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster A Regional Airports of the Hellenic Republic pursuant to paragraph 4.1.9(b) of the relevant Request for Proposal issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. ("HRADF") on 4 February 2014, that the company proposed by our Consortium to act as the Contractor (as this term is defined in the Request for Proposal) is "INTRACOM CONSTRUCTIONS SOCIETE ANONYME TECHNICAL AND STEEL CONSTRUCTIONS", with distinctive title "INTRAKAT", seated at Peania, Attiki (19^{th} km Peania-Markopoulo avenue, 19002 PEANIA), T:+302106674700, F:+302106646353, E: info@intrakat.gr, W: http://www.intrakat.com.

The description of the experience and of the credentials of the Contractor is attached hereto. Should our Consortium be selected as the Preferred Investor or the Reserve Candidate we shall submit, within thirty (30) days from our selection, all the required evidence to the Greek State and the HRADF in relation to the satisfaction by the Contractor of the conditions set out in paragraph 4.1.9(c) of the Request for Proposal.

Athens, 30-9-2014

Christoph Hans Nanke

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΔΗΜΟΣ ... Κ.Ε.Π. ... (4)
Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής του Christoph ... Nanke ... 409424755 ... 30/9/2014 ...
ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Η αρμόδια Υπάλληλος
ΜΑΡΙΑ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΟΥ

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

(άρθρο 8 Ν 1599/1986)

Προς:	Το ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.		
Ο-Η Όνομα:	Christoph Hans	Επώνυμο:	Nanke
Όνομα και Επώνυμο Πατέρα:	Egmond Hans, Nanke		
Όνομα και Επώνυμο Μητέρας:	Gertrud Anneliese Ernestine, Nanke		
Ημερομηνία Γέννησης:	05.08.1966		
Τόπος Γέννησης:	Rüsselsheim		
Αριθμός Ταυτότητας	409424755	τηλ	+49 69 690 78459
Τόπος Κατοικίας: Wiesbaden		Οδός: Am Allersberg	Αριθ.: 9 Τ.Κ.: 65191
Αρ. Τηλεομοιοτύπου (Fax):	+49 69 690 495 78459	Δ/νση Ηλεκτρ. Ταχυδρομείου	: c.nanke@fraport.de

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος, ενεργώντας ως νόμιμος εκπρόσωπος του νομικού προσώπου με την εταιρική επωνυμία Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, που συστήθηκε σύμφωνα με τους νόμους της Γερμανίας, με αριθμό μητρώου εταιρίας HRB 7042 και το οποίο εδρεύει στην Γερμανία, 60547 Φρανκφούρτη am Main, με αριθμό φορολογικού μητρώου Γερμανίας DE 114150623, όντας μέλος της Κοινοπραξίας "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" κάτοχος του 65,00% της Κοινοπραξίας, έχοντας πλήρη επίγνωση των συνεπειών που προβλέπονται από τον Ελληνικό νόμο 1599/1986 για τις ψευδείς/αναληθείς υπεύθυνες δηλώσεις, δηλώνω δια της παρούσης, σχετικά με την υποβολή εκ μέρους της ως άνω Κοινοπραξίας δεσμευτικής προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με την λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Α του Ελληνικού Δημοσίου, σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.9(β) της σχετικής Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς που εξέδωσε το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. στις 4 Φεβρουαρίου 2014, ότι η εταιρεία που προτείνεται από την Κοινοπραξία μας ως Εργολάβος (όπως ο όρος αυτός καθορίζεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς) είναι η «ΙΝΤΡΑΚΟΜ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ» με διακριτικό τίτλο "INTRAKAT", που εδρεύει στην Παιανία Αττικής (19ο χλμ Λεωφ. Παιανίας Μαρκοπούλου, 19002 ΠΑΙΑΝΙΑ), T:+302106674700, F:+302106646353, E: info@intrakat.gr, W: http://www.intrakat.com.

Επισυνάπτεται περιγραφή της εμπειρίας και των επαγγελματικών προσόντων του Εργολάβου. Εφόσον η Κοινοπραξία μας επιλεγεί ως ο Επιλεγείς Επενδυτής ή ο Αναπληρωματικός Υποψήφιος θα υποβάλουμε, εντός τριάντα (30) ημερών από την επιλογή μας, στο Δημόσιο και στο ΤΑΙΠΕΔ όλα τα απαραίτητα στοιχεία που αποδεικνύουν την ικανοποίηση από τον Εργολάβο των απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς.

Αθήνα, 30-9-2014

ΕΠΙΣΗΜΗ ΣΦΡΑΓΙΔΑ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ

Christoph Hans Nanke

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής του Christoph Hans Nanke
Α. Δ. Τ. 409424755
Κηφισιά 30/9/2014
ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Η αρμόδια Υπάλληλος
ΜΑΡΙΑ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΟΥ
ΔΕ/Δ'
ΥΠΟΓΡΑΦΗ

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.
Αθήνα, 03/10/2014
Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα δικηγόρος

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΑΛΚΥΟΝΗΣ 37, 175 61 ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ.& FAX: 210 9843377
ΑΦΜ: 043960730 ΔΟΥ ΠΑΛ ΦΑΛΗΡΟΥ
Α.Μ. Δ.Σ.Α.: 20257

SOLEMN DECLARATION

(art. 8 of L. 1599/1986)

To:	THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND S.A.		
Name:	Charles	Surname:	Weinland
Father's name and Surname:	Dieter, Weinland		
Mother's name and surname:	Frauke Emmy Martha, Weinland		
Date of Birth:	09.02.1969		
Place of Birth:	Kiel		
ID No:	415332590	Tel: +49 69 690 70782	
Place of Residence: Schwalbach	Street: Pfingstbrunnenstr.	No.: 16a	PC: 65824
Fax: +49 69 690 495 70782		Email: c.weinland@fraport.de	

I, the undersigned, acting as legal representative of the legal entity under the corporate name Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, established under the laws of Germany, with company registration number HRB 7042 and registered offices at Germany, 60547 Frankfurt am Main, with German tax registration number DE 114150623 being a member of the Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" by holding a 65.00% stake in the Consortium, being fully aware of the consequences of the Greek law 1599/1986 for making false / untrue solemn declarations, hereby declare in connection with the submission by the above Consortium of a binding offer for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster A Regional Airports of the Hellenic Republic pursuant to paragraph 4.1.9(b) of the relevant Request for Proposal issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. ("HRADF") on 4 February 2014, that the company proposed by our Consortium to act as the Contractor (as this term is defined in the Request for Proposal) is "INTRACOM CONSTRUCTIONS SOCIETE ANONYME TECHNICAL AND STEEL CONSTRUCTIONS", with distinctive title "INTRAKAT", seated at Peania, Attiki (19^{th} km Peania-Markopoulo avenue, 19002 PEANIA), T:+302106674700, F:+302106646353, E: info@intrakat.gr, W: http://www.intrakat.com.

The description of the experience and of the credentials of the Contractor is attached hereto. Should our Consortium be selected as the Preferred Investor or the Reserve Candidate we shall submit, within thirty (30) days from our selection, all the required evidence to the Greek State and the HRADF in relation to the satisfaction by the Contractor of the conditions set out in paragraph 4.1.9(c) of the Request for Proposal.

Athens, 30-9-.2014

Charles Weinland

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΔΗΜΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ Κ.Ε.Π. (4)

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής του Charles Weinland

Κηφισιά 30/9/2014

ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Η αρμόδια Υπάλληλος
ΜΑΡΙΑ [illegible]

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

(άρθρο 8 Ν.1599/1986)

Προς:	Το ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.		
Ο-Η Όνομα:	Charles	Επώνυμο: Weinland	
Όνομα και Επώνυμο Πατέρα:	Dieter, Weinland		
Όνομα και Επώνυμο Μητέρας:	Frauke Emmy Martha, Weinland		
Ημερομηνία Γέννησης:	09.02.1969		
Τόπος Γέννησης:	Kiel		
Αριθμός Ταυτότητας	415332590	Τηλ:	+49 69 690 70782
Τόπος Κατοικίας: Schwalbach		Οδός: Pfingstbrunnen str.	Αριθ.: 16A Τ.Κ.: 65824
Αρ. Τηλεομοιοτύπου (Fax):	+49 69 690 495 70782	(Email):	c.weinland@fraport.de

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος, ενεργώντας ως νόμιμος εκπρόσωπος του νομικού προσώπου με την εταιρική επωνυμία Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, που συστήθηκε σύμφωνα με τους νόμους της Γερμανίας, με αριθμό μητρώου εταιρίας HRB 7042 και το οποίο εδρεύει στην Γερμανία, 60547 Φρανκφούρτη am Main, με αριθμό φορολογικού μητρώου Γερμανίας DE 114150623, όντας μέλος της Κοινοπραξίας "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" κάτοχος του 65,00% της Κοινοπραξίας, έχοντας πλήρη επίγνωση των συνεπειών που προβλέπονται από τον Ελληνικό νόμο 1599/1986 για τις ψευδείς/αναληθείς υπεύθυνες δηλώσεις, δηλώνω δια της παρούσης, σχετικά με την υποβολή εκ μέρους της ως άνω Κοινοπραξίας δεσμευτικής προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με την λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Α του Ελληνικού Δημοσίου, σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.9(β) της σχετικής Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς που εξέδωσε το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. στις 4 Φεβρουαρίου 2014, ότι η εταιρεία που προτείνεται από την Κοινοπραξία μας ως Εργολάβος (όπως ο όρος αυτός καθορίζεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς) είναι η «ΙΝΤΡΑΚΟΜ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ» με διακριτικό τίτλο "INTRAKAT", που εδρεύει στην Παιανία Αττικής (19ο χλμ Λεωφ. Παιανίας Μαρκοπούλου, 19002 ΠΑΙΑΝΙΑ), T:+302106674700, F:+302106646353, E: info@intrakat.gr, W: http://www.intrakat.com.

Επισυνάπτεται περιγραφή της εμπειρίας και των επαγγελματικών προσόντων του Εργολάβου. Εφόσον η Κοινοπραξία μας επιλεγεί ως ο Επιλεγείς Επενδυτής ή ο Αναπληρωματικός Υποψήφιος θα υποβάλουμε, εντός τριάντα (30) ημερών από την επιλογή μας, στο Δημόσιο και στο ΤΑΙΠΕΔ όλα τα απαραίτητα στοιχεία που αποδεικνύουν την ικανοποίηση από τον Εργολάβο των απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς.

Αθήνα, 30-9-2014

ΕΠΙΣΗΜΗ ΣΦΡΑΓΙΔΑ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ

Charles Weinland

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.

Αθήνα, 03/10/2014

Η μεταφράσασα και βεβαιούσα Δικηγόρος

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΑΛΚΥΟΝΗΣ 37, 175 61 ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ.& FAX: 210 9884377
ΑΦΜ: 043960730 - ΔΟΥ ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ
Α.Μ. Δ.Σ.Α.: 20257

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής του Charles Weinland
ΑΔΤ 415332590
Κηφισιά 30/9/2014
ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Η αρμόδια Υπάλληλος
ΜΑΡΙΑ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΟΥ
ΔΕ/Δ'
ΥΠΟΓΡΑΦΗ

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

(άρθρο 8 Ν.1599/1986)

Προς:	Το ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.		
Ο-Η Όνομα:	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Επώνυμο: ΗΜΕΛΛΟΥ	
Όνομα και Επώνυμο Πατέρα:	ΗΛΙΑΣ ΗΜΕΛΛΟΣ		
Όνομα και Επώνυμο Μητέρας:	ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΗΜΕΛΛΟΥ		
Ημερομηνία Γέννησης:	28/1/1966		
Τόπος Γέννησης:	ΑΘΗΝΑ		
Αριθμός Δελτίου Ταυτότητας/Διαβατηρίου:	ΑΚ 221264	Τηλ:	
Τόπος Κατοικίας: ΔΡΟΣΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ Οδός: ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ		Αριθ.: 17Α	Τ.Κ.: 14572
Αρ. Τηλεομοιοτύπου (Fax):		Δ/νση Ηλεκτρ. Ταχυδρομείου	imellouk@yahoo.gr

Η κάτωθι υπογεγραμμένη, ενεργώντας ως πληρεξουσία του νομικού προσώπου με την εταιρική επωνυμία SLENTEL LIMITED, που συστήθηκε σύμφωνα με τους νόμους της Κυπριακής Δημοκρατίας με αριθμό μητρώου εταιρίας ΗΕ 280254 και το οποίο εδρεύει στην Κύπρο Λευκωσία, Οδός Αγίου Προκοπίου 13, 2406, Εγκωμή, με Κυπριακό αριθμό φορολογικού μητρώου 12280254J όντας μέλος της Κοινοπραξίας «FRAPORT AG – SLENTEL LTD», κάτοχος του 35% της Κοινοπραξίας, έχοντας πλήρη επίγνωση των συνεπειών που προβλέπονται από τον Ελληνικό νόμο 1599/1986 για τις ψευδείς/αναληθείς υπεύθυνες δηλώσεις, δηλώνω δια της παρούσης, σχετικά με την υποβολή εκ μέρους της ως άνω Κοινοπραξίας δεσμευτικής προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με την λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Α του Ελληνικού Δημοσίου, σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.9(β) της σχετικής Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς που εξέδωσε το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. στις 4 Φεβρουαρίου 2014, ότι η εταιρεία που προτείνεται από την Κοινοπραξία μας ως Εργολάβος (όπως ο όρος αυτός καθορίζεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς) είναι η «ΙΝΤΡΑΚΟΜ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ» με διακριτικό τίτλο "INTRAKAT", που εδρεύει στην Παιανία Αττικής (19ο χλμ Λεωφ. Παιανίας Μαρκοπούλου, 19002 ΠΑΙΑΝΙΑ), T:+302106674700, F:+302106646353, E: info@intrakat.gr, W: http://www.intrakat.com.

Επισυνάπτεται περιγραφή της εμπειρίας και των επαγγελματικών προσόντων του Εργολάβου. Εφόσον η Κοινοπραξία μας επιλεγεί ως ο Επιλεγείς Επενδυτής ή ο Αναπληρωματικός Υποψήφιος θα υποβάλουμε, εντός τριάντα (30) ημερών από την επιλογή μας, στο Δημόσιο και στο ΤΑΙΠΕΔ όλα τα απαραίτητα στοιχεία που αποδεικνύουν την ικανοποίηση από τον Εργολάβο των απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς.

Αθήνα 17-9-2014

Αικατερίνη Ήμελλου

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής τ... ΗΜΕΛΛΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΑΔΤ ΑΚ 221264
Κηφισιά 17-09-2014

Ελισάβετ Σεντζούκ
ΠΕ 17/Γ

SOLEMN DECLARATION

(art. 8 of L. 1599/1986)

To:	THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND S.A			
Name:	AIKATERINI	Surname: IMELLOU		
Father's name and Surname:	ILIAS IMELLOS			
Mother's name and surname:	KALLIOPI IMELLOU			
Date of Birth:	28/1/1966			
Place of Birth:	ATHENS			
Identity/Passport No:	AK 221264	Tel:		
Place of Residence: DROSIA ATTIKI	Street: DODEKANISOU		No.: 17A	PC: 14572
Fax:		Email: imellouk@yahoo.gr		

I, the undersigned, acting as attorney in fact of the legal entity under the corporate name SLENTEL LIMITED, established under the laws of Cyprus, with company registration number HE 280254 and registered offices at 13 Agiou Prokopiou Street, 2406 Egkomi, Nicosia, Cyprus with Cyprus tax registration number 12280254J, being a member of the Consortium «FRAPORT AG – SLENTEL LTD» by holding a 35% stake in the Consortium, being fully aware of the consequences of the Greek law 1599/1986 for making false / untrue solemn declarations, hereby declare in connection with the submission by the above Consortium of a binding offer for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster A Regional Airports of the Hellenic Republic pursuant to paragraph 4.1.9(b) of the relevant Request for Proposal issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. ("HRADF") on 4 February 2014, that the company proposed by our Consortium to act as the Contractor (as this term is defined in the Request for Proposal) is "INTRACOM CONSTRUCTIONS SOCIETE ANONYME TECHNICAL AND STEEL CONSTRUCTIONS", with distinctive title "INTRAKAT", seated at Peania, Attiki (19^{th} km Peania-Markopoulo avenue, 19002 PEANIA), T:+302106674700, F:+302106646353, E: info@intrakat.gr, W: http://www.intrakat.com.

The description of the experience and of the credentials of the Contractor is attached hereto. Should our Consortium be selected as the Preferred Investor or the Reserve Candidate we shall submit, within thirty (30) days from our selection, all the required evidence to the Greek State and the HRADF in relation to the satisfaction by the Contractor of the conditions set out in paragraph 4.1.9(c) of the Request for Proposal.

Athens, 17-9-2014

OFFICIAL SEAL

Signature

....

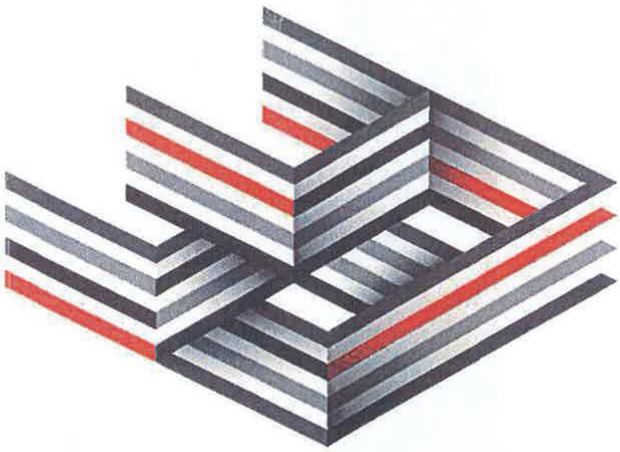
AIKATERINI IMELLOU

This is to certify that the signature appearing is the signature of Mrs IMELLOU AIKATERINI
ID No AK221264
Kifisia 17-09-2014
By MAYOR'S AUTHORIZATION
The Department Chief of the Public Services Support
SIGNATURE
Elisavet Sentzouik TE 17/C

True and exact translation to the English language of the hereto-attached document in Greek.
Athens, ...25/09/2014.
The certifying lawyer

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΑΛΚΥΟΝΗΣ 37, 175 61 ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ.& FAX: 210 9884377
ΑΦΜ: 043960940 - ΔΟΥ: ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ
Α.Μ. Δ.Σ.Α.: 20257

Company Profile



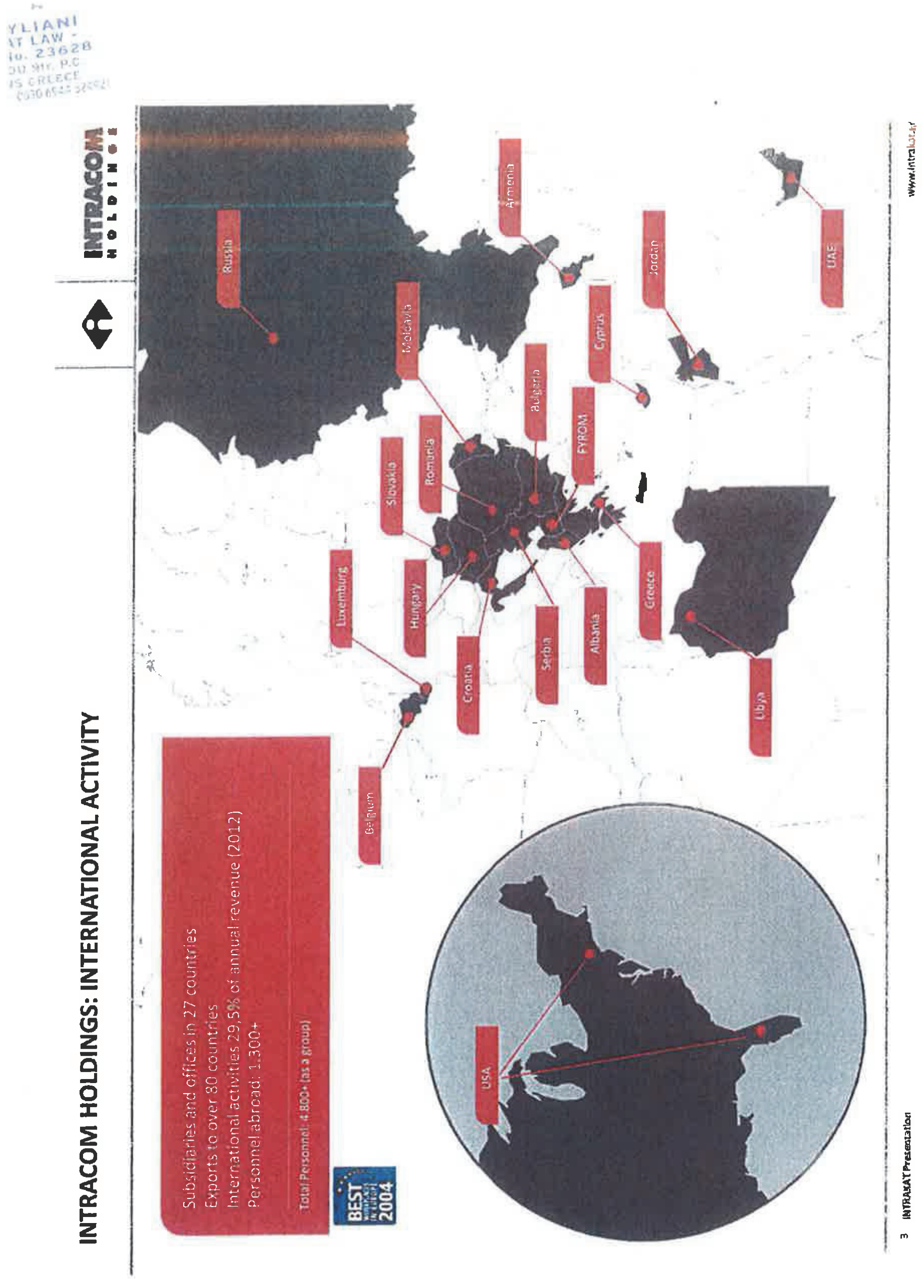
INTRAKAT

INTRACOM HOLDINGS: THE SHAREHOLDER

INTRACOM HOLDINGS

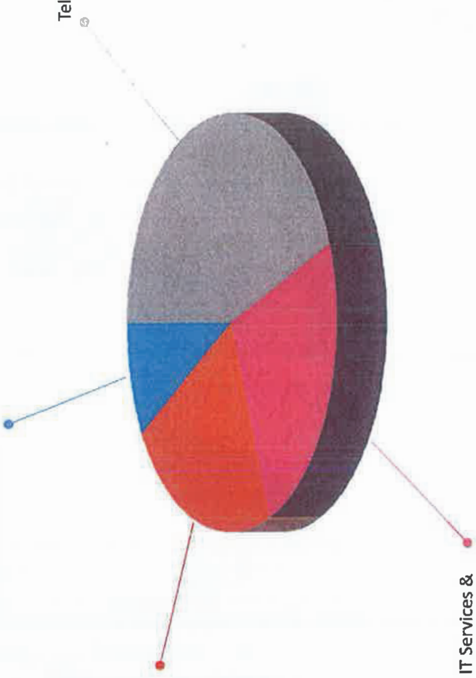
	INTRAKAT	INTRASOFT INTERNATIONAL	hol hellas online	INTRACOM DEFENSE ELECTRONICS	INTRACOM TELECOM
MARKET POSITION	One of the top construction groups in Greece	A leading European IT solutions and services group	The leading alternative telecom provider in the Greek market	Greece's largest manufacturer of defense electronics	A global telecommunication systems vendor
ACTIVITIES	Construction Infrastructures Energy /Renewable Steel structures manufacture Site maintenance	Application Development Information & content management Outsourcing & managed services Professional services	Next generation telecommunications operator Internet, voice and data services	Defense electronics products & applications Co-production of defense electronics subsystems Participation in international R&D programs	Telecoms products Turn-key solutions Network integration Professional services

BROAD PORTFOLIO OF PRODUCTS / SOLUTIONS / SERVICES


INTRACOM HOLDINGS: INTERNATIONAL ACTIVITY
INTRACOM HOLDINGS
Subsidiaries and offices in 27 countries
Exports to over 80 countries
International activities 29,5% of annual revenue (2012)
Personnel abroad: 1.300+
Total Personnel: 4.800+ (as a group)
BEST 2004
Russia
Armenia
Moldavia
Jordan
UAE
Cyprus
Bulgaria
FYROM
Romania
Slovakia
Luxemburg
Hungary
Croatia
Serbia
Albania
Greece
Libya
Belgium
USA
3 INTRAKAT Presentation
www.intrakat.gr

INTRACOM HOLDINGS

INTRACOM HOLDINGS: BASED ON 2013 GROUP TURNOVER



Total : € 513,7 mil.

INTRAKAT - KEY MILESTONES

INTRAKAT

- 1987 — **Established in 1987** — Member of the Intracom Holdings Group
- 2001 — **November 2001** — Listed in the Athens Exchange
- 2005 — **December 2005** — Merger with and absorption of Intramet (Steel Manufacturing Company)
- 2009 — **February 2009** — Establish Group Organization Structure
  - ✓ 4 Construction companies
  - ✓ 3 Subsidiaries
  - ✓ 4 Branches Internationally
- 2013 — **Among the top five Greek Construction companies.**

HIGHLIGHTS

Turnover

✓**2013:** 110 million euro

✓**2012:** 125 million euro

✓**2011:** 127 million euro

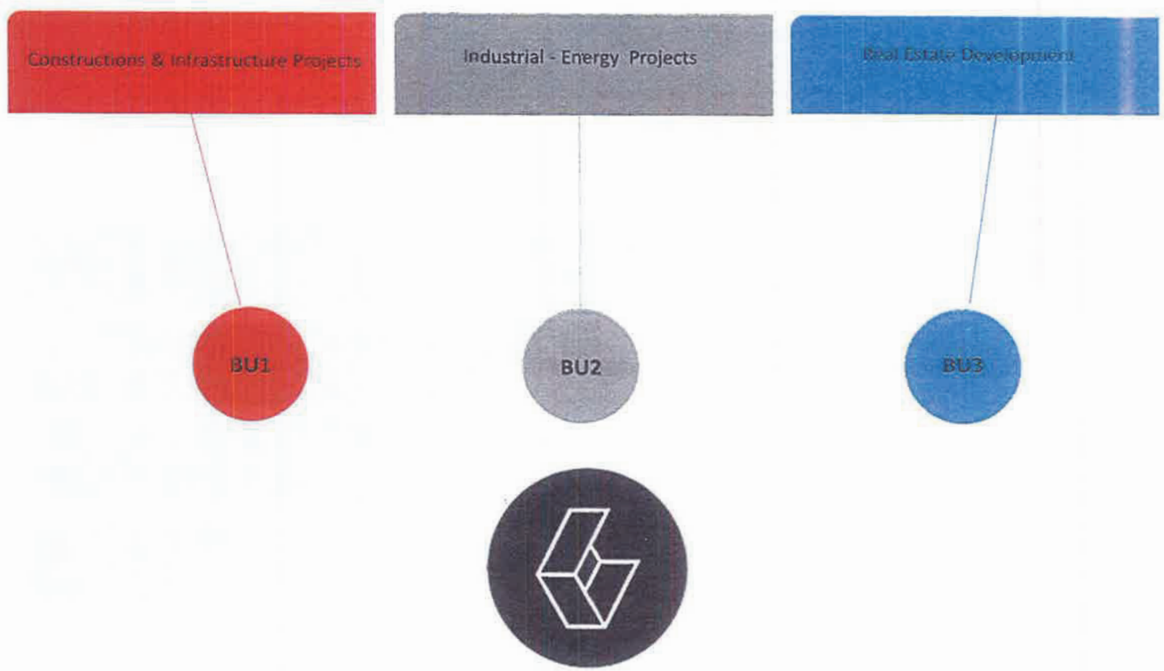
✓**Backlog:** 317 million euro

✓**International Group:** operates in 8 countries

5 INTRAKAT Presentation www.intrakat.gr

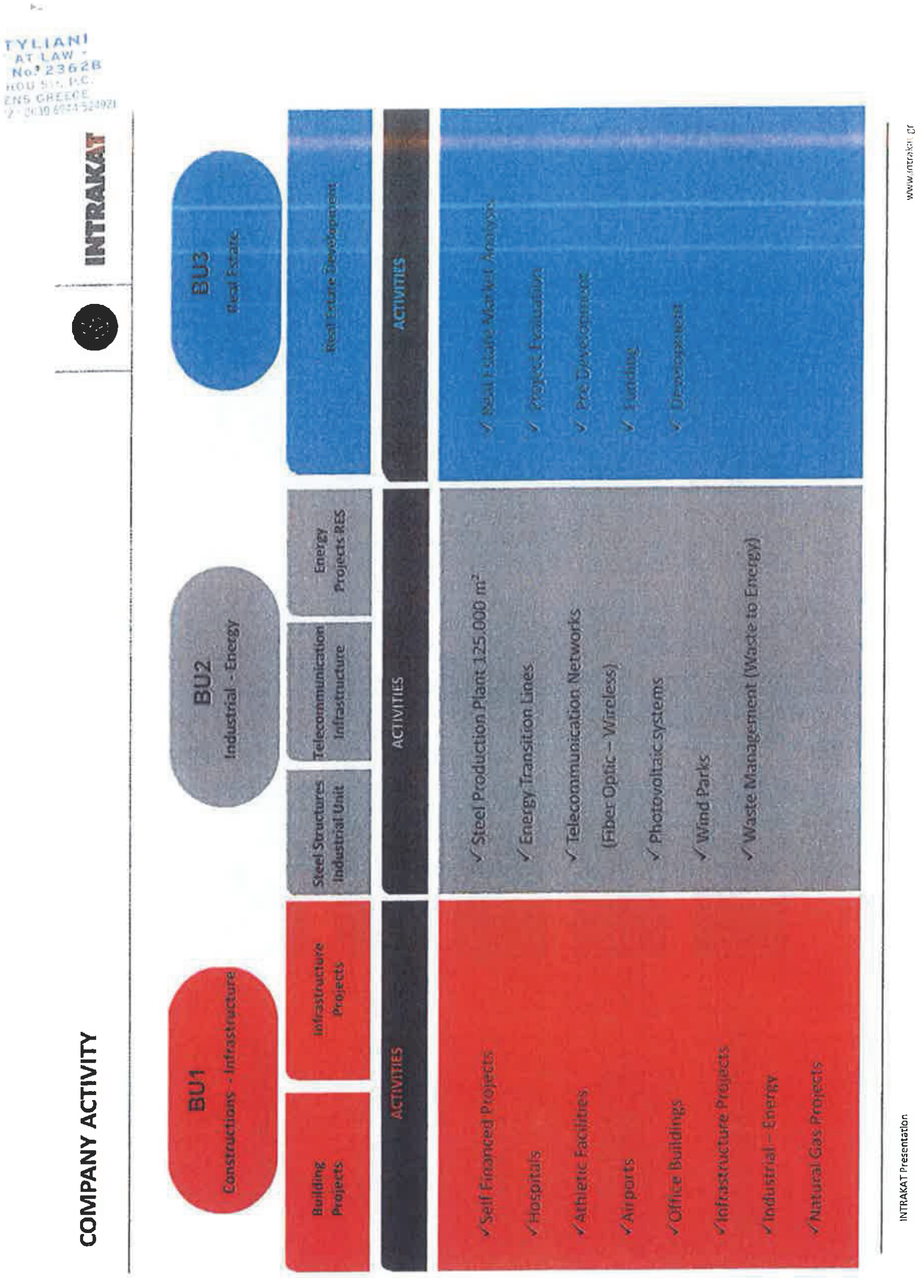
COMPANY ACTIVITY

INTRAKAT



5 INTRAKAT Presentation

www.intrakat.gr

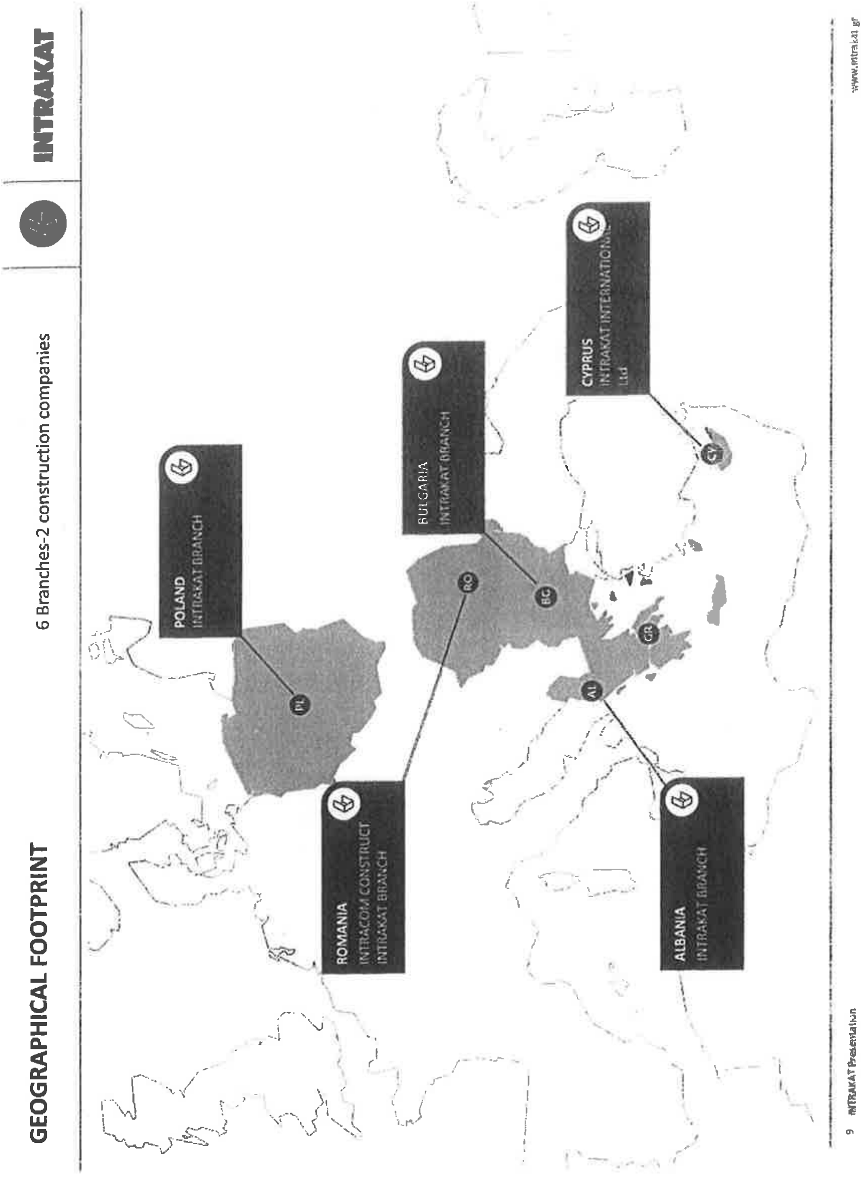


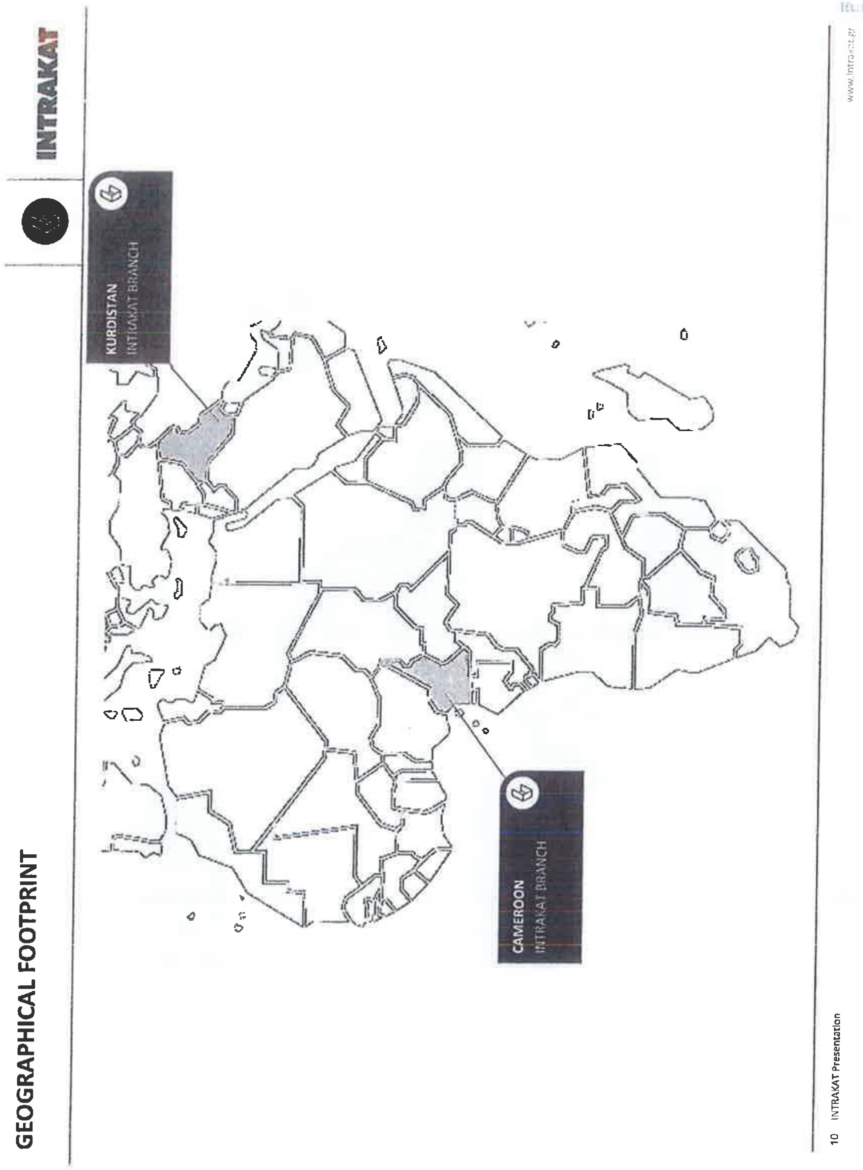
COMPANY ACTIVITY
INTRAKAT
BU1
Constructions - Infrastructure
Building Projects
Infrastructure Projects
ACTIVITIES
✓Self Financed Projects
✓Hospitals
✓Athletic Facilities
✓Airports
✓Office Buildings
✓Infrastructure Projects
✓Industrial - Energy
✓Natural Gas Projects
BU2
Industrial - Energy
Steel Structures Industrial Unit
Telecommunication Infrastructure
Energy Projects RES
ACTIVITIES
✓ Steel Production Plant 125.000 m²
✓ Energy Transition Lines
✓ Telecommunication Networks (Fiber Optic – Wireless)
✓ Photovoltaic systems
✓ Wind Parks
✓ Waste Management (Waste to Energy)
BU3
Real Estate
Real Estate Development
ACTIVITIES
✓ Real Estate Market Analysis
✓ Project Evaluation
✓ Pre Development
✓ Funding
✓ Development
INTRAKAT Presentation

MAIN SUBSIDIARIES

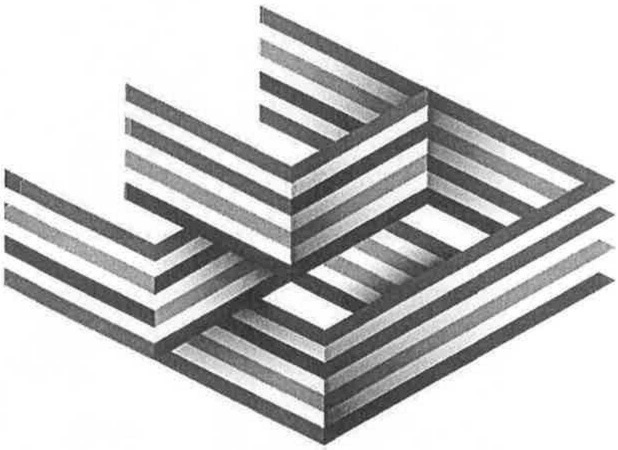
INTRAKAT

Company	Sector	Description
PRISMA DOMI	CONSTRUCTION / ENVIRONMENTAL	Company specialised in construction works, installations and waste management with contractors' certificate to participate in medium scale public tenders. Extensive experience and expertise in environmental and energy projects.
EUROKAT	CONSTRUCTION SERVICES	Construction company, active in energy and construction projects with contractors' certificate to participate in small scale public tenders. The company specialises in constructing and managing parking facilities.
IN MAINT	MAINTENANCE	Facility maintenance company providing integrated management, operating and maintenance services for buildings and electromechanical, industrial & sports facilities.
INTRAPOWER	ENERGY / RENEWABLES	Specialized in turn key construction of Renewable Energy Projects with high levels of technical know-how and environmental sensitivity.
FRACASSO	ROAD SAFETY SYSTEMS	Road safety systems company that designs, manufactures and provides an entire range of road restrain systems for modern motorways fully in line with European and international safety standards such as the EN 1317 standard. **Collaboration with Italian company FRACASSO SpA**


GEOGRAPHICAL FOOTPRINT
6 Branches-2 construction companies
INTRAKAT
POLAND
INTRAKAT BRANCH
BULGARIA
INTRAKAT BRANCH
CYPRUS
INTRAKAT INTERNATIONAL
Ltd
ROMANIA
INTRACOM CONSTRUCT
INTRAKAT BRANCH
ALBANIA
INTRAKAT BRANCH
PL
RO
BG
GR
AL
CY
9 INTRAKAT Presentation
www.intrakat.gr


INTRAKAT
GEOGRAPHICAL FOOTPRINT
KURDISTAN
INTRAKAT BRANCH
CAMEROON
INTRAKAT BRANCH
10 INTRAKAT Presentation

INTRAKAT



INDICATIVE PROJECTS

INFRASTRUCTURE PROJECTS – AIRPORTS

INTRAKAT

Hellenic Ministry for the Environment, Physical Planning and Public Works Expansion of terminal building, single level plus basement at the public airport of Karpathos, 12.500 m²

Location: Karpathos Island – Southern Greece
Budget: 31,77 mil €
Construction Period: 2005-2010



INFRASTRUCTURE PROJECTS – AIRPORTS

INTRAKAT

Ministry of Development, Competitiveness, Infrastructures, Transport & Networks)
Construction of the new maneuvering area of the National Paros Airport

Location: Paros Island

Budget: 13,1 mil Euros (+ VAT)

Description: 1400 m length by 45 m total width Aircraft **Runway** , with safety areas at both ends . Two taxiways, connecting runway with aircraft parking area. Parking area 200m X 130 m. Auxiliary route. Storage area. Drainage works. Runway and taxiways light signaling. Fencing and earthworks for new buildings.





INFRASTRUCTURE PROJECTS – ROAD CONSTRUCTION PROJECTS

INTRAKAT

01 **Eastern Peloponnese Motorway,** Corinth-Tripoli-Kalamata and Lefktro-Sparta Section; 182.5 km.

02 **Egnatia Odos S.A.** Reconstruction of the Thessaloniki-Kavala National Road- Part Strymonas-AghiosAndreas, 51 km

03 **Ministry of Environment & Public Works** Arta-Fillipiada bypass AghiosDimitrios – Selades section, 39 km.

04 **Central Macedonia Region** Construction of the Kassandra road circuit in the Chalkidiki Prefecture, part Poridaea-Kassandria, 17km.

05 **Thessaly Region** Construction of the Artesiano and Rizovouni villages' road detours on the Karditsa-Tripoli national road, 5.2km.

06 **Epirus Region** Reconstruction (improvement-widening-asphalting) of the Tyria-Sistrouni road, Prefecture of Ioannina, 16.7 km.

07 **Ministry of Infrastructure, Transport and Networks** - Construction of the road section Equestrian Center-Kalyvia-Lagonisi-Anavyssos junction, Prefecture of Attica.



Egnatia Odos Thessaloniki - Kavala



Arta–Filippiada bypass

INFRASTRUCTURE PROJECTS – ROAD CONSTRUCTION PROJECTS

INTRAKAT

Egnatia Odos S.A. Reconstruction of the Thessaloniki-Kavala National Road- Part Strymonas-AghiosAndreas, 51 km

Location: Northern Greece, Kavala

Budget: 30 mi. Euros (+VAT)

Construction Period: 2005-2008

Description: Rehabilitation/Reconstruction of 51km motorway - 2 multi-level junctions - 3 overbridges – E/M works & lighting – Safety barriers procurement & installation – Road signalling & marking





INFRASTRUCTURE PROJECTS – ROAD CONSTRUCTION PROJECTS

INTRAKAT

Central Macedonia Region Construction of the Kassandra road circuit in the Chalkidiki Prefecture, part Potidea-Kassandria, 17km.

Budget: 38 mi. Euros (+VAT)

Construction Period: 2010 - Ongoing

Description: Construction of road Potidaea to Cassandra Chalikidiki , Northern Greece. Construction length 15 km with two multilevel junctions 1,2 km length each.





INFRASTRUCTURE PROJECTS – HYDRAULICS

INTRAKAT

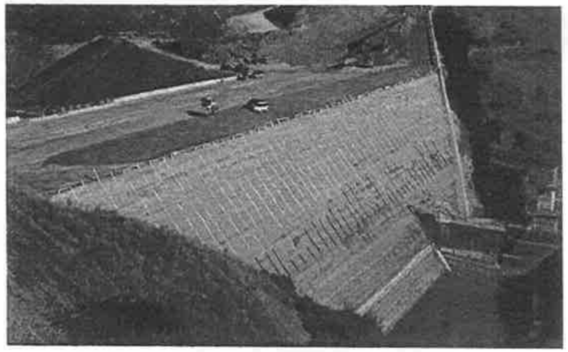
01 **Ministry of Infrastructures, Transportations and Networks** Water supply of Heraklion and Agios Nikolaos from Aposelemis Dam – Reinforcement works of Aposelemi Dam reservoir from Lassithi Plateau

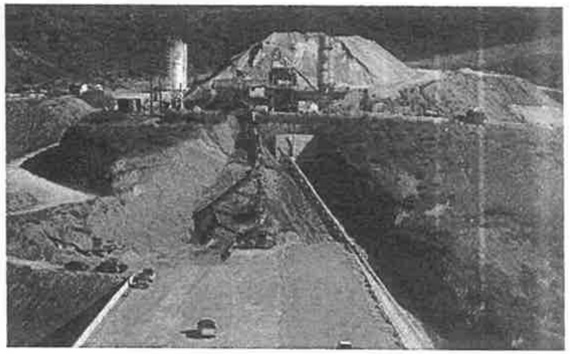
02 **Ministry of Rural Development & Food** Construction of dam in the Filiatrino basin, Prefecture of Messinia. Total volume 430.000 m^3 and useful reservoir volume of approximately 8 million m^3

03 **Egnatia Odos S.A.** Sewerage works, Municipality of Evergetoula, Lesvos Prefecture- Network Construction (N58.00)

04 **Ministry of Environment & Public Works** Arrangement of Ksirias stream in Corinth

05 **Region of Attica** Ministry of Infrastructure, Transport and Construction of the rainwater effusions network in Peania





Construction of a dam in the Filiatrino basin in Messinia prefecture

INFRASTRUCTURE PROJECTS – RAILROAD PROJECTS

INTRAKAT

01 **ERGA OSE S.A.** Construction of Railway Line, Stations, Stops and E/M installations of roadworks, Kiato-Rododafni section

02 **National railway company (CFR S.A.) of Romania** Renovation of the 3.800 sq.m. railway station, Oradea, Romania

03 **OSE (National Railway Operator) GSM-R** Fiber Optic Network for the operation of GSM-R system of OSE, 600 km

04 **National railway company (CFR S.A.) of Romania** Modernisation of the CED system and construction of the railway's station control building in Timisoara, Romania.

05 **National railway company (CFR S.A.) of Romania** Modernisation of the railway's station CED system in Bucharest, Romania



Railway works



Kiato-Rododafni section works

INFRASTRUCTURE PROJECTS – NATURAL GAS: PIPING NETWORKS

INTRAKAT

CLIENT	PROJECT	DESCRIPTION
PROMETHEUS GAS SA	HIGH PRESSURE NATURAL GAS PIPING FROM ALEXANDROUPOLI TO KOMOTINI, GREECE	PROCUREMENT OF MATERIALS AND CONSTRUCTION OF HIGH PRESSURE NATURAL GAS PIPELINE FROM ALEXANDROUPOLIS (ANTHIA) TO KOMOTINI (Φ40 - 54.000m). MONITORING STATIONS / FO CABLING)









CONSTRUCTION PROJECTS - OFFICE BUILDINGS/RETAIL & BRANCH NETWORKS

INTRAKAT

01 **Intracom Holdings** Construction of a 7.100 m², 5-level building with two underground levels at Adrianiou street, Athens.

02 **Societe Generale** Construction of bank branches, 1.000 m² in total

03 **Benroubis** Renovation and modernisation of the 11.150 m² building in Marousi (Attica)

04 **Sato Group** Construction of 3.000 m², 3-level office building and stores with three underground levels, Athens, Greece

05 **Intracom Holdings** Construction of 5.000 m², 3-level office building in Xanthi, Greece

06 **BSB** Construction of new building with a total area of 17.500 m², 10th km on the Athens-Lamia National Road, Attica.

07 **Power Production Company of Bucharest** Renovation of the 10.000 m² head offices of the company in Bucharest, Romania



Science Education Centre, Arsakeio Secondary School, Patras



Athens Information Technology building, Peania, Attica

CONSTRUCTION PROJECTS - HOSPITALS

INTRAKAT

01 **IASO THESSALIAS S.A.** Construction of a 28,000 m², 169-bed private general hospital in Larissa.

02 **REA S.A.** Construction of a 17.900 m², 7-level (plus 4 underground levels), 145-bed maternity hospital

03 **Public Hospital (DEPANOM S.A.)** New General Hospital of Corfu, construction of the 32.400 m², 4-level, (plus two basement levels), 277-bed general hospital

04 **Public Hospital (DEPANOM S.A.)** New General Hospital of Katerini, construction of the 31.600 m² 4-level, 217-bed general hospital

05 **Public Hospital (DEPANOM S.A.)** Construction of the 2.296 m², 2-level, 21-bed psychiatric unit in the Corfu General Hospital

06 **Public Hospital (DEPANOM S.A.)** Construction of the 1.800 m² 2-level, 26-bed, psychiatric unit in the Katerini General Hospital

07 **Ministry of Public Works and Housing & Ministry of Internal Affairs of Romania** Renovation of the 3.000 m² "Prof. Dr. Dimitrie Gerota" emergency hospital, Bucharest

08 **EUROMEDICA S.A.** Construction of a 9,681 m², 114-bed, 3-storey general private clinic with one underground level on the island of Corfu



REA Maternity Hospital



Corfu Public Hospital

CONSTRUCTION PROJECTS - EDUCATIONAL

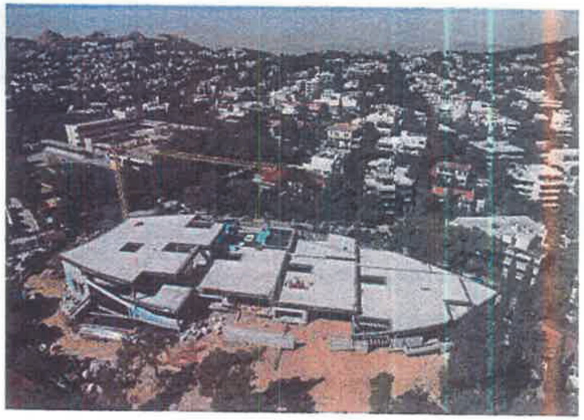
INTRAKAT

- Building Area: 3.000 m²
- Capacity: 276 childs
- Budget: 6 mio. €
- Construction: 2013-2014

Ελληνοαμερικανικόν Εκπαιδευτικόν Ίδρυμα
Κολλέγιο Αθηνών - Κολλέγιο Ψυχικού

✓ **Construction of kindergarten in Psychiko College campus. The Kindergarten "John M. Karras' two pvergropund and two underground parking spaces in American Hellenic Educational Foundation - College. In kindergarten will attend 138 preschool and 138 infants.**





CONSTRUCTION PROJECTS – RESIDENTIAL COMPLEXES

INTRAKAT

01 **Alpha Krakow Development** Construction of the 70.323 m² "Garden Residence" residential and commercial complex in Krakow, Poland

02 **Blue Riviera** Residential Complex 4.500 m², Agios Konstantinos, Prefecture of Fthiotida, Greece

03 **National Forest Service of Romania** Construction of 1.500 m² hotel unit, Zarnesti, Romania



Blue Riviera, summer residence complex in Agios Konstantinos, Fthiotida



Urban residential and commercial building complex Garden Residence, Krakow, Poland

NEW CONCESSION PROJECTS

INTRAKAT

CLIENT	PROJECT	OPERATION PERIOD	DESCRIPTION
SERRES PREFECTURE WASTE TREATMENT ENTERPRISE	IMPLEMENTATION OF WASTE TREATMENT PLAND IN SERRES PREFECTURE	DESIGN, CONSTRUCTION & 27 YEARS OF OPERATION	NEW WASTE MUNICIPAL TREATMENT PLANT, FINANCING & 27 YEARS OF OPERATION AND MAINTENANCE 60.000.000 €
ATHENS URBAN TRANSPORT ORGANIZATION	IMPLEMENTATION OF A COMPLETE INFORMATORY SYSTEM FOR URBAN TRANSPROTATIONS IN ATHENS	DESIGN, CONSTRUCTION & 12 YEARS OF OPERATION	DESIGN, CONSTRUCTION, FINANCING & 12 YEARS OPERATION & MAINTENACE OF A COMPLETE INFORMATORY SYSTEM FOR URBAN TRANSPROTATIONS IN ATHENS. 48.000.000 €
GREEK INFORMATION SOCIETY	IMPLEMENTATION OF A BROADBAND SYSTEM IN REGIONS OF GREECE	CONSTRUCTION & 19 YEARS OF OPERATION	DESIGN, CONSTRUCTION, FINANCING & 19 YEARS OPERATION & MAINTENANCE OF BROADBAND NETWORKS IN RURAL AREAS OF GREECE – GEOGRAPHICAL ZONE 2 (CENTRAL GREECE) 161.000.000 €

INTRAKAT Presentation www.intrakat.gr

NEW CONCESSION PROJECTS

INTRAKAT



REGION	PROJECT
KARPATHOS ISLAND	• NEW AIRPORT TERMINAL
PAROS ISLAND	• NEW AIRPORT RUNWAY
LESVOS ISLAND	• EYRGETOULA SEWAGE PIPING INSTALLATIONS
CORFU ISLAND	• IOSNIOS MEDICAL CLINIC • NEW GENERAL PUBLIC HOSPITAL
ZAKYNTHOS ISLAND	• NEW HEALTH FACILITY
CHALKIDIKI (POTIDEA)	• CONSTRUCTION OF THE KASSANDRA ROAD CIRCUIT IN THE CHALKIDIKI PREFECTURE, PART POTIDEA-KASSANDRIA, 17KM
CRETE	• WATER SUPPLY OF HERAKLION AND AGIOS NIKOLAOS FROM APOSELEMIS DAM • NEW CORRECTIONAL FACILITIES BUILDING AT NEAPOLI CRETE • COMPLETION OF A ROAD JUNCTION AT RETHYMNON CRETE

INTRAKAT Presentation www.intrakat.gr

STEEL STRUCTURES FACTORY

INTRAKAT

✓The factory is located in Giannouli Larissa, Central Greece
✓Plot surface: 125.000 m²
✓Industrial facilities : 25.000 m²
✓Employs approximately: 135 persons



MAJOR CUSTOMERS

ΔΕΗ Public Power Corporation · AREVA · Hellenic Railways · OTE Hellenic Telecommunications Organization · Vodafone · SIEMENS · INTRACOM · ABB

HEAVYWEIGHT STEEL STRUCTURES UNIT

The core activity of the Unit is the production of grating steel, tubular structures, and heavyweight structures.

PRODUCTION CAPACITY
10.000 tones annually

PREFABRICATED METALLIC SHELTERSUNIT

The Unit produces standardized and specialized prefabricated steel shelters.

PRODUCTION CAPACITY
1.200 pieces annually

STEEL TOWERS & MASTS UNIT

Main products:

✓**Lattice- steel towers** for overhead transmission lines (150kV, 400kV etc.)
✓**Supporting structures** for electricity substations
✓**Towers and masts**
✓**Railway electrification towers**
✓**Radar Towers**

PRODUCTION CAPACITY
10.000 tones annually

HOT-DIP GALVANIZING UNIT

The Unit can galvanize structures up to 14 meters.

PRODUCTION CAPACITY
20.000 tones annually

26 INTRAKAT Presentation

www.intrakat.gr

TELECOMMUNICATION PROJECTS

INTRAKAT

Vodafone

01 Fiber optic network Athens – Thessaloniki 382 km

02 Construction of over 1.800 mobile telephony base stations in Greece

03 Refurbishment of 21 retail branches

Hellas On Line

01 Maintenance of the entire fiber optic network in Greece, 3.500 km

02 Metropolitan fiber optic networks throughout Greece, 3.000 km

Wind Hellas

01 Construction of over 150 mobile telephony base stations in Greece

02 Refurbishment of 52 retail branches

03 Maintenance; 750 base stations; 9 telecommunication centers

Cosmote

01 Construction of over 700 mobile telephony base stations in Greece

02 Construction of over 400 mobile telephony base stations in Romania

03 Refurbishment of 26 retail branches

04 Refacing of 200 Germanos retail branches (subsidiary of Cosmote)





Forthnet

01 Metropolitan fiber optic networks, 430 km

02 Maintenance of 33 telecommunication centers

TELECOMMUNICATION PROJECTS - FIBER OPTIC NETWORKS

INTRAKAT

01 Vodafone
fiber optic network Athens – Thessaloniki 382 km

02 Cyta Hellas
Metropolitan Fiber Optic Network in Athens, 270 km

03 GSM-R
Fiber Optic Network for the operation of GSM-R system of OSE (National Railway Operator), 600 km

04 Forthnet
Metropolitan fiber optic networks, 430 km

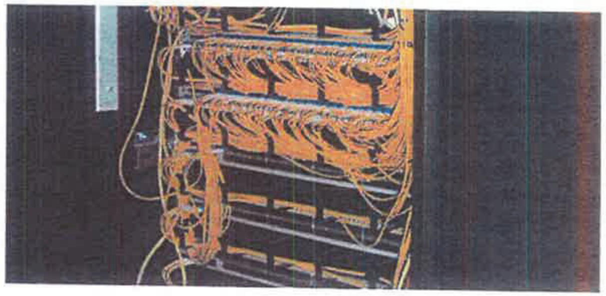
05 hellas online
Metropolitan fiber optic networks throughout Greece, 3.000 km

06 Moldtelecom
Fiber optic network in Moldavia, 1.000 km

07 Wind Hellas
Complete construction (turn key basis) and maintenance for 2 years of 100km backbone fiber optic network, between Rethimnon and Herakleion mobile switching sites on Crete island

08 Information Society
Construction of MAN networks in 28 big cities all over Greece, with more than 780 km of trenching, 1.600.000 m of fiber optic cables and 1.500 FTTX access nodes & access points. Also 238 wireless access points through Wi-fi and Wi-max technology are connected

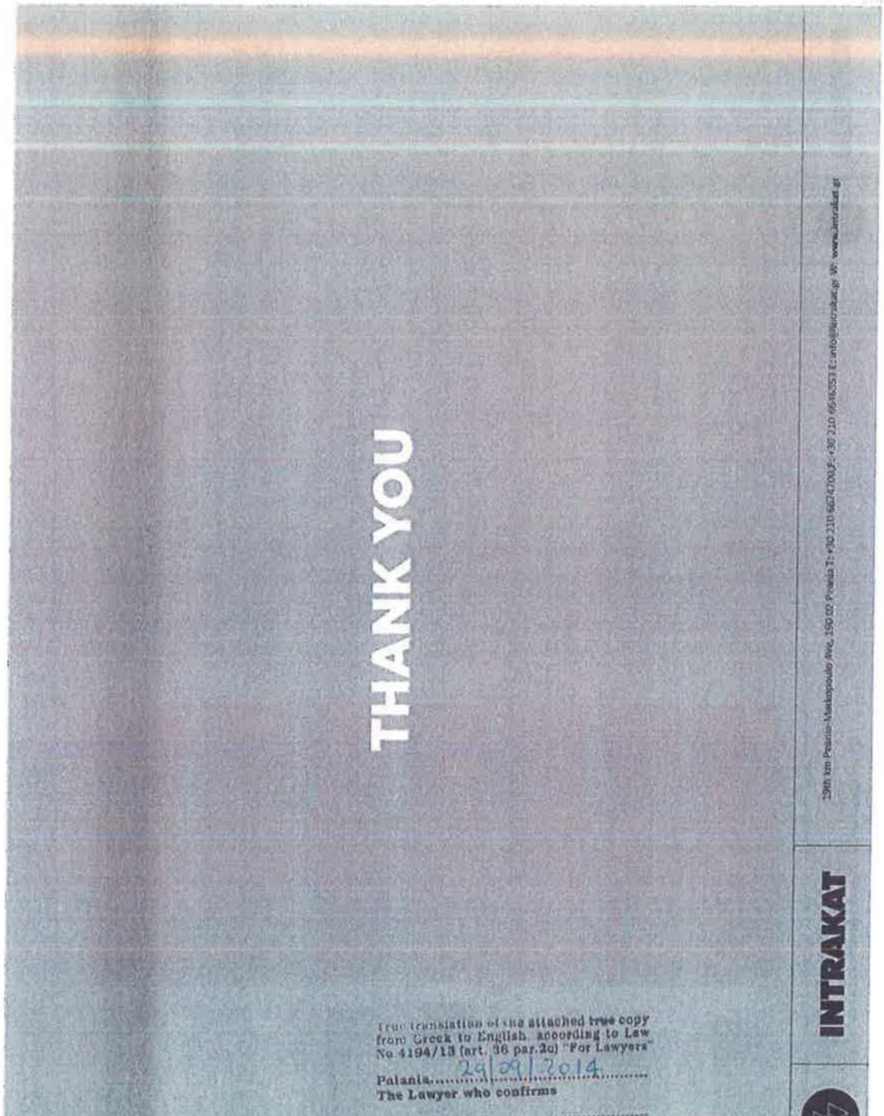




TELECOMMUNICATION PROJECTS

INTRAKAT

Client	Project
Attiko Metro S.A.	Installation of radio systems at 18 stations.
Hellenic Telecommunications Organisation (OTE)	Installation of rural subscriber radio systems throughout Greece, 250 systems (11 stations per system).
SIEMENS	TETRA C4I, Installation of TETRA electronic equipment in Attica; 151 stations.
STE Syria	Supply and installation of multipoint wireless system equipment (Point to Multipoint Wireless Access System) throughout Syria; 1.000 stations.
Moldtelecom	Fiber optic network in Moldavia, 1.000 km
Information Society	Construction of MAN networks in 28 big cities of Greece, more than 780 km trenching, 1.600.000 m fiber optic cables and 1.500 FTTX access nodes & access points. Also 238 wireless access points connected through Wi-fi and Wi-max technology
Romtelecom	Construction of over 120 FTTH Business Client connections and 150 FTTH Home Client connections



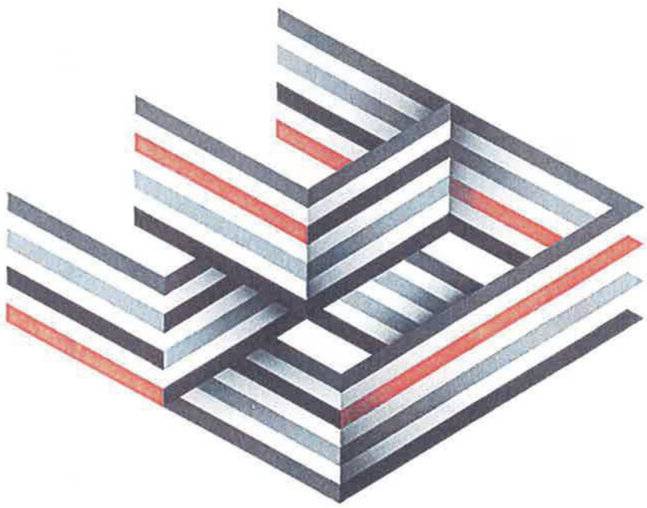
True translation of the attached true copy from Greek to English, according to Law No 4194/13 (art. 36 par.2c) "For Lawyers"

Paiania 29/09/2014

The Lawyer who confirms

ADAM STYLIANI
ATTORNEY AT LAW
A.B.A. REG. No. 23825
143 PARASKEVOU Str. P.C.
11475, ATHENS GREECE
TEL 0030 210 ... 0030 6944 524921

Εταιρικό προφίλ



INTRAKAT

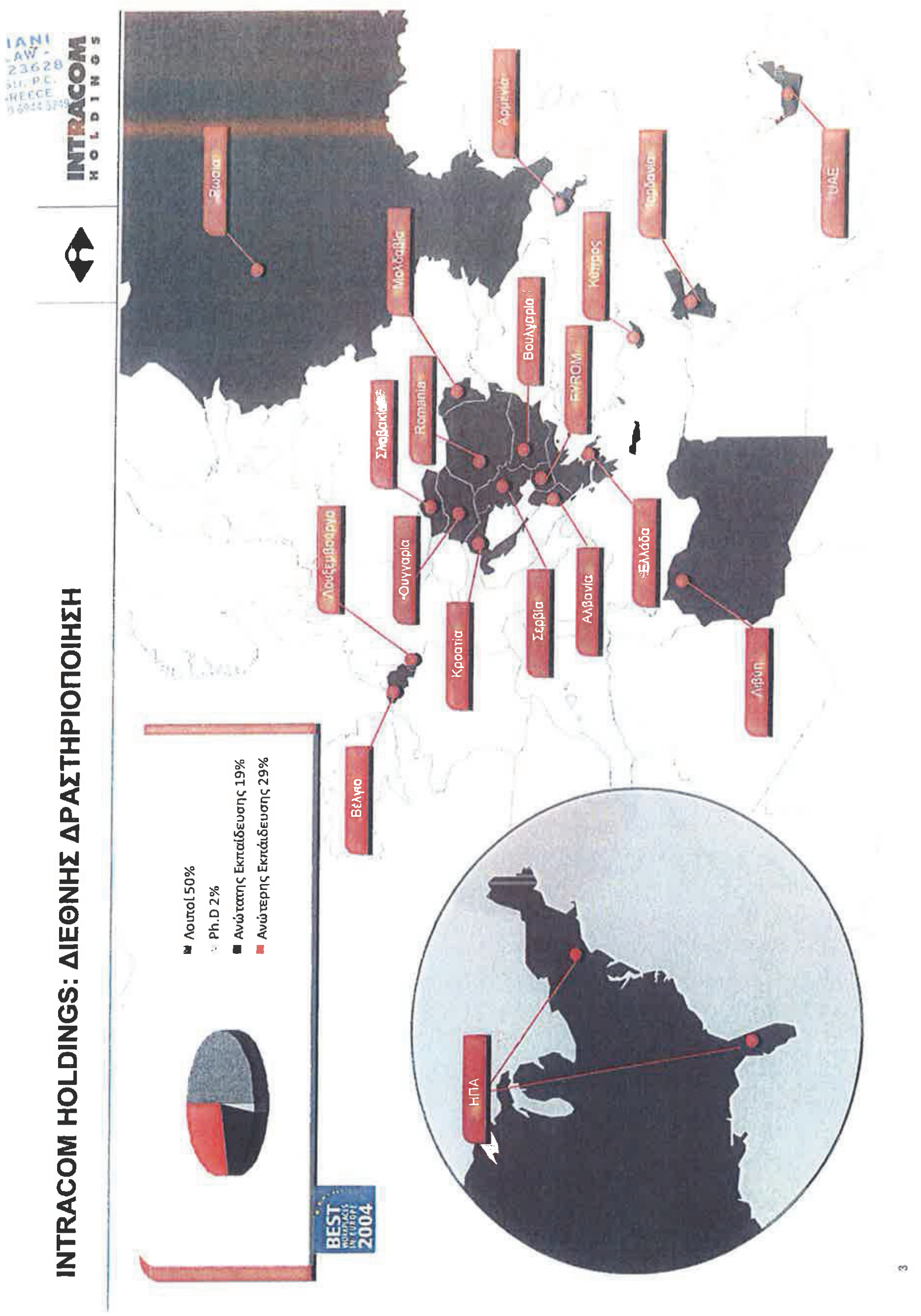
ΟΜΙΛΟΣ INTRACOM HOLDINGS

INTRACOM HOLDINGS

INTRAKAT	INTRASOFT INTERNATIONAL	hol hellas online	INTRACOM DEFENSE ELECTRONICS	INTRACOM
Κατασκευές Υποδομές υψηλών προδιαγραφών Ενέργεια/ Ανανεώσιμες Πηγές Εργοστάσιο Μεταλλικών κατασκευών Τηλεπικοινωνίες	Ανάπτυξη Εφαρμογών Information & content management Outsourcing & managed services Επαγγελματικές υπηρεσίες	Τηλεπικοινωνιακός πάροχος νέας γενιάς Υπηρεσίες Internet, voice and data	Ηλεκτρονικά αμυντικά προϊόντα & εφαρμογές Συμπαραγωγή ηλεκτρονικών αμυντικών υποσυστημάτων Συμμετοχή σε διεθνή R&D προγράμματα	Τηλεπικοινωνιακά προϊόντα Λύσεις με το «κλειδί στο χέρι» (Turn-Key) Ολοκληρωμένα δίκτυα Επαγγελματικές υπηρεσίες

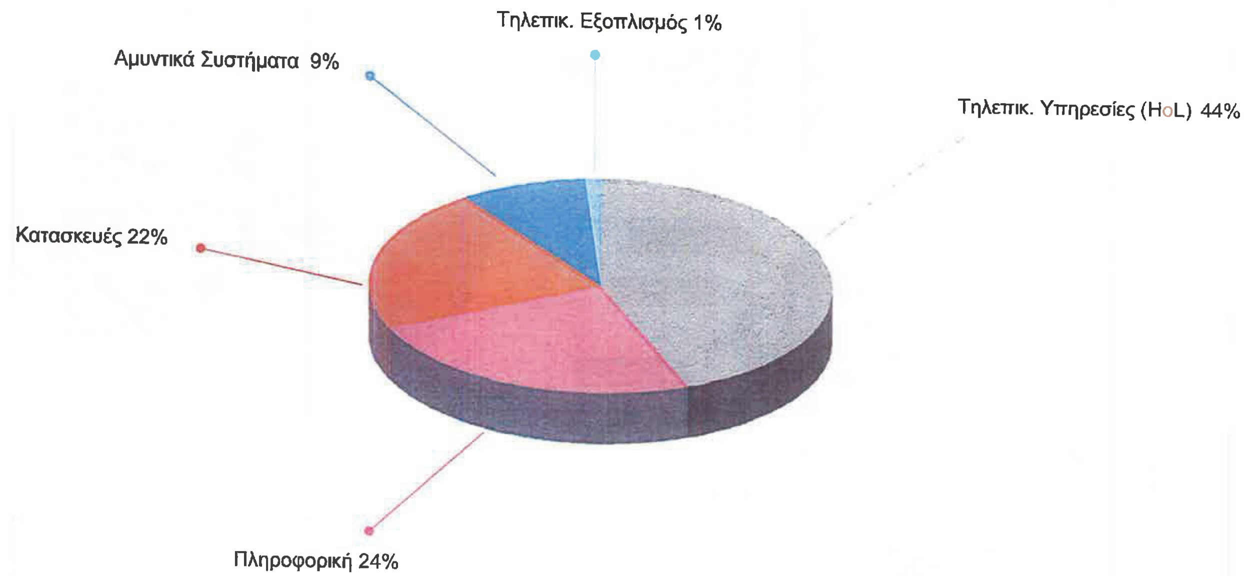
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

ΕΥΡΥ ΧΑΡΤΟΦΥΛΑΚΙΟ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ – ΛΥΣΕΩΝ – ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ


INTRACOM HOLDINGS: ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗ
INTRACOM
HOLDINGS
Λοιποί 50%
Ph.D 2%
Ανώτατης Εκπαίδευσης 19%
Ανώτερης Εκπαίδευσης 29%
BEST
2004
Ρωσία
Αρμενία
Μολδαβία
Ιορδανία
Κύπρος
UAE
Βουλγαρία
FYROM
Romania
Σλοβακία
Λουξεμβούργο
Ουγγαρία
Κροατία
Σερβία
Αλβανία
Ελλάδα
Λιβύη
Βέλγιο
ΗΠΑ

INTRACOM HOLDINGS: ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΟΜΙΛΟΥ (2013)

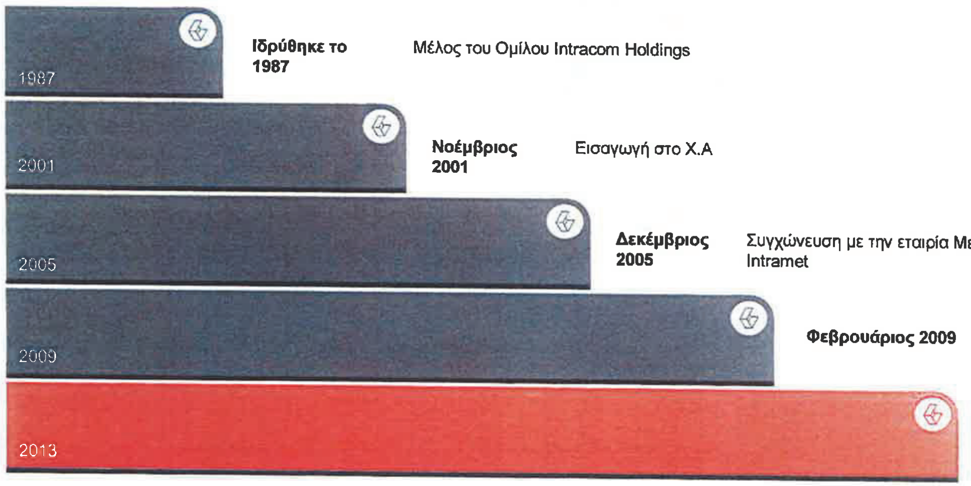
INTRACOM HOLDINGS



Σύνολο: € 513,7 εκ.

4

INTRAKAT – ΣΤΑΘΜΟΙ ΟΡΟΣΗΜΑ



Ιδρύθηκε το 1987 — Μέλος του Ομίλου Intracom Holdings

Νοέμβριος 2001 — Εισαγωγή στο Χ.Α

Δεκέμβριος 2005 — Συγχώνευση με την εταιρία Μεταλλικών Κατασκευών Intramet

Φεβρουάριος 2009 — Δημιουργία Οργανωτικής Δομής Ομίλου
- 4 Κατασκευαστικές Εταιρείες
- 3 Θυγατρικές
- 4 Υποκαταστήματα Εξωτερικού

Μεταξύ των 5 κορυφαίων κατασκευαστικών ομίλων.

HIGHLIGHTS

Turnover

✓**2013:** 110 εκατ. euro

✓ **2012:** 125 εκατ. euro

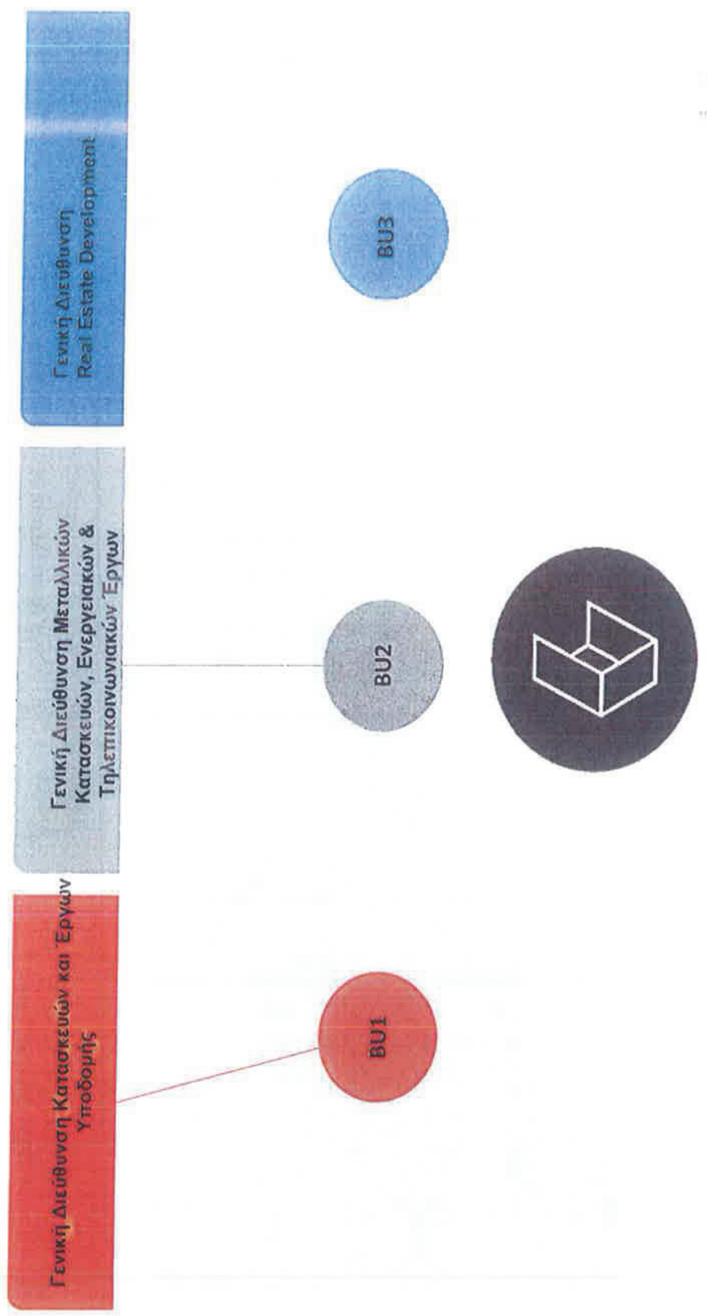
✓ **2011:** 127 εκατ. euro

✓**Ανεκτέλεστο:** 317 million euro

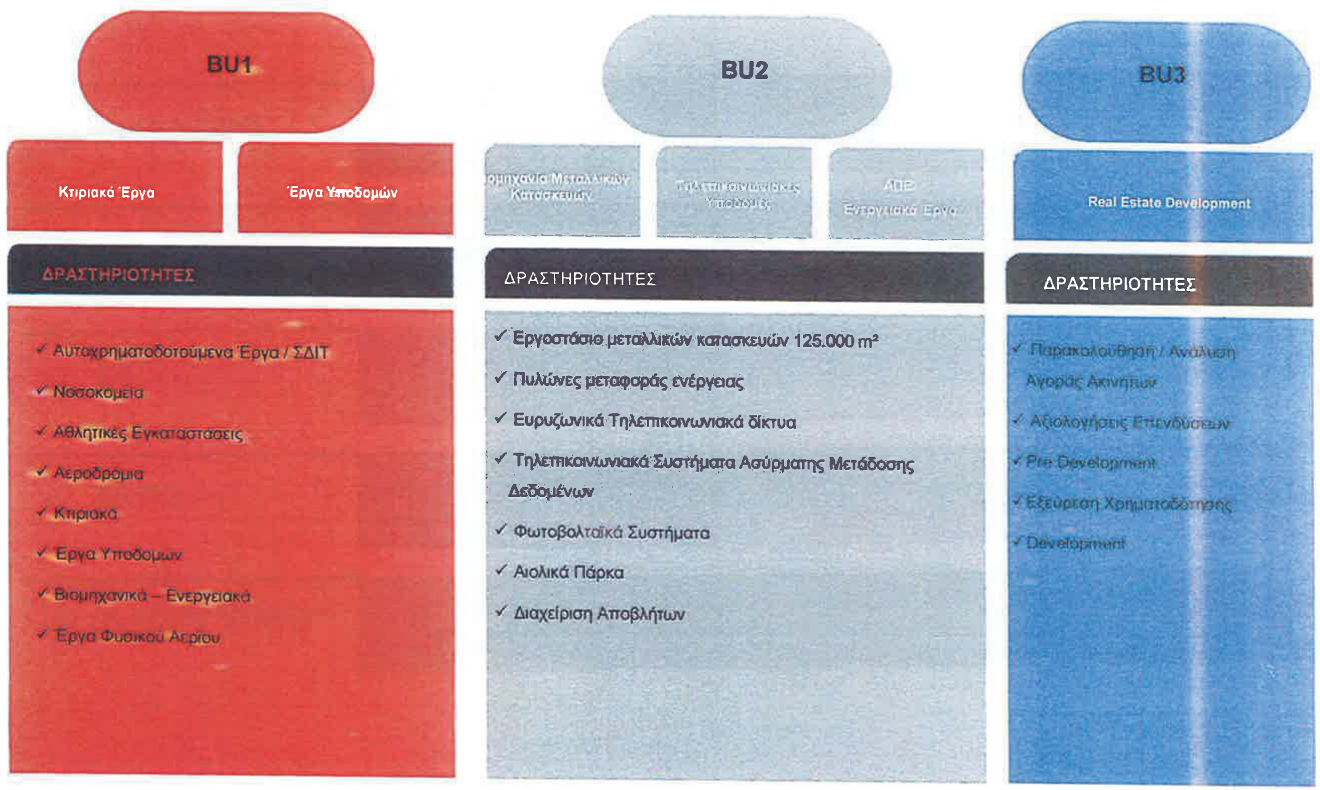
✓ **Διεθνής Ομιλος:** δραστηριοποίηση σε 8 χώρες

5

ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΔΟΜΗ



ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΔΟΜΗ

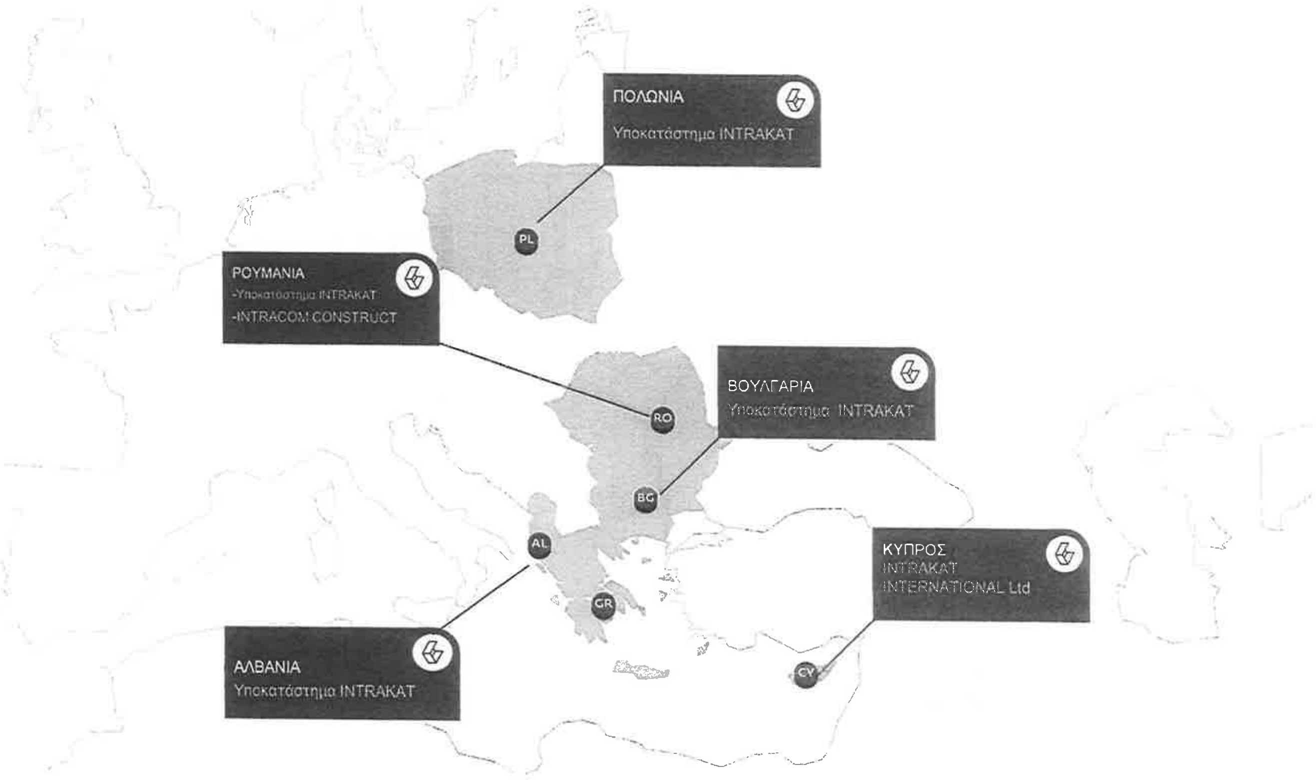


ΚΥΡΙΟΤΕΡΕΣ ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ

Εταιρεία	Τομέας	Περιγραφή
ΠΡΙΣΜΑ ΔΟΜΗ ΑΤΕ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ / ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	Η Εταιρεία διαθέτει κατασκευαστικό πτυχίο 5ης τάξης ΜΕΕΠ και μεγάλη εμπειρία και εξειδίκευση στον τομέα των Περιβαλλοντικών Ενεργειακών έργων.
EUROKAT	ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	Η Εταιρεία διαθέτει κατασκευαστικό πτυχίο 3ης τάξεως ΜΕΕΠ. Δραστηριοποιείται σε κατασκευαστικά και ενεργειακά έργα του Ιδιωτικού και Δημόσιου τομέα. Διαθέτει εξειδικευμένη εμπειρία στη λειτουργία και διαχείριση σταθμών αυτοκινήτων.
IN MAINT	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ / ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ	Η Εταιρεία παρέχει ολοκληρωμένες υπηρεσίες διαχείρισης λειτουργίας και συντήρησης μεγάλων κτιριακών, ηλεκτρομηχανολογικών, βιομηχανικών και αθλητικών εγκαταστάσεων.
INTRAPOWER	ΦΩΤΟΒΟΛΤΑΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ / ΕΝΕΡΓΕΙΑ	Εταιρεία παροχής ολοκληρωμένων λύσεων φωτοβολταϊκών συστημάτων με υψηλή τεχνογνωσία και περιβαλλοντική συνείδηση.
FRACASSO hellas	ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	Η Εταιρεία σχεδιάζει, κατασκευάζει και διαθέτει ένα σύνολο από συστήματα μεταλλικών στηθαίων, πλήρως εναρμονισμένων με τα Ευρωπαϊκά και Διεθνή πρότυπα ασφαλείας (EN 1317) των σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων. **Συνεργασία με την Ιταλική εταιρεία FRACASSO SpA.**

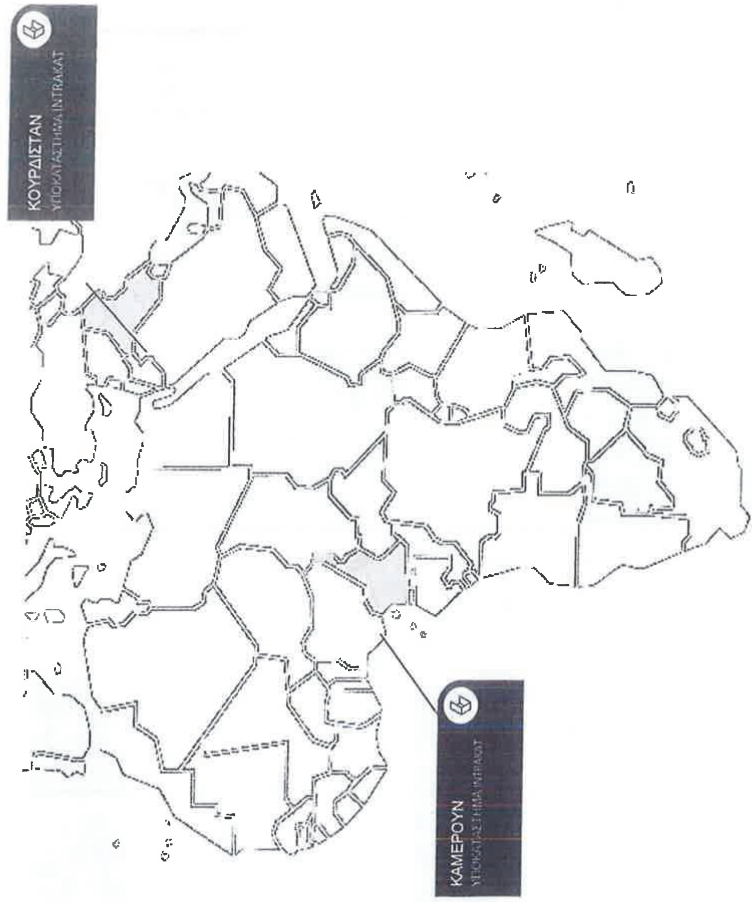
8

GEOGRAPHICAL FOOTPRINT **6 Υποκαταστήματα - 2 Κατασκευαστικές εταιρίες**



9

GEOGRAPHICAL FOOTPRINT



INTRAKAT

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων Κατασκευή νέων κτιρίων αεροσταθμού στον Κρατικό Αερολιμένα Καρπάθου, 12.500 m²

Θέση: Νήσος Κάρπαθος, Νότια Ελλάδα
Προϋπολογισμός: 31,77 εκ. €
Περίοδος κατασκευής: 2005-2010









12

ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

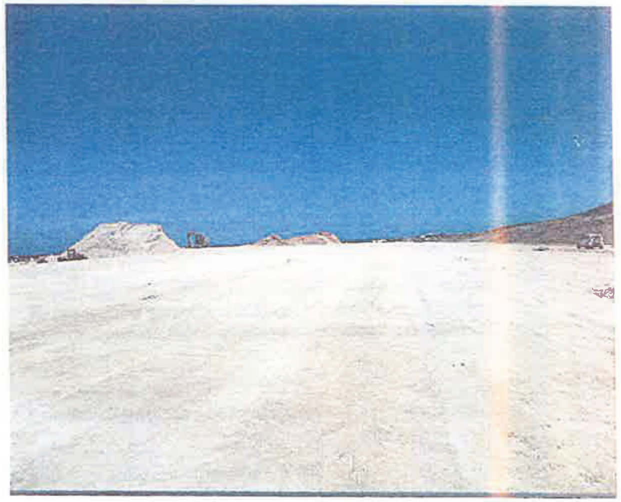
Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων
Κατασκευή του νέου πεδίου ελιγμών του κρατικού αερολιμένα Πάρου

Τοποθεσία: Βήσος Πάρος

Προϋπολογισμός: 13,1 εκ. Euros (+ ΦΠΑ)

Περιγραφή: 1400 m μήκος και 45 m πλάτος Διάδρομος Αεροδρομίου, με θέσεις ασφαλούς στάθμευσης στα δυο άκρα. Δυο διαδρόμους στάθμευσης taxi, που συνδέουν τον αεροδιάδρομο με το parking του αεροδρομίου. Χώρος parking 200m X 130 m. Βοηθητικός διάδρομος. Χώρος αποθήκευσης. Εργα αποχέτευσης. Εγκατάσταση φωτοσήμανσης για τον αεροδιάδρομο και τους διαδρόμους taxi. Περίφραξη και χωματουργικά έργα για τα νέα κτίρια.





13

ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ

01 **Αυτοκινητόδρομος Ανατολικής Πελοποννήσου** μήκους 182,5 χλμ Κόρινθος–Τρίπολη–Καλαμάτα και κλάδος Λεύκτρο – Σπάρτη

02 **Εγνατία Οδός Α.Ε.** Ανακατασκευή Εθνικής οδου Θεσσαλονίκης-Καβάλας, τμήμα Στρυμώνας – Αγ.Ανδρέας, 51 χλμ

03 **ΥΠΕΧΩΔΕ** Παράκαμψη Άρτας Φιλιππιάδας – τμήμα Αγ. Δημήτριος Σελλάδες, 39 χλμ

04 **Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας** Κατασκευή οδικού τμήματος Ποτίδαια – Κασσάνδρεια, συνολικού μήκους 17χλμ

05 **Περιφέρεια Θεσσαλίας** Παρακάμψεις Αρτεσιανού και Ριζοβουνίου στην Ε.Ο. Καρδίτσα – Τρικαλα, 5,2 χλμ

06 **Περιφέρεια Ηπείρου** Βελτίωση οδού Τύρια – Σιστρούνι στο Νομό Ιωαννίνων, 16,7 χλμ

07 **Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων** Κατασκευή οδικού τμήματος κομβος Ιππικού Κέντρου – Καλύβια – Λαγονήσι – Ανάβυσσος, στο Νομό Αττικής



Εγνατια Οδός, Θεσσαλονικη -Καβάλα



Παράκαμψη Άρτας Φιλιππιάδας

14

ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ

Εγνατία Οδός Α.Ε.: Ανακατασκευή Εθνικής οδού Θεσσαλονίκης-Καβάλας, τμήμα Στρυμώνας – Αγ.Ανδρέας, 51 km

Τοποθεσία: Καβάλα, Βόρεια Ελλάδα

Προϋπολογισμός: 30 εκατ. Ευρώ (+ΦΠΑ)

Περίοδος κατασκευής: 2005-2008

Περιγραφή: Αποκατάσταση/Ανακατασκευή αυτοκινητοδρόμου 51km - 2 ανισόπεδοι κόμβοι - 3 άνω διαβάσεις – Η/Μ εργασίες & οδοφωτισμός – Προμήθεια & εγκατάσταση στηθαίων ασφαλείας – Οδοσήμανση & διαγράμμιση





ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ

Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας Κατασκευή οδικού τμήματος Ποτίδαια - Κασσανδρεια του οδικού κυκλώματος Κασσάνδρας ν. Χαλκιδικής, 17km.

Προϋπολογισμός: 38 εκ. Euros (+ΦΠΑ)

Περίοδος κατασκευής: 2010 – Υπό κατασκευή

Περιγραφή: Κατασκευή της οδού Ποτίδαια-Κασσάνδρεια στην Χαλκιδική, Βάρεια Ελλάδα. Μήκος 15 km με δυο ανισόπεδους κόμβους 1,2 km μήκους ο καθένας.





16

ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΥΔΡΑΥΛΙΚΑ

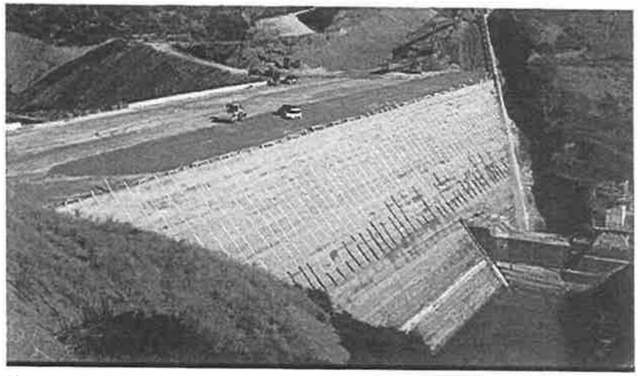
01 **ΥΠΥΜΕΔΙ** Ύδρευση Ηρακλείου και Αγίου Νικολάου από το Φράγμα Αποσελέμη – Έργα Ενίσχυσης Ταμιευτήρα Φράγματος Αποσελέμη από το Οροπέδιο Λασιθίου

02 **Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων** Κατασκευή φράγματος στη λεκάνη Φιλιατρινού νομού Μεσσηνίας, συνολικού όγκου 430.000 μ³ και ωφέλιμου όγκου ταμιευτήρα του φράγματος περίπου 8 εκατ. Μ

03 **Εγνατία Οδός Α.Ε.** Έργα Αποχέτευσης Δήμου Ευεργέτουλα Νομού Λέσβου – Κατασκευή Δικτύων (Ν58.00)

04 **ΥΠΥΜΕΔΙ** Έργα διευθέτησης του χειμάρρου Ξηριά στην Κόρινθο

05 **ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ** Κατασκευή δικτύων απορροής ομβρίων υδάτων Δήμου Παιανίας, Αττικής





Κατασκευή φράγματος στη λεκάνη Φιλιατρινού νομού Μεσσηνίας

17

ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑ

01 **ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.** Κατασκευή υποδομής νέας σιδηροδρομικής γραμμής, σταθμών και στάσεων στο τμήμα Κιάτο –Ροδοδάφνη

02 **CFR S.A. (Εθνική Εταιρία Σιδηροδρόμων Ρουμανίας)** Ανακατασκευή του σιδηροδρομικού σταθμού, επιφανείας 3.800 τ.μ. στην Oradea Ρουμανίας

ΟΣΕ GSM-R Δίκτυο οπτικών ινών για την λειτουργία του συστήματος GSM-R του ΟΣΕ, 600 km

03 **CFR S.A. (Εθνική Εταιρία Σιδηροδρόμων Ρουμανίας)** Εκσυγχρονισμός του συστήματος παρακολούθησης (CED) του σιδηροδρομικού σταθμού στο Βουκουρέστι.

04 **CFR S.A. (Εθνική Εταιρία Σιδηροδρόμων Ρουμανίας)** Εκσυγχρονισμός του συστήματος παρακολούθησης (CED) και κατασκευή κτιρίου ελέγχου κυκλοφορίας του σιδηροδρομικού σταθμού στην Τιμισοάρα Ρουμανίας



Σιδηροδρομικά έργα



Κατασκευή Κιάτο –Ροδοδάφνη

ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ: ΔΙΚΤΥΑ ΑΓΩΓΩΝ

ΠΕΛΑΤΗΣ	ΕΡΓΟ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
PROMETHEUS GAS SA	ΑΓΩΓΟΣ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ ΥΨΗΛΗΣ ΠΙΕΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΛΕΞΑΝΔΟΥΠΟΛΗ ΣΤΗΝ ΚΟΜΟΤΗΝΗ, ΕΛΛΑΔΑ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΑΓΩΓΟΥ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ ΥΨΗΛΗΣ ΠΙΕΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΛΕΞΑΝΔΟΥΠΟΛΗ (ΑΝΘΕΙΑ) ΣΤΗΝ ΚΟΜΟΤΗΝΗ PROCUREMENT OF MATERIALS AND CONSTRUCTION OF HIGH PRESSURE NATURAL GAS PIPELINE FROM ALEXANDROUPOLIS (ANTHIA) TO KOMOTINI (Φ40 - 54.000m). ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΠΙΤΗΡΗΣΗΣ / ΔΙΚΤΥΟ ΟΠΤΙΚΩΝ ΙΝΩΝ)





Αγωγό





19

ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑ – ΚΤΙΡΙΑ ΓΡΑΦΕΙΩΝ / ΔΙΚΤΥΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ

01 **Intracom Holdings** Κατασκευή πενταόροφου κτιρίου της hellas online με δύο υπόγειους ορόφους συνολικής επιφάνειας 7.100 τ.μ., επί της οδού Αδριανείου, στην Αθήνα

02 **Societe Generale** Κατασκευή καταστημάτων σε διάφορες περιοχές της Αττικής

03 **Μπενρουμπή** Ανακαίνιση και εκσυγχρονισμός κτιρίου 11.150 τ.μ. στο Μαρούσι

04 **Sato** Κατασκευή κτιρίου γραφείων και καταστημάτων Ομίλου. συνολικής επιφανείας 3.000 τ.μ.

05 **Intracom Holdings** Κατασκευή τριώροφου κτιρίου γραφείων 5.000 τ.μ. στην Ξάνθη.

06 **BSB ABEE** Κατασκευή νέου κτιρίου 17.500 τ.μ., επί της Ε.Ο Αθηνών–Λαμίας

07 **Εταιρεία παραγωγής ρεύματος Βουκουρεστίου** Ανακατασκευή κεντρικών γραφείων, συνολικής επιφάνειας 10.000 τ.μ., στο Βουκουρέστι, Ρουμανίας


Κέντρο Παιδείας Επιστημών, Αρσάκειο Λύκειο Πατρών


Κτίριο Athens Information Technology στην Παιανία

20

ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑ - ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΑ

01 **ΙΑΣΩ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ Α.Ε.** Ανέγερση Γενικής Ιδιωτικής Κλινικής, δυναμικότητας 213 κλινών, εμβαδού 28.000 τ.μ., στη Λάρισα

02 **ΡΕΑ Α.Ε.** Ανέγερση επταόροφης γυναικολογικής, μαιευτικής, χειρουργικής, θεραπευτικής κλινικής, με τέσσερα υπόγεια δυναμικότητας 200 κλινών, στο Π. Φάληρο

03 **Νέο Νοσοκομείο Κέρκυρας** Ολοκλήρωση κατασκευής νοσοκομείου τεσσάρων ορόφων με δύο υπόγεια, δυναμικότητας 277 κλινών

04 **Νέο Νοσοκομείο Κατερίνης** Ολοκλήρωση κατασκευής νοσοκομείου τεσσάρων ορόφων με δύο υπόγεια, δυναμικότητας 217 κλινών, 31.600 τ.μ.

05 **Ψυχιατρική κλινική Νοσοκομείου Κέρκυρας** Ανέγερση Ολοκληρωμένου Ψυχιατρικού Τμήματος, δύο ορόφων, δυναμικότητας 21 κλινών, στο Γενικό Νοσοκομείο Κέρκυρας

06 **Ψυχιατρική κλινική Νοσοκομείου Κατερίνης** Ανέγερση Ολοκληρωμένου Ψυχιατρικού Τμήματος, δύο ορόφων, δυναμικότητας 26 κλινών, στο Γενικό Νοσοκομείο Κατερίνης

07 **Υπουργείο Δημοσίων Έργων και Στέγασης και Υπουργείο Εσωτερικών της Ρουμανίας** Ανακατασκευή του νοσοκομείου «Prof.Dr. Dimitrie Gerota», συνολικής επιφάνειας, στο Βουκουρέστι Ρουμανίας

08 **Ιόνιος Κλινική στην Κέρκυρα** Ανέγερση Γενικής Ιδιωτικής τριόροφης Κλινικής με Υπόγειο, δυναμικότητας 114 κλινών, στη Κέρκυρα.



Μαιευτική, γυναικολογική κλινική ΡΕΑ. Π.Φάληρο Αττική



Νοσοκομείο και Ψυχιατρική Κλινική Κέρκυρας

21

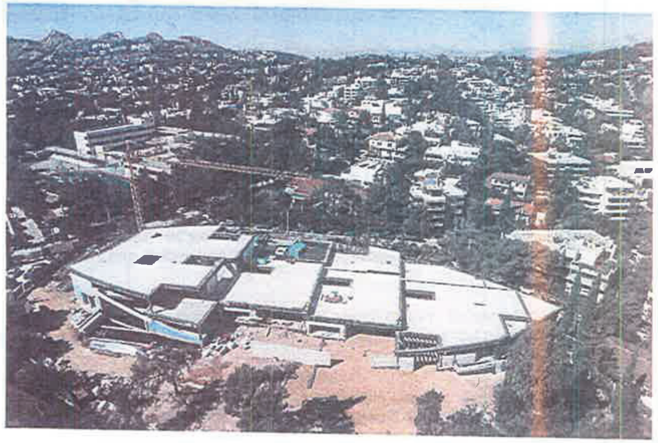
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΕΡΓΑ - ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ

- Εμβαδό κτιρίων: 3.000 m^2
- Χωρητικότητα: 276 παιδιά
- Προϋπολογισμός: 6 εκ. €
- Κατασκευή: 2013-2014

Ελληνοαμερικανικόν Εκπαιδευτικόν Ίδρυμα
Κολλέγιο Αθηνών - Κολλέγιο Ψυχικού

✓ Κατασκευή νηπιαγωγείου στο Ελληνοαμερικανικό κολλέγιο Ψυχικού. Το νηπιαγωγείο «Ιωάννης Μ. Καρράς» δυο ισόγεια και δυο υπόγεια parking στο Αμερικανικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα -- Κολλέγιο, για 138 παιδιά προσχολικής ηλικίας και 138 νήπια





22

ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΟΙΚΙΣΤΙΚΑ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΑ

01 **Alpha Krakow Development** Κατασκευή αστικού οικιστικού και εμπορικού συγκροτήματος Garden Residence, 70.323 τ.μ. (450 διαμερισμάτων), στην Κρακοβία Πολωνίας

02 **Blue Riviera Levendi** Κατασκευή κτιριακού συγκροτήματος 4.500 τ.μ. θερινών κατοικιών στον Αγ. Κωνσταντίνο, Φθιώτιδας

03 **Εθνική Δασική Υπηρεσία της Ρουμανίας** Κατασκευη ξενοδοχειακής μονάδας συνολικής επιφάνειας 1.500 τ.μ., στο Zarnesti, Ρουμανίας



Blueriviera Levendi, συγκρότημα θερινών κατοικιών, Αγ. Κωνσταντίνος Φθιώτιδος



Αστικό & εμπορικό συγκρότημα Garden Residence, Κρακοβία Πολωνίας

23

ΝΕΑ ΕΡΓΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

ΠΕΛΑΤΗΣ	ΕΡΓΟ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΤΕΡΕΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΝΟΜΟΥ ΣΕΡΡΩΝ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (Ε.Σ.Α.Ν.Σ. Α.Α.Ε.)	ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΟΝΑΔΑΣ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ ΝΟΜΟΥ ΣΕΡΡΩΝ	ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ & 27 ΧΡΟΝΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	ΝΕΑ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ & 27 ΧΡΟΝΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ 60.000.000 €
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΑΘΗΝΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΝΟΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΤΟΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΘΕΛ ΚΑΙ ΤΟΝ ΗΛΠΑΠ	ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ & 12 ΧΡΟΝΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ & ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΓΙΑ 12 ΧΡΟΝΙΑ ΕΝΟΣ ΠΛΗΡΙΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ 48.000.000 €
ΚΟΙΝΩΝΙΑ ΤΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ	ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΥΡΥΖΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ & 19 ΧΡΟΝΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ & ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΓΙΑ 19 ΧΡΟΝΙΑ ΔΙΚΤΥΩΝ ΕΥΡΥΖΩΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΣΕ ΑΓΡΟΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ – 2η ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΖΩΝΗ (ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ) 161.000.000 €

ΝΕΑ ΕΡΓΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ



REGION	PROJECT
ΝΗΣΟΣ ΚΑΡΠΑΘΟΣ	• ΝΕΟ ΚΤΙΡΙΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	• ΝΕΟΣ ΑΕΡΟΔΙΑΔΡΟΜΟΣ
ΝΗΣΟΣ ΛΕΣΒΟΣ	• ΔΙΚΤΥΟ ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΗΣ ΕΥΕΡΓΕΤΟΥΛΑΣ
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	• ΙΟΝΙΟΣ ΚΛΙΝΙΚΗ • ΝΕΟ ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΚΟΜΕΙΟ
ΝΗΣΟΣ ΖΑΚΥΝΘΟΣ	• ΝΕΑ ΝΟΣΗΛΕΥΤΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ (ΠΟΤΙΔΑΙΑ)	• Κατασκευή οδικού τμήματος Ποτίδαια – Κασσάνδρεια, συνολικού μήκους 17χλμ
ΚΡΗΤΗ	• ΥΔΡΕΥΣΗ ΗΡΑΚΕΛΙΟΥ ΚΑΙ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΑΠΟ ΤΟ ΦΡΑΓΜΑ ΑΠΟΣΕΛΕΜΗ • ΝΕΟ ΚΤΙΡΙΟ ΣΩΦΡΩΝΙΣΤΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΣΤΗ ΝΕΑΠΟΛΗ, ΚΡΗΤΗΣ • ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΣΤΟ ΡΕΘΥΜΝΟ, ΚΡΗΤΗΣ

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ

- ✓ Το Εργοστάσιο βρίσκεται στην Γιάννουλη Λάρισας, Θεσσαλία
- ✓ Επιφάνεια : 125.000 m²
- ✓ Στεγασμένοι Βιομηχανικοί Χώροι Παραγωγής: 25.000 m²
- ✓ Ανθρώπινο Δυναμικό : ~135 άτομα



Βασικοί Πελάτες

ΜΟΝΑΔΑ ΒΑΡΕΩΝ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ

Βασική δραστηριότητα είναι η παραγωγή σύνθετων κατασκευών από διατομές μορφοσίδηρου βαρέως τύπου

Δυναμικότητα παραγωγής: 10.000 τόνοι ετησίως

ΜΟΝΑΔΑ ΠΡΟΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΟΙΚΙΣΚΩΝ

Η Μονάδα παράγει ειδικούς προκατασκευασμένους μεταλλικούς οικίσκους

Δυναμικότητα παραγωγής: 1.200 τεμάχια ετησίως

ΜΟΝΑΔΑ ΙΣΤΩΝ & ΠΥΛΩΝΩΝ

Η Μονάδα παράγει :

- ➢ Πυλώνες μεταφοράς ενέργειας Υ.Τ. (150kV, 400kV κ.λ.π.)
- ➢ Ικριώματα Υποσταθμών.
- ➢ Ιστούς Κινητής Τηλεφωνίας & εξαρτήματα αυτών.
- ➢ Πυλώνες ηλεκτροκίνησης σιδηροδρομικού δικτύου.
- ➢ Πύργους Ραντάρ

Δυναμικότητα παραγωγής: 10.000 τόνοι ετησίως

ΓΑΛΒΑΝΙΣΤΗΡΙΟ

Η Μονάδα έχει δυνατότητα γαλβανίσματος κατασκευών μήκους έως και 14 μέτρων

Δυναμικότητα παραγωγής: 20.000 τόνοι ετησίως

26

ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΕΡΓΑ

Vodafone

01 Οπτικός δακτύλιος Αττικής / δίκτυο οπτικών ινών μεταξύ Αθήνας – Θεσσαλονίκης – 382 χλμ.

02 Κατασκευή άνω των 1.800 Σταθμών Βάσης κινητής τηλεφωνίας στην Ελλάδα

03 Ανακατασκευή – Διαμόρφωση 21 καταστημάτων

Wind Hellas

01 Κατασκευή άνω των 150 Σταθμών Βάσης κινητής τηλεφωνίας στην Ελλάδα

02 Ανακατασκευή – Διαμόρφωση 52 καταστημάτων

03 Συντήρηση: 750 Σταθμοί Βάσης; 9 τηλεπικοινωνιακά κέντρα





Hellas On Line

01 Συντήρηση όλου του δικτύου οπτικών ινών στην Ελλάδα, 3.500 χλμ

02 Μητροπολιτικά δίκτυα οπτικών ινών και περιφερειακά δίκτυα κορμού σε όλη την Ελλάδα, 3.000 χλμ.

Cosmote

01 Κατασκευή άνω των 700 Σταθμών Βάσης κινητής τηλεφωνίας στην Ελλάδα

02 Κατασκευή άνω των 400 Σταθμών Βάσης κινητής τηλεφωνίας στην Ελλάδα

03 Ανακατασκευή – Διαμόρφωση 200 καταστημάτων "ΓΕΡΜΑΝΟΣ"

Forthnet

01 Μητροπολιτικά δίκτυα οπτικών ινών, 430 χλμ.

02 Συντήρηση 33 τηλεπικοινωνιακών κέντρων

27

ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΕΡΓΑ – ΔΙΚΤΥΑ ΟΠΤΙΚΩΝ ΙΝΩΝ

01 **Vodafone**
Δίκτυο οπτικών ινών – Θεσσαλονίκη 382 km

02 **Cyta Hellas**
Μητροπολιτικό Δίκτυο οπτικών ινων στην Αθήνα, 270 km

03 **GSM-R**
Δίκτυο οπτικών ινών για την λειτουργία του συστήματος GSM-R του ΟΣΕ (ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ). 600 km

04 **Forthnet**
Μητροπολιτικά Δίκτυα οπτικών ινών, 430 km

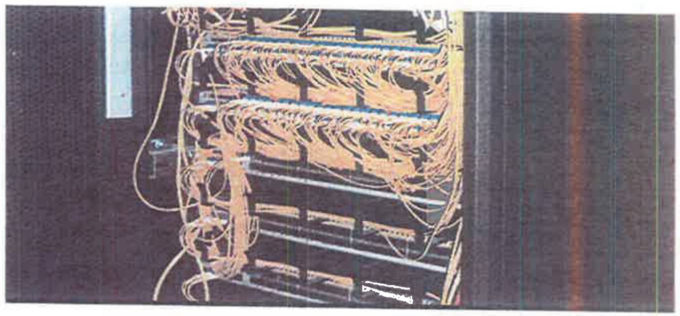
05 **hellas Online**
Μητροπολιτικά Δίκτυα οπτικών ινών στην Ελληνική επικράτεια, 3.000 km

06 **Moldtelecom**
Δίκτυο οπτικών ινών στη Μολδαβία, 1.000 km

07 **Wind Hellas**
Πλήρης κατασκευή (με το κλειδί στο χέρι) και συντήρηση για 2 χρόνια κεντρικού δικτύου οπτικών ινών 100km
μεταξύ των σταθμων βάσης Ρεθύμνου και Ηρακλείου στην Κρήτη

08 **Κοινωνία της Πληροφορίας**
Κατασκευή μητροπολιτικών ευρυζωνικών δικτύων σε 25 μεγάλες πόλης της Ελληνικής Επικράτειας με περισσότερο από 780 km χαντάκι, 1.600.000 m καλωδίων οπτικών ινών και 1.300 FTTX κόμβων & σημείων σύνδεσης. Σύνδεση 238 σημειων ασυρματων συνδέσεων μέσω τεχνολογίας Wi-fi και Wi-max





ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΕΡΓΑ

Φορέας	Έργο
ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ	Εγκατάσταση ραδιοσυστημάτων σε 18 σταθμούς
ΟΤΕ	Εγκατάσταση συνδρομητικών αγροτικών ραδιοσυστημάτων, 250 συστήματα (11 σταθμοί ανά σύστημα) σε όλη την Ελλάδα
SIEMENS	TETRA C4I, εγκατάσταση ηλεκτρονικού εξοπλισμού TETRA, 151 σταθμοί στην Αττική
STE Συρία	Προμήθεια και εγκατάσταση του εξοπλισμού πολυσημειακών ασυρματικών συστημάτων πρόσβασης (Point to Multipoint Wireless Access System –PMP), 890 σταθμοί σε όλη χώρα
Moldtelecom	Fiber optic network in Moldavia, 1.000 km
Κοινωνία της Πληροφορίας	Μητροπολιτικά της Ελλάδας, 780 χλμ δικτύου, 1.600.000 m τοποθετημένης οπτικής ίνας, 1.500 FTTH Access Nodes & FTTH Access Points, 238 ασύρματα σημεία Wi–Max & Wi–Fi
Romtelecom	Κατασκευή 120 συνδέσεων FTTH Εμπορικών Πελατών και 150 συνδέσεων FTTH Οικιακών Πελατών


Σας ευχαριστούμε
INTRAKAT
19ο χλμ Λεωφ. Παιανίας-Μαρκοπούλου, 190 02 Παιανία T: +30 210 6674700,F: +30 210 6646353 E: info@intrakat.gr W: www.intrakat.gr

Appendix 27 Concessionaire's Articles of Association

ΑΡΙΘΜΟΣ 37.095

ΣΥΣΤΑΣΗ ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΩΝΥΜΙΑ

"Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας Α ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ"

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΥΡΩ 24.000.-

Στην Αθήνα σήμερα στις είκοσι έξι (26) του μηνός Φεβρουαρίου του έτους δύο χιλιάδες δέκα πέντε (2015), ημέρα Πέμπτη, στα γραφεία *της εδρεύουσας στην Αθήνα, επί της οδού Βαλαωρίτου αριθ.9Β, Εταιρείας Συμβολαιογράφων με την επωνυμία: «ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΘΗΝΩΝ Χ.ΣΤΕΙΡΟΣ-Φ.ΚΤΕΝΑ» (ΑΦΜ: 099912284 - ΔΟΥ: Δ' ΑΘΗΝΩΝ), ενώπιόν μου, του* **Συμβολαιογράφου Αθηνών ΧΡΗΣΤΟΥ ΚΩΝ/ΝΟΥ ΣΤΕΙΡΟΥ**, εταίρου της άνω εταιρείας, εμφανίστηκαν οι μη εξαιρούμενοι από το νόμο,

1) ΓΙΟΧΑΝΕΣ (JOHANNES) ΝΙΣΕΜΕΓΙΕΡ (NIESEMEYER) του Φραντς (Franz) και της Κρίστα (Christa), νομικός σύμβουλος, γεννημένος στο Warendorf Γερμανίας το 1982, κάτοικος Φρανφούρτης Γερμανίας, Schifferstrasse 5, 60594, κάτοχος του με αριθ. C7J8XCK2P/2010 γερμανικού διαβατηρίου και

2) ΚΑΙ ΠΕΤΕΡ ΧΟΛΓΚΕΡ (ΚΑΙ PETER HOLGER) ΖΟΜΠΕΛ (ZOBEL) του Ελμαρ (Elmar) και της Ουρσουλα (Ursula), ιδιωτικός υπάλληλος, γεννημένος στο Seligenstadt am Main το 1967, κάτοικος Φρανκφούρτης Γερμανίας, Schleidenstrasse 26, 60318, κάτοχος του υπ' αριθ. C5HT14MR1/2010 γερμανικού διαβατηρίου, οι οποίοι ενεργούν στο παρόν ως πληρεξούσιοι της εδρεύουσας στη Φρανκφούρτη αμ Μάιν Γερμανί-

ας (Flughafen, Geb. (κτίριο) 178, 60547) εταιρείας με την επωνυμία:
"Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide", δυνάμει εξουσίας που τους χορηγήθηκε για την υπογραφή του παρόντος με το από 4-2-2015 πληρεξούσιο που συνέταξε ο Συμβολαιογράφος της Φρανκφούρτης επί του Main, Meyer το οποίο προσαρτάται στο παρόν με την επισημείωση της Χάγης (apostille) και σε πιστή μετάφραση.
Η άνω εταιρεία συνεστήθη δια του από 2-7-1924 Καταστατικού, όπως βεβαιώνεται με το από 21-1-2015 πιστοποιητικό από το Εμπορικό Μητρώο Ω του Ειρηνοδικείου Φρανφούρτης αμ Μαιν, της εταιρείας ευρισκόμενης σε ισχύ σύμφωνα με αυτό, το οποίο προσαρτάται στο παρόν με την επισημείωση της Χάγης (apostille) και σε πιστή μετάφραση.
Οι άνω εμφανισθέντες δεν ομιλούν την Ελληνική γλώσσα, αλλά την Αγγλική και για τον λόγο αυτό προσέλαβαν ως διερμηνέα τους, την **ΙΡΙΔΑ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ του Ιωάννη και της Μαρίνας**, δικηγόρο, γεννημένη στην Αθήνα το 1971, κάτοικο Παλαιού Φαλήρου Αττικής, οδός Αλκυόνης, αρ. 37, κάτοχο του υπ' αριθ. ΑΚ-590727/2012 δελτίου ταυτότητας του ΤΑ. Παλ. Φαλήρου, την οποία όρκισα νόμιμα ότι θα κάνει πιστή μετάφραση του παρόντος από την Ελληνική στην Αγγλική γλώσσα.
2) ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΗΜΕΛΛΟΥ του Ηλία και της Καλλιόπης, δικηγόρος, γεννημένη στην Αθήνα το 1966, κάτοικος Δροσιάς Αττικής οδός Δωδεκανήσου αριθ.17^{A}, κάτοχος του με αριθ. ΑΚ-221264/2012 δελτίου ταυτότητας του ΤΑ. Νέας Ερυθραίας, η οποίος *ενεργεί στο παρόν ως πληρεξουσία της εδρεύουσας στην* Λευκωσία Κύπρου **(Αγ. Προκοπίου αριθ.13-Εγκωμη)** *Εταιρείας με την επωνυμία:*

Φύλλο 2

«SLENTEL LIMITED”, δυνάμει εξουσίας που της χορηγήθηκε για την υπογραφή του παρόντος με το με το από 4-2-2015 πληρεξούσιο της Διευθύντριας της άνω εταιρείας Γιαννούλας Γεωργίου, το οποίο προσαρτάται στο παρόν με την επισημείωση της Χάγης (apostille) και σε πιστή μετάφραση.

Η άνω εταιρεία συνεστήθη με το από 17-1-2011 ιδρυτικό έγγραφο και καταστατικό της εταιρείας, σύμφωνα με το Νόμο Περί Εταιρειών, κεφ.113, έχει εγγραφεί στο Αρχείο του Εφόρου Εταιρειών με αριθμό εγγραφής ΗΕ 280254, σύμφωνα με τα σχετικά έγγραφα που προσαρτώνται στο παρόν, με την επισημείωση της Σύμβασης της Χάγης (apostille) και σε πιστή μετάφραση.

Οι ώδε εμφανισθέντες, ζήτησαν την σύνταξη του παρόντος, με το οποίο δήλωσαν, ότι συνιστούν με το παρόν συμβόλαιο Ανώνυμη Εταιρεία, η οποία διέπεται από τις διατάξεις του Κ.Ν. 2190/1920, όπως ισχύει σήμερα και από τους παρακάτω ειδικότερους όρους και συμφωνίες, που αποτελούν το καταστατικό αυτής.

ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α

ΕΠΩΝΥΜΙΑ - ΕΔΡΑ - ΣΚΟΠΟΣ - ΔΙΑΡΚΕΙΑ

ΑΡΘΡΟ 1

ΕΠΩΝΥΜΙΑ

1.1. Συστήνεται Ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία **«Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας Α ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ»** και με το διακριτικό τίτλο **«Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας Α Α.Ε.»** (εφεξής η «Εταιρεία»).

1.2. Για τις σχέσεις της Εταιρείας με το εξωτερικό, η επωνυμία της Εταιρείας θα είναι «Fraport Regional Airports of Greece A Société Anonyme» και ο διακριτικός τίτλος της «Fraport Regional Airports of Greece A S.A.».

ΑΡΘΡΟ 2

ΕΔΡΑ

2.1. Έδρα της Εταιρείας ορίζεται ο Δήμος Αμαρουσίου Αττικής.

2.2. Το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας μπορεί με απόφασή του να ιδρύει υποκαταστήματα, παραρτήματα και πρακτορεία οπουδήποτε στην Ελλάδα, ορίζοντας ταυτοχρόνως τα καθήκοντα, τις αρμοδιότητες, την έκταση της δικαιοδοσίας τους και τον τρόπο εν γένει της λειτουργίας τους.

2.3. Τα υποκαταστήματα της Εταιρείας που έχουν ιδρυθεί στην Ελλάδα υπόκεινται στη δικαιοδοσία των Δικαστηρίων της έδρας της Εταιρείας.

ΑΡΘΡΟ 3

ΣΚΟΠΟΣ

3.1. Σκοπός της εταιρίας είναι η αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και εν γένει λειτουργία των περιφερειακών αεροδρομίων Κρήτης, Ηπειρωτικής Ελλάδας και Ιονίου, και συγκεκριμένα των αεροδρομίων (1) Θεσσαλονίκης, (2) Κέρκυρας, (3) Ζακύνθου, (4) Κεφαλληνίας, (5) Ακτίου, (6) Καβάλας και (7) Χανίων, σύμφωνα με τους όρους και τις διατάξεις της σχετικής Σύμβασης Παραχώρησης που θα συναφθεί μεταξύ της Εταιρείας, των μετόχων αυτής, της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Ελληνικού Δημοσίου Α.Ε. (εφεξής η «Σύμβαση Παραχώρησης»).

Φύλλο 3

3.2. Στο πλαίσιο του σκοπού της, η Εταιρεία δύναται να προβαίνει σε κάθε είδους έργα και να παρέχει κάθε είδους υπηρεσίες που συνδέονται με την αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και εν γένει λειτουργία των ανωτέρω περιφερειακών αεροδρομίων καθώς και να πραγματοποιεί εν γένει κάθε άλλη δραστηριότητα αμέσως ή εμμέσως σχετιζόμενη με και εξυπηρετούσα τον σκοπό της, σε κάθε περίπτωση σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις της Σύμβασης Παραχώρησης.

3.3. Για την επίτευξη, προώθηση και ανάπτυξη του σκοπού της εταιρείας είναι δυνατή:

(α) Η συμμετοχή σε κοινοπραξίες με οποιαδήποτε φυσικά ή νομικά πρόσωπα και η συνεργασία με φυσικά ή νομικά πρόσωπα, διεθνείς ή εθνικές, επαγγελματικές, επιστημονικές, δημοσιογραφικές, πολιτιστικές και κοινωνικές οργανώσεις, επιχειρήσεις, βιομηχανίες και οργανισμούς.

(β) Η συμμετοχή σε ευρωπαϊκά προγράμματα χρηματοδότησης και επιδότησης καθώς και σε οποιοδήποτε πρόγραμμα τεχνολογικής έρευνας και ανάπτυξης συστημάτων διαχείρισης ψηφιακών δεδομένων εν γένει.

(γ) Η συμμετοχή σε επενδυτικά και αναπτυξιακά προγράμματα του ελληνικού Δημοσίου.

(δ) Η ίδρυση υποκαταστημάτων ή πρακτορείων ή γραφείων οπουδήποτε στην ημεδαπή.

ΑΡΘΡΟ 4

ΔΙΑΡΚΕΙΑ

4.1. Η διάρκεια της Εταιρείας ορίζεται σε εξήντα (60) έτη και αρχίζει από την καταχώρηση του παρόντος στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ.) από την αρμόδια εποπτεύουσα

αρχή της διοικητικής απόφασης για τη σύσταση της Εταιρείας και λήγει την 31η Δεκεμβρίου 2075.

4.2. Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των Μετόχων που θα τροποποιεί το παρόν άρθρο, ο χρόνος της διάρκειας της Εταιρείας μπορεί να παραταθεί ή να περιορισθεί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β

ΑΡΘΡΟ 5

ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ - ΜΕΤΟΧΕΣ

5.1. Το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας ορίζεται στο ποσό των είκοσι τεσσάρων χιλιάδων ΕΥΡΩ (24.000,00 €) και διαιρείται σε είκοσι τέσσερις χιλιάδες (24,000) κοινές ονομαστικές μετοχές ονομαστικής αξίας ενός ΕΥΡΩ (1,00 €) η κάθε μία από αυτές.

5.2. Το κεφάλαιο αυτό θα καταβληθεί από τους ιδρυτές, όπως ορίζεται στο άρθρο 38 του παρόντος.

ΑΡΘΡΟ 6

ΑΥΞΗΣΗ ΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

6.1. Η αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου της Εταιρείας γίνεται μόνο σύμφωνα με το άρθρο 20 του παρόντος Καταστατικού.

6.2. Σε κάθε περίπτωση αύξησης του Μετοχικού Κεφαλαίου που δεν γίνεται με εισφορά σε είδος καθώς και εκδόσεως ομολογιών με δικαίωμα μετατροπής τους σε μετοχές, παρέχεται δικαίωμα προτίμησης σε ολόκληρο το νέο Κεφάλαιο ή το ομολογιακό δάνειο υπέρ των κατά την εποχή της έκδοσης μετόχων, ανάλογα με τη συμμετοχή τους στο υφιστάμενο Μετοχικό Κεφάλαιο και σύμφωνα με τους όρους και τα χρονικά περιθώρια που έχουν οριστεί από το όργανο της εταιρείας (Γενική Συνέλευση) που καθόρισε την αύξηση. Μετά το τέλος

Φύλλο 4

της προθεσμίας που όρισε το όργανο της Εταιρείας που αποφάσισε την αύξηση, για την ενάσκηση του δικαιώματος προτίμησης, η οποία δεν μπορεί να είναι μικρότερη από δέκα πέντε ημέρες (15) ημέρες, οι μετοχές που δεν αναλήφθηκαν από τους παλαιούς μετόχους, σύμφωνα με τα παραπάνω, διατίθενται ελεύθερα από το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας.

6.3. Η πρόσκληση για την ενάσκηση του δικαιώματος προτίμησης είναι δυνατόν να γίνεται με συστημένες επιστολές που θα στέλνονται στους μετόχους, περίπτωση κατά την οποία δεν θα απαιτείται περαιτέρω δημοσίευση της πρόσκλησης.

ΑΡΘΡΟ 7

ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΜΕΤΟΧΩΝ

7.1. Κάθε μέτοχος, μπορεί να προβεί σε πώληση των μετοχών του σε τρίτο, φυσικό ή νομικό πρόσωπο, υπό την προϋπόθεση ότι έχει προηγουμένως λάβει καλόπιστη προσφορά για την πώληση των μετοχών του και ότι έχει χορηγήσει πρώτα στους υπόλοιπους μετόχους το δικαίωμα πρώτης προτίμησης για την αγορά των μετοχών.

7.2. Ο μέτοχος που επιθυμεί να μεταβιβάσει τις μετοχές του, που θα καλείται στο εξής "ο προσφέρων", πρέπει να επιδώσει έγγραφη πρόσκληση προς τους άλλους μετόχους, που θα καλείται στο εξής "η γνωστοποίηση", με την οποία θα τους γνωστοποιεί την πρόθεσή του να μεταβιβάσει το σύνολο των μετοχών του, το όνομα του τρίτου που προσφέρεται να τις αποκτήσει, αντίγραφο της προσφοράς και τους όρους και τις προϋποθέσεις καταβολής του τιμήματος.

7.3. Οποιοσδήποτε από τους άλλους μετόχους ενδιαφέρεται για την απόκτηση των μετοχών που προσφέρονται προς πώληση πρέπει να γνωστοποιήσει εγγράφως έναντι αποδείξεως στο μέτοχο που προσφέρει τις μετοχές του προς πώληση την πρόθεσή του να ασκήσει το δικαίωμα της πρώτης προτίμησης μέσα σε προθεσμία τριάντα (30) ημερών.

7.4. Η προθεσμία αυτή των τριάντα (30) ημερών αρχίζει από την ημέρα που η γνωστοποίηση του προσφέροντος παραδίδεται στους άλλους μετόχους αυτοπροσώπως ή, αν αποστέλλεται με συστημένη επιστολή, την ημέρα της παράδοσης.

7.5. Αν η προθεσμία αυτή παρέλθει άπρακτη από οποιονδήποτε μέτοχο ή μετόχους, θεωρείται ότι ο/οι μέτοχοι παραιτήθηκαν από το δικαίωμά τους πρώτης προτίμησης.

7.6. Εάν οι μέτοχοι ασκήσουν εμπρόθεσμα το παραπάνω δικαίωμά τους πρώτης προτίμησης, αποκτούν τις μετοχές που προσφέρονται προς πώληση κατ' αναλογία και σύμφωνα με τον αριθμό των μετοχών που ανήκουν σε καθένα τους (μη υπολογιζομένων των μετοχών που προσφέρονται προς πώληση) μέσα σε προθεσμία τριάντα (30) ημερών από την άσκηση του δικαιώματος πρώτης προτίμησης και σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις που περιέχονται στην προσφορά.

7.7. Εάν ο ένας μέτοχος ασκήσει εμπρόθεσμα το δικαίωμά του πρώτης προτίμησης και ο άλλος μέτοχος δεν το ασκήσει, τότε ο προσφέρων τις μετοχές του προς πώληση θα γνωστοποιήσει εγγράφως μέσα σε δύο (2) ημέρες από τη μη άσκηση του δικαιώματος πρώτης προτίμησης από τον άλλο

Φύλλο 5

μέτοχο στο μέτοχο που ασκεί το δικαίωμα πρώτης προτίμησης ότι ο άλλος μέτοχος δεν άσκησε το δικαίωμά του.

7.8. Ο μέτοχος που άσκησε το δικαίωμά του πρώτης προτίμησης θα γνωστοποιήσει εγγράφως μέσα σε προθεσμία δέκα (10) ημερών προς τον προσφέροντα, αν προτίθεται ή όχι να προβεί στην αγορά όλων των προσφερομένων προς πώληση μετοχών.

7.9. Εάν το δικαίωμα πρώτης προτίμησης ασκηθεί εμπρόθεσμα από τον ίδιο μέτοχο για τις υπόλοιπες μετοχές, ο μέτοχος αυτός αποκτά τις υπόλοιπες μετοχές με τους όρους και τις προϋποθέσεις που περιέχονται στην προσφορά και μέσα σε προθεσμία τριάντα (30) ημερών από την άσκηση του δικαιώματός του πρώτης προτίμησης.

7.10. Οποιαδήποτε αλλαγή στους όρους της προσφοράς που δημιουργεί για τον τρίτο (φυσικό ή νομικό πρόσωπο) όρους ευνοϊκότερους από αυτούς που εμπεριέχονται στην αρχική προσφορά θα θεωρείται ότι συνιστά νέα προσφορά και ο προσφέρων τις μετοχές του προς πώληση υποχρεούται να τη γνωστοποιήσει εκ νέου στους μετόχους, σύμφωνα με την προβλεπόμενη σ' αυτό το άρθρο διαδικασία.

7.11. Εάν ο μέτοχος προς τον οποίο έχει προσφερθεί το δικαίωμα πρώτης προτίμησης δεν το ασκήσει και οι υπόλοιποι μέτοχοι επίσης δεν το ασκήσουν, τότε ο προσφέρων τις μετοχές του προς πώληση έχει το δικαίωμα να μεταβιβάσει όλες τις μετοχές για τις οποίες δεν έχει ασκηθεί το δικαίωμα πρώτης προτίμησης σε τρίτο φυσικό ή νομικό πρόσωπο με τις παρακάτω προϋποθέσεις:

(α) Η μεταβίβαση θα έχει ολοκληρωθεί μέσα σε εξήντα (60) ημέρες από την ημέρα που όλα τα δικαιώματα πρώτης προτίμησης των μετόχων έχουν εκπνεύσει ή εξαλειφθεί.

(β) Ο τρίτος προς τον οποίο γίνεται η μεταβίβαση συμφωνεί να συμμορφώνεται και να τηρεί όλες τις διατάξεις του καταστατικού και

(γ) Χορηγείται κάθε σχετική απαιτούμενη έγκριση από τις αρμόδιες αρχές.

7.12. Αν η μεταβίβαση των μετοχών στο τρίτο, φυσικό ή νομικό πρόσωπο, δεν ολοκληρωθεί σύμφωνα με την προσφορά μέσα στην παραπάνω προθεσμία των εξήντα (60) ημερών, τότε, πριν από τη μεταβίβαση των προς πώληση μετοχών, οι μέτοχοι προς τους οποίους έχει χορηγηθεί το δικαίωμα πρώτης προτίμησης, παρά το γεγονός της προηγούμενης αποποίησής τους, έχουν το δικαίωμα να το ασκήσουν εκ νέου σύμφωνα με όσα ορίζονται στο άρθρο αυτό.

7.13. Σε περίπτωση που ένας εκ των μετόχων γνωστοποιήσει, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο παρόν άρθρο, στους άλλους μετόχους την πρόθεσή του να μεταβιβάσει τις μετοχές του, κανείς άλλος μέτοχος δεν δικαιούται να προβεί στην ίδια γνωστοποίηση για τις δικές του μετοχές, μέχρις ότου περατωθεί η πώληση των μετοχών του πρώτου γνωστοποιήσαντος μετόχου σε άλλο μέτοχο ή μετόχους ή στον τρίτο ή και τα δύο παύσουν.

7.14. Εάν ένας μέτοχος, σύμφωνα με τις προηγούμενες παραγράφους, προβεί σε πώληση ή σε μεταβίβαση των μετοχών του σε πρόσωπο άλλο από τους μετόχους, ο πωλών ή μεταβιβάζων μέτοχος θα είναι υποχρεωμένος να διασφαλίσει ότι ο εξαγοράζων ή αυτός προς τον οποίο μεταβιβάζει τις

Φύλλο 6

μετοχές συμφωνεί να τηρεί και να συμμορφώνεται με τους όρους του παρόντος καταστατικού.

7.15. Οι μέτοχοι συμφωνούν να συνεργασθούν πλήρως και να καταβάλουν κάθε εύλογη προσπάθεια προκειμένου να ολοκληρώσουν κάθε πώληση μετοχών σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο παρόν άρθρο και να αποκτήσουν, χωρίς να περιορίζονται σε αυτές, όλες τις απαραίτητες διοικητικές συναινέσεις, εγκρίσεις και άδειες και ουδείς εκ των μετόχων θα προβεί σε οποιαδήποτε πράξη με σκοπό να παρέμβει ή να παρεμποδίσει την δυνατότητα ολοκλήρωσης μίας τέτοιας πώλησης. Σε περίπτωση κατά την οποία ένας μέτοχος εμποδίζεται να προβεί σε ενέργεια προβλεπόμενη από το παρόν άρθρο και εντός της αναφερόμενης σε αυτό προθεσμίας, ένεκα καθυστέρησης ως προς την απόκτηση αδειών, εγκρίσεων και συναινέσεων (μη συμπεριλαμβανομένης της αδικαιολόγητης καθυστέρησης από την πλευρά του μετόχου), η εν λόγω προθεσμία θα εκτείνεται έως την δέκατη (10) ημέρα από αυτή που ακολουθεί την λήψη τελικής απόφασης αναφορικά με την χορήγηση μίας τέτοιας άδειας, συναίνεσης, ή έγκρισης.

ΑΡΘΡΟ 8

ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Εντός δύο (2) μηνών από την σύσταση της Εταιρείας ή εντός μηνός από τη λήξη της προθεσμίας καταβολής μετά από κάθε αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου, το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας, υποχρεούται να βεβαιώσει την καταβολή του Μετοχικού Κεφαλαίου, όπως ορίζεται στο άρθρο 11 του Κ.Ν. 2190/1920. Ειδικότερα σε περίπτωση αύξησης του Μετοχικού Κεφαλαίου η, κατά ανωτέρω, προθεσμία πιστοποίη-

σης του ποσού της αύξησης αρχίζει από την ορισθείσα προθεσμία καταβολής του ποσού της αύξησης, που δεν μπορεί να είναι μικρότερη από ένα (1) μήνα και μεγαλύτερη των τεσσάρων (4) μηνών από την ημερομηνία λήψης της ως άνω σχετικής απόφασης. Μέσα σε είκοσι (20) ημέρες από την λήξη της ως άνω προθεσμίας, η Εταιρεία υποχρεούται να υποβάλει στην Εποπτεύουσα Αρχή αντίγραφο του πρακτικού που θα συνταχθεί κατά την πιο πάνω συνεδρίαση του Διοικητικού Συμβουλίου, που αφορά την πιστοποίηση καταβολής του κεφαλαίου.

ΑΡΘΡΟ 9

ΜΕΤΟΧΕΣ – ΤΙΤΛΟΙ ΜΕΤΟΧΩΝ

9.1. Οι μετοχές της Εταιρείας είναι ονομαστικές. Η Εταιρεία θεωρεί ως μετόχους όλα τα πρόσωπα τα οποία εγγράφονται στο Βιβλίο Μετόχων της Εταιρείας.

9.2. Οι μετοχές της Εταιρείας είναι μεταβιβάσιμες σύμφωνα με τους όρους του παρόντος Καταστατικού (Άρθρο 7).

9.3. Για την μετατροπή των μετοχών σε ανώνυμες απαιτείται απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων κατά την απαρτία και πλειοψηφία του άρθρου 20 του παρόντος Καταστατικού και τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις του κ.ν.2190/1920.

ΑΡΘΡΟ 10

ΤΙΤΛΟΙ ΜΕΤΟΧΩΝ

10.1. Οι μετοχές μπορούν να εκδίδονται σε τίτλους που ενσωματώνουν μία ή περισσότερες μετοχές.

10.2. Η ακριβής περιγραφή του τίτλου ορίζεται από το Διοικητικό Συμβούλιο.

Φύλλο 7

10.3. Οι τίτλοι μετοχών είναι αριθμημένοι με αύξοντα αριθμό και φέρουν την ημερομηνία έκδοσης, το όνομα του κυρίου του τίτλου (στην περίπτωση που οι μετοχές είναι ονομαστικές), τη σφραγίδα της Εταιρείας και την υπογραφή του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου και ενός Συμβούλου που ορίζεται από το Διοικητικό Συμβούλιο.

10.4. Μέχρι την έκδοση των οριστικών τίτλων μετοχών, το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να εκδίδει προσωρινούς ονομαστικούς τίτλους με τα ως άνω χαρακτηριστικά. Με την έκδοση των οριστικών τίτλων, οι οποίοι με ευθύνη του Διοικητικού Συμβουλίου παραδίδονται στους μετόχους, οι προσωρινοί τίτλοι επιστρέφονται στην Εταιρεία.]

ΑΡΘΡΟ 11

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΜΕΤΟΧΩΝ

11.1. Οι μετοχές της Εταιρείας είναι αδιαίρετες. Σε περίπτωση συνιδιοκτησίας μίας μετοχής, οι συνιδιοκτήτες αντιπροσωπεύονται μόνο με έναν αντιπρόσωπο σχετικά με τις σχέσεις τους με την Εταιρεία.

11.2. Κάθε μετοχή δίνει το δικαίωμα μίας (1) ψήφου στη Γενική Συνέλευση των μετόχων της Εταιρείας.

11.3. Η ευθύνη του μετόχου περιορίζεται στο ονομαστικό κεφάλαιο των μετοχών του. Η ιδιότητα του μετόχου και η κατοχή τίτλου μετοχής συνεπάγονται την αποδοχή του παρόντος Καταστατικού, των αποφάσεων του Διοικητικού Συμβουλίου και της Γενικής Συνέλευσης της Εταιρείας, που λαμβάνονται σύμφωνα με το Νόμο.

11.4. Κάθε μετοχή δημιουργεί δικαίωμα συμμετοχής στα κέρδη της Εταιρείας και, σε περίπτωση πτώχευσης, στο ε-

νεργητικό της Εταιρείας, αναλογικά με τον συνολικό αριθμό των μετοχών.

11.5. Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις από κάθε μετοχή συνοδεύουν τον εκάστοτε κύριο του τίτλου.

ΑΡΘΡΟ 12

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΜΕΙΟΨΗΦΙΑΣ

12.1. Σε περίπτωση αίτησης μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό (1/20) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου, το Διοικητικό Συμβούλιο είναι υποχρεωμένο να συγκαλεί έκτακτη Γενική Συνέλευση των μετόχων, ορίζοντας ημέρα συνεδρίασής της που να μην απέχει περισσότερο από σαράντα πέντε (45) ημέρες από την ημέρα που επιδόθηκε η αίτηση στον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου. Στην αίτηση πρέπει να προσδιορίζονται με ακρίβεια τα θέματα της ημερησίας διάταξης. Εάν δεν συγκληθεί η Γενική Συνέλευση από το Διοικητικό Συμβούλιο εντός είκοσι (20) ημερών από την επίδοση της σχετικής αίτησης η σύγκλιση διενεργείται από τους αιτούντες μετόχους με δαπάνες της Εταιρείας με απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου της έδρας της Εταιρείας που εκδίδεται με την διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων. Στην απόφαση αυτή ορίζονται ο τόπος και ο χρόνος της συνεδρίασης καθώς και τα θέματα της ημερήσιας διάταξης.

12.2. Σε περίπτωση αίτησης μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό (1/20) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου το Διοικητικό Συμβούλιο υποχρεούται να εγγράψει στην ημερήσια διάταξη Γενικής Συνέλευσης που έχει ήδη συγκληθεί πρόσθετα θέματα, εάν η σχετική αίτηση περιέλθει στο Διοικητικό Συμβούλιο δέκα πέντε (15) τουλάχιστον ημέρες πριν από την Γενική Συνέλευση. Τα πρόσθετα θέματα πρέπει

Φύλλο 8

να δημοσιεύονται ή να γνωστοποιούνται με ευθύνη Διοικητικού Συμβουλίου κατά το άρθρο 26 του ΚΝ.2190/20 επτά (7) τουλάχιστον ημέρες πριν από την Γενική Συνέλευση. Αν τα θέματα αυτά δεν δημοσιευθούν οι αιτούντες μέτοχοι δικαιούνται να ζητήσουν αναβολή της Γενικής Συνέλευσης σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου και να προβούν οι ίδιοι στην δημοσίευση κατά τα οριζόμενα στο προηγούμενο εδάφιο με δαπάνη της εταιρείας. Το Διοικητικό Συμβούλιο δεν είναι υποχρεωμένο να προβαίνει στην εγγραφή θεμάτων στην ημερήσια διάταξη ούτε στη δημοσίευση ή γνωστοποίηση αυτών μαζί με αιτιολόγηση που υποβάλλονται από τους μετόχους αν το περιεχόμενο αυτών έρχεται προφανώς σε αντίθεση με το νόμο ή τα χρηστά ήθη.

12.3. Σε περίπτωση αίτησης μετόχου ή μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό (1/20) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου, ο Πρόεδρος της Συνέλευσης είναι υποχρεωμένος να αναβάλει, για μία μόνο φορά, τη λήψη αποφάσεων τακτικής ή έκτακτης Γενικής Συνέλευσης για όλα ή ορισμένα θέματα, ορίζοντας ημέρα συνεδρίασης για τη λήψη τους εκείνη που ορίζεται στην αίτηση των μετόχων, που όμως δεν μπορεί να απέχει περισσότερο από τριάντα (30) ημέρες από την ημέρα της αναβολής. Η μετ' αναβολή Γενική Συνέλευση αποτελεί συνέχιση της προηγούμενης και δεν απαιτείται η επανάληψη των διατυπώσεων δημοσιότητας της πρόσκλησης των μετόχων, σ' αυτήν μπορούν να μετάσχουν και νέοι μέτοχοι, τηρουμένων των διατάξεων των άρθρων 27 παρ.2 και 28 του Κ.Ν. 2190/1920, όπως ισχύει.

12.4. Σε περίπτωση αίτησης οποιουδήποτε μετόχου που υποβάλλεται στην εταιρεία τουλάχιστον πέντε (5) ολόκληρες

ημέρες πριν από την τακτική Γενική Συνέλευση, το Διοικητικό Συμβούλιο είναι υποχρεωμένο να παρέχει τις συγκεκριμένες πληροφορίες που του ζητούνται σχετικά με τις υποθέσεις της Εταιρείας, στο μέτρο που αυτές είναι χρήσιμες για την πραγματική εκτίμηση των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να απαντήσει ενιαία σε αιτήσεις μετόχων με το ίδιο περιεχόμενο. Υποχρέωση παροχής πληροφοριών δεν υφίσταται όταν οι σχετικές πληροφορίες διατίθενται ήδη στην ιστοσελίδα της εταιρείας ιδίως με τη μορφή ερωτήσεων και απαντήσεων.

Επίσης με αίτηση μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό 1/20 του καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου το Διοικητικό Συμβούλιο υποχρεούται να ανακοινώνει στη Γενική Συνέλευση τα ποσά που μέσα στην τελευταία διετία καταβλήθηκαν για οποιαδήποτε αιτία από την Εταιρεία σε μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου ή στους Διευθυντές ή άλλους υπαλλήλους της, καθώς και κάθε άλλη παροχή της Εταιρείας στα πρόσωπα αυτά ή κάθε άλλη σύμβαση της Εταιρείας που καταρτίστηκε για οποιαδήποτε αιτία με τα ίδια πρόσωπα. Σε όλες τις ανωτέρω περιπτώσεις το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να αρνηθεί να δώσει τις πληροφορίες που του ζητούνται για αποχρώντα ουσιώδη λόγο, αναγράφοντας τη σχετική αιτιολογία στα πρακτικά.

12.5. Σε περίπτωση αίτησης των μετόχων που εκπροσωπούν το ένα πέμπτο (1/5) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου, η οποία υποβάλλεται στην Εταιρεία μέσα στην προθεσμία της προηγούμενης παραγράφου, το Διοικητικό Συμβούλιο έχει την υποχρέωση να δώσει σ' αυτούς, κατά τη Γενική Συνέλευση ή, αν προτιμάει, πριν απ' αυτή, σε εκπρό-

Φύλλο 9

σωπό τους πληροφορίες σχετικά με την πορεία των εταιρικών υποθέσεων και την περιουσιακή κατάσταση της Εταιρείας. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να αρνηθεί να δώσει τις πληροφορίες που του ζητούνται για αποχρώντα ουσιώδη λόγο, αναγράφοντας τη σχετική αιτιολογία στα πρακτικά.

12.6. Στις περιπτώσεις του δευτέρου εδαφίου της παρ. 12.4 και της παρ. 12.5, οποιαδήποτε αμφισβήτηση σχετικά με το βάσιμο της αιτιολογίας λύεται από το αρμόδιο Μονομελές Πρωτοδικείο της έδρας της Εταιρείας με τη διαδικασία των Ασφαλιστικών Μέτρων. Με την ίδια απόφαση το δικαστήριο υποχρεώνει την εταιρεία να παράσχει τις πληροφορίες που αρνήθηκε.

12.7. Σε περίπτωση αίτησης μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό (1/20) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου, η λήψη απόφασης για οποιοδήποτε θέμα της ημερήσιας διάταξης της Γενικής Συνέλευσης γίνεται με ονομαστική κλήση.

12.8. Οι μέτοχοι που ασκούν τα δικαιώματα του παρόντος άρθρου οφείλουν να αποδείξουν την μετοχική τους ιδιότητα και τον αριθμό των μετοχών που κατέχουν κατά την άσκηση του σχετικού δικαιώματος. Τέτοια απόδειξη αποτελεί και η κατάθεση των μετοχών σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου 28 του ΚΝ 2190/20.

12.9. Μέτοχοι της Εταιρείας που εκπροσωπούν τουλάχιστον το ένα εικοστό (1/20) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου έχουν το δικαίωμα να ελέγχουν ανά πάσα στιγμή τα βιβλία της Εταιρείας, αυτοπροσώπως ή μέσω λογιστή της επιλογής τους.

12.10. Μέτοχοι της Εταιρείας που εκπροσωπούν τουλάχιστον το ένα εικοστό (1/20) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου έχουν δικαίωμα να ζητούν έλεγχο της Εταιρείας από το αρμόδιο Δικαστήριο της περιφερείας στην οποία εδρεύει η Εταιρεία. Ο έλεγχος διατάσσεται, αν πιθανολογείται ότι με τις πράξεις που καταγγέλλονται, παραβιάζονται οι διατάξεις των Νόμων ή του Καταστατικού ή των αποφάσεων της Γενικής Συνέλευσης. Σε κάθε περίπτωση η αίτηση ελέγχου πρέπει να υποβάλλεται εντός τριών (3) ετών από την έγκριση των οικονομικών καταστάσεων της χρήσης εντός της οποίας τελέσθηκαν οι καταγγελλόμενες πράξεις.

12.11. Μέτοχοι της Εταιρείας που εκπροσωπούν το ένα πέμπτο (1/5) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν έλεγχο της Εταιρείας από το κατά την προηγούμενη παράγραφο αρμόδιο Δικαστήριο, εφόσον από την όλη πορεία των εταιρικών υποθέσεων γίνεται πιστευτό, ότι η διοίκηση των εταιρικών υποθέσεων δεν ασκείται όπως επιβάλλει η χρηστή και συνετή διαχείριση.

12.12. Οι μέτοχοι, που ασκούν το δικαίωμα των παραπάνω παραγράφων 12.9, 12.10 και 12.11, πρέπει να αποδείξουν στο Δικαστήριο ότι κατέχουν τις μετοχές που τους δίνουν το δικαίωμα να ζητήσουν τον έλεγχο της εταιρείας. Τέτοια απόδειξη αποτελεί και η κατάθεση των μετοχών σύμφωνα με τις παρ. 1 και 2 του άρθρου 28 του Κ.Ν. 2190/20. Το Δικαστήριο μπορεί να κρίνει ότι η εκπροσώπηση των αιτούντων μετόχων στο Διοικητικό Συμβούλιο σύμφωνα με τις παραγράφους 3 ή 6 του άρθρου 18 του ΚΝ 2190/20 δεν δικαιολογεί τον έλεγχο με βάση τις ανωτέρω παραγράφους 12.9, 12.10 και 12.11.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ

Φύλλο 10

ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ

ΑΡΘΡΟ 13

ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ

13.1. Οι μέτοχοι ασκούν τα σχετικά με τη διοίκηση της Εταιρείας δικαιώματά τους μόνο μέσω της συμμετοχής τους στη Γενική Συνέλευση, η οποία είναι το ανώτατο όργανο της Εταιρείας.

13.2. Η Γενική Συνέλευση, νομίμως συγκροτηθείσα, αντιπροσωπεύει τον συνολικό αριθμό των μετόχων και δικαιούται να αποφασίζει για κάθε υπόθεση που αφορά την Εταιρεία. Οι νόμιμες αποφάσεις της δεσμεύουν και τους μετόχους που απουσιάζουν ή διαφωνούν.

ΑΡΘΡΟ 14

ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

14.1. Η Γενική Συνέλευση αποφασίζει για κάθε ζήτημα που εισάγεται ενώπιον της.

14.2. Ειδικότερα, η Γενική Συνέλευση είναι η μόνη αρμόδια να αποφασίζει για τα ακόλουθα θέματα :

(α) Παράταση της διάρκειας, μετατροπή, αναβίωση, συγχώνευση, διάσπαση ή διάλυση της Εταιρείας.

(β) Τροποποίηση του Καταστατικού.

(γ) Αύξηση ή μείωση του Μετοχικού Κεφαλαίου, εκτός από αυξήσεις που επιβάλλονται από διατάξεις άλλων νόμων.

(δ) Έκδοση δανείου με ομολογίες που αναφέρονται στα άρθρα 3α και 3β του Κ. Ν. 2190/1920.

(ε) Εκλογή μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και ελεγκτών.

(στ) Διορισμός εκκαθαριστών.

(ζ) Διάθεση των ετησίων κερδών.

(η) Έγκριση των ετησίων λογαριασμών (ετησίων οικονομικών καταστάσεων).

14.3. Μετά την έγκριση των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων, η Γενική Συνέλευση, με ειδική ψηφοφορία που ενεργείται με ονομαστική κλήση, αποφαίνεται για την απαλλαγή των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και των Ελεγκτών από κάθε ευθύνη για αποζημίωση. Μέτοχοι που είναι μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου ή υπάλληλοι της Εταιρείας ψηφίζουν με βάση τις δικές τους και μόνον μετοχές. Η απαλλαγή του Διοικητικού Συμβουλίου είναι ανίσχυρη στις περιπτώσεις των διατάξεων του άρθρου 22α του Κ.Ν.2190/1920.

ΑΡΘΡΟ 15

ΣΥΓΚΛΗΣΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

15.1. Η Γενική Συνέλευση των μετόχων συγκαλείται από το Διοικητικό Συμβούλιο και συνέρχεται, τακτικά, στην έδρα της Εταιρείας, ή στην περιφέρεια άλλου δήμου εντός του νομού της έδρας ή άλλου δήμου όμορου της έδρας τουλάχιστον μία (1) φορά το χρόνο, πάντοτε μέσα στο πρώτο εξάμηνο από τη λήξη κάθε εταιρικής χρήσης.

15.2. Η Γενική Συνέλευση μπορεί να συνέρχεται και σε άλλο τόπο κείμενο στην Ελλάδα ή την αλλοδαπή.

15.3. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να συγκαλεί σε έκτακτη συνεδρίαση την Γενική Συνέλευση των μετόχων, όποτε το κρίνει σκόπιμο.

15.4. Η Γενική Συνέλευση, με εξαίρεση τις επαναληπτικές συνελεύσεις και εκείνες που εξομοιώνονται μ’ αυτές, πρέπει να καλείται είκοσι (20) τουλάχιστον πλήρεις ημέρες πριν από την οριζόμενη για τη συνεδρίασή της. Συναφώς, διευκρινίζεται ότι συνυπολογίζονται και οι μη εργάσιμες ημέρες. Η ημέ-

Φύλλο 11

ρα δημοσίευσης της πρόσκλησης της Γενικής Συνέλευσης και η ημέρα της συνεδρίασης αυτής δεν υπολογίζονται.

ΑΡΘΡΟ 16

ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ -

ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΔΙΑΤΑΞΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

16.1. Η πρόσκληση της Γενικής Συνέλευσης προς τους μετόχους, η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον το οίκημα, τη χρονολογία, την ημέρα και την ώρα κατά την οποία θα συνέλθει η συνέλευση, καθώς και τα θέματα της ημερήσιας διάταξης με σαφήνεια, τους μετόχους που έχουν δικαίωμα συμμετοχής καθώς και ακριβείς οδηγίες για τον τρόπο με τον οποίο οι μέτοχοι θα μπορέσουν να μετάσχουν στην συνέλευση και να ασκήσουν τα δικαιώματα τους αυτοπροσώπως ή διά αντιπροσώπου ή ενδεχομένως και εξ αποστάσεως.

16.2. Η πρόσκληση της Γενικής Συνέλευσης δημοσιεύεται στην ιστοσελίδα της Εταιρείας, και μέχρις ότου αυτή καταρτιστεί, σε μία ημερήσια οικονομική εφημερίδα πανελλαδικής κυκλοφορίας κατά την κρίση του Διοικητικού Συμβουλίου.

16.3. Στην περίπτωση που οι μετοχές της εταιρίας είναι ονομαστικές στο σύνολό τους και οι μέτοχοι έχουν γνωστοποιήσει εγκαίρως στην εταιρεία τη διεύθυνση τους, η κατά την ανωτέρω παράγραφο 16.1 πρόσκληση της γενικής συνέλευσης μπορεί να κοινοποιείται στους μετόχους με δικαστικό επιμελητή ή με συστημένη επιστολή ή με παράδοση της πρόσκλησης. Σε περίπτωση που η πρόσκληση επιδίδεται με συστημένη επιστολή, η αποστολή αυτής θα πρέπει αποδεδειγμένα να προηγείται πέντε(5) τουλάχιστον ημέρες της προβλεπόμενης από το νόμο ελάχιστης προθεσμίας δημοσίευσης της πρόσκλησης.

16.4. Η πρόσκληση αυτή δημοσιεύεται όπως προβλέπεται από το νόμο προ είκοσι (20) πλήρων ημερών πριν την οριζόμενη για τη συνεδρίασή της ενώ προ δέκα (10) πλήρων ημερών στην ιστοσελίδα του Γενικού Εμπορικού Μητρώου. Στις περιπτώσεις επαναληπτικών Γενικών Συνελεύσεων, οι παραπάνω προθεσμίες συντέμνονται στο μισό.

16.5. Νεότερη πρόσκληση δεν απαιτείται εάν στην αρχική πρόσκληση ορίζονται ο τόπος και ο χρόνος των επαναληπτικών εκ του νόμου προβλεπόμενων συνεδριάσεων για την περίπτωση μη επίτευξης απαρτίας.

16.6. Πρόσκληση για σύγκλιση Γενικής Συνέλευσης δεν απαιτείται στην περίπτωση κατά την οποία στη συνέλευση παρίστανται ή αντιπροσωπεύονται μέτοχοι που εκπροσωπούν το σύνολο του μετοχικού κεφαλαίου και κανείς από αυτούς δεν αντιλέγει στην πραγματοποίησή της και στην λήψη αποφάσεων.

ΑΡΘΡΟ 17

ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΜΕΤΟΧΩΝ - ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΣΗ

17.1. Οι μέτοχοι που επιθυμούν να πάρουν μέρος στη Γενική Συνέλευση οφείλουν να καταθέσουν τους τίτλους των μετοχών τους στο ταμείο της Εταιρείας ή στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων ή σε οποιαδήποτε νόμιμα λειτουργούσα στην Ελλάδα Ανώνυμη Τραπεζική Εταιρεία τουλάχιστον πέντε (5) πλήρεις ημέρες πριν από εκείνη για την οποία ορίστηκε η συνεδρίαση της Συνέλευσης.

17.2. Οι μέτοχοι που έχουν δικαίωμα συμμετοχής στη Γενική Συνέλευση μπορούν να αντιπροσωπευτούν σ’ αυτήν από πρόσωπο που έχουν εξουσιοδοτήσει νόμιμα.

Φύλλο 12

17.3. Οι αποδείξεις κατάθεσης μετοχών καθώς και τα έγγραφα νομιμοποίησης αντιπροσώπων των μετόχων πρέπει να κατατίθενται στην Εταιρεία τουλάχιστον πέντε (5) ολόκληρες ημέρες πριν από την ημέρα συνεδρίασης της Γενικής Συνέλευσης.

17.4. Μέτοχοι που δεν έχουν συμμορφωθεί με τις διατάξεις των παραγράφων 17.1 και 17.3 μπορούν να πάρουν μέρος στη Γενική Συνέλευση μόνο μετά από άδεια αυτής πριν την έναρξη της συζήτησης για τα θέματα της ημερήσιας διάταξης.

17.5. Είναι δυνατή η διεξαγωγή γενικής συνέλευσης μέσω τηλεδιάσκεψης τηρουμένων των εκάστοτε ισχυουσών σχετικών διατάξεων του κ.ν. 2190/1920.

17.6. Επίσης επιτρέπεται τηρουμένων των εκάστοτε ισχυουσών σχετικών διατάξεων του κ.ν. 2190/1920 η εξ αποστάσεως συμμετοχή στην ψηφοφορία κατά τη Γενική Συνέλευση των μετόχων με την εκ των προτέρων αποστολή στους μετόχους των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης της γενικής συνέλευσης και σχετικών ψηφοδελτίων με τα θέματα αυτά. Τα θέματα και τα ψηφοδέλτια μπορεί να διατίθενται και η συμπλήρωσή τους να γίνεται και ηλεκτρονικά μέσω του διαδικτύου. Οι μέτοχοι που ψηφίζουν με τον τρόπο αυτό υπολογίζονται για το σχηματισμό της απαρτίας και της πλειοψηφίας εφόσον τα σχετικά ψηφοδέλτια έχουν παραληφθεί από την εταιρεία δύο (2) τουλάχιστον πλήρεις ημέρες πριν από την ημέρα της γενικής συνέλευσης.

ΑΡΘΡΟ 18

ΠΙΝΑΚΑΣ ΤΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ

ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΨΗΦΟΥ

18.1. Σαράντα οκτώ (48) ώρες πριν από κάθε Γενική Συνέλευση τοιχοκολλάται σε εμφανή θέση του καταστήματος της Εταιρείας νόμιμα συνταγμένος πίνακας των μετόχων που έχουν δικαίωμα ψήφου στη Γενική Συνέλευση.

18.2. Ο πίνακας αυτός πρέπει να περιέχει όλα τα στοιχεία που αξιώνει ο νόμος, όπως τα στοιχεία των τυχόν αντιπροσώπων των μετόχων, τον αριθμό των μετοχών και ψήφων του καθενός και τις διευθύνσεις των μετόχων και των αντιπροσώπων τους.

ΑΡΘΡΟ 19
ΣΥΝΗΘΗΣ ΑΠΑΡΤΙΑ ΚΑΙ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

19.1. Η Γενική Συνέλευση βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα επί των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης όταν εκπροσωπείται σε αυτήν αυτοπροσώπως ή δια αντιπροσώπου τουλάχιστον το ένα πέμπτο 1/5 του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου.

19.2. Εάν δεν συντελεστεί τέτοια απαρτία στην πρώτη συνεδρίαση, συνέρχεται επαναληπτική συνέλευση μέσα σε είκοσι (20) ημέρες από την χρονολογία της συνεδρίασης που ματαιώθηκε, με πρόσκληση δέκα (10) ημέρες τουλάχιστον πριν. Η επαναληπτική αυτή συνέλευση βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα επί των θεμάτων της αρχικής ημερήσιας διάταξης οποιοδήποτε και αν είναι το τμήμα του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου που εκπροσωπείται σε αυτήν, είτε αυτοπροσώπως είτε δια αντιπροσώπων. Νεότερη πρόσκληση δεν απαιτείται εάν στην αρχική πρόσκληση ορίζονται ο τόπος και ο χρόνος των επαναληπτικών εκ του νόμου προβλεπόμενων συνεδριάσεων για την περίπτωση μη

Φύλλο 13

επίτευξης απαρτίας, υπό την προϋπόθεση ότι μεσολαβούν τουλάχιστον δέκα (10) πλήρεις ημέρες ανάμεσα στη ματαιωθείσα συνεδρίαση και την επαναληπτική.

19.3. Οι αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία των ψήφων που εκπροσωπούνται στη Συνέλευση.

ΑΡΘΡΟ 20
ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΗ ΑΠΑΡΤΙΑ ΚΑΙ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

20.1. Εξαιρετικώς, η Γενική Συνέλευση βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα επί των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης εάν εκπροσωπούνται σε αυτήν τα δύο τρίτα (2/3) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου, όταν πρόκειται για αποφάσεις που αφορούν :

(α) παράταση της διάρκειας, συγχώνευση ή διάσπαση, μετατροπή, αναβίωση, διάλυση της εταιρείας,

(β) μεταβολή της εθνικότητας της εταιρείας,

(γ) μεταβολή του αντικειμένου της επιχείρησης της εταιρείας,

(δ) αύξηση ή μείωση του μετοχικού κεφαλαίου, εκτός της επιβαλλόμενης εκ του νόμου ή αυτής που γίνεται με κεφαλαιοποίηση αποθεματικών.

(ε) έκδοση δανείου με ομολογίες που αναφέρονται στα άρθρα 3α και 3β του κ.ν. 2190/1920,

(στ) μεταβολή του τρόπου διάθεσης των κερδών,

(ζ) αύξηση των υποχρεώσεων των μετόχων,

(η) σε κάθε άλλη περίπτωση κατά την οποία ο νόμος ορίζει ότι, για να ληφθεί ορισμένη απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, απαιτείται η απαρτία της παρούσας παραγράφου.

20.2. Αν δεν συντελεστεί η απαρτία της προηγούμενης παραγράφου στην πρώτη συνεδρίαση, μέσα σε είκοσι (20) ημέρες από τη συνεδρίαση αυτή και ύστερα από πρόσκληση πριν από δέκα (10) τουλάχιστον πλήρεις ημέρες, συνέρχεται πρώτη επαναληπτική συνέλευση, που βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα επί των θεμάτων της αρχικής ημερήσιας διάταξης, όταν σε αυτήν εκπροσωπείται τουλάχιστον το ένα δεύτερο (½) του καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου.

20.3. Αν δεν συντελεστεί και αυτή η απαρτία, συνέρχεται και πάλι, μέσα σε είκοσι (20) ημέρες, δεύτερη επαναληπτική συνέλευση, με πρόσκληση πριν από δέκα (10) τουλάχιστον πλήρεις ημέρες, που βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα επί των θεμάτων της αρχικής ημερήσιας διάταξης όταν σε αυτήν εκπροσωπείται τουλάχιστον το ένα τρίτο (1/3) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου. Όταν πρόκειται να ληφθεί απόφαση για αύξηση κεφαλαίου η Γενική Συνέλευση στην τελευταία επαναληπτική συνεδρίαση ευρίσκεται σε απαρτία όταν παρίστανται η αντιπροσωπεύονται σε αυτήν μέτοχοι που εκπροσωπούν το 1/5 τουλάχιστον του καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου.

20.4. Όλες οι αποφάσεις της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου λαμβάνονται με πλειοψηφία δύο τρίτων (2/3) των μετόχων που εκπροσωπούνται στη Συνέλευση.

ΑΡΘΡΟ 21

ΠΡΟΕΔΡΟΣ - ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

21.1. Στη Γενική Συνέλευση προεδρεύει προσωρινά ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου ή, όταν κωλύεται αυτός, ο αναπληρωτής του. Χρέη γραμματέως εκτελεί προσωρινά αυτός που ορίζεται από τον Πρόεδρο.

Φύλλο 14

21.2. Αφού εγκριθεί ο κατάλογος των μετόχων που έχουν δικαίωμα ψήφου, η Συνέλευση προχωρεί στην εκλογή του Προέδρου της και ενός Γραμματέως, που εκτελεί και χρέη Ψηφολέκτη.

ΑΡΘΡΟ 22

ΘΕΜΑΤΑ ΣΥΖΗΤΗΣΕΩΣ

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

22.1. Οι συζητήσεις και οι αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης περιορίζονται στα θέματα που αναγράφονται στην ημερήσια διάταξη.

22.2. Για τα θέματα που συζητούνται και αποφασίζονται στην Συνέλευση τηρούνται πρακτικά, που υπογράφονται από τον Πρόεδρο και τον γραμματέα της. Μετά από αίτηση μετόχου, ο Πρόεδρος της Συνέλευσης υποχρεούται να καταγράψει στα πρακτικά ακριβή περίληψη της άποψης του μετόχου. Σε αυτά τα πρακτικά καταχωρείται πίνακας των μετόχων που ήταν παρόντες ή εκπροσωπούνταν στη Γενική Συνέλευση και ο οποίος συντάσσεται σύμφωνα με το άρθρο 18 του παρόντος Καταστατικού. Τα αντίγραφα και τα αποσπάσματα των πρακτικών επικυρώνονται και υπογράφονται από τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου ή τον αναπληρωτή του. Σε περίπτωση λύσης της Εταιρείας και κατά τη διάρκεια της εκκαθάρισης, αντίγραφα των πρακτικών επικυρώνονται από έναν από τους εκκαθαριστές.

22.3. Εάν στη συνέλευση παρίσταται ένας μόνο μέτοχος είναι υποχρεωτική η παρουσία Συμβολαιογράφου ο οποίος προσυπογράφει τα πρακτικά της γενικής συνέλευσης.

22.4. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της προηγούμενης παραγράφου στις εταιρείες που δεν έχουν μετοχές εισηγμέ-

νες στο χρηματιστήριο η κατάρτιση και υπογραφή πρακτικού από όλους τους μετόχους ή τους αντιπροσώπους τους ισοδυναμεί με απόφαση της γενικής συνέλευσης ακόμη και αν δεν έχει προηγηθεί συνεδρίαση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΑΡΘΡΟ 23

ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΑΙ ΘΗΤΕΙΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

23.1. Η εταιρεία διοικείται από το Διοικητικό Συμβούλιο, που αποτελείται από τρία (3) έως έξι (6) μέλη.

23.2. Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου εκλέγονται από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων της Εταιρείας με πενταετή θητεία, που παρατείνεται αυτόματα μέχρι την εκλογή νέων μελών του Διοικητικού Συμβουλίου από την πρώτη τακτική Γενική Συνέλευση μετά τη λήξη της θητείας τους, η οποία όμως δεν μπορεί να περάσει την εξαετία.

23.3. Επιτρέπεται η εκλογή αναπληρωματικών μελών του Διοικητικού Συμβουλίου ο αριθμός των οποίων καθορίζεται από την σχετική απόφαση της Γενικής Συνέλευσης που τους εκλέγει και είναι μέσα στα πλαίσια του ορίου που αναφέρεται στις ως άνω παραγράφους. Τα αναπληρωματικά μέλη μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνον για την αναπλήρωση σύμφωνα με το άρθρο 26 του παρόντος μέλους ή μελών του διοικητικού συμβουλίου που παραιτήθηκαν, απεβίωσαν ή απώλεσαν την ιδιότητα τους με οποιοδήποτε άλλο τρόπο.

23.4. Μη μέτοχοι μπορούν να εκλεγούν ως μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, και τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου μπορούν να επανεκλεγούν και είναι ελεύθερα ανακλητά.

Φύλλο 15

23.5. Μέλος του ΔΣ μπορεί να είναι και νομικό πρόσωπο, στην περίπτωση αυτή όμως, θα πρέπει να ορισθεί ταυτόχρονα και το φυσικό πρόσωπο που θα ασκεί τις εξουσίες του νομικού προσώπου ως μέλους του ΔΣ.

ΑΡΘΡΟ 24

ΕΞΟΥΣΙΑ

ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

24.1. Το Διοικητικό Συμβούλιο ασκεί τη διοίκηση της Εταιρείας, την διαχείριση και διάθεση της περιουσίας της και την εκπροσώπησή της κατά τα υπό του νόμου ειδικότερα οριζόμενα. Αποφασίζει για όλα γενικά τα ζητήματα που αφορούν την Εταιρεία, μέσα στα πλαίσια του εταιρικού σκοπού, με εξαίρεση εκείνα που σύμφωνα με το νόμο ή το παρόν Καταστατικό ανήκουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Γενικής Συνέλευσης.

24.2. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί, αποκλειστικά και μόνον με απόφαση του καταχωριζόμενη στα πρακτικά, να αναθέτει την άσκηση ορισμένων ή και όλων των εξουσιών και αρμοδιοτήτων του (εκτός από αυτές όπου απαιτείται από το νόμο ή από το παρόν Καταστατικό συλλογική ενέργεια) καθώς και την εκπροσώπηση της Εταιρείας σε ένα ή περισσότερα πρόσωπα, μέλη του ή όχι, καθορίζοντας συγχρόνως και την έκταση αυτής της ανάθεσης. Πάντως, οι αρμοδιότητες του Διοικητικού Συμβουλίου είναι υπό την επιφύλαξη των άρθρων 10 και 23α του Κωδ. Ν. 2190/1920, όπως ισχύουν.

24.3. Πράξεις του Διοικητικού Συμβουλίου, ακόμη και αν είναι εκτός του εταιρικού σκοπού, δεσμεύουν την Εταιρεία απέναντι στους τρίτους, εκτός αν αποδειχθεί ότι ο τρίτος γνώριζε την υπέρβαση του εταιρικού σκοπού ή όφειλε να την

γνωρίζει. Δεν συνιστά απόδειξη μόνη η τήρηση των διατυπώσεων δημοσιότητας ως προς το Καταστατικό της Εταιρείας ή τις τροποποιήσεις του. Περιορισμοί της εξουσίας του Διοικητικού Συμβουλίου από το Καταστατικό ή από απόφαση της Γενικής Συνέλευσης δεν αντιτάσσονται στους καλόπιστους τρίτους, ακόμη και αν έχουν υποβληθεί στις διατυπώσεις δημοσιότητας.

24.4. Ειδικότερα, και κατ' ενδεικτική απαρίθμηση, το Διοικητικό Συμβούλιο, εντός πάντοτε του εταιρικού σκοπού και τηρώντας τις σχετικές διατάξεις του παρόντος και του νόμου:

(α) εκπροσωπεί και δεσμεύει την Εταιρεία σε όλες τις σχέσεις της, στην Ελλάδα και το εξωτερικό, απέναντι σε οποιοδήποτε Φυσικό ή Νομικό πρόσωπο ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου, τις δημόσιες, τις δημοτικές και τις κοινοτικές αρχές, προς όλες τις αρχές των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, προς όλους τους διεθνείς οργανισμούς και όλα τα ημεδαπά και αλλοδαπά Δικαστήρια, συμπεριλαμβανομένων του Αρείου Πάγου και του Συμβουλίου Επικρατείας,

(β) αποφασίζει για την εσωτερική και εξωτερική λειτουργία της Εταιρείας, καθώς και για κάθε μορφής έξοδα. Αποφασίζει για την ίδρυση ή το κλείσιμο υποκαταστημάτων. Αποφασίζει για την χρήση των υπαρχόντων εταιρικών πόρων,

(γ) διορίζει και απολύει τους υπαλλήλους και εργάτες της Εταιρείας και προσλαμβάνει κάθε μορφής συνεργάτη με την εταιρία και καταγγέλλει τις συμβάσεις αυτών και αποφασίζει για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους, καθώς και για τους μισθούς τους και τις αμοιβές τους, υπό την προϋπόθεση ότι οι ως άνω αναφερόμενοι δεν είναι μέλη του Διοικητικού

Φύλλο 16

Συμβουλίου της Εταιρείας. Διορίζει πληρεξουσίους δικηγόρους και νομικούς συμβούλους της Εταιρείας,

(δ) συνάπτει εν γένει κάθε ενοχική, εμπράγματη ή εμπορική σύμβαση, δικαιοπραξία ή συναλλαγή στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας,

(ε) να παραχωρεί υποθήκες, ενέχυρα, εμπράγματα ή άλλα δικαιώματα στην περιουσία της Εταιρείας,

(στ) δανείζεται χρήματα στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας από φυσικά ή νομικά πρόσωπα, δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου υπό οποιουσδήποτε όρους τους οποίους κρίνει ως επωφελείς για την Εταιρεία, περιλαμβανομένης της έκδοσης ομολογιακών δανείων σύμφωνα με την ισχύουσα σχετική νομοθεσία, εκτός από τα μετατρέψιμα και κερδοφόρα σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 3α, 3β του κ.ν. 2190/1920 όπως ισχύουν,

(ζ) να μεταβιβάζει απαιτήσεις, να ζητεί και να δέχεται άδειες ή προνόμια στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας,

(η) συνάπτει κάθε είδους συμβόλαια και αναλαμβάνει κάθε είδους υποχρεώσεις στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας,

(θ) ενεργεί ή παραιτείται από κατάσχεση επί ακινήτων ή κινητών περιουσιακών στοιχείων, καθώς και παραιτείται από προνόμια, υποθήκες, εγγυήσεις ή από άλλα δικαιώματα στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας,

(ι) συνομολογεί στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας συμφωνίες ή ρήτρες διαιτησίας, διορίζει διαιτητές, ασκεί ή παραιτείται ενδίκων μέσων,

(κ) χορηγεί πιστώσεις ή εγγυήσεις της Εταιρείας υπέρ τρίτων μερών προς εξυπηρέτηση των σκοπών της Εταιρείας [και

ευθύνεται από κοινού και εις ολόκληρον μαζί με τους άλλους εντός των προβλεπομένων από το Άρθρο 23α του Ν. 2190/20 ορίων]

(λ) στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας εκδίδει και οπισθογραφεί επιταγές, εκδίδει, αποδέχεται και οπισθογραφεί ή προεξοφλεί γραμμάτια και συναλλαγματικές, συνάπτει συμβόλαια με τράπεζες για την παροχή πιστωτικών διευκολύνσεων ή για την έκδοση τραπεζικών εγγυήσεων, προωθεί και συνεισφέρει για την προώθηση υπαρχουσών ή μελλοντικών εταιρειών και επιχειρήσεων προς εξυπηρέτηση των σκοπών της Εταιρείας.

(μ) συγκαλεί την Γενική Συνέλευση, προτείνει τις διενεργητέες αποσβέσεις ή κρατήσεις και τοποθετήσεις της εταιρικής περιουσίας και τον τρόπο διανομής των κερδών.

24.5. Η ανωτέρω απαρίθμηση των εξουσιών του Διοικητικού Συμβουλίου είναι ενδεικτική και όχι περιοριστική.

24.6. Οι αποκτήσεις κινητών ή ακινήτων προς πάγια εκμετάλλευση που έγιναν από το Διοικητικό Συμβούλιο, τα χορηγούμενα δάνεια, πιστώσεις ή εγγυήσεις καθώς και κάθε άλλη σύμβαση που συνάπτεται από το Διοικητικό Συμβούλιο στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας τελούν υπό την επιφύλαξη των άρθρων 10, 22, 22α και 23α του Κωδ. Ν.2190/1920, όπως εκάστοτε ισχύουν.

ΑΡΘΡΟ 25

ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

25.1. Το Διοικητικό Συμβούλιο, αμέσως μετά την εκλογή του, συνέρχεται και συγκροτείται σε σώμα εκλέγοντας τον Πρόεδρο και τον Αντιπρόεδρό του.

Φύλλο 17

25.2. Με την εξαίρεση των περιπτώσεων εκείνων όπου ο νόμος ή τα άρθρα του παρόντος Καταστατικού απαιτούν από το Διοικητικό Συμβούλιο να ενεργεί συλλογικά, το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να αναθέσει και να εμπιστευθεί την άσκηση συγκεκριμένων αρμοδιοτήτων σχετικά με την διαχείριση και την καθημερινή λειτουργία της επιχείρησης στον Διευθύνοντα Σύμβουλο, καθορίζοντας ταυτοχρόνως και την έκταση της εν λόγω ανάθεσης.

25.3. Ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου διευθύνει τις συνεδριάσεις του. Τον Πρόεδρο, όταν απουσιάζει ή κωλύεται, αναπληρώνει σε όλη την έκταση των αρμοδιοτήτων του ο Αντιπρόεδρος και αυτόν, όταν κωλύεται, ο νόμιμος αναπληρωτής του.

25.4. Είναι δυνατή η σύμπτωση αρμοδιοτήτων Προέδρου και Διευθύνοντος Συμβούλου στο ίδιο πρόσωπο.

ΑΡΘΡΟ 26

ΑΝΑΠΛΗΡΩΣΗ ΜΕΛΟΥΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

26.1. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να εκλέγει μέλη αυτού σε αντικατάσταση μελών του που παραιτήθηκαν, απεβίωσαν ή απώλεσαν την ιδιότητά τους με οποιοδήποτε άλλο τρόπο. Η εκλογή αυτή είναι δυνατή με την προϋπόθεση ότι η αναπλήρωση των παραπάνω μελών δεν είναι εφικτή από αναπληρωματικά μέλη που έχουν τυχόν εκλεγεί από τη Γενική Συνέλευση.

26.2. Η ανωτέρω εκλογή από το Διοικητικό Συμβούλιο γίνεται με απόφαση των απομενόντων μελών εάν είναι τουλάχιστον τρία (3) και ισχύει για το υπόλοιπο της θητείας του Διοικητικού Συμβούλου που αναπληρώνεται. Η εκλογή αυτή υποβάλλεται για έγκριση στην αμέσως επόμενη τακτική ή έ-

κτακτη Γενική Συνέλευση, η οποία μπορεί να αντικαταστήσει τους εκλεγέντες ακόμα και αν δεν έχει αναγραφεί σχετικό θέμα στην ημερήσια διάταξη. Οι πράξεις του Διοικητικού Συμβούλου που εκλέχτηκε με αυτόν τον τρόπο θεωρούνται έγκυρες, ακόμη και αν η εκλογή του δεν εγκριθεί από την Γενική Συνέλευση.

26.3. Ορίζεται ρητά ότι σε περίπτωση παραίτησης, θανάτου ή με οποιονδήποτε άλλον τρόπο απώλειας της ιδιότητας μέλους ή μελών του διοικητικού συμβουλίου, τα υπόλοιπα μέλη μπορούν να συνεχίζουν την διαχείριση και την εκπροσώπηση της εταιρίας και χωρίς την αντικατάσταση των ελλειπόντων μελών σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο με την προϋπόθεση ότι ο αριθμός αυτών υπερβαίνει το ήμισυ των μελών όπως είχαν πριν από την επέλευση των ανωτέρω γεγονότων. Σε κάθε περίπτωση τα μέλη αυτά δεν επιτρέπεται να είναι λιγότερα των τριών.

26.4. Σε κάθε περίπτωση τα απομένοντα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου ανεξάρτητα από τον αριθμό τους μπορούν να προβούν σε σύγκλιση της Γενικής Συνέλευσης με αποκλειστικό σκοπό την εκλογή νέου Διοικητικού Συμβουλίου .

ΑΡΘΡΟ 27

ΑΠΑΡΤΙΑ - ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΣΗ - ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

27.1. Το Διοικητικό Συμβούλιο βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα, όταν παρευρίσκονται στη συνεδρίαση ήμισυ πλέον ενός των Συμβούλων. Σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί η οριζόμενη υπό του παρόντος άρθρου απαρτία, η συνεδρίαση αναβάλλεται για σαράντα οκτώ (48) ώρες και κατά την επαναληπτική συνεδρίαση το Διοικητικό Συμβούλιο

Φύλλο 18

βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα εάν παρευρίσκονται σε αυτή τρία (3) μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου.

27.2. Σύμβουλος που απουσιάζει μπορεί να εκπροσωπείται από άλλο Σύμβουλο. Κάθε Σύμβουλος μπορεί να εκπροσωπεί ένα μόνο Σύμβουλο που απουσιάζει. Η ως άνω εκπροσώπηση δεν μπορεί να ανατεθεί σε πρόσωπα τα οποία δεν είναι μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου και η σχετική εντολή δύναται να παρέχεται μέσω τηλεομοιοτυπίας, επιστολής ή τηλεγραφήματος.

27.3. Οι αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία των Συμβούλων που είναι παρόντες και εκείνων που αντιπροσωπεύονται.

27.4. Σε περίπτωση ισοψηφίας η ψήφος του Προέδρου δεν υπερισχύει.

27.5. Οι αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου καταχωρούνται στο ειδικό βιβλίο πρακτικών του Συμβουλίου που μπορεί να τηρείται και κατά το μηχανογραφικό σύστημα και υπογράφονται από όλους τους συμμετέχοντες. Κανένας Σύμβουλος δεν μπορεί να αρνηθεί να υπογράψει τα πρακτικά της συνεδρίασης στην οποία έχει συμμετάσχει, έχει όμως το δικαίωμα να καταγραφούν οι αντιρρήσεις του, εάν έχει, στο βιβλίο των πρακτικών. Η κατάρτιση και υπογραφή πρακτικού από όλα τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου ή τους αντιπροσώπους του ισοδυναμεί με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου ακόμα και αν δεν έχει προηγηθεί συνεδρίαση.

27.6. Αντίγραφα ή αποσπάσματα των πρακτικών επικυρώνονται από τον Πρόεδρο ή από το νόμιμο αναπληρωτή του.

ΑΡΘΡΟ 28

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΙΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΜΕΛΩΝ

28.1. Το Διοικητικό Συμβούλιο οφείλει να συνεδριάζει κατόπιν προσκλήσεως του Προέδρου αυτού στην έδρα της Εταιρείας κάθε φορά που ο νόμος το Καταστατικό ή οι ανάγκες της Εταιρείας το απαιτούν.

28.2. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να συνεδριάζει έγκυρα είτε με τηλεδιάσκεψη είτε σε άλλο τόπο εκτός της έδρας της εταιρείας είτε στην ημεδαπή είτε στην αλλοδαπή.

28.3. Το Διοικητικό Συμβούλιο συγκαλείται, από τον Πρόεδρο ή τον αναπληρωτή του με πρόσκληση του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου ανακοινώνεται εγγράφως στους Συμβούλους τουλάχιστον δύο (2) ημέρες πριν από κάθε συνεδρίαση. Η πρόσκληση πρέπει να περιέχει με σαφήνεια τα θέματα της ημερήσιας διάταξης, διαφορετικά η λήψη αποφάσεων επιτρέπεται μόνο υπό τον όρο ότι όλα τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου είναι παρόντα ή αντιπροσωπεύονται στη συνεδρίαση και κανένα μέλος δεν αντιλέγει στη λήψη των αποφάσεων.

28.4. Την σύγκλιση του Διοικητικού Συμβουλίου μπορεί να ζητήσουν δύο από τα μέλη του με αίτησή τους προς τον Πρόεδρο αυτού ή τον αναπληρωτή του οι οποίοι υποχρεούνται να συγκαλέσουν το Διοικητικό Συμβούλιο προκειμένου αυτό να συνέλθει εντός προθεσμίας επτά (7) ημερών από την υποβολή της αίτησης. Σε περίπτωση που ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου αρνηθεί τη σύγκληση του Διοικητικού Συμβουλίου εντός της προαναφερόμενης προθεσμίας, τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου που ζήτησαν την σύγκλησή του επιτρέπεται να συγκαλέσουν το Διοικητικό Συμβούλιο εντός πέντε (5) ημερών, γνωστοποιώντας τη σχετική

πρόσκληση στα λοιπά μέλη. Η πρόσκληση αυτή πρέπει να περιέχει, με ποινή απαραδέκτου, με σαφήνεια τα θέματα της ημερήσιας διάταξης.

28.5. Στα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου δύναται να χορηγηθεί αποζημίωση για όλα τα εύλογα και δικαιολογημένα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, το ποσό της οποίας καθορίζεται με ειδική απόφαση της τακτικής Γενικής Συνέλευσης.

28.6. Κάθε άλλη αμοιβή ή αποζημίωση των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου βαρύνει την Εταιρεία μόνον αν εγκριθεί με απόφαση τις τακτικής Γενικής Συνέλευσης.

28.7. Δάνεια της Εταιρείας προς τους ιδρυτές της, σε μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, Γενικούς Διευθυντές της ή Διευθυντές της ή και σε συζύγους ή άλλους συγγενείς αυτών μέχρι και του τρίτου βαθμού εξ' αίματος ή αγχιστείας, ως και η παροχή πιστώσεως προς αυτούς καθ΄ οποιονδήποτε τρόπο ή παροχή εγγυήσεων υπέρ αυτών προς τρίτους απαγορεύονται απολύτως και είναι άκυρα. Για κάθε δε άλλη δέσμευση της Εταιρείας με τα προαναφερθέντα πρόσωπα είναι απαραίτητη προηγούμενη ειδική έγκριση της Γενικής Συνελεύσεως σύμφωνα με τις ειδικές εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις του νόμου.

28.8. Επίσης, δάνεια της Εταιρείας σε τρίτους καθώς και η παροχή πιστώσεων σε αυτούς με οποιονδήποτε τρόπο ή παροχή εγγυήσεων υπέρ αυτών με σκοπό την απόκτηση από αυτούς μετοχών της Εταιρείας απαγορεύονται απολύτως και είναι άκυρα.

ΑΡΘΡΟ 29

ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Απαγορεύεται στους Συμβούλους που συμμετέχουν με οποιοδήποτε τρόπο στη διεύθυνση της εταιρείας, καθώς και στους διευθυντές αυτής, να ενεργούν, χωρίς άδεια της γενικής συνέλευσης για δικό τους λογαριασμό ή για λογαριασμό τρίτων, πράξεις που υπάγονται σε κάποιον από τους σκοπούς που επιδιώκει η εταιρεία και να μετέχουν ως ομόρρυθμοι εταίροι σε εταιρείες που επιδιώκουν τέτοιους σκοπούς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε

ΕΛΕΓΧΟΣ

ΑΡΘΡΟ 30

ΕΛΕΓΚΤΕΣ

30.1. Οι ετήσιες οικονομικές καταστάσεις της Εταιρείας, δεν υπόκεινται σε έλεγχο, κατ' εφαρμογή του άρθρου 36α§2 του κ.ν. 2190/1920, εφόσον η Εταιρεία δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των άρθρων 36α§1 και 36§1 του κ.ν. 2190/1920.

30.2. Εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 36α§1 του κ.ν. 2190/1920, προκειμένου να ληφθεί έγκυρα απόφαση από τη Γενική Συνέλευση σχετικά με την έγκριση των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων της εταιρείας και για διάστημα πέντε εταιρικών χρήσεων, αυτές θα πρέπει να έχουν ελεγχθεί προηγουμένως από δύο ελεγκτές του άρθρου 36α§3 του κ.ν. 2190/1920.

30.3. Εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 36§1 Κ.Ν.2190/1920, προκειμένου να ληφθεί έγκυρα απόφαση από τη Γενική Συνέλευση σχετικά με την έγκριση των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων της Εταιρείας και για διάστημα πέντε εταιρικών χρήσεων, αυτές θα πρέπει να έχουν ελεγχθεί προηγουμένως έναν ορκωτό ελεγκτή λογιστή του άρθρου 36 Κ.Ν.2190/1920.

Φύλλο 20

30.4. Σχετικά με τα καθήκοντα των ελεγκτών και τη διενέργεια του ελέγχου εφαρμόζονται τα άρθρα 37 και 39α επόμενα Κ.Ν.2190/1920.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ

ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΗ

ΕΤΗΣΙΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

ΔΙΑΘΕΣΗ ΚΕΡΔΩΝ

ΑΡΘΡΟ 31

ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΗ

31.1. Η εταιρική χρήση διαρκεί δώδεκα (12) μήνες, αρχίζει την πρώτη Ιανουαρίου και λήγει την τριακοστή πρώτη Δεκεμβρίου του ίδιου χρόνου.

31.2. Εξαιρετικά, η πρώτη εταιρική χρήση αρχίζει από την καταχώρηση στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο της ιδρυτικής πράξης της παρούσης Εταιρείας και του παρόντος καταστατικού και θα λήξει την 31η Δεκεμβρίου 2015.

ΑΡΘΡΟ 32

ΕΤΗΣΙΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

32.1. Στο τέλος κάθε εταιρικής χρήσης το Διοικητικό Συμβούλιο καταρτίζει τις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις και την έκθεση διαχείρισης πάντοτε σύμφωνα με το Νόμο και ειδικότερα σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 42α, 42β, 42γ, 42δ, 42ε, 43, 43α και 43β του Κωδ. Ν. 2190/1920, όπως αντικαταστάθηκαν ή τροποποιήθηκαν, αντίστοιχα, από τα άρθρα 29 - 36 του Π.Δ. 409/86 και το άρθρο 20 του Π.Δ. 498/87.

Οι ετήσιες οικονομικές καταστάσεις πρέπει να εμφανίζουν με απόλυτη σαφήνεια την πραγματική εικόνα της περιουσιακής

διάρθρωσης και της χρηματοοικονομικής θέσης της Εταιρείας και των αποτελεσμάτων χρήσης της.

Ειδικότερα, το Διοικητικό Συμβούλιο, υποχρεούται να συντάσσει σύμφωνα με τις παραπάνω διατάξεις :

(α) τον Ετήσιο Ισολογισμό

(β) τον λογαριασμό "Αποτελέσματα Χρήσης"

(γ) τον πίνακα "Διαθέσεως Αποτελεσμάτων"

(δ) το Προσάρτημα

(ε) την κατάσταση μεταβολών ιδίων κεφαλαίων και

(στ) την κατάσταση ταμειακών ροών.

32.2. Για να ληφθεί από την Γενική Συνέλευση έγκυρη απόφαση πάνω στις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις της Εταιρείας, που έχουν εγκριθεί από το Διοικητικό Συμβούλιο πρέπει να έχουν ειδικά θεωρηθεί από:

(α) Τον Διευθύνοντα Σύμβουλο ή, σε περίπτωση που δεν υπάρχει τέτοιος Σύμβουλος ή η ιδιότητά του συμπίπτει με αυτή των κατωτέρω προσώπων, από ένα μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου που ορίζεται από αυτό,

(β) τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου ή τον αναπληρωτή του και

(γ) τον υπεύθυνο για την Διεύθυνση του Λογιστηρίου.

Οι παραπάνω, σε περίπτωση διαφωνίας για την νομιμότητα του τρόπου κατάρτισης των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων της Εταιρείας, οφείλουν να εκθέτουν εγγράφως τις αντιρρήσεις τους στην Γενική Συνέλευση.

32.3. Η έκθεση διαχείρισης του Διοικητικού Συμβουλίου προς την Τακτική Γενική Συνέλευση πρέπει να παρέχει σαφή και πραγματική εικόνα της εξέλιξης των εργασιών και της οικονομικής θέσης της Εταιρείας, καθώς και πληροφορίες για

Φύλλο 21

την προβλεπόμενη πορεία της και τις εν γένει δραστηριότητες της καθώς και τα όσα ορίζονται στο εδ. β. της παρ. 3 του άρθρου 43α του Κ.Ν. 2190/1920, όπως ισχύει. Επίσης, στην έκθεση αυτή πρέπει να αναφέρεται και κάθε άλλο σημαντικό γεγονός που έχει συμβεί μέσα στο χρονικό διάστημα από τη λήξη της χρήσης μέχρι την ημέρα υποβολής της έκθεσης.

32.4. Οι ετήσιες οικονομικές καταστάσεις της Εταιρείας υποβάλλονται στις διατυπώσεις δημοσιότητας των παρ. 1 και 5 του άρθρου 43β του Κ.Ν. 2190/1920, το οποίο προστέθηκε από το άρθρο 36 του Π.Δ. 409/1986, με τη μορφή και το περιεχόμενο, με βάση το οποίο ο ελεγκτής ή οι ελεγκτές της Εταιρείας έχουν συντάξει την έκθεση ελέγχου της. Αν οι ελεγκτές έχουν παρατηρήσεις ή αρνούνται να εκφράσουν γνώμη, τότε το γεγονός αυτό πρέπει να αναφέρεται και να αιτιολογείται στις δημοσιευόμενες οικονομικές καταστάσεις, εκτός εάν αυτό προκύπτει από το δημοσιευόμενο σχετικό πιστοποιητικό ελέγχου.

32.5. Αντίγραφα των ετησίων οικονομικών καταστάσεων με τις σχετικές εκθέσεις του Διοικητικού Συμβουλίου και των ελεγκτών υποβάλλονται από την Εταιρεία στην αρμόδια εποπτεύουσα αρχή είκοσι (20) τουλάχιστον ημέρες πριν από την Γενική Συνέλευση.

32.6. Ο Ισολογισμός της Εταιρείας, ο λογαριασμός "Αποτελέσματα Χρήσης" και ο "Πίνακας Διαθέσεως Αποτελεσμάτων" μαζί με το σχετικό πιστοποιητικό ελέγχου, (όταν προβλέπεται ο έλεγχος από τους Ορκωτούς Ελεγκτές), δημοσιεύονται όπως ορίζεται στην επόμενη παράγραφο.

32.7. Το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας οφείλει να δημοσιεύει τα έγγραφα της παρ. 32.6 ανωτέρω είκοσι (20) του-

λάχιστον ημέρες πριν από την συνεδρίαση της Γενικής Συνέλευσης :

(α) Στο φύλλο της Εφημερίδας της Κυβέρνησης (Τεύχος Ανωνύμων Εταιρειών - Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης & Γενικού Εμπορικού Μητρώου), σύμφωνα με το άρθρο 7β παρ. 1 εδ. β του Κ. Ν. 2190/1920, όπως προστέθηκε από το άρθρο 7 του Π.Δ. 409/1986.

(β) Σε μία ημερήσια πολιτική εφημερίδα, που πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 3 του Ν.Δ. 3767/1957, όπως αυτό ισχύει, η οποία εκδίδεται στην Αθήνα και έχει ευρύτερη κυκλοφορία σ' ολόκληρη τη χώρα, κατά τη κρίση του Διοικητικού Συμβουλίου, και

(γ) Σε μία ημερήσια οικονομική εφημερίδα που πληροί τις προϋποθέσεις της παρ. 2 του άρθρ. 26 του Κ. Ν. 2190/1920, όπως αυτό ισχύει σήμερα.

(δ) Αν η εταιρεία εδρεύει σε Δήμο ή Κοινότητα του Νομού Αττικής, εκτός του Δήμου Αθηναίων, τα στοιχεία που αναγράφονται στην ως άνω παράγραφο 32.6 πρέπει να δημοσιεύονται και σε μία ημερήσια ή εβδομαδιαία τουλάχιστον εφημερίδα από εκείνες που εκδίδονται στην έδρα της και σε περίπτωση που δεν εκδίδεται εφημερίδα στην περιοχή αυτή σε μία ημερήσια ή εβδομαδιαία τουλάχιστον εφημερίδα από τις εκδιδόμενες στην έδρα της νομαρχίας στην οποία υπάγεται η εταιρεία. Αν η εταιρεία εδρεύει εκτός του Νομού Αττικής, η δημοσίευση γίνεται σε εφημερίδα (ημερήσια ή εβδομαδιαία) από εκείνες που εκδίδονται στην έδρα της και σε περίπτωση που δεν εκδίδεται εφημερίδα στην περιοχή αυτή σε εφημερίδα (ημερήσια ή εβδομαδιαία) από τις εκδιδόμενες στην πρωτεύουσα του νομού στον οποίο η εταιρεία έχει την έδρα της,

σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 26 παρ. 2 του Κ.Ν. 2190/1920 ως διαμορφώθηκε με το άρθρο 10 παρ. 10 περ. ζ του Ν. 2741/1999.

32.8. Μέσα σε είκοσι (20) ημέρες από την έγκριση των οικονομικών καταστάσεων από την Τακτική Γενική Συνέλευση, υποβάλλεται στην αρμόδια εποπτεύουσα Αρχή αντίτυπο των εγκεκριμένων οικονομικών καταστάσεων μαζί με το επικυρωμένο αντίγραφο των πρακτικών της Γενικής Συνέλευσης που προβλέπεται από την παρ. 2 του άρθρου 26α του Κωδ. Ν. 2190/1920, όπως αυτό ισχύει.

32.9. Δέκα (10) ημέρες πριν από την τακτική γενική συνέλευση κάθε μέτοχος μπορεί να πάρει από την εταιρεία τις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις καθώς και τις σχετικές εκθέσεις του διοικητικού συμβουλίου και των ελεγκτών.

ΑΡΘΡΟ 33

ΔΙΑΘΕΣΗ ΚΕΡΔΩΝ

Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 44α του Κ. Ν. 2190/1920, όπως αυτό ισχύει, η διάθεση των καθαρών κερδών της Εταιρείας γίνεται με τον ακόλουθο τρόπο:

(α) Προηγείται η διάθεση του ποσοστού για το σχηματισμό του τακτικού αποθεματικού, όπως ορίζει ο νόμος, αφαιρουμένου δηλαδή για τον σκοπό αυτό τουλάχιστον του ενός εικοστού (1/20) των καθαρών κερδών. Σύμφωνα με το νόμο, η αφαίρεση αυτή παύει να είναι υποχρεωτική, όταν το τακτικό αποθεματικό φθάσει σε ποσό ίσο τουλάχιστον με το ένα τρίτο (1/3) του μετοχικού κεφαλαίου.

(β) Ακολουθεί η διάθεση του ποσού που προβλέπεται από το άρθρ. 3 του Α.Ν.148/1967 για την καταβολή του μερίσματος,

εκτός αν άλλως αποφασίσει η Γενική Συνέλευση σύμφωνα με το νόμο.

(γ) Η Γενική Συνέλευση διαθέτει ελεύθερα το υπόλοιπο ή για σχηματισμό έκτακτου αποθεματικού ή για καταβολή πρόσθετου μερίσματος κ.λ.π.

ΑΡΘΡΟ 34

ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΜΕΡΙΣΜΑΤΟΣ

Η Γενική Συνέλευση ορίζει ημέρα καταβολής του μερίσματος ή η ημερομηνία αυτή ορίζεται από το Διοικητικό Συμβούλιο κατόπιν σχετικής εξουσιοδοτήσεως από τη Γενική Συνέλευση. Το προς διανομή εγκριθέν ποσό των μερισμάτων καταβάλλεται στους μετόχους μέσα σε δύο (2) μήνες από τη σχετική απόφαση της Γενικής Συνέλευσης.

Το δικαίωμα εισπράξεως του μερίσματος παραγράφεται σύμφωνα με το Νόμο.

Τόκος επί μερίσματος δεν καταβάλλεται.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ

ΛΥΣΗ - ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΗ

ΑΡΘΡΟ 35

ΛΟΓΟΙ ΛΥΣΗΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

35.1. Η Εταιρεία λύεται:

(α) Μόλις περάσει ο χρόνος διάρκειάς της, εκτός αν προηγουμένως αποφασισθεί από τη Γενική Συνέλευση η παράταση της διάρκειάς της.

(β) Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης.

(γ) Όταν κηρυχθεί σε κατάσταση πτώχευσης.

35.2. Η συγκέντρωση όλων των μετόχων σε ένα πρόσωπο δεν αποτελεί λόγο για την λύση της Εταιρείας.

35.3. Σε περίπτωση που το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων της Εταιρείας, όπως προσδιορίζονται στο υπόδειγμα ισολογισμού που προβλέπεται στο άρθρο 42γ του Κ. Ν. 2190/1920, όπως αυτό αντικαταστάθηκε από το άρθρο 31 του Π.Δ. 409/1986, μειωθεί περισσότερο από το μισό (1/2) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου, το Διοικητικό Συμβούλιο έχει την υποχρέωση να συγκαλέσει Γενική Συνέλευση μέσα σε προθεσμία έξι (6) μηνών από τη λήξη της χρήσης, για να αποφασίσει τη λύση της Εταιρείας ή την υιοθέτηση άλλου μέτρου.

ΑΡΘΡΟ 36

ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΗ

36.1. Εκτός από την περίπτωση της πτώχευσης, τη λύση της Εταιρείας ακολουθεί η εκκαθάρισή της. Στην περίπτωση του εδ. α της παρ. 35.1 το Διοικητικό Συμβούλιο εκτελεί χρέη εκκαθαριστή μέχρι να διορισθούν εκκαθαριστές από τη Γενική Συνέλευση.

36.2. Στην περίπτωση του εδ. β της ίδιας ως άνω παραγράφου, η Γενική Συνέλευση με την ίδια απόφασή της ορίζει και τους εκκαθαριστές. Οι εκκαθαριστές που ορίζει η Γενική Συνέλευση μπορούν να είναι δύο (2) ως τέσσερις (4), μέτοχοι ή όχι, και ασκούν όλες τις συναφείς με τη διαδικασία και το σκοπό της εκκαθάρισης αρμοδιότητες του Διοικητικού Συμβουλίου, όπως αυτές έχουν τυχόν περιορισθεί από τη Γενική Συνέλευση με τις αποφάσεις της οποίας έχουν την υποχρέωση να συμμορφώνονται οι εκκαθαριστές.

Ο διορισμός των εκκαθαριστών συνεπάγεται αυτοδίκαια την παύση της εξουσίας των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και των ελεγκτών.

36.3. Οι εκκαθαριστές που ορίζονται από τη Γενική Συνέλευση οφείλουν, μόλις αναλάβουν τα καθήκοντά τους, να κάνουν απογραφή της εταιρικής περιουσίας και να δημοσιεύσουν στον τύπο και στο Τεύχος των Ανωνύμων Εταιρειών και Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως ισολογισμό, του οποίου αντίτυπο υποβάλλεται στην αρμόδια Εποπτεύουσα Αρχή. Επίσης, οι εκκαθαριστές οφείλουν να συντάσσουν και δημοσιεύουν κάθε χρόνο ισολογισμό, σύμφωνα με το άρθρο 7α του Κ. Ν. 2190/1920, που προστέθηκε με άρθρο 7 του Π.Δ. 409/1986.

36.4. Την ίδια υποχρέωση έχουν οι εκκαθαριστές και όταν λήξει η εκκαθάριση.

36.5. Η Γενική Συνέλευση των μετόχων διατηρεί όλα τα δικαιώματά της κατά τη διάρκεια της εκκαθάρισης.

36.6. Οι ισολογισμοί της εκκαθάρισης εγκρίνονται από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων, η οποία επίσης αποφασίζει και για την απαλλαγή των εκκαθαριστών από κάθε ευθύνη.

36.7. Κάθε χρόνο υποβάλλονται στη Γενική Συνέλευση τα αποτελέσματα της εκκαθάρισης, με έκθεση των αιτιών που παρεμπόδισαν την αποπεράτωσή της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ - ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΑΡΘΡΟ 37

ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ

Για όσα θέματα δεν ρυθμίζονται από το παρόν Καταστατικό εφαρμόζονται οι διατάξεις του Κ. Ν. 2190/1920, όπως αυτός τροποποιηθείς ισχύει σήμερα.

ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΑΡΘΡΟ 38

Φύλλο 24

ΚΑΛΥΨΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Το Μετοχικό Κεφάλαιο της Εταιρείας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 του παρόντος Καταστατικού, που αποτελείται από είκοσι τέσσερις χιλιάδες ΕΥΡΩ (24.000,00 €) και διαιρείται σε είκοσι τέσσερις χιλιάδες (24.000) ονομαστικές μετοχές, αξίας ενός ευρώ(1,00 €) η κάθε μία, το οποίο καλύπτουν πλήρως οι ιδρυτές της εταιρίας με τον ακόλουθο τρόπο:

1) Η εταιρεία **Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide** αναλαμβάνει να καλύψει και να καταβάλει σε μετρητά το ποσό των δέκα πέντε χιλιάδων εξακοσίων (15.600 €) του Μετοχικού Κεφαλαίου, αναλαμβάνουσα αντίστοιχα δέκα πέντε χιλιάδες εξακόσια (15.600) ονομαστικές μετοχές αξίας του ενός ευρώ (1,00 €) η κάθε μία.

2) Η εταιρεία ***SLENTEL LIMITED***, αναλαμβάνει να καλύψει και να καταβάλει σε μετρητά το ποσό των οκτώ χιλιάδων τετρακοσίων (8.400 €) του Μετοχικού Κεφαλαίου, αναλαμβάνουσα αντίστοιχα οκτώ χιλιάδες τετρακόσιες (8.400) ονομαστικές μετοχές αξίας του ενός ευρώ (1,00 €) η κάθε μία.

Οι ιδρυτές έχουν υποχρέωση να καταβάλουν σε μετρητά, σύμφωνα με την παρ. 6 του άρθρου 11 του Ν.2190/20, ολόκληρο το αντίτιμο των μετοχών τους για κάλυψη του αρχικού μετοχικού κεφαλαίου αμέσως μετά την ημερομηνία καταχώρησης της απόφασης για την έγκριση του παρόντος στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο και την αρμόδια εποπτεύουσα Αρχή.

ΑΡΘΡΟ 39

ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΡΩΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Το πρώτο Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας είναι τριμελές (3 μέλη) και αποτελείται από:

1) ΚΡΙΣΤΟΦ ΧΑΝΣ (CHRISTOPH HANS) NANKE (NANKE) του Εγκμοντ (Egmont) και της Γκερτρουντ (Gertrud), ιδιωτικό υπάλληλο, γεννημένο στο Russelsheim Γερμανίας το 1966, κάτοικο Wiesbaden Γερμανίας, Am Allersberg 9, 65191, κάτοχο του με αριθ. C5J83LM8P/2014 γερμανικού διαβατηρίου, (ΑΦΜ 166875154, ΔΟΥ Κατ. Εξωτερικού)

2) ΚΑΤΡΙΝ (KATRIN) ΕΚΜΑΝΣ (ECKMANS), το γένος Πετερ (Peter) και Μπριγκίτε (Brigitte) Φλαμενσμπεκ (Flammensbeck), ιδιωτική υπάλληλο, γεννημένη στο Kraiburg am Inn Γερμανίας το 1981, κάτοικο Φρανκφούρτης Γερμανίας, Am Tiergarten 42, 60316, κάτοχο του με αριθ. 401042456/2007 γερμανικού διαβατηρίου, (ΑΦΜ 166875142, ΔΟΥ Κατ. Εξωτερικού),

3) ΕΥΑΓΓΕΛΟ ΜΠΑΛΤΑ του Πέτρου και της Μαρίας, ιδιωτικό υπάλληλο, γεννημένο στην Αθήνα το 1979, κάτοικο Φιλοθέης Αττικής οδός Θησέως αριθ.15, κάτοχο του υπ' αριθ. ΑΚ-096400/2011 δελτίου ταυτότητας του ΑΤ. Ψυχικού, (ΑΦΜ 126609110, ΔΟΥ Ψυχικού).

Η θητεία του πρώτου Διοικητικού Συμβουλίου θα διαρκέσει μέχρι την πρώτη Τακτική Γενική Συνέλευση των μετόχων, η οποία θα συγκληθεί μέσα στους πρώτους έξι μήνες του έτους 2016.

ΑΡΘΡΟ 40

ΕΛΕΓΚΤΕΣ ΠΡΩΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ

Εάν ο ετήσιος κύκλος εργασιών της εταιρείας υπερβεί το ένα εκατομμύριο (1.000.000) ευρώ, οι ελεγκτές της πρώτης εταιρικής χρήσης θα ορισθούν με απόφαση Έκτακτης Γενικής Συνέλευσης των μετόχων.

Φύλλο 25

ΑΡΘΡΟ 41

ΠΡΩΤΗ ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΗ

Εξαιρετικά, η πρώτη εταιρική χρήση αρχίζει από την καταχώρηση στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ.) της εγκριτικής διοικητικής απόφασης για την παροχή άδειας σύστασης της παρούσας Εταιρείας και θα λήξει την 31η Δεκεμβρίου του έτους 2015.

ΑΡΘΡΟ 42

ΕΙΔΙΚΗ ΕΞΟΥΣΙΑ ΚΑΙ ΕΝΤΟΛΗ

Οι συμβαλλόμενοι στο συμβόλαιο αυτό παρέχουν την ειδική εντολή, πληρεξουσιότητα και το δικαίωμα στον Δημήτριο Διονυσόπουλο του Διονυσίου και της Αγγελικής, κάτοικο Αθηνών οδός Αγκύλης αριθ.31, (ΑΔΤ Π-151513 του ΤΑ. Πύργου Ηλείας) προκειμένου, να εμφανισθεί ενώπιον της αρμόδιας ΔΟΥ και του αρμόδιου υποκαταστήματος του ΙΚΑ, δηλώσει την έναρξη των εργασιών της Εταιρείας, θεωρήσει τα σχετικά βιβλία και στοιχεία της με το παρόν συνιστώμενης Εταιρείας να παραλάβει την τυχόν αναγκαία ασφαλιστική ενημερότητα της Εταιρείας και ενεργεί οτιδήποτε απαιτείται για την περαίωση της ως άνω εντολής.

Πρόσωπα που έχουν ενεργήσει με το όνομα της υπό ίδρυσης Εταιρείας ευθύνονται για τις πράξεις αυτές απεριορίστως και εις ολόκληρο. Θα ευθύνεται όμως μόνη η Εταιρεία για τις πράξεις που έγιναν ρητώς στο όνομά της κατά το ιδρυτικό στάδιο, εάν μέσα σε τρεις μήνες από την απόκτηση της νομικής προσωπικότητας αυτής αναλάβει τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τις πράξεις αυτές.

Σε πίστωση των ανωτέρω συνετάγη το παρόν σε είκοσι πέντε (25) φύλλα και εκδόθηκαν δύο (2) αντίγραφα. Επικολλή-

θηκε τέλος μεγαροσήμου *0,00* ευρώ στο πρωτότυπο και *1,00* ευρώ στα αντίγραφα. Τα δικαιώματα του ανωτέρω ανέρχονται σε 654,00 ευρώ, εκ των οποίων καθαρή συμβολαιογραφική αμοιβή ποσό 490,70 ευρώ και δικαιώματα Τ.Α.Σ - Τ.Ν. 163,30 ευρώ. Επί των δικαιωμάτων 654,00 ευρώ αναλογεί Φ.Π.Α. 23% 150,42 ευρώ, ήτοι η συνολική είσπραξη μαζί με τα τέλη μεγαροσήμου ανέρχεται σε ευρώ 805,42 και αφού διαβάστηκε καθαρά και μεγαλόφωνα στους εκπροσώπους των εταιρειών, βεβαιώθηκε και υπεγράφη από αυτούς, την διερμηνέα και εμένα, το Συμβολαιογράφο, όπως ο νόμος ορίζει.-

ΟΙ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΙ

“Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide”

«SLENTEL LIMITED»

Η ΔΙΕΡΜΗΝΕΑΣ

ΙΡΙΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ

Ο ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΓΡΑΦΟΣ

(ΤΣ) ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. ΣΤΕΙΡΟΣ
ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟΝ
ΑΘΗΝΑΙ ΑΥΘΗΜΕΡΟΝ
ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΓΡΑΦΟΣ ΑΘΗΝΩΝ

Appendix 28
Design-Construction Contract(s) and/or Design-Construction Contract Template for Imminent Works

DESIGN CONSTRUCTION CONTRACT

DATED [ ], 2015

BETWEEN

"[Full corporate name of the Employer - concessionaire in relation to Cluster A]"

and

[ ]

CONTENTS

THIS AGREEMENT is dated , 2015.

BETWEEN:

(1) **"[Full corporate name of the Employer - concessionaire in relation to Cluster A]"**, a limited liability company by shares incorporated and existing under the laws of Greece whose registered office is at 209 Kifissias Ave., GR-15124 Maroussi, Greece (the **Employer**); and

(2) [●], a company incorporated and existing under the laws of Greece, whose registered office is established at [●] (the **Contractor**).

RECITALS

(A) Pursuant to a concession agreement between the Hellenic Republic (the **State**), the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. (**HRADF** and/or the **Grantor**), the Employer and the shareholders of the Employer dated...........................2015 (the **Concession Agreement**), the State, represented by the Ministry of Finance and the Ministry of Infrastructure, Transport and Networks, and the Grantor have granted to the Employer the exclusive right to finance, upgrade, maintain, manage and operate the Regional Airports including the exclusive right to exploit the Concession Operations at the Regional Airports (the "**Project**") in accordance with the specific terms set out therein.

(B) Pursuant to the Concession Agreement, the Hellenic Republic and the Grantor have provided certain undertakings and assumed certain obligations to the Employer in connection with the implementation of the Project in the Country.

(C) The Employer requires the detailed design / engineering, procurement, construction, commissioning and testing of the Facilities at the relevant Sites.

(D) The Contractor represents that it has the experience, expertise, capability and know-how to ensure that the Facilities are designed, engineered, procured, constructed, commissioned, tested and capable of being operated in a safe, environmentally responsible and cost effective manner in accordance with the provisions of this Contract.

(E) In reliance on the representations in Recital D, the Employer engages the Contractor to perform the Works, and the Contractor agrees to perform the Works, on the terms and conditions of this Contract.

IT IS AGREED as follows:

1. DEFINITIONS

In this Contract, the following words and expressions have the following meanings unless a contrary intention appears.

Acceptable Bank means (a) a bank or other financial institution which is regulated by regulators within the EU and which has a credit rating for long-term unsecured financing not lower than 2 rating grades or notches of the credit rating of the Hellenic Republic or (b) any bank or other financial institution which has a credit rating for long-term unsecured financing of BBB+ (or better) from Standard & Poor's Corporation, or Baa1 (or better) from Moody's Investors Services, Inc., or BBB+ (or better) from Fitch Ratings;

Acceptance Criteria means the acceptance criteria for the Facilities set out in Appendix [•].

Act of Bankruptcy means the occurrence of any one or more of the following events in respect of the Contractor (or one of the constituent members of the Contractor):

(a) it is, or is deemed for the purposes of any law to be, unable to pay its debts as they fall due or bankrupt;

(b) it admits its inability to pay its debts as they fall due;

(c) by reason of actual or anticipated financial difficulties, it begins negotiations with any creditor for the suspension of payment or rescheduling of any of its indebtedness;

(d) a moratorium is declared in respect of any of its indebtedness;

(e) any step is taken with a view to a moratorium or a composition, assignment or similar arrangement with any of its creditors;

(f) a meeting of its shareholders, directors or other officers is convened for the purpose of considering any resolution for, to petition for or file documents with a court or any registrar for its winding-up, administration or dissolution, or bankruptcy or any such resolution is passed;

(g) any person presents a petition, or files documents with a court or any registrar, for its winding-up, administration or dissolution, or bankruptcy unless it is a petition for winding-up presented by a creditor which is being contested in good faith and with due diligence and is discharged or struck out within 14 days;

(h) an order for its winding-up, administration or dissolution or bankruptcy is made;

(i) any liquidator, trustee in bankruptcy, judicial custodian, compulsory manager, receiver, administrative receiver, administrator or similar officer is appointed in respect of it or any of its assets;

(j) its directors, shareholders or other officers request the appointment of, or give notice of their intention to appoint a liquidator, trustee in bankruptcy, judicial custodian, compulsory manager, receiver, administrative receiver, administrator or similar officer; or

(k) any other analogous step or procedure is taken in any jurisdiction.

Additional Completion Costs has the meaning given to it in Clause 45.7(a)(i).

Advance Payment Guarantee has the meaning given to it in Clause 11.2(a).

Affiliate means, in respect of any person, any other person that, directly or indirectly, through one or more intermediaries, controls, is controlled by, or is under common control with such person. For the purposes of this definition **control** means direct or indirect ownership of more than fifty percent (50%) of the outstanding capital stock or other equity interests having ordinary voting power.

Antiquities means all the fossils, antiquities, structures and any other object or ruins of archaeological value or interest pursuant to Law 3028/2002 discovered in the Regional Airports in the course of carrying out any of the Works.

Application Requirements means a complete and proper list of all documentation necessary to obtain a particular Government Approval in order to carry out the Works (or part thereof) in the Country, as provided by the relevant Government Authority pursuant to the relevant Concession Agreement.

Approved Environmental Terms means the Concession's environmental terms as set out in Appendix 8 (*Approved Environmental Terms / Existing Permits*) to the Concession Agreement as

amended, supplemented or replaced during the Concession Period in accordance with the terms of the Concession Agreement.

Approved Subcontractor means a Subcontractor identified in Appendix [•] as an approved subcontractor.

Archaeological Test Excavations means the excavations of ditches up to 1 meter deep and 0.5 meters wide, performed sporadically by the Contractor in the Concession Sites following the indication and under the supervision of the competent archaeological service, in order to ascertain the potential existence of Antiquities.

As-Built Drawings means all as-built drawings, layouts, log books and other documents, including general and special log books for registration of the Works (to the extent required by applicable Law) and/or the procedure for the construction of the Facilities; as-built diagrams, instrument surveys of the installed parts of the Facilities and working drawings bearing notes on compliance of the physically performed Works with the final and approved design and engineering documents, as further described in the Technical Requirements.

Best Industry Practice means the exercise by the Contractor of that degree of skill, care, diligence, efficiency, foresight and operating practice which would reasonably be expected from a world class appropriately skilled, experienced and qualified contractor experienced in each of the disciplines to which the Works relate and engaged in works of a similar scope, nature, complexity and size to the Works and under the same or similar circumstances, where such contractor is seeking to comply with its contractual obligations under the this Contract and all applicable Laws.

Business Day means a calendar day other than a Saturday, Sunday or a legal or bank holiday in Athens, the Hellenic Republic.

Capital Spares means the spare parts and special tools listed in Appendix [•].

Certificate of Design Approval has the meaning ascribed to it in Appendix [•].

Certificate of Final Acceptance means the certificate in the form set out in Appendix [•].

Certificate of Mechanical Completion means the certificate in the form set out in Appendix [•].

Certificate of Provisional Acceptance means the certificate in the form set out in Appendix [•].

Certificate of Release means the certificate in the form set out in Appendix [•].

Commencement Date means the date on which all of the conditions precedent in Clause 4.1 have been satisfied or waived.

Commissioning means the start-up and operation of the Facilities by the Contractor following Mechanical Completion in accordance with the Technical Requirements, which start-up and operation is to be carried out by the Contractor as provided in Clause 25.7, for the purpose of preparing the Facilities for operation and the carrying out of the Performance Tests.

Commissioning Manuals means the manuals produced by the Contractor containing the procedure for Commissioning and developed pursuant to the Technical Requirements.

Commissioning Spares means the spare parts required for Commissioning, including those listed in Appendix [•].

Confidential Information means all commercial, technical and other information including information regarding the terms and conditions of this Contract, negotiations leading to the execution of this Contract, all communications between the parties, all information concerning the business transactions, technical plans, commercial or financial arrangements or affairs of the parties, or relating to the Project in any form whatsoever in the possession of knowledge of a party which is disclosed to the other party at any time and any new information, in respect of those processes, produced in performing the Works, including information which is provided verbally to a party by any officer, employee or agent of the other party. Any information licensed to, developed for, or vesting in the Employer shall be deemed to be **Confidential Information** of the Employer.

Construction Access Land means that part of the Sites identified in Appendix [•] on which the Facilities may not be constructed and/or installed.

Construction Equipment means all facilities, equipment, machinery, tools, apparatus, appliances or things of every kind required in or for the construction, completion and maintenance of the Works and which are to be provided by the Contractor, but does not include Equipment, or other things intended to form or forming part of the Facilities.

Contract means this lump-sum design and construction turnkey engineering – procurement – construction (EPC-) contract, including any and all Contract Documents.

Contract Documents means the documents described in Clause 3.1.

Contract Price means the lump sum fixed price specified in Appendix [•], for the design execution and completion of the Works and the remedying of any defects, subject to additions, adjustments or deductions made in accordance with this Contract.

Contractor Background IP means Intellectual Property owned by or licensed to the Contractor (including know-how and technical information) which exists prior to the date of this Contract or is developed or acquired by the Contractor independently of this Contract which is used by the Contractor in the performance of the Works or otherwise made available to the Employer under or in connection with this Contract, but does not include the Project IP.

Contractor's Representative means any person nominated by the Contractor and approved by the Employer in the manner provided in Clause 15.2 to perform the duties delegated by the Contractor.

Country means the Hellenic Republic.

Critical Activity means any activity on the Critical Path of the Imminent Works Implementation Time Schedule or on any time schedule.

Critical Path means the series of Critical Activities on the Imminent Works Implementation Time Schedule or on any time schedule agreed which determines such time schedule's shortest total length so that any delay to such activity causes a respective delay to the total length of such time schedule. The critical path may change if any Critical Activity is completed ahead of or behind the time set out in the time schedule.

Date of Final Acceptance means the date [●] days after the Date of Provisional Acceptance.

Date of Provisional Acceptance means the date [●] days after the Commencement Date, as may be varied in accordance with the terms of this Contract.

Day means a calendar day of the Gregorian Calendar.

Default Interest Rate means the rate of interest per annum that is [●]% above [EURIBOR] on the due date for the relevant payment.

Defect means a failure of the Facility to comply with the requirements of this Contract and **Defective** shall be construed accordingly.

Defects Liability Period means the period of [●] months from the Date of Provisional Acceptance, as may be extended in accordance with the terms of this Contract.

Delay Liquidated Damages means the liquidated damages for delay specified in Appendix [●].

Dispute has the meaning given to it in Clause 49.

Employer Background IP means Intellectual Property owned by or licensed to the Employer (including know-how and technical information) but does not include Contractor Background IP or Project IP.

Employer Supplied Information means any information, reports, data and other documents in connection with the Project, the Works and/or the Site Conditions supplied by or on behalf of the Employer to the Contractor prior to the date of this Contract.

Employer's Representative means any person appointed by the Employer in the manner provided in Clause 15.1 to perform the duties delegated by the Employer.

Environmental Laws means all applicable Laws and regulations including any approvals, licences or other permits or documents issued by a Government Authority relating to the Project, or the actual or potential effect on the environment or the activities in, at or on the Site contemplated by this Contract and the disposal of materials, the discharge of chemicals, gases or other substances or materials into the environment, or the presence of those chemicals, gases or other substances or materials in, at, around or on the Site.

Equipment means the equipment, machinery, apparatus, materials, articles and things of all kinds to be provided and/or incorporated in the Facilities by the Contractor under this Contract (including the Spare Parts), together with all technical documentation supplied by the manufacturers of the Equipment, but does not include the Construction Equipment.

EURIBOR means, for any day on which clearing banks are customarily open for business in London, the London interbank fixing rate for three-month Euro deposits, as quoted on Reuter's EURIBOR page on that day or, if the Reuter's EURIBOR page ceases to be available or both cease to quote such a rate, then as quoted in the London Financial Times, or if neither such source is available or ceases to quote such a rate, then such other source, publication or rate selected by the parties.

Euro or **€** means the lawful currency of the Participating Member States of the European Union.

Event of Delay means any event that is expressly referred to in this agreement as being an Event of Delay as well as any event which is not (a) a risk of the Contractor under this agreement or (b) caused by the Contractor or any person(s) that it uses for the implementation of this Contract or (c) a Force Majeure Event the financial consequences of which are assumed by the Contractor, and which adversely affects the ability of the Contractor to meet the agreed deadlines of the Imminent Works (as set out in the Imminent Works Implementation Time Schedule).

Event of Delay Make-up means the procedure stipulated under Clause 42.4, aiming at minimizing the time and / or cost effects of an Event of Delay.

Excepted Risk means:

(a) riot, war, invasion, act of foreign enemies, hostilities (whether war be declared or not) acts of terrorism, civil war, rebellion, revolution, insurrection of military or usurped power, requisition or compulsory acquisition by any governmental or competent authority;

(b) ionising radiation or contamination, radioactivity from any nuclear fuel or from any nuclear waste from the combustion of nuclear waste from the combustion of nuclear, radioactive toxic explosive or other hazardous properties of any explosive assembly or nuclear component but excluding radioactive material used by the Contractor in the performance of the Works.

Extensive Force Majeure Event shall have the meaning attributed to the term in Article 25.4.1 of the Concession Agreement.

Facilities means the Regional Airports' installations to be constructed or, where applicable, as constructed in the Country, and all associated infrastructure and all ancillary facilities (including the Non-Operational Works) as further described in the Technical Requirements.

Final Acceptance means the stage of the Works when:

(a) Provisional Acceptance has occurred;

(b) the Defects Liability Period has expired; and

(c) all Defects notified prior to the expiry of the Defects Liability Period have been repaired, replaced or otherwise made good in accordance with this Contract.

Final Payment means the outstanding balance of the Contract Price and other amounts to be paid in accordance with Clause 10.6.

Final Payment Claim means the payment claim submitted by the Contractor pursuant to Clause 10.6(a).

Force Majeure Event means:

(a) all those events or incidents or their consequences that lie beyond the control or influence of the Parties and which could not have been anticipated or prevented or deterred even if the Parties had exercised particular prudence; or

(b) any event or incident the occurrence of which none of the Parties is accountable for and in respect of which the Contractor does not have an obligation to insure pursuant to this Agreement and is indeed not insured, or the Employer was exempt from the obligation to insure in whole or in part pursuant to Appendix [●].

Government Approval means any authorisation, consent, approval, licence, lease, ruling, permit, exemption, filing, variance, order, judgment, decree, publication, notice to, declarations of or with or regulation by or with any Government Authority relating to the acquisition, ownership, occupation, construction, start up, commissioning, testing, operation, repair or maintenance of the Facilities or to the execution, delivery or performance of this Contract.

Government Authority means the State or any ministry or other independent offices or department or subdivision thereof or any person exercising executive, regulatory or administrative functions on behalf of the foregoing and includes the State Representative.

Health, Safety and Environmental Plan means the health, safety and environmental plan to be prepared by the Contractor and approved by the Employer in accordance with Clauses 7.19 and 7.20.

Heritage means all places, areas and objects being components of the natural or cultural environment of either of the Countries that have aesthetic, historical, scientific, archaeological, anthropological, cultural, social or geological significance or other special value for future generations as well as for the present community including those identified by or protected under Heritage Laws.

Heritage Laws means all applicable Laws which relate to the identification or protection of Heritage.

Imminent Works Implementation Time Schedule means the schedule set out in Appendix [●], which contains the dates of starting and completion of all phases of the Works.

Imported Materials has the meaning given to it in Clause 7.30.

Independent Engineer means such person appointed in respect of the Works prior to the Concession Commencement Date (having the duties and authorities provided in Appendix [●]) and approved by the State.

Infringing Matter has the meaning given to it in Clause 13.7.

Insurance policies means the policies that the Contractor shall effect according to Clause 38.1 and Appendix [●].

Intellectual Property means copyright, all rights conferred under statute, common law or equity in relation to inventions (including patents), registered and unregistered trademarks, registered and unregistered designs, circuit layouts and confidential information; and all other rights resulting from intellectual activity in the industrial, scientific, literary or artistic fields.

Key Personnel means those personnel identified in Appendix [●].

Labour Law means all applicable Laws in respect of rights or entitlements of employees, consultants, contractors, subcontractors and others working on the Project.

Latent Defect means any Defect which cannot be identified by the Employer following a reasonable investigation of the Facility prior to the expiry of the Defects Liability Period.

Latent Defects Liability Period means a period of 10 years from the expiry of the Defects Liability Period, as may be extended in accordance with the terms of this Contract.

Law means any statute, ordinance, code, law, decree, circular, rule or regulation by any Government Authority including any Environmental Law, Heritage Law or Labour Law, whether now or at any time in the future in effect.

Losses and Liabilities means all damages, losses, liabilities, costs, expenses (including legal and other professional charges and expenses), and charges whether arising under statute, contract or in connection with judgments, proceedings, internal costs or demands but, in each case, excluding any future loss of profit.

Maintenance Manual means a manual containing the complete information regarding the Equipment and complete instructions and procedures for the inspection, maintenance and repair of the Facilities including the requirements/details of all Spare Parts.

Major Subcontract means a subcontract under which a Major Subcontractor provides goods or services costing more than €[●] or involving critical components or services of the Works, as more fully described or referred to in the Technical Requirements.

Major Subcontractor means a Subcontractor providing goods or services under a Major Subcontract.

Mechanical Completion means:

(a) the Facilities have been completed from all aspects (i.e. architectural, mechanical, electrical and structural) and put in a finished condition in accordance with the Technical Requirements and the other requirements of this Contract except for minor omissions and minor defects which do not prevent the Facilities from undergoing the Performance Tests;

(b) the Contractor has provided the copies of the Commissioning Manual (updated and amended if requested by the Employer) specified in Clause 7.9;

(c) the Spare Parts have been delivered in accordance with Clause 7.10(a);

(d) the Contractor has provided the Employer with the Performance Test Schedule; and

(e) the Facilities are ready for Commissioning.

Minimum Performance Guarantees means the minimum performance guarantees with respect to the Facilities as further described in Appendix [●].

Month means a calendar month of the Gregorian Calendar.

Normal Design Developments includes:

(a) studies and work done to evaluate options and define the Works,

(b) alterations made to comply with Laws and Government Approvals;

(c) alterations made to provide necessary operability and maintainability of the Facilities, and

(d) work specified in this Contract as within the scope of the Works.

Notice to Proceed means the notice issued by the Employer to the Contractor in accordance with Clause 8.1.

Operating Spares means the spare parts the Employer requires to operate the Facilities for two years following Provisional Acceptance.

Operation Manual means the complete instructions for the start-up and operation (including all modes of operation during normal and emergency conditions) of the Facilities.

Participating Member States means any member states of the European Union that has the Euro as its lawful currency in accordance with the legislation of the European Union relating to Economic and Monetary Union.

Payment Milestones means those milestones listed in Appendix [●].

Performance Guarantees means the performance guarantees in respect of the Facilities set out in Appendix [●].

Performance Liquidated Damages means the liquidated damages for performance specified in Appendix [●].

Performance Tests means the performance tests specified in the Technical Requirements to be carried out by the Contractor to ascertain whether the Facilities meet the Performance Guarantees.

Performance Test Schedule means the detailed schedule setting out the activities to be undertaken in accordance with this Contract by the Contractor, the Employer and others during the Performance Tests, as further described in the Technical Requirements.

Permanent Land means that part of the Sites identified in Appendix [•] on which the Facilities may be installed.

Person means any individual, corporation, partnership, joint venture, association, trust, unincorporated organisation or Government Authority or any other entity and includes the person's executives, administrators, successors, substitutes (including persons taking by novation) and assigns.

Pre-commissioning means the testing, checking and other works specified in the Technical Requirements to be performed by the Contractor in preparation for Commissioning.

Program means the program of the Works to be prepared by the Contractor pursuant to Clause 17.

Project means the detailed design, construction, installation, insuring, operation, repair, replacement, refurbishment, maintenance, expansion, extension and protection of the Facilities pursuant to this Contract.

Project IP means all Intellectual Property arising out of or created by the Contractor or a Subcontractor in performing the Works and its other obligations under this Contract, including Intellectual Property subsisting in or in relation to:

(a) the Facility and the Equipment;

(b) this Contract and its performance;

(c) all software, documents, drawings, designs and other materials created or arising in the performance of the Works,

but does not include Contractor Background IP or Employer Background IP.

Project Management Plan means the plan submitted and approved in accordance with Clauses 7.24 and 7.25.

Protestor Actions means protests against the Project that are directed at the general existence of the Project and are unrelated to the Contractor or any Affiliate of the Contractor.

Provisional Acceptance means the provisional acceptance by the Employer of the Facilities at that stage of the Works when the following has occurred:

(a) the Works have achieved Mechanical Completion;

(b) all of the Acceptance Criteria have been achieved;

(c) the Contractor has provided the copies of the Operation Manual and the Maintenance Manual (updated and amended if requested by the Employer) specified in Clause 7.9;

(d) the Contractor has completed the training of the Employer's personnel in accordance with Clause 7.11;

(e) the Contractor has replaced any Spare Parts used by the Contractor during the start-up, Commissioning (other than the Commissioning Spares) or undertaking the Performance Tests, or the

Contractor has placed a purchase order, that is acceptable to the Employer, for the replacement of the relevant parts;

(f) the Performance Tests have been passed and each Performance Guarantee has been met;

(g) the Facilities are capable of being operated safely under reasonable and normal operational conditions;

(h) the Facilities are in a condition which allows the Employer to comply with all Laws relating to their operation;

(i) all documents and other information required under this Contract to have been supplied to the Employer prior to Provisional Acceptance have been supplied;

(j) all Government Approvals to be obtained by the Contractor under this Contract and which are necessary for the operation of the Facilities have been obtained, and to the full extent permitted by Law, have been transferred (to the extent necessary and/or permitted at Law) to the Employer or the Employer's nominee;

(k) the Contractor has fully performed its obligations to transfer to the Employer all rights in the Project IP and other technologies used in the Works and the Facilities as required by the Contract;

(l) all As-Built Drawings have been delivered to the Employer as required by the Contract.

(m) The Certificate of Provisional Acceptance (described in Appendix [●]) has been issued.

Quality Assurance Plan means the quality assurance plan to be prepared by the Contractor and approved by the Employer in accordance with Clause 7.12.

Regional Airports means those regional airports set out in Appendix [●].

Relevant Material means any Intellectual Property licensed or assigned by or on behalf of the Contractor under this Contract.

Representatives has the meaning set forth in Clause 14.1.

Request for Payment means the fully supported invoice delivered to the Employer by the Contractor at the times set forth in Clause 10.4 containing all of the requirements set out in Clause 10.4.

Retention Money Guarantee has the meaning given to it in Clause 11.5(a).

Scope of Work has the meaning set forth in Clause 5.

Sites means the land and other places specified in Appendix [●].

Site Conditions means the site conditions in relation to the Sites including:

(a) the general and local conditions for environment, meteorological, seismic activity, climatic conditions and ocean conditions;

(b) transportation, access, waste disposal, handling and storage of materials;

(c) availability and quality of all necessary utilities;

(d) availability of labour resources;

(e) physical conditions where the Works are to be performed and the surrounding areas as a whole; and

(f) topography and ground surface conditions, subsurface geology and conditions, nature and quantity of surface and subsurface materials to be encountered, location of underground utilities and the condition of existing structures.

Spare Parts means the Capital Spares, the Operating Spares and the Commissioning Spares.

Standards and Specifications means the technical documentation included as Appendix [•] which convey the general intent of the Works and the Standards and Specifications for the Facilities.

Subcontractor means any person to whom performance of any part of the Works, including preparation of any design or supply of any Equipment, is subcontracted directly or indirectly by the Contractor and including Approved Subcontractors, Major Subcontractors and legal successors or permitted assigns.

Sunset Date means the date [●] months from the date of Mechanical Completion, as extended by Contractor caused delays.

Taxes means any kind of tax, duty, levy, withholding or other charge whether or not similar to any in force at the date this Agreement is entered into and whether imposed nationally or locally within the Hellenic Republic.

Technical Requirements means, collectively, the Standards and Specifications, the Scope of Work, the Works Requirements and the requirements of Appendices [•].

Terms and Conditions means these terms and conditions, commencing at the beginning of page 1 of this Contract and ending at the conclusion of Clause 64.

Variation means any modification, addition, omission, or other variation to, in or from the Works, in accordance with Clause 41.

Works means the whole of the work and services to be performed by the Contractor under this Contract, and also including the provision of Equipment, in accordance with the Contract Documents and as further described in the Technical Requirements and includes any Variation.

Works Performance Bond has the meaning given in Clause 11.3(a).

Works Requirements means the technical document included as Appendix [•] which further outlines the requirements for the Works.

2. INTERPRETATION

General

2.1 In this Contract, unless the contrary intention appears:

(a) a reference to this Contract or another instrument includes any variation or replacement of either of them;

(b) a reference to a statute, ordinance, code or other law includes regulations and other instruments under it and consolidations, amendments, re-enactments or replacements of any of them;

(c) the singular includes the plural and vice versa;

(d) if a period of time is specified and dates from a given day or the day of an actual event, it is to be calculated exclusive of that day;

(e) references to any date or time of day are to Eastern European Time;

(f) a reference to a day is to be interpreted as the period of time commencing at midnight and ending 24 hours later;

(g) a reference to an Appendix is a reference to an appendix to this Contract;

(h) where an expression is defined, another part of speech or grammatical form of that expression has a corresponding meaning;

(i) headings are for reference only and do not form part of this Contract;

(j) references to the word **including** means including, but not limited to;

(k) references to the word **parties** means the Employer and the Contractor and the word **party** means one of them; and

(l) references to the word **approve** and **approval** means approved in writing.

(m) terms with capitalised initial letters shall have the meaning ascribed to them respectively in the Concession Agreement, which shall be deemed incorporated by reference, except as otherwise provided herein.

Codes and Standards

2.2 Wherever references are made in this Contract to codes and standards in accordance with which the Works are to be performed, the most recent edition or the revised version of such codes and standards shall apply, unless otherwise specified.

Units of Measurement

2.3 Units of measurement are specified in the Technical Requirements.

3. CONTRACT DOCUMENTS

3.1 The following documents and their attachments, if any, together constitute the Contract Documents:

(a) List of Documents [●]

3.2 Subject to Clause 3.1, the Contract Documents are intended to be complementary and mutually explanatory of one another. This Contract must be read as a whole.

3.3 If an ambiguity or discrepancy between the Contract Documents is discovered by the Employer, or brought to its attention by the Contractor, the Employer shall, where applicable, apply to the interpretation of the interaction between the Contract Documents an order of precedence which is the same as the order in which the Contract Documents are listed in Clause 3.1.

3.4 If, within these Terms and Conditions or within each individual Appendix of this Contract (but not between the terms and conditions and/or each individual Appendix) differing standards of product, workmanship or finish are provided for, the Contractor must provide those of the highest standard.

3.5 If the Contractor discovers any ambiguity or discrepancy in any document prepared for the purpose of performing the Works, the Contractor must immediately notify the Employer of the ambiguity or discrepancy.

3.6 In the event of inconsistency or ambiguity between the Concession Agreement and this Contract as far as the obligations of the Contractor are concerned, the provisions of the Concession Agreement shall prevail, unless and to the extent that this Contract contains more onerous obligations for the Contractor, in which case such terms will prevail, so that the Employer has the time and resources to comply with its obligations under the Concession Agreement.

4. CONDITIONS PRECEDENT

4.1 The parties agree it is a condition precedent to the coming of this Contract into effect that the following conditions are satisfied:

(a) the Contractor has delivered the Works Performance Bond to the Employer in accordance with Clause 11.3. (a);

(b) the Contractor has provided to the Employer copies of the insurance policies in the form of signed cover notes, which the Contractor must effect in accordance with Clause 38.1 and Appendix [•];

(c) a Notice to Proceed has been issued by the Employer.

4.2 The Employer may waive any of the conditions precedent in clause 4.1(a) to (b).

4.3 The conditions precedent in Clause 4.1 must be satisfied or waived under Clause 4.2 by the date [●] days after the date of this Contract's execution or such other date as agreed by the parties.

4.4 If the conditions precedent are not satisfied or waived by the date specified in Clause 4.3, or such other date as may be agreed by the parties, if any, then this Contract shall terminate and neither party shall have any liability to the other and each party shall each bear its own costs in relation to this Contract.

4.5 Notwithstanding Clause 4.1, the obligations of the parties under Clauses 4, 11.3. (a), 14, 47, 49, 50, 51, 58 and 60 shall commence on the date that this Contract is executed.

5. SCOPE OF WORK

Scope of Work

5.1 The Contractor will perform all works and provide all services, labour, personnel, materials and Equipment necessary to carry out and complete the Works in accordance with and under the Contract, including design, engineering, procurement, fabrication, construction, installation, pre-commissioning, commissioning, training of the Employer's personnel and performance testing of the Works.

5.2 Without derogating from Clause 31, the Contractor shall upon completion of the Works provide complete, functional and operating Facilities which comply with the Technical Requirements and confirms that its obligations include the procurement of all Equipment and the performance of all work and services not specifically mentioned in this Contract but which can be reasonably inferred from the Contract Documents as being required in a project of the size, nature and complexity of this Project for the proper performance and completion of the Works as if the Equipment, work and services were expressly mentioned in this Contract.

Employer Supplied Information

5.3 (a) The Contractor acknowledges that all Employer Supplied Information is for the convenience of the Contractor only and that the Contractor enters into this Contract based on its own investigations and determinations as to the accuracy and adequacy of that information.

(b) The Contractor is not entitled to any extension of time or any extra costs arising out of or in connection with errors or omissions in any Employer Supplied Information.

(c) Any errors or omissions in the Employer Supplied Information shall not affect the warranties provided by, or the obligations of, the Contractor under this Contract and no error or omission in the Employer Supplied Information shall create any liability for the Employer whatsoever. Notwithstanding the foregoing, the Contractor shall notify the Employer of any error or purported error in any Employer Supplied Information, immediately upon the Contractor's discovery of the same.

6. TIME FOR COMMENCEMENT AND COMPLETION

6.1 The Contractor shall commence the Works on the Commencement Date and, without prejudice to Clause 30.2, the Contractor shall then perform the Works with due expedition and without delay in accordance with the Imminent Works Implementation Time Schedule and the Program so that Provisional Acceptance is achieved no later than the Date of Provisional Acceptance.

6.2 The Contractor shall achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance.

7. CONTRACTOR'S OBLIGATIONS

Performance of the Works

7.1 The Contractor shall perform the Works and manage and control the Sites in a professional, timely, safe, cost effective and environmentally responsible manner and in accordance with:

(a) this Contract, including the Technical Requirements;

(b) the obligations deriving from the Concession Agreement, as those are described in the Appendices [●];

(c) Best Industry Standards;

(d) all Government Approvals;

(e) all applicable Laws; and

(f) in general the terms and conditions of the Contract Documents, as listed in Clause 3.1 above.

7.2 The Contractor shall ensure that it and its Subcontractors at all time use all materials and utilities made available by the Employer pursuant to Clause 8.7(a), as efficiently as possible.

7.3 The Contractor shall, and shall procure that its Subcontractors, take all seasonal measures at the Sites to the extent that is consistent with Best Industry Practice.

Government Approvals

7.4 The Contractor shall:

(a) acquire and maintain:

(i) in its own name, all Government Approvals which the Contractor is permitted by Law to acquire and maintain in its own name and which are necessary for the performance of the Contractor's obligations under this Contract; and

(ii) in the Employer's name, those Government Approvals which by Law may be acquired and maintained by the Contractor in the Employer's name (notwithstanding that those Government Approvals may be specified in Appendix [•] as being the Employer's responsibility) and which are necessary for the performance of the Contractor's obligations under this Contract; Contractor is exclusively responsible for the payment of the various fees to Government Authorities and for Engineers' costs for preparation, application and obtaining of permits, all such costs being included in the Contract Price.

(b) Contractor is solely responsible for any and all of the fees, levies, contributions amounts in general that have to be paid to IKA (Social Insurance Authority) and to any other competent social security fund or organization for the execution of the Works, and such amounts are included in the Contract Price.

(c) at its own cost provide to the Employer reasonable assistance to acquire and maintain all Government Approvals which the Employer is required by Law to acquire and maintain and which cannot as a matter of Law be acquired and maintained by the Contractor in accordance with Clause 7.4(a)(ii); and

(d) upon the Employer's request, from time to time, to the extent permitted by Law and at its own cost, transfer to the Employer all Government Approvals identified by the Employer; and

(e) complete all registrations which are necessary for the Contractor to perform the Works in each of the Sites.

Laws

7.5 (a) The Contractor shall comply with all Laws that are binding upon the Contractor that affect the performance of this Contract and the Works.

Industrial Relations

7.6 (a) The Contractor:

(i) shall be responsible for the establishment and maintenance of all necessary policies to secure harmonious industrial relations in connection with the performance of the Works;

(ii) shall perform the Works, and shall cause its Subcontractors and their respective owners, employees, agents, consultants and contractors to perform the Works, in a manner which avoids labour disputes; and

(b) The Employer shall have the right, but not the obligation, to hire, contract with, or otherwise employ any of Contractor's personnel located in the Country following the completion of the Works.

Utilities

7.7 The Contractor shall obtain all utilities (including temporary utilities and temporary connections), at or in the vicinity of the Sites, which are necessary for the performance of the Works and which are not the responsibility of the Employer under Clause 8.7. The consumption cost of such Utilities and the metering of the Consumption, both are Contractor's Cost and are included in the Contract Price.

Consumables

7.8 The Contractor shall supply and make available all consumables, other materials and facilities and perform all work and services of whatsoever nature required to properly perform the Works other than those contemplated by Clause 8.7.

Operation Manual, Maintenance Manual, Commissioning Manual and As-Built Drawings

7.9 (a) In the case of the Operation Manual and the Maintenance Manual, at least six months prior to the Date of Provisional Acceptance, and in the case of the Commissioning Manual, at least six months prior to the date on which Mechanical Completion is forecasted to occur, the Contractor shall prepare and deliver to the Employer [●] electronic sets on CD-ROM or DVD in "native file format", and [●] printed sets each, in English, of the Operation Manual, the Maintenance Manual, and the Commissioning Manual for every and each one of the Regional Airports. The Contractor must then promptly update and revise the above Operation and Maintenance Manuals, as necessary, to reflect the completion of all parts of the Works and all defects and warranty obligations. In addition to any of the Employer's other rights and remedies, the Employer has the right, prior to the Date of Provisional Acceptance or the date on which Mechanical Completion occurs (as applicable), to request further revisions in the Operation Manuals and the Maintenance Manuals and the Commissioning Manuals if, in the Employer's reasonable judgment, the Operation Manuals, the Maintenance Manuals or the Commissioning Manuals do not meet the Standards and Specifications set out in this Contract and, if so requested, the Contractor shall, at it sole cost and expense, immediately furnish the Employer with such further revisions in both "native file format" and printed format.

(b) The Contractor must obtain all instruction manuals and special directions required for the operation and maintenance of the Equipment from the manufacturers of Equipment or prepare any written instructions which are not available from the manufacturers. The Operation Manual, the Maintenance Manual and the Commissioning Manual must comply with the Technical Requirements, and must be prepared in full consideration of the number, experience level and technical background of the Employer's operating personnel and Contractor's training-related obligations under Clause 7.11.

(c) The Operation Manual, the Maintenance Manual and the Commissioning Manual shall be prepared, in accordance with the requirements of this Clause 7.9, to facilitate the commissioning of the Works and the operation and maintenance of the completed Facilities at the performance, reliability, safety and maintainability levels the Facilities are required to achieve under this Contract. The Operation Manual, the Maintenance Manual and the Commissioning Manual must include all of the operational and maintenance requirements described in the Technical Requirements and must include all data books and purchase orders and inspection records relating to the Facilities.

(d) During the performance of the Works the Contractor shall from time to time properly prepare and update a full set of comprehensive and fully detailed As-Built Drawings and other documents for the Works, including the Equipment and the Facilities, in accordance with the Technical Requirements until no further updates are required by the Employer. The As-Built Drawings shall be kept at the Sites and used by the Contractor exclusively for the purposes set forth herein. The Contractor shall provide to the Employer upon the Employer's request [●] sets of As-Built Drawings, prior to Provisional Acceptance. If any of the As-Built Drawings are revised after Provisional Acceptance the Contractor will at the Contractor's cost provide to the Employer as soon as possible after the revision of the relevant As-Built Drawing has been completed, [●] copies of each revised As-Built Drawing.

Spare Parts

7.10 (a) The Contractor shall provide all Spare Parts by Mechanical Completion to the Employer's nominated storage facility or facilities.

(b) All costs associated with the Commissioning Spares and the Capital Spares to be provided by the Contractor under this Contract are included in the Contract Price.

(c) (i) The price list for the Operating Spares is contained in Appendix [•].

(ii) Within [45]-[60] days of the receipt of notice from the Contractor that the Contractor intends to place purchase orders for Equipment to which the Operating Spares relate, the Employer may direct the Contractor as to which Operating Spares it requires the Contractor to acquire in conjunction with that Equipment and in those circumstances the Contractor will order the Operating Spares selected by the Employer. If after [45]-[60] days of receipt of the notice from the Contractor the Employer fails to notify the Contractor which Operating Spares the Employer requires, the Contractor shall proceed with Equipment purchase excluding the Operating Spares.

(iii) The price for the Operating Spares shall be invoiced separately by the Contractor and shall not form part of the Contract Price.

(d) The Contractor shall, at its sole cost and expense and notwithstanding the list included in Appendix [•], provide all Commissioning Spares required up to Provisional Acceptance.

(e) The Contractor may utilise the Capital Spares and the Operating Spares during Commissioning and during the Defects Liability Period provided that the Contractor shall, at its sole cost and expense, immediately replace any Capital Spares or Operating Spares which it may use as expeditiously as possible and in any event, the Contractor must have replaced or placed an irrevocable purchase order for the replacement of the Capital Spares or Operating Spares used no later than 30 days following the commencement of such use during the Commissioning or repair (as the case may be). All replacement Capital Spares and Operating Spares must be delivered, at the Contractor's sole cost and expense, to the Employer's nominated storage facility or facilities. The Employer will reimburse the Contractor the cost and expense incurred by the Contractor in procuring any Spare Parts used to repair a defect that, because of Clause 32.3 is not the responsibility of the Contractor to repair.

(f) The Contractor warrants the performance of all Spare Parts for the period that expires on the later of:

(i) the manufacturer's warranty period on the applicable Spare Parts; and

(ii) the expiry of the Defects Liability Period.

(g) If at Provisional Acceptance there remains any unused Commissioning Spares, ownership of such spares shall automatically vest in the Employer.

(h) The Contractor shall ensure that Spare Parts and wear and replacement parts for the Facilities shall remain available to be purchased by the Employer at market prices for a period of ten years following the Date of Provisional Acceptance.

Training

7.11 (a) The Contractor shall train the personnel to be supplied by the Employer pursuant to Clause 8.6, in accordance with the requirements set out in Appendix [•]. The training shall be designed to ensure those personnel will be able to efficiently, prudently, safely and professionally operate and maintain the Facilities in accordance with Best Industry Practice. Training shall consist of classroom and simulated training and training from Equipment vendors and on-the-job training to cover the activities described in Appendix [•]. The cost of training is included in the Contract Price. The cost of the Employer's personnel time during training activities shall not be charged to the Contractor.

(b) Without derogating from Clause 7.9, the Contractor shall, at its sole cost and expense, prepare a training manual in accordance with the requirements of Appendix [•] in English, to be submitted to the Employer for approval no later than 12 months after the Commencement Date. The Contractor shall, at its sole cost and expense, revise the training manual to accommodate any comments or concerns of the Employer.

Quality Assurance Plan

7.12 The Contractor shall establish, implement and maintain a Quality Assurance Plan which must comply with ISO9000 and ISO9001 and its accompanying parts and provisions and the requirements set out in Appendix [•] and this Contract and shall, not later than 30 days after the Commencement Date, submit the Quality Assurance Plan to the Employer for approval. The Employer shall either approve or reject with reasons the proposed Quality Assurance Plan within 30 days of its receipt. If the Employer does not respond to the Contractor within 30 days of its receipt of the proposed Quality Assurance Plan, the Employer shall be deemed to have approved the proposed Quality Assurance Plan under the condition that the Plan is in line with Contractual requirements of this Contract, applicable laws and norms, industry practice. If the Employer rejects the proposed Quality Assurance Plan, the Contractor must amend the Quality Assurance Plan to comply with the requirements of the Employer. The Contractor must then resubmit the Quality Assurance Plan to the Employer for approval within the period required by the Employer. The procedures in this Clause 7.12 must be repeated until the Employer approves the Quality Assurance Plan. Pending agreement of a Quality Assurance Plan the Contractor will implement a quality assurance plan in such form as the Employer may require.

7.13 The Quality Assurance Plan shall be designed to meet the following objectives:

(a) to ensure that the Works (including all detailed design and engineering documentation), when complete, shall comply with the requirements of this Contract;

(b) to ensure that the quality of the Equipment is not in any way degraded during receiving, storing, transporting, handling, inspection, installation and testing.

7.14 The Contractor shall:

(a) comply with the Quality Assurance Plan;

(b) ensure that any Subcontractor to whom any of the Works are subcontracted complies with the Quality Assurance Plan;

(c) not amend the Quality Assurance Plan without the prior written approval of the Employer; and

(d) allow the Employer's Representative and the Independent Engineer (and any other persons appointed or approved by the Employer) unrestricted access to inspect and audit the Contractor's compliance with the Quality Assurance Plan.

7.15 If the Contractor fails to comply with the Quality Assurance Plan, the Employer may give notice to the Contractor which sets out details of that failure and directs the Contractor to comply with the Quality Assurance Plan within the period nominated in that notice.

7.16 If the Contractor does not comply with the notice referred to in Clause 7.15, the Employer may employ others to perform the direction in that notice.

7.17 The costs incurred by the Employer under Clause 7.16 shall be deemed a debt due and payable by the Contractor to the Employer on demand.

Occupational health, safety and environmental requirements

7.18 The Contractor shall in performing its obligations under this Contract:

(a) comply with all Laws and the requirements of any Government Authority relating to occupational health, safety and the environment, including environmental impact assessment requirements;

(b) comply with the Approved Environmental Terms;

(c) comply with the occupational health, safety and environmental requirements set out in Appendix [●];

(d) conduct itself in accordance with Best Industry Practice; and

(e) exercise all necessary precautions to protect the health and safety of all persons, including its employees, employees of the Employer, and members of the public who may be affected by the actions of the Contractor.

7.19 The Contractor shall no later than 30 days after Commencement Date, submit a Health, Safety and Environmental Plan to the Employer for approval. The Health, Safety and Environmental Plan must be consistent with the Approved Environmental Terms and be in the format, and must comply with the requirements, as set out in Appendix [●].

7.20 The Employer shall either approve or reject with reasons the proposed Health, Safety and Environmental Plan within 30 days of its receipt. If the Employer does not respond to the Contractor within 30 days of its receipt of the proposed Health, Safety and Environmental Plan, the Employer shall be deemed to have approved the proposed Health, Safety and Environmental Plan under the condition that the Plan is in line with Contractual requirements of this Contract, applicable laws and norms, industry practice. If the Employer rejects the proposed Health, Safety and Environmental Plan, the Contractor must amend the Health, Safety and Environmental Plan to comply with the requirements of the Employer. The Contractor must then resubmit the Health, Safety and Environmental Plan to the Employer for approval within the period required by the Employer. The procedures in this Clause 7.20 must be repeated until the Employer approves the Health, Safety and Environmental Plan.

7.21 The Contractor shall:

(a) comply with the Health, Safety and Environmental Plan;

(b) ensure that any Subcontractor to whom any of the Works are subcontracted complies with the Health, Safety and Environmental Plan;

(c) not amend the Health, Safety and Environmental Plan without the prior written approval of the Employer; and

(d) allow the Employer's Representative and the Independent Engineer (and any other persons appointed or approved by the Employer) unrestricted access to inspect and audit the Contractor's compliance with the Health, Safety and Environmental Plan.

7.22 The Employer may issue directions in relation to any occupational health, safety and environmental issues which arise in connection with this Contract and the Contractor shall comply with those directions.

7.23 The Contractor shall from time to time and at the Contractor's cost assist the Employer to:

(a) update the Approved Environmental Terms and the Contractor shall, thereafter, promptly conform the Health, Safety and Environmental Plan; and

(b) prepare an environmental management plan for the operational period of the Project.

Project Management Plan

7.24 Within 30 days of the Commencement Date, the Contractor shall prepare and submit to the Employer for approval a Project Management Plan which shall fully comply with the Imminent Works Implementation Time Schedule. The Project Management Plan shall comply with the requirements of Appendix [●].

7.25 The Employer shall either approve or reject with reasons the proposed Project Management Plan within 30 days of its receipt. If the Employer does not respond to the Contractor within 30 days of its receipt of the proposed Project Management Plan, the Employer shall be deemed to have approved the proposed Project Management Plan under the condition that the Plan is in line with Contractual requirements of this Contract, applicable laws and norms, industry practice. If the Employer rejects the proposed Project Management Plan, the Contractor shall amend the Project Management Plan to comply with the requirements of the Employer. The Contractor shall then resubmit the Project Management Plan to the Employer for approval within the period required by the Employer. The procedures in this Clause 7.25 shall be repeated until the Employer approves the Project Management Plan. Pending approval of the Project Execution Plan the Contractor will implement a project management plan in such form as the Employer may reasonably require.

7.26 The Contractor shall:

(a) comply with the Project Management Plan;

(b) ensure that any Subcontractor to whom any of the Works are subcontracted complies with the Project Management Plan;

(c) not amend the Project Management Plan without the prior written approval of the Employer; and

(d) allow the Employer's Representative and the Independent Engineer (and any other persons appointed or approved by the Employer) unrestricted access to inspect and audit the Contractor's compliance with the Project Management Plan.

7.27 The Employer may issue directions requiring the Contractor to comply with its obligations under this Contract, including its obligation to comply with the Project Management Plan and the Contractor shall comply with those directions.

Effect of Approval and Compliance

7.28 The quality assurance requirements, occupational health, safety and environmental (including environmental impact assessment) requirements and project management requirements specified in this Contract and the Contractor's compliance with them shall not in any way detract from or otherwise diminish the Contractor's obligations under this Contract nor will any inspection or audit by the Employer, the Independent Engineer or any person on their behalf in accordance with the Quality Assurance Plan or otherwise detract from or otherwise diminish the Contractor's obligations under this Contract.

7.29 Notwithstanding any approval by the Employer of the Quality Assurance Plan, the Health, Safety and Environmental Plan or the Project Management Plan, the Employer shall not be:

(a) responsible in any way for ensuring conformity of the Works with the requirements of this Contract; or

(b) liable for, or in connection with, any quality assurance requirements and occupational health, safety and environmental (including environmental impact assessment) requirements specified in this Contract or any consequences of any non-compliance with those requirements.

Import/Export obligations

7.30 The Contractor shall be responsible for complying with all Laws and procedures, including the provision of information in the correct format and in a timely manner, designated by customs and any other relevant Government Authorities for the exportation from the country of origin and importation into the Country or between the Countries of Construction Equipment, Equipment, Spare Parts and other things required to carry out and complete the Works (**Imported Materials**). All Imported Materials shall be imported in the name of the Employer and all bills of lading and other documents relating to the shipping and importation of Imported Materials shall stipulate that the Imported Materials are being imported in the name of the Employer.

7.31 The Contractor shall be responsible for complying with any and all statutory requirements and procedures with regard to the movement of Imported Materials within the Country.

7.32 The Contractor shall be responsible for transporting Imported Materials to the Country and promptly taking receipt of Imported Materials at the port or airport of entry into the Country and the proper unloading, handling and transportation of Imported Materials to the Site.

7.33 The Contractor shall be responsible for obtaining all export and import licences for Imported Materials and shall be responsible for complying with all exportation and importation procedures designated by the relevant Government Authorities for the exportation and importation of Imported Materials.

7.34 The Contractor shall, at its sole cost and expense, handle all Imported Materials at the point(s) of import and any formalities for customs clearance. If required by the Contractor as a result of applicable Law, the Employer shall provide to the Contractor within 10 Business Days of the Contractor's written request a power of attorney, in the form required by applicable Law, to enable the Contractor to comply with its obligations under this Clause 7.34. Delays in obtaining customs clearances in respect of Imported Materials are the exclusive responsibility of the Contractor.

7.35 If requested to do so the Contractor shall provide to the Employer free of charge a copy of any document issued or received by the Contractor in connection with the exportation or importation of Imported Materials.

Record keeping

7.36 Without derogating from any other provision of the Contract, the Contractor shall at its own cost maintain on file and make available to the Employer for inspection and copying, copies of all notices, instructions, orders, approvals (including Government Approvals) directions, certificates, test reports and correspondence received by the Contractor from the Employer, and all correspondence issued to the Employer together with all minutes of meetings.

Performance of Works in the Regional Airports under operation

7.37 The Contractor is aware that the Works are to be carried out in the Regional Airports under operation and hence Contractor is fully aware that the activities to be carried out shall by no means hinder or jeopardise the operation of the Regional Airports, the safety of equipment and installations,

the safety of the Regional Airport personnel, the safety and the comfort of the passengers and any other personnel or services supporting the aforesaid, therefore Contractor shall design and carry out the Works in the less disturbing manner, undertaking also the proper measures and working methods including work in shifts as may be required. Contractor is also aware that in certain Regional Airports is operating the Hellenic Air Force and hence all restrictions and precautions related with the operation of the HAF are to be respected and accounted for. Moreover the execution of the Works, especially the refurbishment works shall be carried out under 'clean' conditions e,g avoidance of excessive noise, dust control measures etc. Prior to the execution of any of the Works, Contractor shall check and verify that the indented work does not risk to damage/interrupt any vital installation related with airport operation (electrical, communication, firefighting etc). Contractor is also responsible to perform the Works under the Site and Airport regulations as detailed in Article 22 and the related Appendix [•]. All the above actions and obligations are paramount for proper execution of the Project and the related cost is included in the Contract Price.

7.38 Contractor is aware that the State, the HCAA, the Grantor and the Independent Engineer have a significant involvement in the Contract and the right to intervene in the execution of the Works, in accordance with the Concession Agreement as set forth in Appendix [•] and Contractor is aware and accepts such rights as detailed in the said Appendix. Furthermore, the Contractor acknowledges and agrees that the State may step-in to this Contract in the place of the Employer.

8. EMPLOYER'S OBLIGATIONS

General

8.1 The Employer may issue a Notice to Proceed at any time following the satisfaction or waiver of the conditions precedent in Clause 4.1(a) to (b).

8.2 The Employer must make timely payment to the Contractor of all amounts due under this Contract as and when due in accordance with this Contract.

Access to the Sites

8.3 The Employer shall provide to the Contractor access to as much of the Sites as may be required to perform the Works in accordance with the procedure and subject to the limitations and restrictions specified in Appendix [•].

8.4 The Contractor hereby acknowledges and agrees that:

(a) it may not be given exclusive access to the Sites;

(b) it shall be given access to the Sites in a staged manner in accordance with the procedure and subject to the limitations specified in Appendix [•]; and

(c) any access rights conferred upon Contractor pursuant to the Contract shall not be construed in any way as conferring any right of ownership in the Facilities or the Sites, upon the Contractor and that it shall make no claims as a result of being given such access rights.

Government Approvals

8.5 (a) The Employer shall reasonably assist the Contractor to obtain the Government Approvals to be obtained in the name of the Contractor pursuant to Clause 7.4(a).

(b) The Employer shall reasonably assist the Contractor to obtain those Government Approvals which pursuant to Clause 7.4(a)(ii) must as a matter of Law be issued in the name of the Employer.

Employer's personnel

8.6 (a) The Employer shall provide the number of operating and maintenance personnel outlined in Appendix [•] to assist the Contractor during and in connection with the Commissioning and the Performance Tests. Should additional personnel above and beyond those outlined in Appendix [•] be required to successfully commission and start-up the Works, it will be the responsibility of the Contractor, at its sole cost and expense, to supply said personnel. All plans to use additional manpower shall be approved in writing by the Employer in its discretion. Starting dates for personnel provided by the Employer will be determined by the Employer acting in consultation with the Contractor.

(b) Prior to Provisional Acceptance, any act or omission of any personnel provided by the Employer pursuant to this Clause 8.6 shall, provided those personnel are acting in accordance with the Contractor's instructions, directions, procedures or manuals, be deemed to be an act or omission of the Contractor and the Contractor shall not be relieved of any of its obligations under this Contract or have any claim against the Employer by reason of any act or omission.

Employer-supplied materials and utilities

8.7 (a) Commencing on the relevant dates set out in Appendix [•], the Employer shall supply and make available to the Contractor at the Points of Delivery the materials and utilities specified in Appendix [•].

(b) Notwithstanding Clause 8.7(a), the Employer will have no obligation to supply any of those materials and utilities unless:

(i) the Contractor has given the Employer at least 30 days prior notice of the quantities which the Employer is to deliver and the dates that those items are to be delivered to the Points of Delivery; and

(ii) the Contractor can and needs to use such materials and utilities.

(c) The Contractor shall at its sole cost and expense procure all other items of a consumable nature necessary for the satisfaction of its obligations under this Contract.

9. CONTRACT PRICE

9.1 The Contract Price is a firm, fixed and final lump sum, not subject to escalation or any alteration, except as expressly provided in this Contract. The Contractor shall pay all taxes, duties, social security contributions and fees required to be paid by him under this Contract, and the Contract Price shall not be adjusted for any of these costs

9.2 The Contractor is deemed to have satisfied itself of the correctness and sufficiency of the Contract Price which, except as otherwise explicitly provided in this Contract, covers all its obligations under this Contract and makes allowances for all risks assumed by the Contractor under this Contract. The Contractor shall be deemed to have satisfied himself and taken account of, without limitations, the following aspects:

(a) All conditions and circumstances affecting the Contract Price, including taxes, social security contributions, duties etc.;

(b) The necessity of carrying out the Works as described in this Contract;

(c) The general and special conditions and circumstances of the Sites;

(d) The general labour situation at the Sites in the Country.

9.3 The Contract Price is payable in Euro. The Contractor waives any right to receive payment in a currency other than the specified currency, or for any adjustment to be made to the Contract Price for any reason, including foreign exchange fluctuations or the Contractor making any expenditure in a currency other than the specified currency.

10. TERMS OF PAYMENT

Payments

10.1 The Employer must, subject to Clauses 10.5 and 10.7, pay the Contractor the Contract Price in accordance with Appendix [•] and this Clause 10.

10.2 Unless otherwise agreed by the parties, all payments by the Employer to the Contractor will be by electronic funds transfer to a bank account notified by the Contractor to the Employer.

Advance Payment

10.3 Subject to the Contractor providing the Advance Payment Guarantee in accordance with Clause 11.2(a) and to the Commencement Date having occurred, the Employer will pay to the Contractor the advance payment specified in Appendix [•] within [14] days of receiving an official receipt from the Contractor for the advance payment.

Request for Payment

10.4 (a) On the 15th day of each month commencing with the month following the month in which the Commencement Date occurs, and no more than once a month, the Contractor shall submit to the Employer, a Request for Payment covering the Payment Milestones completed by the last day of the previous month. Each Request for Payment must set out the sum of all prior payments made to that date by the Employer to the Contractor.

(b) Each Request for Payment must be accompanied by:

(i) a progress report which satisfies the requirements of Clause 17.2;

(ii) a detailed statement describing the completion, in accordance with this Contract, of the Payment Milestones to which the Request for Payment relates;

(iii) the Contractor's certification that:

(A) it has reviewed all financial and budget data contained in the Request for Payment and the same is true and complete;

(B) it has no claim for any additional costs or any extension of time in connection with the Works which comprise the Payment Milestones that are the subject of the Request for Payment;

(C) that the quality of all detailed engineering and other services performed and all completed Works accord with the requirements of this Contract;

(D) each obligation, item of cost or expense has not been the basis of any previous payment (unless the amount of the payment was subsequently reimbursed to the Employer);

(iv) a statutory declaration by the Contractor's Representative that each Subcontractor which performed Works which were included in the payment most recently made by the Employer was paid all amounts then due to it for those Works or there is a genuine dispute between the Contractor and Subcontractor relating to such amounts; and

(v) if there is a dispute pending with respect to Works covered by the Request for Payment as a result of which the Contractor intends to withhold payment from a Subcontractor, a report of the dispute and the circumstances.

(vi) Updated certificates, confirming that Contractor does not have any outstanding issues with a) Tax Authorities and b) Labour, Social Insurance Authorities.

(c) Within 15 Business Days of its receipt of a Request for Payment, the Employer shall by notice to the Contractor either approve the Request for Payment, partially approve and partially reject the Request for Payment or reject the Request for Payment. Any rejection or partial rejection of a Request for Payment shall be accompanied by reasons for that rejection or partial rejection.

(d) The Employer shall within 30 days after receipt of a Request for Payment and no more than once a month, pay the amount approved by the Employer less any amounts retained, withheld or set off pursuant to Clauses 10.5 or 10.7.

(e) For the avoidance of doubt, the Contractor shall not be entitled to any payment whatsoever for any partially completed Payment Milestones.

Payments withheld

10.5 The Employer may withhold from any payment due to the Contractor, amounts the Employer deems reasonably necessary or appropriate to protect it from liability or loss because of any one or more of the following reasons:

(a) material defects, deficiencies or errors in any Works or engineering or other services performed by the Contractor, whether or not payment with respect to those matters has been made by the Employer;

(b) failure by the Contractor to provide insurance policies in accordance with Clause 38.1;

(c) any overpayments made by the Employer in any previous payment; and

(d) notice of a dispute with a Subcontractor has been given by the Contractor under Clause 10.4(b)(v).

Final Payment

10.6 (a) Within 30 days after receipt of the Certificate of Provisional Acceptance, the Contractor shall submit a final payment claim and endorse it **Final Payment Claim**. The Contractor must include in that claim:

(i) statements for the Contract Price, summarising and reconciling all previous payments made by the Employer and adjustments in the Contract Price; and

(ii) other amounts that the Contractor considers to be due from the Employer.

(b) Except as provided in Clause 10.6(d), within 30 days after receipt of the Final Payment Claim, the Employer shall pay to the Contractor the Final Payment less any disputed amounts, subject to the Employer's right under Clause 10.7 to set off against amounts due from the Contractor. If the amount

that the Contractor owes to the Employer under Clause 10.7 is greater than the Final Payment, then the Contractor shall pay the excess amount, which shall be deemed to be a debt due and payable, to the Employer within 30 days after the Employer's receipt of the Final Payment Claim.

(c) After the expiry of the 30 day period referred to in Clause 10.6(a), a claim which the Contractor was entitled to make, but has not made in a Final Payment Claim, shall be deemed to have been irrevocably waived by the Contractor.

(d) The Final Payment will not become due until the Contractor submits to the Employer:

(i) the Certificate of Release; and

(ii) any and all outstanding documentation required to be given to the Employer by the Contractor under this Contract.

Set off

10.7 Without limiting Clause 10.5, the Employer may deduct from any moneys which are or may be payable by the Employer to the Contractor or which the Employer may hold as security for the Contractor's proper performance of this Contract (including any retained sums or any amounts callable under the Good Performance Guarantee, the Advance Payment Guarantee or the Retention Money Guarantee), any money which may be or is payable by the Contractor to the Employer. Nothing in this Clause 10.7 affects the right of the Employer to recover from the Contractor the whole of the debt or any balance that remains due after any deduction.

Payment, Certificates, Use Not Acceptance

10.8 No execution or delivery by the Employer of any certificate nor the making of any payment to the Contractor nor the use of the Works or any part thereof by the Employer shall constitute or be interpreted as acceptance of the Works or any part thereof and shall not relieve the Contractor of any of its obligations or liabilities with respect thereto.

Default Interest

10.9 (a) In the event that the Employer fails to pay to the Contractor any undisputed sum due under the Contract or the Contractor fails to make any payment to the Employer on the date such payment becomes due or within the period set forth in the Contract, the Contractor or the Employer (as the case may be) will be liable to pay to the other interest on the amount of such delayed payment at the Default Interest Rate which shall be applied to the delayed amount for the period commencing from the date the payment was due until the date when payment is made in full (including the period after any award of an arbitral tribunal).

(b) Any payment by either the Contractor or the Employer shall be credited first against any interest which has accrued pursuant to Clause 10.9(a) and the balance of the payment, if any, shall be applied to reduce the outstanding balance.

11. SECURITY

Issuance of security

11.1 The Contractor shall provide the security specified below in favour of the Employer at the times, and in the amount, manner and form specified in this Contract.

Advance Payment Guarantee

11.2 (a) The Contractor shall, as a condition precedent to receiving the advance payment referred to in Clause 10.3, provide an approved, unconditional and irrevocable advance payment guarantee in the form set out in Appendix [•] from an Acceptable Bank, which has been approved in advance by the Employer in its absolute discretion, in an amount equal to that advance payment (the **Advance Payment Guarantee**).

(b) The Advance Payment Guarantee will reduce by an amount equal to [●]% of each of the amounts paid to the Contractor by the Employer in accordance with Clause 10.4(d) (other than the advance payment) until the Advance Payment Guarantee reaches a zero balance at which time it will be returned to the Contractor.

Works Performance Bond

11.3 Works Performance Bond

(a) On or before the Contract Commencement Date, the Contractor shall deliver to the Employer the Works Performance Bond issued from an Acceptable Bank for an amount equal to (X) million Euro (€X), the form of which has been agreed by the Contracting Parties and is attached as Appendix [•].

(b) The Works Performance Bond shall be issued to the Employer as beneficiary.

Retention Money/Guarantee

11.4 In addition to any other rights contained in this Contract, the Employer will retain [X]% of the amount of each payment to the Contractor.

11.5 (a) The Contractor may from time to time provide to the Employer a money retention guarantee in the form set out in Appendix [•] from an Acceptable Bank, which has been approved by the Employer in its absolute discretion for a sum equal to all or part of the retention money withheld by the Employer under Clause 11.4 (the **Retention Money Guarantee**).

(b) Upon receipt of the Retention Money Guarantee, the Employer must promptly pay to the Contractor the retention moneys withheld up to the sums guaranteed by the submitted Retention Money Guarantee. If the Retention Money Guarantee provides for the amount secured by it to increase over time in an amount which is equivalent to the Employer's right to retain under Clause 11.4, the Employer shall cease to retain amounts under Clause 11.4 to the extent that equivalent security is provided by the Retention Money Guarantee.

- **Release of retention money/guarantees**

The release of retention money/guarantees shall take place in accordance with Appendix [•].

- **Retention of Advance Payment**

Beside the above mentioned retention the Employer will retain a further [•]% of the amount of each payment to the Contractor, for repayment of Advance Payment until the Advanced Payment is fully returned to Employer.

Interest on security

11.6 The Employer is not obliged to hold any retained amounts or cash security in any definable account. The Employer owns the interest and is not required to account to the Contractor for any interest earned on cash security.

Expiry of Guarantees

11.7 In the event that the Advance Payment Guarantee has an expiry date which will occur before the date on which the Advance Payment Guarantee reaches a zero balance in accordance with Clause 11.2(b), the Works Performance Bond has an expiry date which will occur before the Date of Final Acceptance or the Retention Money Guarantee has an expiry date which will occur before the Date of Final Acceptance, the Contractor will procure that a bank which has been approved in advance by the Employer in its absolute discretion will prior to a date falling 30 days before the expiry of the relevant guarantee, have provided a replacement or renewed guarantee substantially in the same form as the guarantee it is replacing in an amount equal to the then unused portion of the relevant guarantee. The replacement guarantee must take effect no less than 10 days prior to the expiry of the relevant guarantee which is being replaced. It is agreed that a breach of this Clause 11.7 will entitle the Employer to make a written demand under the Advance Payment Guarantee, the Good Performance Guarantee or the Retention Money Guarantee as the case may be.

11.8 If the Advance Payment Guarantee, the Works Performance Bond or the Retention Money Guarantee is called solely as a result of a breach by the Contractor of Clause 11.7 and if the breach is, in the reasonable opinion of the Employer, adequately remedied by the issue of a new or amended guarantee or by the implementation of arrangements satisfactory to the Employer, the Employer will repay to the Contractor those amounts, if any, received by the Employer on the calling of the relevant guarantee on account of the breach of Clause 11.7.

12. TAXES

Responsibility to pay Taxes

12.1 (a) The Contractor shall be solely liable for payment of, and warrants that it will pay, or ensure the payment of:

(i) all Taxes imposed and assessments made in relation to the Construction Equipment, Equipment and the Works;

(ii) all contributions payable by Law, award and pursuant to any contract with an industrial or trade union or other association of employees or otherwise with respect to or ascertained by reference to the wages, salaries or other compensation paid to employees of the Contractor or its Subcontractors in respect of the Works, including employees/contractors social insurance premiums taxes or contributions for workers' compensation, unemployment or sickness benefit, old age benefit, welfare funds, pensions and disability insurance;

(iii) the cost of all import or export licenses if required and all import or export taxes or duties or tariffs on services, Construction Equipment and Equipment imported or exported by the Contractor in connection with or for the purposes of the Contract; and

(iv) all harbour and / or airport dues, pilotage fees, port fees, wharf fees, loading or unloading costs, gang fees and all excesses for such dues, costs or fees.

The Contractor shall be liable for and defend, indemnify and hold harmless the Employer, and its Affiliates, their successors and assigns and each of their employees, agents, officers and directors from and against any and all Losses and Liabilities that arise out of any of the above mentioned Taxes.

12.2 The Employer shall be liable for and defend, indemnify and hold harmless the Contractor and its employees, agents, officers and directors from and against any and all Losses and Liabilities that arise out of any Taxes for which Employer is responsible pursuant to Clause 12.

Withholding Tax

12.3 The Employer is not liable to the Contractor and the Contractor has no claim against the Employer in respect of any sum which would otherwise be payable to the Contractor under the Contract:

(a) which the Employer has withheld from payment in accordance with any Law (including any Law relating to Tax), until it is released from, or relieved from all liability pursuant to the relevant Law in respect of the amount so withheld and is lawfully entitled to pay the sum to the Contractor; or

(b) which it has paid in accordance with the provisions of any Law (including any Law relating to Tax) to the person legally entitled to accept payment.

Exemptions and concessions

12.4 (a) The benefit of any Tax exemption or concessional rate available when the Contractor purchases Equipment must, as far as possible, be passed onto the Employer if the cost of the relevant Equipment is charged to the Employer on a pass-through basis in accordance with this Contract.

(b) Where the Employer and its contractors (including the Contractor) are entitled to an exemption or concession concerning any Tax or import duty with respect to Equipment, the Contractor shall use reasonable endeavours to assist the Employer in its claim for such concession or exemption.

(c) If the Contractor's act(s) or omission(s) result in the Employer not receiving the full benefit of or otherwise prejudices any available Tax exemption(s) or concessional rate, the Contractor shall reimburse the Employer for and indemnify the Employer against any Losses and Liabilities arising out of the action or failure to act.

13. INTELLECTUAL PROPERTY RIGHTS

Contractor to obtain all necessary rights

13.1 Except for Employer Background IP, the Contractor shall, at its own cost, obtain in the Employer's name all necessary rights and licences to Intellectual Property subsisting in any matter, thing or process (including documentation, drawings and software) used or to be used by or on behalf of the Contractor in performing the Works or delivered or to be delivered by it to the Employer under this Contract or required for the completion, operation, maintenance, repair, expansion, sale, financing or refinancing of the Facilities.

Ownership of Project IP

13.2 All Project IP vests in and shall be the property of the Employer upon it coming into existence.

Licence of Project IP and Employer Background IP

13.3 The Employer grants to the Contractor a non-exclusive, royalty-free, non-transferable licence to use, reproduce, modify and adapt the Project IP and the Employer Background IP for the sole purpose

of performing the Works and performing its other obligations under this Contract. The licence will endure until the earlier of termination of this Contract or the expiry of the Defects Liability Period, whichever is the earlier. If the Contractor provides Project IP and/or Employer Background IP to a Subcontractor the Contractor shall enter into an agreement with the Subcontractor requiring that the Subcontractor comply with Clause 13 of this Contract.

Licence of Contractor Background IP

13.4 The Contractor grants to the Employer a perpetual, irrevocable, non-exclusive licence of the Contractor Background IP to use, reproduce, modify, adapt and otherwise exploit (at any level) the Contractor Background IP to the extent necessary to exercise its rights with respect to the Project IP. Any fees in relation to the granting of this licence are deemed to form part of the Contract Price.

Intellectual property warranty and indemnity

13.5 The Contractor hereby undertakes, warrants and represents that:

(a) it has all rights and licences necessary to grant the Employer the licence of the Contractor Background IP granted in Clause 13.4; and

(b) the Project IP and the Contractor Background IP and any use or other exploitation (at any level) of it by or on behalf of the Employer, whether in the completion, operation, maintenance, repair, expansion, financing or refinancing of the Facilities or otherwise, will not infringe the Intellectual Property of any third party.

13.6 Notwithstanding Clause 34.2, the Contractor shall indemnify the Employer and its directors, officers, employees, agents and contractors from and against all Losses and Liabilities arising out of any claim that the Project IP and/or the Contractor Background IP or any use by or on behalf of the Employer infringes the Intellectual Property of a third party.

Right to operate or use the Works

13.7 If, in connection with a claim referred to in Clause 13.6, the Employer is enjoined or either the Employer or the Contractor is prevented from operating, using, or otherwise exploiting (at any level) the Works, the Facilities, the Project IP or the Contractor Background IP or any part thereof (the **Infringing Matter**), the Contractor shall at its own expense, in addition to its other obligations under the Contract, take all steps necessary to procure for the Employer and the Contractor the right to operate, use or exploit the Infringing Matter for its intended purpose.

If the Contractor is unable to procure such rights within such time as the Employer directs, the Contractor must promptly, at is own expense, comply with any direction by the Employer to:

(a) modify the Infringing Matter (but not so as to adversely affect its functionality or fitness for the purpose for which it is intended);

(b) replace the affected part of the Infringing Matter to overcome the infringement;

(c) remove the affected part of the Infringing Matter and compensate the Employer for any cost, loss, expense or damage incurred by the Employer as a result of such removal; and/or

(d) acquire a licence on the terms required by this Clause 13 for the Employer operate or to use such Infringing Matter.

Any direction given under this 13.7 does not constitute a Variation or waiver, nor does it entitle the Contractor to an extension to the Date of Provisional Acceptance nor to any additional or increased payment by the Employer.

No third party payments

13.8 The Contractor represents and warrants that except for amounts included in the Contract Price, no royalties or other payments are or will become due or payable by the Employer to the Contractor or any other person in respect of any of the licences granted to the Employer hereunder.

Return of material forms of Project IP

13.9 No later than 15 days before the expected earliest to occur of termination of this Contract or the expiry of the Defects Liability Period, the Contractor shall deliver to the Employer all documents in connection with the Works which contain Project IP in the possession, power or control of the Contractor or any Subcontractor.

Assignment and Sublicenses

13.10 The Employer may assign any of the licences granted to it hereunder in accordance with Clause 46 or grant sublicenses to any third party for the purposes of completing, operating, maintaining, repairing, expanding, financing or refinancing the Facilities or any part(s) thereof, and such sublicenses will survive termination of this Contract or the expiry of the Defects Liability Period.

Moral Rights

13.11 The Contractor hereby irrevocably waives and will cause each author of Relevant Materials to irrevocably waive, all moral rights and any other similar rights with respect to Relevant Materials, whether arising under copyright or otherwise. In addition, the Contractor hereby agrees, and shall procure the agreement of each author of Relevant Materials, that the Employer in its absolute discretion:

(a) need not identify the Contractor or any author as the author(s) of Relevant Material; and

(b) may:

(i) materially distort, destroy, mutilate, alter or in any other way change;

(ii) add to, delete from, re-title; and

(iii) reproduce, publish, copy, adapt,

the Relevant Material (or a substantial part of or adaptation of it) in any way it sees fit in any medium and in any context and with or without other text, data or images.

Survival of obligations

13.12 Except as provided in Clause 13.3, the obligations in this Clause 13 survive the completion, expiry or termination of this Contract.

14. CONFIDENTIALITY

Confidential Information

14.1 Each party shall ensure all Confidential Information is kept strictly confidential and is not disclosed directly or indirectly to any person other than a director, officer, employee, Subcontractor, consultant, representative or advisor (the **Representatives**) of a Party or a Party's Affiliates or of the State or of the Grantor or of the Independent Engineer without the prior written approval of the other party. Each party shall take all steps as are necessary to ensure that the terms and conditions of this Clause 14 are binding upon its Representatives and any Representatives of such party's Affiliates. The foregoing provisions will not apply to Confidential Information which the disclosing party proves:

(a) was in the disclosing party's possession prior to the date of this Contract other than any information that was provided directly or indirectly by the other party or which is the subject of a confidential obligation between the parties; or

(b) becomes generally available to the public or is in the public domain through no fault of the disclosing party; or

(c) is required to be produced by order of a court or under the requirements of any applicable Law or stock exchange, provided that in those circumstances, the disclosing party shall notify the other party as soon as reasonably practicable to enable the other party to take steps as it considers necessary to resist production, pending which the disclosing party shall take all reasonable steps to resist (or where that is not practicable, to minimise) any production of Confidential Information, subject to the approval of the other party; or

(d) was obtained from a third party without an obligation of confidentiality.

The obligations in this Clause 14 shall survive the completion, expiry or termination of this Contract.

14.2 Each party agrees:

(a) not to store Confidential Information on any computer, data base or other electronic means of data or information storage (**"computer"**) unless the computer is under the sole control of the party and cannot be accessed by any third parties, in which case the party can store the Confidential Information on that computer;

(b) not to copy the Confidential Information in whole or in part except as necessary for the purposes of the Project;

(c) not to alter or remove any proprietary rights or copyright notice or other identification which indicates an ownership interest in any part of the Confidential Information;

(d) to notify the other party of the existence of any circumstances surrounding any unauthorised knowledge, possession or use of the Confidential Information or any part of it by any person;

(e) to take reasonable steps which are necessary or desirable to ensure continued confidentiality and protection of the Confidential Information and to prevent access to or use of the Confidential Information by any unauthorised person;

(f) in the case of termination of this Contract, the Employer may retain all Confidential Information of the Contractor needed to complete the Works and operate the Facility.

Media releases

14.3 The Contractor shall not issue any information, publication, document or article for publication concerning the Works or the Project in any media without the prior approval of the Employer. The Contractor shall refer to the Employer any enquiries from the media concerning the Works or the Project.

Disclosure to third parties

14.4 Notwithstanding Clauses 14.1 and 14.2 all obligations imposed on the Employer by this Clause 14 are subject to the Employer's unfettered rights to:

(a) disclose any information to the State and/or to the Grantor and/or to the Independent Engineer (including their advisers from time to time) and to the Employer's insurers;

(b) disclose any information to any other persons for the purposes of a bond issue or other raising of finance in connection with the Project;

(c) disclose any information to any potential or investor in the Facilities, the Employer or any of the Employer's shareholders; and

(d) disclose any information to third parties for the purpose of the completion, repair, operation or maintenance of the Facilities.

15. REPRESENTATIVES

Employer's Representative

15.1 (a) No later than 15 days before the expected Commencement Date, the Employer shall appoint and notify the Contractor of the name of the Employer's Representative. The Employer may from time to time appoint a different person as the Employer's Representative in place of the person previously appointed and in which case he shall give notice of the name of that person to the Contractor without delay. The Employer's Representative shall represent and act for the Employer at all times up to the Date of Final Acceptance.

(b) All notices, instructions, information and other communications to be given by the Contractor to the Employer under this Contract shall be given to the Employer's Representative.

(c) The Employer's Representative may at any time delegate to any person any of the powers and duties vested in it by notice to the Contractor. Any act or exercise by any person of powers and duties delegated to them in accordance with this Clause 15.1 shall be deemed to be an act or exercise by the Employer's Representative.

(d) The Contractor shall comply with the Employer's Representative's written directions, orders and instructions. Any approval, consent, instruction, order, direction or request given by the Employer's Representative shall not in any way limit, reduce or waive the obligations or liabilities of the Contractor under this Contract. Any communication received by the Contractor from someone other than the Employer's Representative or his authorised delegate shall not be valid and shall not be relied on.

(e) Except where this Contract otherwise provides, a direction, order or instruction may be given orally and the Employer's Representative must, as soon as practicable, confirm in writing that direction, order or instruction.

Contractor's Representative

15.2 (a) No later than 15 days after the date on which this Contract is signed, the Contractor must appoint the Contractor's Representative whose identity has been previously approved by the Employer.

(b) The Contractor's Representative shall represent and act for the Contractor with respect to all issues and matters arising in connection with this Contract at all times during the term of this Contract and shall be responsible for overseeing the execution of the Works. The Contractor shall be bound by the acts and omissions of the Contractor's Representative. Matters within the knowledge of the Contractor's Representative are deemed to be within the knowledge of the Contractor.

(c) All notices, instructions, information and all other communications to be given by the Employer to the Contractor under this Contract shall be given to the Contractor's Representative.

(d) The Contractor shall not remove or replace the Contractor's Representative without the Employer's prior consent, which shall not be unreasonably withheld.

16. CONTRACTOR'S ORGANIZATION

Organization chart

16.1 Without derogating from the requirements of Clause 16.2 and the Technical Requirements, no later than 15 days after the Commencement Date, the Contractor shall submit to the Employer for the Employer's approval an organization chart showing the proposed organization to be established by the Contractor for performing the Works, including the identities of the Contractor's proposed Key Personnel, together with the curricula vitae of such proposed Key Personnel to be employed in the Works. The Contractor shall promptly inform the Employer of any proposed revision or alteration of the organization chart. Any revision or alteration shall not be made without prior approval of the Employer, which shall not be unreasonably withheld.

Key Personnel

16.2 (a) The Key Personnel shall be engaged in the performance of the Works in the positions and in respect of the duties set out in Appendix [•].

(b) The Contractor shall ensure that any individual member of its Key Personnel is readily available to discuss, explain or make presentations on any part of the Works for which it is responsible.

(c) The Contractor shall not remove or replace any Key Personnel without prior approval of the Employer, which must not be unreasonably withheld. Any substitute personnel must be suitably qualified for the duties of the position to which the Contractor intends to appoint them. The Contractor shall provide an uninterrupted transition between the Key Personnel and their replacements.

Replacement of persons

16.3 The Employer may by notice to the Contractor and on reasonable grounds direct the removal of any person, including Key Personnel, engaged in the performance of the Works. Upon receipt of that notice, the Contractor shall, at its sole cost and expense, remove that person from the Works and shall not employ that person on the Site or in activities connected with the Works without the Employer's prior approval. The Contractor shall then promptly appoint a suitable replacement at its sole cost and expense.

17. PROGRAM AND PROGRESS

Program

17.1 No later than 15 days after the Commencement Date, the Contractor shall prepare and submit for the Employer's approval, a Program, in a form acceptable to the Employer which must:

(a) show the Commencement Date, the date on which Mechanical Completion is planned to occur and the Date of Provisional Acceptance;

(b) illustrate the Critical Path of the Works and the Critical Activities;

(c) indicate the sequence in which it proposes to perform the Works to achieve Mechanical Completion, Provisional Acceptance and Final Acceptance in accordance with this Contract;

(d) comply with the Imminent Works Implementation Time Schedule;

(e) in relation to the Government Approvals specify the time:

(i) by which the Contractor will provide to the Employer any and all drawings, documents and other information, required for those Government Approvals to be obtained by the Employer;

(ii) by which those Government Approvals to be obtained by the Employer are required;

(iii) by which Contractor will provide to the relevant Government Authorities any and all drawings, documents and other information, required for those Government Approvals to be obtained by the Contractor;

(iv) by which those Government Approvals to be obtained by the Contractor are required (which shall be no later than the time a competent and diligent contractor, in the position of the Contractor, conducting itself in accordance with Best Industry Practices, would reasonably require those Government Approvals); and

(v) required for the various Government Authorities to issue any and all Government Approvals; and

(vi) address any other matters required by the Employer as specified in the Technical Requirements.

Any software used to generate the Program must be approved by the Employer, in its sole discretion. If the software used to generate the Program, or part thereof, is proprietary software of the Contractor or any other party, the Contractor shall provide the Employer or procure that the Employer is provided with, with a copy of that software and a unrestricted licence for the Employer's officers, agents and employees to copy and use it, at no additional cost to the Employer, for the balance of the duration of the Project.

Progress reports

17.2 The Contractor shall monitor progress of all the activities associated with the performance of the Works and the activities specified in the Program, and supply a progress report to the Employer and every month or more frequently as the Employer may, in its absolute discretion, direct.

The progress report must be in a form acceptable to the Employer and must include the following as well as all items noted in the Technical Requirements:

(a) percentage completion achieved compared with the planned percentage completion for each activity;

(b) wherever any activity is falling behind schedule, the likely consequences thereof and a description of the corrective action(s) to be or being taken;

(c) a general report on the status of the Works;

(d) information on all critical aspects influencing the progress of the Works;

(e) charts of the progress of the Works; and

(f) any other information the Employer may require from time to time.

Revised Program

17.3 The Contractor shall use its best endeavours to anticipate and to avoid delay in the progress of the Works and do all things necessary to ensure a satisfactory rate of progress at all times.

17.4 If at any time the Contractor's actual progress of the Works falls behind that specified in the Program, or it becomes apparent that the progress of the Works will fall behind, the Contractor shall immediately notify the Employer and promptly prepare and submit to the Employer a detailed, written proposal to overcome the delay to the progress of the Works and a revised Program showing any and all changes to the Critical Path of the activities which make up the Works, taking into account the prevailing circumstances, and notify the Employer of the actions to be or being taken to expedite progress of the Works and overcome the delay so as to achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance. The actions referred to above will not constitute an acceleration and the Contractor shall not be entitled to any extension of time or any addition to the Contract Price for taking any such action.

In all other circumstances the Contractor shall revise the Program as and when appropriate and must submit all revisions to the Employer for approval. A revised Program shall only become the applicable and current Program for the purposes of this Contract if it is approved by the Employer.

17.5 Nothing in Clause 17.4 shall relieve the Contractor of its obligations under this Contract nor bind or create any obligation or liability on the part of the Employer or constitute any form of acknowledgment that the Contractor is or may be entitled to any extension of time or addition to the Contract Price.

17.6 The Contractor will attend progress meetings as directed by the Employer. The Contractor will be responsible for preparing the minutes of all progress meetings with the Employer. No later than seven days after a progress meeting the Contractor will submit to the Employer for approval the minutes of the relevant meeting. No later than three days after receipt of the minutes the Employer will either confirm that the minutes are agreed or it will notify the Contractor of the corrections that must be made to the minutes. The Contractor will correct the minutes as required by the Employer and re-submit the minutes (duly corrected) to the Employer no later than three days following receipt of the Employer's comments. This procedure will be repeated until the Employer confirms that the minutes are agreed. If the Employer does not confirm that the minutes are agreed or notify the Contractor of the required corrections within the three day period following receipt of the minutes, the minutes will be deemed to have been agreed.

Progress of the Works

17.7 If, in the opinion of the Employer, there is a delay in the progress of the Works attributable to the Contractor or for which the Contractor has accepted the risk under this Contract and there is a reasonable likelihood that there will be a delay to the Date of Provisional Acceptance:

(a) the Employer may direct the Contractor to:

(i) reschedule or reallocate the Contractor's resources; or

(ii) reprogram and adjust activities, sequences and the performance of the Works as the case may be; or

(b) the Employer may at any time after giving the Contractor 14 days' notice:

(i) employ any third party to assist the Contractor as the Employer deems appropriate; or

(ii) omit any part of the Works in accordance with Clause 41 as the Employer deems appropriate, and undertake that part of the Works itself or engage a third party to do so.

17.8 The Contractor shall give to the Employer or any third party engaged by the Employer under Clause 17.7(b) all assistance as may be necessary for it to perform the tasks which the Contractor ought to have performed.

17.9 The Contractor shall have no right to make any claim against the Employer and shall not be entitled to any increase in the Contract Price or extension of time in relation to any direction given in accordance with Clause 17.7(a), the employment of a third party in accordance with Clause 17.7(b)(i), an omission in accordance with Clause 17.7(b)(ii) or any assistance provided by it under Clause 17.8.

17.10 The Contract Price will be reduced by the additional costs, losses, damages and expenses incurred by the Employer as a consequence of acting in accordance with Clause 17.7(b) as certified by the Employer.

17.11 If the balance of the Contract Price to be paid to the Contractor is less than the amount certified by the Employer in accordance with Clause 17.10 then the difference will be a debt due and payable by the Contractor to the Employer on demand.

18. LONG LEAD ITEMS

(Non – applicable)

19. SUBCONTRACTS

Subcontracting

19.1 (a) Subject to the following provisions of this Clause 19, the Contractor may subcontract any part of the Works but not the whole of the Works.

(b) The Contractor shall only engage Subcontractors who, in consideration of Best Industry Practice, are safe, environmentally responsible, careful, skilled, experienced, and competent in their respective discipline. The Contractor shall demonstrate to the Employer that proposed Subcontractors have these attributes before engaging them.

(c) Prior approval of the Employer is required for all Major Subcontractors which are not listed in Appendix [●].

(d) When the Contractor requests approval of a Major Subcontractor, the Contractor shall provide to the Employer:

(i) full particulars in writing of the part of the Works to be subcontracted, the name and address of the proposed Major Subcontractor and the proposed Sites for the subcontracted work;

(ii) the Major Subcontractor's relationship with the Contractor; and

(iii) information establishing the financial, technical and personnel capacity (including details of previous experience and safety and environmental records) to successfully perform the subcontracted work to be performed by the proposed Major Subcontractor.

The Contractor shall provide the Employer with any further information requested by the Employer for the purpose of determining whether to approve the Major Subcontractor, including the proposed, but unpriced, subcontract document.

(e) The Employer shall either approve or reject with reasons a Major Subcontractor proposed by the Contractor within 45 days of the Employer’s receipt of the Contractor’s request for approval. If the Employer fails to respond within 45 days’ of its receipt of the Contractor’s request for approval, the Employer shall be deemed to have approved the proposed Major Subcontractor.

(f) The Contractor shall not terminate any Major Subcontract without the Employer's prior written approval, not to be unreasonably withheld.

Responsibility

19.2 Subcontracting shall not relieve the Contractor from any of its liabilities or obligations under this Contract. The Contractor is liable to the Employer for the acts and omissions of Subcontractors and employees and agents of Subcontractors as if they were acts and omissions of the Contractor.

Terms of subcontracts

19.3 The Contractor shall ensure that each subcontract includes provisions which will enable the Contractor to discharge the Contractor's obligations and liabilities to the Employer under the terms of this Contract in respect of the subcontracted work, including provisions in respect of:

(a) warranties given by the Contractor in Clauses 28and 29;

(b) indemnities given by the Contractor in Clauses 13.6, 37.1 and 50.4;

(c) a termination for convenience provision similar to Clause 45.2(d);

(d) a provision foreseeing and enabling the ultimate ownership by the Employer of all Project IP similar to Clause 13.2 and the furnishing to the Employer of all documents in which Project IP subsists;

(e) a commitment by the Subcontractors that to the extent necessary they have reviewed the drawings provided by the Contractor and that the drawings will be suitable for the work proposed;

(f) a provision that the Employer is able to enter upon and remain in or about that part of the Sites upon which the Subcontractor is undertaking the subcontracted work; and

(g) a provision enabling the Employer to make payments directly to the Subcontractor in accordance with Clause 46.2(b) and that any such payments shall be deemed to have satisfied the Contractor’s

payment obligations to the Subcontractor under the subcontract to the extent and in the amount of such direct payments;

(h) undertakings enforceable by the Employer that upon the termination of this Contract or repudiation or abandonment of this Contract by the Contractor, if so directed by the Employer, the Subcontractor will:

(i) provide to the Employer all design, documents, materials and other things intended for incorporation in the Works;

(ii) return to the Employer all copies (both hard and in electronic format) of all documents associated with the Project that are in the Subcontractor's possession or control; and

(iii) agree to the assignment or novation of the Contractor's interests in its subcontract to the Employer at the Employer's absolute discretion.

(i) a representation by the Subcontractor that he is aware that the State, HCAA, the Grantor and the Independent Engineer have a significant involvement in the Contract and the right to intervene in the execution of the Works, as per Appendix [●] and that he is aware and accepts such rights as detailed in the said Appendix.

19.4 The Contractor must obtain the prior written approval of the Employer before entering into any subcontract that does not include the provisions listed in Clause 19.3.

Collateral Warranties from Major Subcontractors

19.5 Unless directed by the Employer to the contrary, in addition to any warranty and guarantee provided to the Contractor by a Subcontractor, the Contractor shall execute, and procure that each of the Major Subcontractors executes, a collateral warranty in the form set out in Appendix [•], with such executed collateral warranty to be delivered to the Employer promptly following the Contractor's engagement of the Major Subcontractor.

No restrictions

19.6 The Contractor hereby warrants that no agreement, arrangement or understanding with any Subcontractor will directly, or indirectly interfere with, restrict or impede the Employer in the exercise of any right or remedy under this Contract.

19.7 The Employer shall, if so requested by the State from time to time, promptly provide details of all of its subcontractors including the Contractor and any of its subcontractors. The State may at all times during the Concession Period require the Employer to terminate any subcontract and/or replace any subcontractor (including the Contractor and any of its subcontractors) for reasons of national security and the Employer shall promptly terminate the relevant subcontract and/or replace the relevant subcontractor.

20. DETAILED DESIGN AND ENGINEERING

Detailed design and engineering

20.1 The Contractor shall perform all necessary surveys and carry out and complete the detailed design and engineering for the Works in compliance with this Contract, Best Industry Practice and all applicable Laws such that the Works, when completed, will be fit for the purposes described in the Standards and Specifications, meet the Technical Requirements, achieve the Performance Guarantees and otherwise comply with this Contract.

Approval/Review of documents by the Employer and the Independent Engineer (as the case may be)

20.2 (a) The Contractor shall prepare and submit to the Employer and to the Independent Engineer, as the case may be, the documents specified in the Technical Requirements for approval or review so as to enable the Employer verify their compliance with the Contract. Moreover the Contractor is fully aware that Design and Engineering works have to be reviewed and approved by the Independent Engineer as per the provisions of Appendix [•]. Contractor herein confirms, ensures and secures that the provisions related with the Independent Engineer regarding Engineering/Design shall be fully fulfilled by the Contractor at its own Cost and full responsibility. The said requirements and procedures are described in Appendix [•] hereof and Contractor shall prepare the Documents on the premise that same are to be further reviewed by the Independent Engineer as well. In case of discrepancies between the following paragraphs and of Appendix [•] the more strict are to be considered as valid.

(b) For the documents specified in the Technical Requirements as requiring the Employer's approval or other review the Contractor shall include an Employer review period in the Program and the Imminent Works Implementation Time Schedule. The duration of the Employer review period is listed in the Technical Requirements and where no review period is specified, the duration of the review period shall be 15 Business Days.

(c) The Contractor is at liberty to proceed at his risk with the Works without waiting to receive the Employer's approval or review comments. The Contractor is not entitled to any reimbursement for any expenses or for any work that must be repeated or re-performed or for any extension of time as a consequence of repeating or re-performing any of the Works if the Contractor proceeds before the receipt of the Employer's approval or review comments.

(d) To allow for the Employer time to arrange for its personnel or consultants to be available to review Contractor's documents the Contractor shall submit such documents to the Employer as near as possible to the date indicated in the Program and if not on that date the Contractor shall provide the Employer a minimum of 15 days notice of the new date for issuing a submittal. The Contractor shall not overwhelm the Employer's limited personnel by saving a number of submittals for issue at the same time. Instead, submittals shall be scheduled for issuance with a reasonable time interval between successive submittals.

(e) The Contractor shall deliver to the Employer electronic copies of all documents which are to be reviewed by the Employer, in addition to delivering paper copies to the Employer. The review period begins when the Employer have received both paper and electronic copies of the documents.

(f) After receipt by the Employer of any document for which an Employer review is required in accordance with Clause 20.2(b), the Employer shall notify the Contractor of the results of its review of the document and the modifications, if any, which the Employer requires within the period referred to in Clause 20.2(b). If the Employer fails to notify the Contractor within that period, the Employer will be deemed to have no comments. If the Contractor receives the Employer’s comments after the relevant review period, any extra costs associated with incorporating the Employer's comments shall be treated as a Variation under Clause 41 unless such comment(s) are to identify designs or work or materials which are not in compliance with this Contract.

(g) The Contractor shall at its sole cost and expense modify the document to take the Employer's comments into account and re-submit it in accordance with Clause 20.2(a).

(h) The Contractor shall comply with the terms of any Employer approved document and shall not depart from the terms of any Employer approved document unless the Contractor has first submitted to the Employer an amended document and obtained written approval of same from the Employer.

(i) Approval or review, or failure to approve or review of any documents by the Employer or any other person shall not release the Contractor from, or modify any of its obligations or liabilities under the Contract and shall not entitle the Contractor to any extension of time, adjustment of the Contract Price or any other form of relief or compensation.

20.3 The Contractor shall be solely responsible for compliance with the Technical Requirements and the Contractor's own engineering design standards, and for any discrepancies, errors or omissions in the design and engineering documents prepared by itself, or on its behalf, irrespective of whether such documents have been reviewed by the Employer.

Approval/Review of documents by Government Authorities

20.4 (a) If according to applicable Law, the detailed design and engineering provided by the Contractor must be reviewed, approved, certified or agreed by any Government Authority, the Contractor shall take any necessary actions to have the detailed design and engineering reviewed, approved, certified or agreed so that the progress of the Works and the achievement of Provisional Acceptance is not delayed.

(b) If any Government Authority requires the detailed design and engineering provided by the Contractor to be modified, amended or corrected, the Contractor shall make any such modifications, amendments or corrections to the detailed design and engineering and shall immediately notify the Employer and the Independent Engineer thereof. The Employer shall have the right, acting reasonably, to approve the modifications, amendments or corrections or to require the Contractor to propose for the Employer's approval alternative modifications, amendments or corrections. The Employer will be acting reasonably if it withholds approval to any modification, amendment or correction which in the reasonable opinion of the Employer might delay the achievement of Provisional Acceptance or prejudice the achievement of the Performance Guarantees or result in the Facilities not meeting the Standards and Specifications.

(c) The Contractor shall perform the obligations set out in this Clause 20.4 at its own cost.

21. PROCUREMENT

Transportation

21.1 (a) The Contractor shall, at its sole cost and expense, transport all Equipment and Construction Equipment to the Sites. In selecting the mode of transportation to be used for the Equipment and the Construction Equipment, the Contractor shall comply with the Technical Requirements and take into account the requirements of the insurers.

(b) Upon dispatch of each shipment of Equipment and Construction Equipment, the Contractor shall notify the Employer of the detailed description of the Equipment and the Construction Equipment included in the shipment, the point and means of dispatch and the estimated times and points of delivery at the Sites. The Contractor must submit to the Employer without delay all relevant shipping documents as may be requested by the Employer.

(c) The Contractor shall be responsible for obtaining, if necessary, all Government Approvals required for the transportation of the Equipment and the Construction Equipment to the Sites.

(d) The Contractor will be responsible at its own cost for the repair or re-instatement of any road or structure that is damaged as a result of the transportation of the Equipment or the Construction Equipment to Site. The Contractor shall indemnify and hold harmless the Employer from and against all Losses and Liabilities arising due to damage to any road or other structure caused by the Contractor transporting the Equipment or the Construction Equipment to the Sites.

Procedures

21.2 The Contractor shall comply with the procurement procedures set out in the Technical Requirements.

22. CONSTRUCTION

Arrangement of Works /supervision/labour

22.1 (a) The Contractor shall be responsible for the true and proper arrangement of the Works including bench marks, reference marks and lines. The Contractor shall at its sole cost provide to the Employer a copy of each document showing the arrangement of the Works. If, at any time during the progress of the Works, any error appears in the position, levelling or alignment of the Works, the Contractor shall notify the Employer of the error and, at its sole cost and expense, immediately rectify the error to the satisfaction of the Employer.

(b) The Contractor shall perform or provide all necessary supervision during the performance of the Works, and shall ensure that appropriate Key Personnel be constantly on the Sites to provide full-time supervision of the Works. The Contractor shall provide and shall employ technical personnel who are skilled and experienced in their respective trade/professions, and supervisory staff who are competent to render adequate supervision to the work which they are assigned to supervise.

(c) (i) The Contractor shall provide and employ on the Sites in the performance of the Works all skilled, semi-skilled and unskilled labour as is necessary for the proper and timely performance of the Works.

(ii) The Contractor shall be responsible for the recruitment, transportation, accommodation, catering and payment of all labour (local or expatriate) required for the performance of the Works.

(iii) The Contractor shall be solely responsible for its employees and other workers and shall comply at all times with all applicable Laws relating to its employees and other workers. The Contractor will be liable for and will indemnify the Employer from and against any Losses and Liabilities arising out of or connected with any failure or default by the Contractor to comply with any applicable Law.

(iv) The Contractor shall be solely responsible for the remuneration, annual sick leave, long service leave, public holidays, redundancy payments, social security contributions (including but not limited to those payable to IKA) or any other similar benefits under any Law which apply in respect of Contractor's employees and shall ensure that the Subcontractors are similarly responsible in respect of their employees.

(v) The Contractor shall, at all times during the progress of the Works, use its best endeavours to prevent any unlawful, improper or disorderly conduct or behaviour by or amongst its own and its Subcontractors' employees.

(vi) The Contractor shall, in all dealings with its own and its Subcontractors' employees, pay due regard to all applicable statutory holidays in the Country.

Construction Equipment

22.2 (a) All Construction Equipment brought by the Contractor on the Sites shall be used exclusively for the performance of the Works. The Contractor shall not remove from the Sites any Construction Equipment without the prior approval of the Employer, such approval not to be unreasonably withheld.

(b) The Contractor shall, at its sole cost and expense, immediately remove from the Sites all Construction Equipment and surplus materials supplied by the Contractor or any of its Subcontractors:

(i) unless otherwise specified in this Contract, upon completion of the Works; and

(ii) when required by Law.

(c) The Contractor shall, upon request by the Employer, notify the Employer of the name and address of the owner of any Construction Equipment used in the Works at any Site and hired by the Contractor or its Subcontractors or held by the Contractor or its Subcontractors under an agreement whereby ownership or property rights in the Construction Equipment is vested wholly or partly in any third party other than an Affiliate of the Contractor or its Subcontractors. The Employer may, in order to avoid seizure by the owner of Construction Equipment, pay to such owner the amount of any rent, overdue instalment or other sums payable by the Contractor. The amount paid by the Employer in so doing shall be a debt due and payable by the Contractor to the Employer on demand, which the Employer shall be entitled to set-off with any and all payments due to the Contractor by the Employer under this Contract or otherwise.

Site Regulations /Airport Regulations

22.3 The Contractor shall prepare and submit to the Employer, at least 30 days before the Contractor proposes to commence any part of the Works on the Sites, proposed Site regulations for the Employer's approval setting out the rules to be observed in the performance of the Works at the Sites and which comply with the requirements of this Contract, including those set out in the Technical Requirements. The Employer shall either approve or reject with reasons the proposed Site regulations within 30 days of its receipt. If the Employer does not respond to the Contractor within 30 days of its receipt of the proposed Site regulations, the Employer shall be deemed to have approved the proposed Site regulations. If the Employer rejects the proposed Site regulations, the Contractor must amend the Site regulations to comply with the requirements of the Employer. The Contractor must then resubmit the Site regulations to the Employer for approval within the period required by the Employer. The procedure in this Clause 22.3 must be repeated until the Employer approves the Site regulations.

22.4 The Contractor shall:

(a) comply with the Site regulations;

(b) ensure that any Subcontractor to whom any of the Works are subcontracted complies with the Site regulations;

(c) not amend the Site regulations without the prior written approval of the Employer; and

(d) allow the Employer's Representative (and any other persons appointed or approved by the Employer) unrestricted access to inspect and audit the Contractor's compliance with the Site regulations.

22.5 If the Contractor fails to comply with the Site regulations, the Employer may give notice to the Contractor which sets out details of that failure and directs the Contractor to comply with the Site regulations within the period set forth in that notice.

Work of other Contractors

22.6 The Contractor shall, upon request from the Employer, give all reasonable opportunities to any other contractors employed by the Employer and/or by the State on or near the Sites to enable those

other contractors to perform their work. The Contractor shall at all times and otherwise in accordance with the requirements and directions of the Employer:

(a) take all reasonable steps to plan, co-ordinate and programme and, to the extent physically feasible, without significantly impacting the Program, integrate the performance of the Works with the activities of other contractors employed by the Employer and/or by the State on or near the Sites;

(b) liaise, consult and co-operate with the authorised representatives of all other contractors employed by the Employer and/or by the State on or near the Sites;

(c) attend such co-ordination meetings called by the Employer to plan, review and determine co-ordinated activities for the management of interfaces between the performance by the Contractor of the Works and the work of the other contractors;

(d) exercise all reasonable endeavours in performing the Works so as to minimize any interference with or hindrance of the Employer's and/or the State's other contractors or the performance of the work of these other contractors;

(e) refrain from carrying out any activities on the part of the Sites occupied by the Contractor (or doing anything on any other part of the Sites over which the Contractor has access) that is likely to damage the work of the other contractors;

(f) co-operate with the Employer and with the State and the other contractors to promote and to foster a co-ordinated and integrated approach to the Works and the work of the other contractors.

22.7 The Employer shall advise the Contractor in advance of any other contractors of the Employer and/or of the State working on or near the part of the Sites occupied by the Contractor and the Employer will cause all information relating to the activities of the other contractors reasonably required by the Contractor in order for the Contractor to perform its obligations under 22.6(a) to (f) to be provided to the Contractor within a reasonable time after the Contractor requests such information.

Emergency work

22.8 (a) If, by reason of an emergency arising in connection with and during the performance of the Works, any protective or remedial work is necessary as a matter of urgency to prevent damage to the Works, the Contractor shall immediately perform that work at its sole cost and expense.

(b) If the Contractor is unable or unwilling to carry out such emergency work immediately, the Employer may himelf perform or engage a third party to perform that work in order to prevent damage to the Works. If the work done or caused to be done by the Employer is work which the Contractor was obliged to carry out at its own expense under this Contract, the costs incurred by the Employer as a result thereof shall be deemed a debt due and payable by the Contractor to the Employer on demand which the Employer shall be entitled to set-off with any and all payments due to the Contractor by the Employer under this Contract or otherwise..

Site clearance

22.9 (a) The Contractor must at all times keep the Sites and any areas leading to or adjacent to the Sites free from all unnecessary materials and other obstructions which have been brought onto the Sites or any areas leading to or adjacent to the Sites, and must store or remove any surplus materials, clear away from the part of the Sites and away from any areas leading to or adjacent to the Sites any wreckage, rubbish or temporary works which have been brought onto the Sites or any areas leading to or adjacent to the Sites, by the Contractor or its Subcontractors and shall generally maintain the Sites in a clean and safe condition in accordance with Best Industry Practice.

(b) Within thirty days after the Date of Provisional Acceptance, the Contractor shall clear away and remove from the Sites and any areas leading to or adjacent to the Site any Construction Equipment, means of transportation, goods, materials, any wreckage, rubbish and debris of any kind which have been brought onto the Sites or any areas leading to or adjacent to the Sites, by the Contractor or its Subcontractors and shall thoroughly clean the Facilities, removing all accumulations of dust, scrap, waste, oil, grease, weld splatter, insulation, paint and other foreign substances, and leave the Sites and the Facilities in a clean and safe condition in accordance with Best Industry Practice.

Adjacent Utilities

22.10 The Contractor shall do all things necessary to protect any and all parallel, converging and intersecting electric lines and poles, telephone lines and poles, highways, waterways, railroads, sewer lines, oil, water and gas pipelines, drainage ditches, culverts and any and all property of persons from loss or damage as result of its performance of the Works. In the event that any such property is damaged or destroyed by the Contractor or its Subcontractors in the course of the performance of the Works, the Contractor shall at its own expense and liability, repair, rebuild, restore or replace such damaged or destroyed property to the reasonable satisfaction of the owner of that property or otherwise compensate such owner.

Site security and lighting

22.11 The Contractor must provide and maintain at its sole cost and expense in accordance with all applicable Law and regulations all temporary lighting, fencing and security when and where necessary for the proper performance and the protection of the Works and the safety of the Employer and occupiers of adjacent property and the public as set out in the Technical Requirements.

Things of value or of Heritage and significance

22.12 Any things of value or of Heritage significance or otherwise of special interest found on or in or adjacent to the Site will be the property of the relevant Government Authority. Where such an item is found the Contractor must:

(a) immediately notify the Employer;

(b) protect the item and not disturb it further;

(c) comply with any instruction of the Employer and/or of the State in relation to the item; and

(d) comply with any Laws in relation to that item, including in relation to its preservation or handling, and the notification of the finding to any relevant Government Authority.

Protection of Heritage/Antiquities

22.13 The Contractor shall, and shall ensure that its Subcontractors, consultants and suppliers and its and their employees and agents comply with all Laws relating to things of value or of Heritage significance applicable in the Country.

22.14 The Contractor shall perform in the areas where the Works are to be undertaken Archaeological Test Excavations or use other suitable means to investigate the data collected to determine the existence or otherwise of Antiquities. The cost of performance of Archaeological Test Excavations and/or for the performance of geophysical surveys shall be for the account of the Contractor and are included in the Contract Price. Any other expense for additional Archaeological Test Excavations or for archaeological investigations and for the monitoring of the related works and excavations shall be borne by the Employer and the State in accordance with the applicable legislation.

At least seven (7) days prior to any Archaeological Test Excavations the Contractor shall notify each of the relevant Government Authority responsible for supervising such tests, the Employer and the State who may each attend such Archaeological Test Excavations. The Employer shall use its best efforts to assist the Contractor in all its works, surveys, and investigations related to Archaeological Test Excavations as well as in the monitoring associated with such works, surveys and investigations.

22.15 The Contractor shall, upon ascertaining the existence of Antiquities during any of the Works, notify the relevant Government Authority, the Employer, the Independent Engineer and the archaeological service and suspend immediately all Works in the area of the Antiquities, and at the same time take all necessary measures for the preservation and safekeeping of such Antiquities until the relevant Government Authority takes responsibility for such in accordance with the applicable Laws.

22.16 After evaluation of the Antiquities by the relevant Government Authority, instructions shall be issued to the Contractor either for the continuation of the Works, or for their suspension for the performance of archaeological investigations by the relevant Government Authority, or for the temporary suspension of the Works in the area where Antiquities were discovered for the time period during which the archaeological service will conduct archaeological investigations by its own means and at the expense of the State.

22.17 An aggregate delay of more than [•] months to the Works due to works related to Antiquities uncovered during the Works shall constitute an Event of Delay.

22.18 Every Antiquity is the exclusive property of the State.

23. TESTS AND INSPECTIONS

23.1 The Contractor shall, at its sole cost and expense, carry out at the place of manufacture and/or on the Sites all tests other than the Performance Tests (which will be performed in accordance with Clause 26) and/or inspections of the Equipment and any part of the Works as specified in this Contract, the Quality Assurance Plan or as required by any applicable Laws or Best Industry Practice, and as necessary to ensure that the Works are carried out in accordance with this Contract.

23.2 The Employer and the Employer's Representative and the Independent Engineer and each of their nominees shall be entitled to attend any test and/or inspection by their appointed duly authorised and designated inspector(s).

23.3 The Contractor shall afford the Employer and his Representative and the Independent Engineer and each of their nominees access or shall procure such access, at any time to any place where the Equipment is being manufactured or the Works are being performed in order to inspect the progress and the manner of manufacture or construction, provided that the Employer gives the Contractor reasonable prior notice.

23.4 Whenever the Contractor is ready to carry out any test and/or inspection, the Contractor shall give reasonable advance notice (and in any event at least 14 days notice) to the Employer and his Representative and to the Independent Engineer of the test and/or inspection and of the place and time for the test and/or inspection. The Contractor shall obtain from any relevant Subcontractor, third party or manufacturer any necessary permission or consent to enable inspector(s) appointed by the Employer and his Representative and by the Independent Engineer to attend the test and/or inspection.

23.5 The Contractor shall furnish the Employer and his Representative with a certified report of the results of any test and/or inspection and any other data relating to the test and/or inspection.

23.6 If the Employer's or his Representative's inspector(s) fail to attend the test and/or inspection, or if it is agreed between the parties that any or all of the Employer's and his Representative's inspector(s) will not attend, then the Contractor may proceed with the test and/or inspection in the absence of the Employer's or his Representative's inspector(s), as the case may be, and provide the Employer and his Representative with a certified report of the results.

23.7 The Employer may ask the Contractor to carry out any test and/or inspection not described in this Contract. The Contractor's reasonable extra costs necessarily incurred, which shall not include head office or corporate overheads, profit or loss of profit, in the carrying out of the test and/or inspection will be added to the Contract Price only if the test shows that the relevant Works conform with the requirements of the Contract, otherwise all such costs will be borne by the Contractor.

23.8 All measuring instruments used to test the Works, including the Equipment, shall be in compliance with the Technical Requirements.

Failure of a test

23.9 If any Equipment or any part of the Works fails to pass any test and/or inspection, the Contractor shall either rectify or replace such Equipment or part of the Works to the Employer's satisfaction and shall repeat the test and/or inspection upon giving a notice under Clause 23.4.

Effect of tests

23.10 The Contractor agrees that neither the execution of a test and/or inspection of the Equipment or any other part of the Works, nor the attendance by the Employer's or his Representative's inspector(s) nor the issue of any test report pursuant to Clause 23.5, nor monitoring or inspection of any kind shall release the Contractor from any other responsibilities under this Contract or from any of the Contractor's obligations or liabilities under this Contract.

No covering up

23.11 No part of the Works are to be covered up on the Sites without carrying out any test and/or inspection required under this Contract. The Contractor must give reasonable notice to the Employer (and in any event at least 7 days' notice) whenever any part of the Works are ready or about to be ready for test and/or inspection prior to that part of the Works being covered up.

23.12 The Contractor shall uncover any part of the Works or make openings in or through the same as the Employer may from time to time require at the Sites and must reinstate and make good such part.

23.13 If any parts of the Works have been covered up at the Sites after compliance with the notice and testing and/or inspection requirements of Clause 23.11 and are required by the Employer to be uncovered and are found to have been performed in accordance with the Contract, the Contractor's reasonable extra costs, which do not include head office or corporate overheads, profit or loss of profit, necessarily incurred in uncovering, making openings in or through, reinstating and making good the same will be added to the Contract Price. If the part of the Works is found not to have been performed in accordance with the Contract or the Contractor has failed to comply with the notice and testing and/or inspection requirements of Clause 23.11, the Contractor, shall bear all of the costs of uncovering, repairing, replacing, rectifying and reinstating the Works.

Additional testing and inspection requirements

23.14 The Contractor shall also comply with any other requirements of the Employer in relation to testing and inspection as set out in the Technical Requirements.

24. NON-OPERATIONAL WORKS ACCEPTANCE

(Non – Applicable)

25. MECHANICAL COMPLETION, PRE-COMMISSIONING AND COMMISSIONING

Pre-commissioning

25.1 The Contractor will:

(i) carry out the Pre-commissioning of the Facilities; and then

(ii) achieve Mechanical Completion of the Facilities; and then

(iii) carry out the Commissioning of the Facilities.

25.2 The Contractor shall comply with the Employer's requirements and procedures as determined by the Employer in relation to Pre-commissioning as set out in the Technical Requirements.

25.3 As soon as all work in respect of Pre-commissioning is completed the Contractor shall give notice of same to the Employer.

Mechanical Completion

25.4 When the Contractor has completed the Pre-commissioning of the Facilities and is satisfied that all the requirements for Mechanical Completion have been satisfied, the Contractor will give notice to the Employer. The Contractor shall comply with the Employer's requirements and procedures in relation to achieving Mechanical Completion as set out in the Technical Requirements.

25.5 If the Employer is satisfied that Mechanical Completion has been achieved, he will issue a Certificate of Mechanical Completion to the Contractor.

25.6 If the Employer is not satisfied that Mechanical Completion has been achieved, he will notify the Contractor in writing of the reasons why Mechanical Completion has not been achieved. The Contractor must correct the defects and/or deficiencies notified by the Employer and complete any unfinished work which prevents Mechanical Completion from being achieved and the procedure described in Clause 25.4 must be repeated until the Employer issues a Certificate of Mechanical Completion.

Commissioning

25.7 Commissioning of the Facilities or any part thereof shall be commenced by the Contractor after achieving Mechanical Completion and completing Pre-commissioning and will be carried out in accordance with the Technical Requirements.

26. PERFORMANCE TESTS

26.1 (a) When the Contractor considers that Commissioning has been successfully completed, the Facilities are able to be operated under stable conditions and all the requirements for Provisional Acceptance (other than the requirement listed in paragraph (f) and (m) of the definition of Provisional Acceptance and those other requirements which cannot be fulfilled until after the Performance Tests have been passed) have been satisfied, the Contractor shall give notice to the Employer that the Facilities are ready for the Performance Tests to be carried out.

(b) The Employer shall, as soon as reasonably practicable, after receipt of a notice under Clause 26.1(a), issue a notice to the Contractor specifying the date for commencement of the relevant Performance Tests.

Procedures and Guidelines

26.2 (a) The Performance Tests shall be conducted by the Contractor after Commissioning to ascertain whether the Facilities can meet the Performance Guarantees.

(b) All Performance Tests shall be conducted in accordance with the Performance Test Schedule, Best Industry Practice and the Technical Requirements. The Performance Tests and all other Terms and Conditions of this Contract, applicable standards, Laws, and Government Approvals shall, subject to Clauses 7.4 and 8.5 be accomplished at no additional cost or expense to the Employer.

(c) The Facilities shall not be operated during any Performance Test in excess of:

(i) the limits allowed by any Equipment manufacturer to maintain its warranty;

(ii) the limits imposed by the Law and Government Approvals; and

(iii) the limits stated in the Technical Requirements.

(d) The Contractor hereby agrees that the Employer and his Representative may monitor the conduct of the Performance Testing to ensure compliance with the terms and conditions of this Contract.

(e) The Contractor hereby agrees that an inspection pursuant to Clause 26.2(d) by the Employer or the Employer's Representative shall not release the Contractor from any responsibilities under this Contract, including meeting the Performance Guarantees.

(f) The Employer or the Contractor is entitled to order the cessation of any Performance Test if the continuation of such Performance Test is, in the reasonable opinion of the Contractor or the Employer, as applicable, likely to:

(i) result in damage to the Works, or other property or personal injury; or

(ii) violate the terms specified in relevant Environmental Laws, in the Approved Environmental Terms or Government Approvals.

(g) If the Works or any part thereof fails to pass a Performance Test (or any repetition thereof in the event of prior failure) or if a Performance Test is stopped before its completion, such Performance Test must, subject to 24 hours prior notice having been given by the Contractor to the Employer, be repeated as soon as practicable. All appropriate adjustments and modifications are to be made by the Contractor to the Facilities with all reasonable expedience and at its sole cost and expense before the repetition of any Performance Test.

(h) The results of each Performance Test must be presented in a written report produced by the Contractor and delivered to the Employer and his Representative within five days of the completion of such Performance Test. The results will be evaluated by the Employer.

27. PROVISIONAL ACCEPTANCE

27.1 (a) As soon as the Facilities, in the opinion of the Contractor, achieve Provisional Acceptance the Contractor shall give a notice thereof to the Employer.

(b) The Employer shall, promptly, and no later than 30 days after receipt of the Contractor's notice under Clause 27.1(a), either issue a Certificate of Provisional Acceptance in the form specified in Appendix [●] stating that the Facilities have reached Provisional Acceptance or notify the Contractor of any defects and/or deficiencies.

(c) If the Employer notifies the Contractor of any defects and/or deficiencies in the Facilities, or that for any other stated reason the Works have not reached the stage of Provisional Acceptance in accordance with the Contract, the Contractor must then correct those defects and/or deficiencies and the procedures described in Clauses 27.1(a) and (b) must be repeated until the Employer issues a Certificate of Provisional Acceptance.

(d) Notwithstanding any other provision in this Contract, no use or occupancy of the Sites, the Works or the Facilities by the Employer, whether during the Performance Tests or otherwise, in any way constitutes an acknowledgment by the Employer that Provisional Acceptance has occurred, nor does it serve to release the Contractor from any of its obligations or liabilities under this Contract.

(e) Upon the issue of the Certificate of Provisional Acceptance the Contractor shall hand over care, custody and control of the Facilities to the Employer.

28. GENERAL REPRESENTATIONS AND WARRANTIES

28.1 The Contractor hereby makes the following representations and warranties to the Employer each of which the Contractor further covenants, warrants and represents are true and correct as of the date of this Contract and shall remain true and correct for the entire duration of the term of this Contract:

(a) it has been duly incorporated under the laws of Greece, and is validly existing under those laws and has the power and authority to carry on its business in its jurisdiction of incorporation;

(b) it has requisite power and authority to enter into this Contract and comply with its obligations;

(c) this Contract and the transactions under same do not contravene its constituent documents or any Law or obligation by which it is bound or to which any of its assets are subject or cause a limitation of powers or the powers of its directors to be exceeded;

(d) it has in full force and effect the authorizations necessary for it to enter into this Contract and the transactions under same;

(e) its obligations under this Contract are valid and binding and are enforceable against it in accordance with the terms thereof;

(f) it is not in breach of any Law or obligation affecting it or its assets in a way which may result in a materially adverse effect on its business or financial standing;

(g) there is no pending or threatened proceeding affecting the Contractor or any of its assets that would affect the validity or enforceability of this Contract, the ability of the Contractor to fulfil its commitments under this Contract in any material respect, or that could result in any materially adverse change in the business or financial standing of the Contractor;

(h) there are no reasonable grounds to suspect that it is unable to pay its debts as and when they become due and payable;

(i) it has the necessary skills and experience to perform the Works in accordance with this Contract;

(j) it owns or has the right to use all Intellectual Property necessary to perform its obligations under this Contract; and

(k) it is fully aware of the provisions of the Concession Agreement.

29. WARRANTIES

Contractor's warranties

29.1 Without prejudice to any other warranties expressed elsewhere in this Contract, and notwithstanding any inclusion of the Employer's documents in this Contract (including the Technical Requirements) or any approval given or withheld by the Employer under this Contract, the Contractor warrants that:

(a) the Works will be performed and the Facilities will be constructed in accordance with Best Industry Practice;

(b) the Works will be performed in a timely and professional manner in accordance with its obligations (both express and implied) under this Contract and all applicable Laws and Government Approvals;

(c) the Works and the Facilities will be constructed strictly in accordance with and shall comply with the requirements of this Contract and shall be fit for the purpose described in this Contract;

(d) the Works will be performed in accordance with the Technical Requirements for the Contract Price and will achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance with the highest regard for safety and protection of the environment;

(e) the Works will comprise only Equipment that is new and unused, fit for the purpose and of a quality reasonably expected in the international construction and design industry, free from material defects and deficiencies of any kind, and free from any encumbrance or lien;

(f) the Equipment shall conform to the Technical Requirements and, without derogating from the Contractor's obligations under Clause 22, shall be delivered to the Sites with all government permits authorising the use of the Equipment in the relevant Country;

(g) the Contractor shall not use any materials in the performance of the Works which are generally regarded as being deleterious or undesirable;

(h) it has fully considered the Site Conditions and has taken, and will continue to take, the Site Conditions fully into account in the performance of the Works;

(i) without limiting the Contractor's obligations under Clauses 7.1 and 7.5, the Works and the Facilities will comply with all applicable Laws at the Date of Provisional Acceptance; and

(j) it has the skills, resources, expertise and capacity to fully perform all of its obligations (both express and implied) in accordance with this Contract.

30. COMPLETION GUARANTEE

30.1 The Contractor hereby guarantees that it will achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance.

30.2 If the Contractor fails to achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance, the Contractor shall pay to the Employer Delay Liquidated Damages at the applicable rate specified in Appendix [●].

30.3 The Employer may invoice the Contractor for Delay Liquidated Damages as they become payable by the Contractor under this Contract. Delay Liquidated Damages shall be paid to the Employer within 30 days from the date of the invoice by the Employer.

30.4 The parties agree that the Delay Liquidated Damages are a fair and reasonable pre-estimate of the damages likely to be sustained by the Employer as a result of Contractor's failure to achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance.

30.5 The payment of Delay Liquidated Damages shall not in any way relieve the Contractor from any of its obligations to complete the Works or from any other obligations and liabilities of the Contractor under this Contract.

30.6 The aggregate liability of the Contractor for Delay Liquidated Damages under Clause 30.2 shall not exceed the amount specified in Clause 34.2.

30.7 If this Clause 30 (or any part thereof) is found for any reason to be void, invalid or otherwise inoperative so as to disentitle the Employer from claiming Delay Liquidated Damages, the Employer shall be entitled to claim against the Contractor for damages at law for delay in achieving Provisional Acceptance. Those damages shall not exceed the amount specified in Clause 34.2.

30.8 The Contractor shall not be entitled to the benefit of exclusion under Clause 34.1 in any claim for damages at law by the Employer against the Contractor made pursuant to Clause 30.7.

31. PERFORMANCE GUARANTEE

Performance Guarantees

31.1 The Contractor guarantees that the Facilities will meet the Performance Guarantees. The Contractor will prove that the Performance Guarantees have been met during the Performance Tests. The Contractor will have no liability under this Clause 31 if it meets the Performance Guarantees during the Performance Tests.

31.2 The Contractor acknowledges and agrees that its obligation to achieve the Performance Guarantees is an absolute obligation under this Contract which is not subject to any liquidated damages, minimum performance requirements or other forms or relief or acceptance whereby the Contractor may be entitled to achieve something less than the required Performance Guarantees, other than where the Employer has exercised its option under Clause 31.5.

31.3 The Contractor's obligation to meet the Performance Guarantees is not subject to the limitations set forth in Clauses 34.1 and 34.2.

Performance Guarantees not met

31.4 If the Performance Guarantees are not met, the Contractor must, at its own cost and expense, make changes, modifications and/or additions to the Facilities or any part thereof as may be necessary to meet the Performance Guarantees. The Contractor must notify the Employer upon completion of the necessary changes, modifications and/or additions and must, subject to the Employer's rights under Clause 45, repeat the Performance Tests until the Performance Guarantees have been met.

Employer's Option and Performance Liquidated Damages

31.5 If, at any time after the Date of Provisional Acceptance, the Performance Guarantees have not been met but the Minimum Performance Guarantees have been met, the Employer in its sole and absolute discretion may by notice in writing to the Contractor waive the Contractor's obligation to

meet the Performance Guarantees and instead require the Contractor to pay Performance Liquidated Damages based on the results of the most recent Performance Tests.

31.6 Performance Liquidated Damages must be paid to the Employer within 30 days from the date of the Employer's notice under Clause 31.5 unless the Employer owes other amounts to the Contractor, in which case the Performance Liquidated Damages may be set off against such amounts.

31.7 The parties agree that the Performance Liquidated Damages are a fair and reasonable pre-estimate of the damages likely to be sustained by the Employer as a result of Contractor's failure to meet the Performance Guarantees.

31.8 The payment of Performance Liquidated Damages is in complete satisfaction of the Contractor's obligation to achieve the Performance Guarantees. Upon the payment of the Performance Liquidated Damages by the Contractor, and, provided all other conditions for achieving Provisional Acceptance have been satisfied, the Employer shall issue the Certificate of Provisional Acceptance.

31.9 The Contractor's obligation with respect to the payment of Performance Liquidated Damages is in addition to any liability of the Contractor for Delay Liquidated Damages under Clause 30.

31.10 If this Clause 31 (or any part thereof) is found for any reason to be void, invalid or otherwise inoperative so as to disentitle the Employer from claiming Performance Liquidated Damages, the Employer is entitled to claim against the Contractor for damages at law for the Contractor's failure to meet the Performance Guarantees.

31.11 The Contractor is not entitled to the benefit of the exclusion under Clause 34.1 in any claim for damages at law by the Employer against the Contractor pursuant to Clause 31.10.

31.12 Notwithstanding the Contractor's payment of Performance Liquidated Damages and the Employer's issuance of the Certificate of Provisional Acceptance, the Employer shall upon request of the Contractor make available to the latter access to the Facilities, at such reasonable times which shall not interfere with the commercial operation thereof, for the purpose of the Contractor making changes, modifications and/or additions to the Facilities in order to meet the Performance Guarantees.

31.13 If the Contractor decides to make changes, modifications and/or additions to the Facilities in order to meet the Performance Guarantees, it shall first agree those changes, modifications and/or additions with the Employer and thereafter shall notify the Employer upon completion of all necessary changes, modifications and/or additions and repeat the Performance Tests to demonstrate the improved performance of the Facilities.

31.14 If, as a result of the changes, modifications and/or additions to the Facilities made by the Contractor the performance of the Facilities improves from the results evidenced by the Performance Test referred to in Clause 31.5, the Employer shall recalculate the Performance Liquidated Damages based on the later Performance Test and repay to the Contractor that portion of the Performance Liquidated Damages which would not have been payable by the Contractor had the results of the later Performance Test been achieved in the Performance Test referred to in Clause 31.5.

31.15 The Employer's obligations (other than any accrued obligation to repay Performance Liquidated Damages) and the Contractor's rights under Clauses 31.12, 31.13 and 31.14 shall cease upon the later of [●] months after the Employer's notice under Clause 31.5 and the Contractor being provided access to the Facilities for [●] days in aggregate.

32. DEFECTS AND LATENT DEFECTS

32.1 In addition to all other representations, warranties and guarantees expressed in this Contract, the Contractor hereby guarantees that the Facilities shall be free from all Defects.

32.2 If, during the Defects Liability Period, any Defect is found, and if during the Latent Defects Liability Period any Latent Defect is found, the Contractor shall, at such times as the Employer reasonably requires and in a manner which shall not interfere with the commercial operation of the Facilities, promptly and at the Contractor's sole cost and expense, repair, replace or otherwise make good (as the Employer shall reasonably determine) the Defect or Latent Defect, as the case may be, as well as any damage to the Facilities caused by the Defect or Latent Defect, as the case may be. The Contractor shall bear all incidental costs, including any and all costs of removal, associated with such repair, replacement or remedy. The Defects Liability Period (but not the Latent Defects Liability Period) will recommence from the date of completion of such repair, replacement or other remedy in respect of the part(s) of the Facilities so repaired, replaced or otherwise remedied.

32.3 The Contractor shall not be responsible for the repair, replacement or remedy of any Defect or Latent Defect, or of any damage to the Facility, proven to be the direct result of:

(a) improper operation or maintenance of the Facilities by the Employer, except where such operation or maintenance was in accordance with the Operation Manual and the Maintenance Manual;

(b) operation of the Facilities outside the specifications provided in this Contract, except where such operation was in accordance with the Operation Manual and the Maintenance Manual; and

(c) normal wear and tear with reference to the nature and use of the Facilities.

32.4 Subject to Clause 32.2, the Employer shall grant to the Contractor all necessary access to the Facilities and the Sites to enable the Contractor to perform its obligations under this Clause 32.

32.5 The Contractor may, with the consent of the Employer, remove from the Sites any Equipment or any part of the Facilities which is Defective if the nature of the Defect, Latent Defect and/or any damage to the Facilities caused by the Defect or Latent Defect, as the case may be, is such that repairs cannot be expeditiously carried out at the Sites. Notwithstanding any such removal, the Contractor shall still carry out any actions required to remedy the Defect or Latent Defect in accordance with the requirements of the Employer and in a manner which causes as little disruption to the operation of the Facilities as possible.

32.6 (a) If the repair, replacement or making good of a Defect or Latent Defect is of such nature that the Employer believes, in its sole discretion, may affect the efficiency of the Facilities, the Employer may invite the Contractor in writing to prove to the Employer's reasonable satisfaction and at the Contractor's sole cost and expense that after completion of the remedial work the Facilities will still be capable of meeting the Performance Guarantees and the same level of performance achieved at the time of Provisional Acceptance.

(b) If the Contractor is unable to satisfy the Employer, the Contractor shall, at its sole cost and expense, carry out further repair, replacement or remedy (as the case may be) until the Employer is satisfied.

32.7 If the Contractor fails to commence the remedial work necessary to remedy the Defect or Latent Defect, as the case may be, or any damage to the Facilities caused by the Defect or Latent Defect, as the case may be, within a reasonable time, as determined by the Employer, the Employer may proceed to do or cause to be done, such remedial work, and all costs, including incidental costs, incurred by the Employer shall be deemed a debt due and payable by the Contractor to the Employer on demand.

32.8 If the Facilities or any part thereof cannot be used by reason of the Defect, Latent Defect and/or remedial work in respect of the Defect or Latent Defect, the Defects Liability Period, or the Latent Defects Liability Period, of the Facilities or the part thereof, as the case may be, shall be extended by a period equal to the period during which the Facilities or the part thereof cannot be used by the Employer due to any of the above reasons.

33. FINAL ACCEPTANCE

33.1 The Contractor shall notify the Employer when the Contractor considers that Final Acceptance of the Works has been achieved.

33.2 Upon receipt of the Contractor's notice under Clause 33.1 the Employer, if it considers that the Contractor has satisfactorily performed all of its obligations under and in accordance with this Contract, including the satisfactory performance by the Contractor of its obligations during the Defects Liability Period, the Employer shall issue the Certificate of Final Acceptance. If not, the Employer shall notify the Contractor of the reasons why Final Acceptance has not been achieved and the Contractor shall, at its exclusive cost and responsibility, perform whatever remedial actions are necessary and repeat the foregoing process until such time as the Employer is enabled to issue a Certificate of Final Acceptance.

34. LIABILITY

Consequential loss

34.1 Without prejudice to the Employer's right to recover liquidated damages or damages at law for delay under Clause 30 and liquidated damages or damages at law for performance under Clause 31, neither party is liable to the other in any way for loss of use, loss of profit, loss of production or business interruption or for any kind of indirect or consequential loss or damage, which is connected with any claim arising under this Contract or the subject matter of this Contract.

Contractor's liability

34.2 The total liability of the Contractor to the Employer under this Contract shall not exceed [•]% of the Contract Price and subject thereto the Contractor's aggregate liability for Delay Liquidated Damages under Clause 30 will not exceed [•]% of the Contract Price.

Clause 34.2 does not limit the liability of the Contractor:

(a) under Clauses 13.6, 37.1 and 50;

(b) in cases of fraud, wilful misconduct, gross negligence or illegal or unlawful acts; or

(c) in the case of termination of the Contract pursuant to Clause 45.2(a) ,

and any liability of the Contractor incurred in connection with the above listed circumstances shall not count towards the limitation of liability set out in this Clause 34.2.

35. TRANSFER OF OWNERSHIP AND RISK

35.1 The ownership of Equipment shall be transferred to the Employer on the earlier of:

(a) delivery of the relevant item of Equipment to the Site; and

(b) the Employer making a payment in accordance with Clause 10.4(d) where the value of that payment includes all or part of the relevant item of Equipment.

35.2 The ownership of and risk of loss in the Construction Equipment used by the Contractor and its Subcontractors in connection with the Works remains with the Contractor or its Subcontractors.

35.3 The ownership of any Equipment in excess of the requirements for the Works, other than the Commissioning Spares, will revert to the Contractor on the Date of Provisional Acceptance or at such earlier time when the Employer and the Contractor agree in writing that the item of Equipment in question is no longer required for the Works.

Warranty of Title

35.4 The Contractor warrants good title to all Equipment which should be vested in the Employer under Clause 35.1.

No Lien

35.5 The Contractor shall procure that title to all Equipment vested in the Employer under Clause 35.1 is free and remains free from any lien, charge, pledge or other interest and that no person other than the Employer shall have any claim to title to the Equipment and the Contractor irrevocably waives any and all liens, charges, pledge or other interests that it may have with respect to the Equipment.

35.6 If, notwithstanding Clause 35.5, any Equipment is subject or becomes subject to any lien, charge, pledge or other interest, the Employer may discharge the lien, charge, pledge or other interest and recover all costs and expenses thereby incurred from the Contractor on demand. The Contractor shall indemnify the Employer against any Losses and Liabilities that it may incur as result of any such liens, charges, pledge or other interests.

35.7 The Contractor shall have no right of retention or to refuse delivery of Equipment the title of which has passed to the Employer under Clause 35.1.

Removal of Component Parts

35.8 The Contractor shall not remove any Equipment from the Site without the permission of the Employer unless the Contractor has replaced that Equipment in accordance with this Contract for the purpose of remedying a Defect. Any Equipment removed from the Site shall remain property of the Employer.

Items in Possession of Contractor

35.9 All items of Employer property in the possession of the Contractor other than property on the Site shall be:

(a) suitably marked or clearly identified as property of the Employer; and

(b) as far as possible segregated from other property.

Risk in the Works

35.10 Notwithstanding the transfer of ownership of the Equipment, the responsibility for care and custody together with the risk of loss or damage to the Works remains with the Contractor pursuant to Clause 36 until the Date of Provisional Acceptance.

36. CARE OF WORKS

36.1 The Contractor shall be responsible for the care and custody of all Works until the Date of Provisional Acceptance, and must make good at its own cost and expense any loss or damage that may

occur to the Works, the Equipment and the Facilities from any cause whatsoever during that period and must do so in accordance with any manufacturers' recommendations and the requirements of this Contract. The Contractor shall also be responsible for any loss or damage to the Works, the Equipment and the Facilities caused by the Contractor or its Subcontractors in the course of any work performed pursuant to Clause 32.

36.2 Notwithstanding Clause 36.1, the Contractor shall not be liable for any loss or damage to the Works, the Equipment and the Facility or that part thereof caused by reason of any Excepted Risk.

36.3 Subject to Clause 38.2, if the Employer requests under Clause 41.3 that the Contractor make good any loss or damage to the Works, the Equipment or the Facility caused by an Excepted Risk, the Contractor shall immediately make good the same at the cost of the Employer in accordance with Clauses 41.9 through 41.11. If the Employer does not request the Contractor to make good any loss or damage to the Works, the Equipment or the Facility caused by an Excepted Risk, the Employer may either request a Variation in accordance with Clause 41 excluding the performance of that part of the Works lost, destroyed or damaged or, where the loss or damage affects a substantial part of the Works, terminate this Contract pursuant to Clause 45.2(d).

36.4 The Contractor shall be liable for any loss of or damage to any Construction Equipment, or any other property of the Contractor used or intended to be used for the purposes of the Works, regardless of the cause of the damage, including if the damage is caused by an Expected Risk.

37. INDEMNITIES

37.1 The Contractor shall be liable for and shall save, indemnify, defend and hold harmless the Employer from and against any and all Losses and Liabilities, other than Losses and Liabilities for which the Contractor is indemnified against pursuant to 12.2 and Appendix [•], in respect of:

(a) loss of or damage to property of the Contractor or any Affiliate of the Contractor whether owned, hired, leased or otherwise provided by the Contractor or any Affiliate of the Contractor arising from, relating to or in connection with the performance or non-performance of this Contract and irrespective of the fault or negligence of the Employer or any of the Employer's Affiliates;

(b) personal injury including death or disease to any person employed by the Contractor or any Affiliate of the Contractor arising from, relating to or in connection with the performance or non-performance of this Contract and irrespective of the fault or negligence of the Employer or any of the Employer's Affiliates;

(c) personal injury including death or disease or loss of or damage to the property of any third party to the extent that any such injury, loss or damage is caused by or contributed to by the negligence or breach of duty (whether statutory or otherwise) of the Contractor or the Contractor's Affiliates;

(d) pollution emanating or arising from or in connection with the Construction Equipment or arising from or in connection with the Works prior to the Date of Provisional Acceptance; and

(e) any breach of Law by the Contractor or any Affiliate of the Contractor arising from, relating to or in connection with the performance or non-performance of this Contract.

Survival

37.2 The indemnities required by this Clause 37 shall survive the termination or expiry of the Contract.

38. INSURANCE

Insurance policies to be effected by the Employer and the Contractor

38.1 The Employer and the Contractor will effect and maintain, or cause to be effected and maintained, the insurance policies listed in Appendix [●] within a time period of [●] days/months as of signing of the present Contract and each will comply fully with the other obligations contained in Appendix [●]. All insurance policies will be placed with insurers in compliance with all applicable Laws.

Insurance claim procedures

38.2 The Contractor and the Employer shall promptly and in accordance with the time periods set out in the relevant insurance policies notify in writing each other and the relevant insurer of any occurrence or incident likely to give rise to a claim under the policies referred to in this Contract or of any other matter or thing in respect of which notice should be given by the Contractor or the Employer (as the case may be) to the relevant insurers. Thereafter, the Contractor or the Employer (as the case may be) shall give all such information and assistance as may be reasonably practicable in all the circumstances.

39. SITE CONDITIONS

Site conditions

39.1 The Contractor hereby acknowledges that it has investigated the Site to the full extent necessary to perform its obligations under this Contract and is fully familiar and satisfied with the Site Conditions.

No adjustment

39.2 The Contractor hereby acknowledges that it will not be entitled to any increase in the Contract Price or any extension to the Date of Provisional Acceptance based in whole or in part upon any discrepancy between the actual Site Conditions encountered by the Contractor during the progress of the Works and those Site Conditions which the Contractor anticipated, or could have anticipated, at the date of this Contract.

40. FORCE MAJEURE

Force Majeure

40.1 N/A

Notice of Force Majeure

40.2 If either party's ability to perform its obligations under this Contract is affected by an event of Force Majeure, such party shall within 3 days, upon acknowledging of such event and ascertaining that it will affect its performance hereunder, give written notice to the other party stating the nature of the event, its anticipated duration and effect upon the performance of such party's obligations, and any action being taken to avoid or minimize its effect. The burden of proof for the occurrence of an event of Force Majeure shall be on the party claiming Force Majeure pursuant to this Clause 40.2.

Period of Force Majeure Suspension or Delay

40.3 The suspension or delay of performance due to an event of Force Majeure shall be of no greater scope and no longer duration than is caused by the event of Force Majeure. The excused party shall

use its best efforts to continue to perform its obligations under the Contract, to correct or cure the event or condition excusing performance and otherwise to remedy its inability to perform as soon as possible. The excused party shall give the other party written notice as soon as the event of Force Majeure has ceased to affect the performance of the excused party, stating when such performance will resume, which shall be as soon as possible.

Certain Obligations Not Excused

40.4 A party may not invoke Force Majeure:

(a) as an excuse or reason to delay the payment of any sum under this Contract;

(b) for any economic hardship or for lack of money, credit or markets;

(c) if the Force Majeure is the result of a breach by the party seeking to invoke Force Majeure of a permit, certificate, license or approval or of any applicable Laws; or

(d) if the party seeking to invoke Force Majeure has failed to use all commercially reasonable efforts to prevent the Force Majeure.

Employer May Recommend Contractor to Take Action

40.5 If, within a reasonable time after a Force Majeure occurrence that has caused the Contractor to suspend or delay performance of any part of the Work, the Employer has by written notice to the Contractor identified and recommended action to be undertaken by the Contractor at the expense of the Employer or otherwise to remove or relieve either the Force Majeure occurrence or its direct or indirect effects and the Contractor has failed to take such action, the Employer may, in its sole discretion and after written notice to the Contractor, initiate such reasonable measures as will be designed to remove or relieve such Force Majeure occurrence or its direct or indirect effects and thereafter by written notice to the Contractor require the Contractor to resume full or partial performance of the Works. Such measures shall be undertaken at the Employer's sole cost and expense except to the extent the Contractor's failure to take such measures results in expense in addition to what the Employer would have incurred under this Clause 40.5 had the Contractor taken such measures, which additional expense shall be deemed a debt due and payable by the Contractor to the Employer on demand.

Change to the Date of Provisional Acceptance

40.6 If an event of Force Majeure occurs then, subject to the Contractor's compliance with this Clause 40:

(a) the Date of Provisional Acceptance shall be extended in accordance with Clause 42 by a period equal to the amount of time reasonably determined by the Employer to be necessary to allow for the delay caused to the Contractor's critical path items as identified in the Program; and

(b) the Program and the Imminent Works Implementation Time Schedule shall be adjusted as appropriate to reflect the new Date of Provisional Acceptance.

Contractor's Remedies for Force Majeure

40.7 Extension of the Date of Provisional Acceptance and adjustments of the Program and Imminent Works Implementation Time Schedule, if any, shall be Contractor's sole remedies as a result of an event of Force Majeure. For the avoidance of doubt, the Contractor shall have no entitlement to any

addition to the Contract Price or any right to receive any additional sums from the Employer as a result of an event of Force Majeure.

Duty to Avoid

40.8 Each party shall take all reasonable measures to anticipate and avoid Force Majeure events, wherever possible, and keep the other fully informed of all potential Force Majeure situations, particularly potential strikes and labour disturbances, to enable the Parties to consult and plan to take steps to mitigate their effect on the Works.

Force Majeure Recognition

40.9 Notwithstanding the above, for the purposes of this Contract as Force Majeure Events are considered only the Events that have been recognized as such by the State and no other event.

41. VARIATIONS

General

41.1 The Contractor shall not perform a Variation except as directed by the Employer.

41.2 No Variation shall invalidate this Contract. The Contractor hereby agrees that a Variation may involve the omission of any part or parts of the Works and the Contractor hereby agrees that the Employer may engage others to perform that part or parts of the Works which have been omitted. The Contractor further acknowledges that any omission or omissions will not constitute a basis to allege that the Employer has repudiated this Contract no matter the extent or timing of the omission.

Ordering a Variation

41.3 The Employer, subject to this Clause 41, may direct a Variation by providing the Contractor with a written notice thereof, and the Contractor shall perform and be bound by such Variation.

41.4 The Contractor may propose to the Employer any Variation which the Contractor considers desirable to improve the quality, efficiency or safety of the Facilities to levels greater than those stated or reasonably inferred from the Technical Requirements. The Employer may, in its absolute discretion, approve or reject any Variation proposed by the Contractor. Any approval of a Variation must be notified to the Contractor in accordance with Clause 41.3.

41.5 Notwithstanding Clauses 41.3 and 41.4, a Variation made necessary due to any act, omission or default of the Contractor in the performance of its obligations under this Contract shall not result in any payment to the Contractor, any increase to the Contract Price or any extension of time.

41.6 Either Party may give notice to the other of the need for a Variation which is necessary in order to enable the Contractor to comply with any Change in Law in which event:

(a) the Parties must meet within six (6) days to consult in respect of the Change in Law and any Variation required as a consequence;

(b) within fourteen (14) days after the meeting referred to in Clause 41.6(a) above, the Employer must, if a Variation is required in order to comply with the Change in Law, issue a written notice and the provisions of this Clause 41 are to apply.

Detailed particulars

41.7 Within 10 days of receipt of the direction referred to in Clauses 41.3 and 41.6 the Contractor shall prepare and submit to the Employer a statement setting out:

(a) detailed particulars of the Variation;

(b) the work required or no longer required;

(c) a valuation of the increase or decrease in the Contract Price;

(d) any requisite adjustment to the Date of Provisional Acceptance; and

(e) any proposed modifications to this Contract and/or any effect such Variation would have on the Works and/or on any other provisions of this Contract.

The Contractor shall be bound by the information provided by it on the basis that it constitutes an offer, irrevocable for the period specified in the offer (such period to be no less than three months) to undertake the Variation on the terms of the information provided. If the Employer provides the Contractor with a further direction approving such Variation in accordance with the terms of the statement prepared by the Contractor within the period specified that direction shall constitute an acceptance of the Contractor's offer and the parties are to be taken to have agreed to vary the Works.

Notwithstanding the above, the Contractor shall be entitled to a Variation only under the condition that the State has accepted and approved such Variation to the benefit of the Employer

41.8 If a Variation would, in the reasonable opinion of the Contractor, prejudice the ability of the Facilities to achieve the Performance Guarantees then the Contractor shall immediately notify the Employer of its justified concern and specify the effect that the Variation will have on the relevant component of the Performance Guarantees. The Employer shall, as soon as practicable and in any case no later than [•] days as of relevant notification either:

(a) withdraw the Variation;

(b) instruct the Contractor to proceed and confirm that it accepts the alteration to the Performance Guarantees; or

(c) instruct the Contractor to proceed and confirm that the Performance Guarantees shall not be altered, subject to Clause 41.18.

Payment Basis

41.9 The Employer may authorize the Contractor to execute the Variation on a fixed lump sum price basis or on a time and cost (reimbursable) basis. For Variations completed on a time and cost (reimbursable) basis, the Contractor must have timesheets that include labour, equipment, and materials charged to the Variation signed on a daily basis by a representative authorized by the Employer. The Contractor shall track and report the cost of all Variations completed on a time and cost (reimbursable) basis as compared to the original estimate.

41.10 The valuation of the Variation shall be calculated as follows:

(a) in accordance with the unit rates set out in Appendix [•], if any;

(b) where the unit rates are not applicable, the parties shall endeavour to agree on the valuation; or

(c) failing agreement under Clause 41.10(a) or (b), the Employer may direct the Variation to proceed subject to Clause 41.18.

41.11 In determining the deduction to the Contract Price to be made for work or services which are omitted from this Contract, or for a Variation which results in a cost saving to the Contractor, the deduction must include a reasonable amount for overhead and profit which is assumed to be in the aggregate [●]%.

41.12 Any reasonable extra costs necessarily incurred by the Contractor for delay or disruption as a consequence of a Variation (if any) may include reasonable home office overhead and profit, which is assumed to be in the aggregate [●]%, unless the valuation is based on the unit rates in Appendix [●], which are deemed to include overhead and profit.

41.13 All costs associated with preparing a valuation and a Variation are to be borne by the Contractor, including those Variations that are not executed.

Reduction of Date of Provisional Acceptance for Variations

41.14 If a Variation results in a reduction of the time required to complete the Works, the Employer may determine a reasonable reduction of time and notify the Contractor of the revised Date of Provisional Acceptance.

Conditions precedent

41.15 It is a condition precedent to the Contractor being entitled to any payment (in accordance with this Contract or otherwise at law) in relation to any Variation that the Contractor has been directed to perform under Clause 41.7.

Exclusive Remedy

41.16 The adjustment to the Date of Provisional Acceptance and the increase in the Contract Price (where the Variation increases it) approved by the Employer pursuant to Clause 41.7 is the Contractor's sole and exclusive remedy for any cost or delay as a result of the relevant Variation.

Normal Design Developments

41.17 The parties hereby agree that Normal Design Developments, whether made at the Employer's request or on the Contractor's initiative, do not constitute extra or additional Works entitling the Contractor to a Variation.

Variation Dispute

41.18 If the Employer and Contractor are unable to agree on the valuation of the Variation or the alteration of a Performance Guarantee as a result of the Variation or a revision to the Date of Provisional Acceptance as a result of the Variation, the Employer may direct the Contractor in writing to proceed with the Variation and the Contractor agrees to proceed with the Variation while the Employer shall reinvestigate Contractor's argumentations and shall respond, as soon as practicable with final approval, disapproval or comments.

42. EXTENSION OF TIME

Notice

42.1 The Contractor must give notice to the Employer of all incidents and/or events of whatsoever nature affecting or likely to affect the progress of the Works as soon as reasonably practicable and in any event within three days of becoming aware of the incidents and/or events.

42.2 Within 10 days after an event described in Clause 42.1 has first arisen the Contractor must give a further notice to the Employer which shall include:

(a) the material circumstances of the event including the cause or causes;

(b) the nature and extent of any delay;

(c) the corrective action already undertaken or to be undertaken;

(d) the effect on the Critical Path noted on the Program;

(e) the period, if any, by which in its opinion the Date of Provisional Acceptance should be extended; and

(f) a statement that the notice is pursuant to this Clause 42.2.

42.3 Where an event described in Clause 42.1 has a continuing effect or where the Contractor is unable to determine whether the effect of such event will actually cause delay to the progress of the Works so that it is not practicable for the Contractor to give notice in accordance with Clause 42.2, a statement to that effect with reasons together with interim written particulars (including details of the likely consequences of such event on progress of the Works and an estimate of the likelihood or likely extent of the delay) must be submitted in place of the notice required under Clause 42.2. The Contractor shall then submit to the Employer, at intervals of no greater than 10 days, further interim written particulars until the actual delay caused (if any) is ascertainable, whereupon the Contractor must, as soon as practicable but in any event within 10 days of ascertaining the actual delay caused, give a final notice to the Employer including the particulars set out in Clause 42.2.

Causes of delay

42.4 Subject to the other provisions of this Clause 42, the Contractor shall be entitled to an extension of time to the Date of Provisional Acceptance as the Employer assesses, where a delay to the progress of the Works is caused by any of the following events (and, for the avoidance of doubt, in no other circumstances), whether occurring before, on or after the Date of Provisional Acceptance ("Events of Delay"):

(a) any breach or default by the Employer of its express obligations set forth in the Contract or any other act of prevention by the Employer;

(b) a Variation, except where that Variation is caused by an act, omission or default of the Contractor or its Subcontractors, agents or employees;

(c) a suspension of the Works pursuant to Clause 44, except where that suspension is caused by an act, omission or default of the Contractor or its Subcontractors, agents or employees;

(d) an event of Force Majeure;

(e) the Contractor's compliance with Clauses 22.12 or 22.13,

and in any case provided that the Critical Path noted on the Program is affected in a manner which might reasonably be expected to result in a delay to the Works reaching Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance and that, notwithstanding the Critical Path analysis, such delay is likely to actually occur.

If an Event of Delay occurs, the Employer, after approval of the State, may agree as an alternative to granting the requested extension or part thereof:

either to accept any proposed measures of Event of Delay Make-up submitted by the Contractor, with the proposed Acceleration Cost;

or, if the Contractor has not proposed such measures, to ask the Contractor to propose measures for an Event of Delay Make-up together with an Acceleration Cost.

Extension of time

42.5 Notwithstanding any other provisions of this Clause 42 but subject to Article 21.2.2(g) of the Concession Agreement, the Employer may, in its sole and absolute discretion, at any time make a fair and reasonable extension to the Date of Provisional Acceptance, under the condition that the State accepts such extension.

Best endeavours

42.6 The Contractor shall constantly use its best endeavours to avoid any delay in the progress of the Works.

Conditions precedent

42.7 If the Contractor fails to submit the notices required under Clauses 42.1, 42.2 and 42.3 within the times required then:

(a) the Contractor has no entitlement to an extension of time; and

(b) the Contractor must comply with its obligations to perform the Works by the Date of Provisional Acceptance and in accordance with the Program.

Concurrent delays

42.8 If there are two or more concurrent causes of delay and at least one of those delays would not entitle the Contractor to an extension of time under this Clause 42 then, to the extent of that concurrency, the Contractor is not entitled to an extension of time.

Acceleration

42.9 The Employer may direct the Contractor to accelerate the Works for any reason including as an alternative to granting an extension of time to the Date of Provisional Acceptance or any other milestone as Employer may consider appropriate.

The Contractor will be entitled to all reasonable extra costs necessarily incurred by the Contractor in complying with an acceleration direction under Clause 42.9, except where the direction was issued as a consequence of the failure of the Contractor to fulfil its obligations under this Contract. The Employer shall assess and decide as soon as reasonably practical, the reasonable extra costs necessarily incurred by the Contractor, The Acceleration Cost to be paid by the Employer, including any general expenses, cannot exceed x (x%) of the cost of the affected Works. The VAT on the Acceleration Cost shall be for the account of the Employer.

The cost of the affected Works is calculated by determining the percentage of the total Works that the affected Works represent and calculating the corresponding percentage of the total cost of such Works. Subject to the above limitation, the amount of the Acceleration Cost and the schedule for its payment shall be established in a separate agreement between the Employer and the Contractor.

The Contractor, if so requested by the Employer, is obligated to accept an Event of Delay Make-up with a duration equal to or less than three (3) months. An Event of Delay Make-up of a longer term may be agreed between the Contractor and the Employer.

Adjustment to the Imminent Works Implementation Time Schedule

42.10 If an extension of time is granted pursuant to Clause 42.4 or Clause 42.5 the Imminent Works Implementation Time Schedule and the Program shall be adjusted as necessary.

43. DELAY COSTS

43.1 Subject to Clause 40.7, where the Contractor has been granted an extension of time for a delay pursuant to Clause 42.4, and has necessarily incurred extra cost as a direct consequence of the delay, the Contractor must give to the Employer notice of its claim for delay costs at the same time as the notice referred to in Clause 42.2 or the final notice in Clause 42.3 (as the case may be), including all available particulars and supporting documentation and a statement that it is a notice pursuant to this Clause 43.1.

43.2 Delay costs in connection with extensions of time pursuant to:

(a) Clause 42.4(b) must be dealt with under Clause 41.10 only; and

(b) Clause 42.4(c) must be dealt with under Clause 44.5 only.

43.3 It is a condition precedent of the Contractor's entitlement to recover any amount representing extra costs necessarily incurred under Clause 43.1 that the Contractor provide the notices referred to in Clause 43.1. If the Contractor fails to provide the notices referred to in Clause 43.1 the Contractor shall have no entitlement to receive any additional payment from the Employer or any addition to the Contract Price.

43.4 The sums payable under this Clause 43 shall be the Contractor's sole entitlement to compensation for delay or disruption, including, delay or disruption caused by the Employer, whether in breach of contract or otherwise and is in substitution for and excludes the Contractor's rights and remedies at common law (including the right to recover damages for breach of contract or otherwise).

44. SUSPENSION- SUSPENSION BY THE EMPLOYER

44.1 Subject to Article 21.2.2(g) of the Concession Agreement, the Employer may in its absolute discretion, by notice to the Contractor, order the Contractor to suspend performance of all or any of its obligations under this Contract. The notice must specify the obligation of which performance is to be suspended, the effective date of the suspension and the reasons for the suspension. Subject to Clause 44.2, the Contractor must upon receipt of a notice from the Employer to do so, immediately suspend performance of the obligation specified until directed to resume performance of that obligation by the Employer.

Actions upon suspension and resumption

44.2 Upon the Employer's notice of suspension, the Contractor shall take all measures necessary to protect and secure that part of the Works executed up to the date of the suspension and provide for the protection of persons and other property to extent reasonably required.

44.3 Upon the Employer's notice to resume performance of an obligation which has been suspended, the Contractor shall promptly resume that part of the Works and make good any deterioration in the Works that may have occurred during the period of suspension.

Suspension by the Contractor

44.4 The Contractor is not entitled to suspend performance or terminate this Contract even in the cases where the Employer is withholding payment as a result of, or in connection with, a Dispute and the parties are seeking to resolve the Dispute in accordance with the procedures set out in Clause 49.

Extension of time and delay costs

44.5 If the Contractor's performance of its obligations is suspended pursuant to this Clause 44:

(a) by reason of the Contractor's default or breach of this Contract, the Contractor shall have no entitlement to receive any extension of time or payment of any additional costs;

(b) for any other reason, then:

(i) the Date of Provisional Acceptance may be extended in accordance with Clause 42;

(ii) any delay costs incurred by the Contractor as a direct result of the suspension may be payable pursuant to Clause 43; and

(iii) the costs reasonably incurred by the Contractor in complying with its obligations under Clauses 44.2 and 44.3 shall be paid by the Employer to the Contractor in addition to the Contract Price.

No removal from Site

44.6 During any period of suspension or any period of Force Majeure, the Contractor shall not remove from the Site or allow to be removed from the Site, any Equipment, any part of the Facility or any Construction Equipment, without the prior consent of the Employer.

45. TERMINATION

Termination for Contractor's default

45.1 The Employer may, without prejudice to any other rights or remedies it may possess, immediately terminate this Contract by giving a notice of termination to the Contractor referring to this Clause 45.1 if:

(a) the Contractor commits or suffers an Act of Bankruptcy;

(b) the Contractor is in breach of Clause 46;

(c) the Contractor is in breach of Clause 50.1;

(d) the Contractor's liability under this Contract would (but for those limits) exceed any of the limits set out in Clause 34.2; or

(e) the Contractor has not achieved Provisional Acceptance and the Contractor becomes liable for Delay Liquidated Damages up to the aggregate liability specified in Appendix [•];

45.2 If the Contractor:

(a) has without valid reason failed to perform the Works promptly or has suspended the progress of the Works without due cause for more than 15 days; or

(b) refuses or is unable to provide sufficient materials, services or labour which, in the reasonable opinion of the Employer, makes the Contractor unable to perform and complete the Works in the manner specified in the Program at rates of progress that give reasonable assurance to the Employer that the Contractor can achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance; or

(c) commits a material breach of any provision of the Contract, or

(d) in the occurrence of reasons of national security

then the Employer may, without prejudice to any other rights it may have under this Contract or at law, give a notice to the Contractor stating the nature of the default, and requiring the Contractor to remedy the default. If the Contractor fails to remedy the default within 15 days of its receipt of that notice (or within any other time as the parties may agree), then the Employer may immediately terminate this Contract by giving a notice of termination to the Contractor which refers to this Clause 45.2.

Termination for Employer's convenience

(d) The Employer may at any time and in its absolute discretion immediately terminate this Contract for its convenience by giving the Contractor a notice of termination which refers to this Clause 45.2(d).

(e) The Concession Agreement is terminated by the Employer due to the State.

Termination for Extensive Force Majeure Event

45.3 In case of termination of the Concession Agreement for Extensive Force Majeure Event and/or if an occurrence of Force Majeure causes the suspension of the whole of the Works for a period exceeding [X] continuous days then, notwithstanding any extension to the Date of Provisional Acceptance pursuant to Clause 40.6, either party may give to the other thirty (30) days notice to terminate this Contract. If, at the end of that period of notice the Force Majeure is continuing, this Contract shall terminate.

Procedure on termination

45.4 Upon receipt or service of a notice of termination (as applicable) under Clauses 45.1, 45.2, 45.2(d), Appendix [•] or 45.3, the Contractor must either immediately or upon any date as is specified in the notice of termination:

(a) cease all further work, except for any work the Employer may specify in the notice of termination;

(b) terminate all subcontracts, except those to be assigned or novated to the Employer in accordance with paragraph (d) below;

(c) deliver to the Employer the parts of the Works performed by the Contractor up to the date of termination;

(d) to the extent legally possible assign or novate to the Employer all rights, title and benefit of the Contractor to the Works and in the Equipment as at the date of termination, and, as may be requested by the Employer, in any subcontracts between the Contractor and its Subcontractors; and

(e) deliver to the Employer all documents prepared by the Contractor in connection with the Works as of the date of termination.

45.5 Upon termination of this Contract the Employer shall be entitled, if the Contractor is on the Sites, to enter upon the Sites and expel the Contractor and the Employer may complete the Works itself or by employing any third party.

45.6 If this Contract is terminated pursuant to Clause 45.1 or 45.2, the Employer may, to the exclusion of any right of the Contractor, take over and use, without payment to the Contractor, any Construction Equipment which is owned by the Contractor and which is on the Sites in connection with the Works for any reasonable period as the Employer considers necessary for the performance and completion of the Works. Upon completion of the Works, the Employer shall give a notice to the Contractor that the Construction Equipment will be returned to the Contractor at or near the Sites. The Contractor must then without delay and at its sole cost and expense remove it from the Sites.

Payment on Termination

45.7 If this Contract is terminated:

(a) pursuant to Clause 45.1 or 45.2:

(i) the Contractor is liable to the Employer for the amount by which all costs and expenses paid to any replacement contractor to complete the Works (**Additional Completion Costs**) when aggregated with payments already made to the Contractor exceed the Contract Price;

(ii) if the Additional Completion Costs when aggregated with payments already made to the Contractor are less than the Contract Price, the Employer shall be liable to pay to the Contractor up to the extent of any such shortfall the amount attributable to the Works performed as at the date of termination and the reasonable costs of any additional works required by the Employer in its notice of termination which have been completed, less the aggregate of all previous payments allocated to the Works;

(iii) no payment will be due to the Contractor pursuant to Clause 45.7(a) until the cost of completing the Works has been determined by the Employer;

(iv) any amount due to the Contractor from the Employer or from the Contractor to the Employer as the case may be as described above will be deemed to be a debt due and payable within 30 days of receipt of a written demand from the party entitled to receive the relevant payment;

(b) under Clause 45.2(d) or Appendix [•] the Contractor is entitled to be paid:

(i) the portion of the Contract Price attributable to the Works performed as at the date of termination,

(ii) the reasonable costs of any additional works required by the Employer in its notice of termination which have been completed; and

(iii) the reasonable costs necessarily incurred by the Contractor in complying with Clause 45.4;

less

the aggregate of all previous payments allocated to the Works.

(c) under Clause 45.3 the Contractor is entitled to be paid:

(i) the portion of the Contract Price attributable to the Works performed as at the date of termination;

(ii) the reasonable costs of any additional works required by the Employer in its notice of termination which have been completed;

(iii) the reasonable documented costs necessarily incurred by the Contractor in complying with Clause 45.4;

less

(iv) the aggregate of all previous payments allocated to the Works.

45.8 Any sums due to the Employer from the Contractor accruing prior to the date of termination will be deducted from the amount to be paid to the Contractor in accordance with Clause 45.7.

Termination generally

45.9 Payment of the sums referred to in Clause 45.7 shall be the sole and exclusive liability of the Employer and the sole and exclusive remedy of the Contractor with respect to the termination of this Contract.

45.10 Termination by the Employer under Clauses 45.1, 45.2 and 45.3 is without prejudice to any other rights or remedies which may be exercised by the Employer, including the right to claim for damages at law for those costs, losses and expenses arising out of the relevant event or termination taking for this purpose into account any and all obligations of the Employer under the Concession Agreement.

45.11 Notwithstanding anything herein to the contrary, the Contractor shall not be entitled to any amounts in respect of lost profits in respect of unexecuted work or services at the time of this Contract's termination.

46. ASSIGNMENT

46.1 Except as approved in writing by the Employer, neither this Contract nor any right, interest or claim under this Contract nor any sum or sums which may become due or owing to the Contractor as a result of the Contractor's performance of the Works, may be assigned, transferred, pledged, charged or mortgaged by the Contractor.

46.2 The Employer may, without the consent of the Contractor, assign, transfer, pledge, mortgage or charge its rights and interests under this Contract as security in favour of the Lenders in connection with obtaining financing for the Project.

47. FINANCING NOT USED

48. ACCOUNTS AND AUDITING

48.1 The Contractor shall maintain its books, records and accounts relating to the Works in accordance with generally accepted accounting principles and practices and shall preserve these books, records and accounts, and all documents related thereto, for a minimum period ending five (5) years after the Date of Final Acceptance.

48.2 From the Commencement Date for a period ending five (5) years after the Date of Final Acceptance, the Employer shall have the right at all reasonable times (upon at least five (5) days'

written notice) to inspect and audit all financial records, books and accounts regarding the Works prepared by or in the possession or control of the Contractor at the place where such records, books and accounts are normally kept, solely for the purposes of verifying the correctness of amounts paid to the Contractor under this Contract which are in addition to the Contract Price as at the Commencement Date.

48.3 In the event that any such audit identifies any amount that was paid to the Contractor under this Contract that should not have been paid, the Employer may deduct or set off any such amount from amounts due to the Contractor or recover the same as a debt under this Contract.

49. DISPUTE RESOLUTION

Any disputes that may arise between the Employer and the Contractor will be resolved under the procedure mentioned in the Appendix [•]

50. CORRUPT PRACTICES

50.1 The Contractor shall comply, and shall cause its personnel and its Subcontractors, Affiliates, officers, employees, agents and representatives to comply, with the provisions of all applicable Laws and this Contract regarding bribery of public officials and other persons, including as set out in this Clause 50.

50.2 The Contractor acknowledges that under applicable Law and under this Contract it, and its personnel and its Subcontractors, Affiliates, officers, employees, agents and representatives, is prohibited from making payment or giving anything of value either directly or indirectly to an official of a Government Authority for the purposes of influencing an act or decision by his Government Authority.

50.3 The Contractor, and its personnel and its Subcontractors, Affiliates, officers, employees, agents and representatives, shall not make any payment or give anything of value either directly or indirectly to any representative, advisor, agent or employee of the Employer for the purposes of influencing an act or decision by the Employer.

50.4 The Contractor shall defend, indemnify and hold the Employer harmless from any breach by the Contractor or by its personnel or its Subcontractors, Affiliates, officers, employees, agents or representatives of the obligations set forth in this Clause 50.

51. CONTRACTOR REMEDIES

Except as expressly provided in this Contract, the Contractor shall have no rights, whether at law or under or pursuant to this Contract or otherwise, to any extension of the time limits contained in this Contract or to any adjustment to the Contract Price or to claim any additional sums or other forms of relief or to treat this Contract as terminated.

52. WAIVER

52.1 The rights of each party under this Contract:

(a) may be exercised as often as necessary;

(b) unless otherwise expressly provided in this Contract and subject to Clause 51, are cumulative and not exclusive of rights and remedies provided by law; and

(c) may be waived only in writing and specifically.

52.2 Delay in exercising or non-exercising of any such right is not a waiver of that right.

52.3 A waiver (whether express or implied) by one of the parties of any of the provisions of this Contract or of any breach of or default by the other party in performing any of those provisions shall not constitute a continuing waiver and that waiver shall not prevent the waiving party from subsequently enforcing any of the provisions of this Contract not waived or from acting on any subsequent breach of or default by the other party under any of the provisions of this Contract.

53. THIRD PARTY RIGHTS

Except as expressly stated in this Agreement and subject to State's rights as per the Concession Agreement, a person which is not a party to this Contract may not enforce any of its terms.

54. NOTICES

54.1 Any notice or other communication to be given under this Contract must be in writing, which includes fax and email, and may be delivered or sent by post, fax, email or, in relation to engineering and other design documentation only, pursuant to a common engineering document management system as contemplated by Clause 54.9, to the party to be served at its address appearing in this Clause 54.

54.2 Notices shall be sent to the Employer's Representative at:

[Address]
[Fax]
[E-mail address]

For the attention of: [ ]

54.3 Notices shall be sent to the Contractor's Representative at:

[Address]
[Fax]
[E-mail address]

For the attention of: [ ]

54.4 Any party may change the delivery address for notices by notifying the other party of the new details.

54.5 Any notice or other document sent by post shall be sent by prepaid first class post if the notice is being sent within a single country or by prepaid courier (if elsewhere).

54.6 Any notice or other document sent by email shall be sent as an email attaching the actual notice or other document in a non-editable PDF format. No notice or other document shall be sent in the body of an email.

54.7 Any notice or other formal communication shall be deemed to have been given:

(a) if delivered, at the time of delivery; or

(b) if posted, at 10.00 a.m. on the second Business Day after it was put into post; or

(c) if sent by fax, on the date of transmission, if transmitted before 3.00 p.m. on any Business Day, and in any other case on the Business Day following the date of transmission; or

(d) if sent by e-mail, upon the generation of a receipt notice by the recipient's server or, if such notice is not so generated, upon delivery to the recipient's server.

54.8 In proving service of a notice or other formal communication, it shall be sufficient to prove that delivery was made or that the envelope containing the communication was properly addressed and posted either by prepaid first class post or by prepaid courier, as the case may be, that the fax was properly addressed and transmitted or that the e-mail was properly addressed and transmitted by the sender's server into the network and there was no apparent error in the operation of the sender's e-mail system, as the case may be.

54.9 The parties may agree to establish a common engineering document management system for the exchange of engineering and other design documentation only. Should such a system be established, any document posted on the system shall be deemed to have been given to the other party upon the other party's receipt of an email informing that party that the relevant document has been posted on the system.

55. REPRESENTATIONS

55.1 Each party acknowledges that, in agreeing to enter into this Contract, it has not relied on any express or implied representation, warranty, collateral contract or other assurance (except those repeated in this Contract) made by or on behalf of any other party at any time before the signature of this Contract. Each party waives all rights and remedies which, except for this Clause 55.1, might otherwise be available to it in respect of any such representation, warranty, collateral contract or other assurance.

55.2 Nothing in Clause 55.1 limits or excludes any liability for fraud.

56. RELATIONSHIP OF THE PARTIES

Nothing in this Contract shall be deemed to constitute a partnership between the parties nor render any party the agent of the other party for any purpose, unless this Contract expressly provides to the contrary.

57. ENTIRE AGREEMENT

This Contract contains the whole agreement between the parties relating to the transactions contemplated by this Contract and supercedes all previous agreements between the parties relating to the subject matter of this Contract. Except as mandatorily required by applicable Law, no terms shall be implied (whether by custom, usage or otherwise) into this Contract.

58. FURTHER ASSURANCE

Each party agrees, upon the request of the other party, to execute any documents and take any further steps as may be reasonably necessary in order to implement and give full effect to this Contract.

59. SEVERABILITY

The provisions contained in each Clause, subclause and paragraph of this Contract shall be enforceable independently of each of the others and their validity shall not be affected if any of the others are invalid. If any of those provisions is void but would be valid if some part of the provision were deleted, the provision in question shall apply with such modification as may be necessary to make it valid.

60. COSTS

Each of the parties shall pay its own costs and expenses of and incidental to the negotiation, preparation and completion of this Contract.

61. AMENDMENTS

61.1 Subject to Clause 41, any amendment of this Contract shall not be binding on the parties unless set out in writing, expressed to vary this Contract, and signed by authorised representatives of each of the parties.

61.2 The Contractor acknowledges and accepts that the Contract may not be amended or replaced nor may the parties waive any rights therein without the prior written consent of the State such consent not to be unreasonably withheld or delayed.

62. LANGUAGE

The language of this Contract and the transactions envisaged by it is English and all notices, demands, requests, statements, certificates or other documents or communications shall be in English unless otherwise agreed in writing. If this Contract or any related documents are translated into another language, the English version shall prevail.

63. SURVIVAL

Any provision of this Contract which expressly or impliedly contemplates performance subsequent to termination of this Contract, including this Clause 63, shall survive such termination and continue in full force and effect.

64. GOVERNING LAW

This Contract and any non-contractual obligations or liabilities arising out of or in connection with it shall be governed by and in accordance with the laws of Greece, as in force from time to time.

IN WITNESS of which this Contract has been executed and has been delivered as a deed on the date which appears first on page 1.

Signatories

EXECUTED by	)	
"[Full corporate name of the Employer - concessionaire in relation to Cluster A]"	)	
acting by:	)	
	)	
Signature	)	**Signature**
	)	
	)	
Name (block letters)	)	**Name (block letters)**
EXECUTED by	)	
[●]	)	
acting by:	)	

	)	
....	)	....
Signature	)	**Signature**
	)	
....	)	....
Name (block letters)	)	**Name (block letters)**

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΟ **Εκδοχή προς υπογραφή**

Ημερομηνία 14 Δεκεμβρίου **2015**

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

και

FRAPORT ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ Β ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

και

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE

και

SLENTEL LIMITED

ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

Αναβάθμιση, Συντήρηση, Διαχείριση και Λειτουργία περιφερειακών αεροδρομίων Αιγαίου

Περιεχόμενα

Άρθρο **Σελίδα**

Προοίμιο

1. Στο πλαίσιο του Προγράμματος Ιδιωτικοποιήσεων, όπως αυτό αποτυπώνεται (α) στον πίνακα II του κεφαλαίου Β΄ του ν. 3985/2011 «Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2011-2015» (ΦΕΚ Α΄/151/1.7.2011), όπως ισχύει, (β) στο παράρτημα IV του Μνημονίου Οικονομικής και Χρηματοπιστωτικής Πολιτικής, το οποίο κυρώθηκε με το άρθρο 1 παρ. 2 του ν. 4046/2012 «Έγκριση των Σχεδίων Συμβάσεων Χρηματοδοτικής Διευκόλυνσης μεταξύ του Ευρωπαϊκού Ταμείου Χρηματοπιστωτικής Σταθερότητας (Ε.Τ.Χ.Σ.), της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Τράπεζας της Ελλάδος, του Σχεδίου του Μνημονίου Συνεννόησης μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας, της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Τράπεζας της Ελλάδος και άλλες επείγουσες διατάξεις για τη μείωση του δημοσίου χρέους και τη διάσωση της εθνικής οικονομίας» (ΦΕΚ Α΄/28/14.2.2012), όπως ισχύει, (γ) το τμήμα II του κεφαλαίου «Ιδιωτικοποιήσεις» του παραρτήματος I του ν. 4093/2012 «Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2013–2016» (ΦΕΚ Α΄222/12.11.2012), όπως ισχύει, και (δ) το σημείο 4.4 «Ιδιωτικοποίηση» της υποπαραγράφου 4 «Διαρθρωτικές πολιτικές για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της ανάπτυξης» της παραγράφου Γ «Συμφωνία δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων» του ν. 4336/2015 «Συνταξιοδοτικές διατάξεις – Κύρωση του Σχεδίου Σύμβασης Οικονομικής Ενίσχυσης από τον Ευρωπαϊκό Μηχανισμό Σταθερότητας και ρυθμίσεις για την υλοποίηση της Συμφωνίας Χρηματοδότησης» (ΦΕΚ Α΄/94/14.8.2015) και σύμφωνα με την υπ' αρ. 195/27.10.2011 (ΦΕΚ Β΄/2501/4.11.2011) απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων με την οποία μεταβιβάστηκε στον Παραχωρητή (όπως ορίζεται στην παρούσα Σύμβαση) το προβλεπόμενο στην παράγραφο 8(γ) του άρθρου 22 του ν. 3913/2011 δικαίωμα παραχώρησης των δικαιωμάτων που αφορούν στη χρήση, διαχείριση, ανάπτυξη, επέκταση, συντήρηση και εκμετάλλευση ενός ή περισσότερων περιφερειακών αεροδρομίων στην Ελλάδα, που αυτή την στιγμή λειτουργεί η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, συμπεριλαμβανομένων και των δικαιωμάτων διαχείρισης, διοίκησης και εκμετάλλευσης των κινητών και ακινήτων που σχετίζονται με τη λειτουργία των αεροδρομίων, καθώς και των χώρων εμπορικής ή άλλης χρήσης που βρίσκονται μέσα ή κοντά στα αεροδρόμια, υπό τους όρους που καθορίζει η ανωτέρω διάταξη, ο Παραχωρητής ανακοίνωσε τη διεξαγωγή διαγωνιστικής διαδικασίας για την κατακύρωση παραχώρησης για την εκμετάλλευση και την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με την λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων (όπως ορίζονται στην παρούσα Σύμβαση) (η **Διαγωνιστική Διαδικασία**).

2. Στο πλαίσιο αυτό, ο Παραχωρητής εξέδωσε (α) Πρόσκληση Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος (όπως ορίζεται στην παρούσα Σύμβαση) και (β) Πρόσκληση Υποβολής Προσφορών (όπως ορίζεται στην παρούσα Σύμβαση) σε σχέση με την λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων. Σύμφωνα με τη Διαγωνιστική Διαδικασία

και κατόπιν της απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου του Παραχωρητή με ημερομηνία 25.11.2014 η κοινοπραξία «FRAPORT AG – SLENTEL Ltd» ανακηρύχτηκε επιλεγείς επενδυτής για τα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

3. Με τις υπ’ αριθ. 17/2015 και 301/2015 πράξεις του Ζ΄ Κλιμακίου του Ελεγκτικού Συνεδρίου εγκρίθηκε το τελικό σχέδιο της συμβάσης για την παραχώρηση της εκμετάλλευσης και της παροχής υπηρεσιών σε σχέση και με τα Περιφερειακά Αεροδρόμια και επιτράπηκε η υπογραφή του.

4. Με την υπ’ αριθ. 240Β/13.8.2015 απόφαση του Κυβερνητικού Συμβουλίου Οικονομικής Πολιτικής (ΦΕΚ Β΄/96/17.8.2015) εγκρίθηκε η υπογραφή από τον Παραχωρητή της Σύμβασης Παραχώρησης για την Αναβάθμιση, Συντήρηση, Διαχείριση και Λειτουργία των περιφερειακών αεροδρομίων Αιγαίου.

5. Με την υπ’ αριθ. 39/2.11.2015 πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου (ΦΕΚ Α’/138/3.11.2015) αποφασίσθηκε η συνυπογραφή από το Ελληνικό Δημόσιο της Σύμβασης Παραχώρησης για την Αναβάθμιση, Συντήρηση, Διαχείριση και Λειτουργία των περιφερειακών αεροδρομίων Αιγαίου και παρασχέθηκε εξουσιοδότηση στους Υπουργούς Εθνικής Άμυνας, Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για τη συνυπογραφή για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου της Σύμβασης Παραχώρησης για την Αναβάθμιση, Συντήρηση, Διαχείριση και Λειτουργία των περιφερειακών αεροδρομίων Αιγαίου, καθώς και τυχόν άλλων συμβάσεων τροποποιητικών, παρακολουθηματικών ή εκτελεστικών της παρούσας Σύμβασης.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, τα Συμβαλλόμενα Μέρη, όπως αυτά ορίζονται στο Άρθρο 3.1 (*Ορισμοί*), συμφωνούν και αποδέχονται τα ακόλουθα:

1 Εισαγωγή – Συμβαλλόμενα Μέρη

Στην Αθήνα σήμερα 14 (ημερομηνία) του μηνός Δεκεμβρίου του έτους δύο χιλιάδες δεκαπέντε συμφωνήθηκαν και έγιναν αμοιβαία αποδεκτά τα περιεχόμενα των Άρθρων και των Παραρτημάτων τους

ΑΝΑΜΕΣΑ

(1) **Στην ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ** (εφεξής το **Ελληνικό Δημόσιο** ή το **Δημόσιο**) νομίμως εκπροσωπούμενη από τον κ. Ευκλειδη Τσακαλώτο, *Υπουργό Οικονομικών*, κ. Χρήστο Σπίρτζη, *Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων* και κ. Παναγιώτη Καμμένο, *Υπουργό Εθνικής Άμυνας*,

(2) **Το ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ** (εφεξής **Παραχωρητής**), ανώνυμη εταιρεία συσταθείσα δυνάμει του νόμου 3986/2011 (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως 152Α/1.7.2011), που εδρεύει επί των οδών Κολοκοτρώνη 1 και Σταδίου, 7ος όροφος, ΤΚ 105 62, Αθήνα, Ελλάδα, το συνολικό μετοχικό κεφάλαιο της οποίας ανήκει και ελέγχεται από το Ελληνικό Δημόσιο, νομίμως εκπροσωπουμένου στην παρούσα από τον Πρόεδρό του κ. Αστέριο Πιτσιόρλα και

(3) **Την FRAPORT ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ Β ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ** εφεξής καλούμενη ο **Παραχωρησιούχος** ή η **Εταιρεία**), ανώνυμη εταιρεία συσταθείσα σύμφωνα με τους νόμους της Ελλάδας, με έδρα στον Δήμο Αμαρουσίου, στη διεύθυνση Λεωφόρος Κηφισίας 209, η οποία έχει συσταθεί δυνάμει της ιδρυτικής πράξης υπ' αριθ. 37096/26-2-2015 του Συμβολαιογράφου Χρήστου Στείρου, επικυρωμένο αντίγραφο της οποίας κατατίθεται σύμφωνα με το Παράρτημα 4 (*Έγγραφα Ολοκλήρωσης/Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης*), και είναι εγγεγραμμένη στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ.) με αριθμό 133594801000 και εκπροσωπείται νομίμως στην παρούσα Σύμβαση από τον κ. Christoph Hans Nanke, κάτοικο Wiesbaden, Γερμανίας, πρόεδρο του διοικητικού συμβουλίου της Εταιρείας δυνάμει της απόφασης με αριθμό 6 και με ημερομηνία 08.12.2015 του διοικητικού συμβουλίου της Εταιρείας,

(4) τους μετόχους του Παραχωρησιούχου:

(α) την **FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE**, εταιρεία συσταθείσα σύμφωνα με τους νόμους της Γερμανίας, εγγεγραμμένη στο Εμπορικό Μητρώο της Frankfurt am Main με αριθμό HRB 7042, που εδρεύει στη διεύθυνση Flughafen, Geb. 178. 60547 Frankfurt am Main, Γερμανίας και εκπροσωπείται νομίμως από τους κυρίους Alexander Zinell και Martin Glock σύμφωνα με το καταστατικό της σε συνδυασμό με την απόφαση με ημερομηνία

08.12.2015 του εκτελεστικού της συμβουλίου και τα χορηγηθέντα από το εκτελεστικό συμβούλιο πληρεξούσια με ημερομηνία 08.12.2015 και

(β) την **SLENTEL LIMITED**, εταιρεία συσταθείσα σύμφωνα με τους νόμους της Κύπρου, που εδρεύει στη διεύθυνση Εσπερίδων 15, ATLANTIC INSURANCE BUILDING, Στρόβολος 2001, Λευκωσία, Κύπρος και εκπροσωπείται νομίμως από τον κ. Δημήτριο Κοπελούζο σύμφωνα με το καταστατικό της σε συνδυασμό με την απόφαση της μόνης διευθύντριας της εν λόγω εταιρείας κας Γιαννούλας Γεωργίου με ημερομηνία 30.11.2015. Η εν λόγω εταιρεία συστάθηκε την 17.1.2011 και είναι εγγεγραμμένη στο Μητρώο Εταιρειών (Κύπρου) με αριθμό ΗΕ 280254,

οι οποίοι συμβάλλονται στην παρούσα Σύμβαση αποκλειστικά σε σχέση με τις υποχρεώσεις που αναλαμβάνουν σύμφωνα με τις διατάξεις των Άρθρων 6.2.1(β)(iii), 9.1 (*Δεσμευτική Επένδυση*) και 11 (*Μετοχικό Κεφάλαιο- Μέτοχοι*) και με τις δηλώσεις του Άρθρου 2 (*Νομιμότητα και Ακρίβεια Υποβληθέντων Εγγράφων*) (οι **Αρχικοί Μέτοχοι**).

Επισημαίνεται ότι τηρήθηκαν οι διατάξεις της παραγράφου 4 του άρθρου 9 του νόμου 3986/2011 σε σχέση με την ανάθεση και την υπογραφή της παρούσας Σύμβασης.

2 Νομιμότητα και Ακρίβεια Υποβληθέντων Εγγράφων

Δια της σύναψης της παρούσας Σύμβασης, ο Παραχωρησιούχος και οι Αρχικοί Μέτοχοι δηλώνουν στο Δημόσιο και τον Παραχωρητή ότι όλα τα υποβληθέντα έγγραφα σύμφωνα με το Άρθρο 1 (*Εισαγωγή – Συμβαλλόμενα Μέρη*) παραπάνω:

(α) είναι νόμιμα, ακριβή και έγκυρα, και

(β) δεν έρχονται σε αντίθεση με τους όρους της παρούσας Σύμβασης και των Παραρτημάτων της και ότι, ακόμα και σε περίπτωση που υπάρξει κάποια αντίθεση, αποδέχονται ανεπιφύλακτα να αποκαταστήσουν το σημείο αντίθεσης με δικά τους έξοδα και δαπάνες, χωρίς να προβάλλουν καμία δικαιολογία και εντός εύλογου χρόνου από την ημερομηνία που θα τους γνωστοποιηθεί η αντίθεση ή από την ημερομηνία κατά την οποία θα λάβουν γνώση της αντίθεσης.

3 Ορισμοί – Ερμηνεία της παρούσας Σύμβασης - Παραρτήματα

3.1 Ορισμοί

Οι όροι που χρησιμοποιούνται στην παρούσα Σύμβαση έχουν την έννοια που τους αποδίδεται παραπλεύρως εκτός εάν απαιτείται άλλως από την παρούσα Σύμβαση.

Ως **EASA** νοείται ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας.

Ως **ICAO** νοείται ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας που συστάθηκε με τη Σύμβαση του Σικάγου ή τυχόν διάδοχος αυτής.

Ως **Άδεια** νοείται κάθε άδεια, συναίνεση, έγκριση, αδειοδότηση, άδεια χρήσης, πιστοποιητικό ή εξουσιοδότηση, παροχή ή σύνδεση που απαιτείται σε σχέση με την υλοποίηση της Παραχώρησης σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία και εκδίδεται από το Δημόσιο ή κάποια Αρμόδια Αρχή ή κάποιον Οργανισμό Κοινής Ωφέλειας.

Ως **Άδειες Ευθύνης Δημοσίου** νοούνται τα Πιστοποιητικά Αεροδρομίου καθώς και οι Υφιστάμενες Άδειες Κατασκευαστικών Έργων, οι Υφιστάμενες Περιβαλλοντικές Άδειες και οι Υφιστάμενες Άδειες Λειτουργίας.

Ως **Άδειες Ευθύνης Παραχωρησιούχου** νοούνται όλες οι Άδειες που είναι κατά καιρούς απαραίτητες για τη διεξαγωγή των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης, εξαιρουμένων των Αδειών Ευθύνης Δημοσίου και των αδειών που το Δημόσιο οφείλει ρητά να αποκτήσει, να εξασφαλίσει ή/και να διατηρήσει στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης.

Ο όρος **Άδεια Υλοποίησης Παραχώρησης** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 17.5 (*Άδεια Αναβάθμισης, Λειτουργίας και Εκμετάλλευσης*).

Ο όρος **Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης** σημαίνει καθένα από τα αεροδρόμια που προσδιορίζονται ως Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης στο Παράρτημα 2 (*Περιφερειακά Αεροδρόμια*).

Ως **Αεροδρόμιο Κοινής Χρήσης Με Μεγάλη Δραστηριότητα** νοούνται τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης που ορίζονται ως αεροδρόμια με μεγάλη δραστηριότητα στο Πλαίσιο Συνεργασίας ΠΑ καθώς και κάθε άλλο Περιφερειακό Αεροδρόμιο που ορίζεται κατά καιρούς από τον Παραχωρησιούχο και το Δημόσιο ως Αεροδρόμιο Κοινής Χρήσης Με Μεγάλη Δραστηριότητα

Ως **Αεροδρόμιο Πάρου** νοείται το νέο αεροδρόμιο στο νησί της Πάρου.

Ως **Αερολιμενικά Τέλη** νοούνται τα τέλη που εισπράττονται προς όφελος του Παραχωρησιούχου ή οποιουδήποτε Κατόχου Δικαιώματος Αεροδρομίου και καταβάλλονται από τους χρήστες του αεροδρομίου για τη χρήση εγκαταστάσεων και υπηρεσιών στα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

Ο όρος **Αεροναυτικά Έσοδα** σημαίνει τα Έσοδα που απορρέουν από τις Αεροπορικές Δραστηριότητες συμπεριλαμβανομένων όλων των Ρυθμιζόμενων Αεροναυτικών Τελών.

Ο όρος **Αεροναυτικά Τέλη** σημαίνει τα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη και τα Μη Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη.

Ο όρος **Αεροπορικές Δραστηριότητες** σημαίνει την παροχή, σε σχέση με τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, οποιωνδήποτε εγκαταστάσεων ή/και υπηρεσιών για τους σκοπούς:

(α) της προσγείωσης, της στάθμευσης ή της απογείωσης αεροσκαφών και της προμήθειας καυσίμων (εξαιρούμενης, προς αποφυγή αμφιβολίας, της πώλησης καυσίμων),

(β) της εξυπηρέτησης Επιβατών [συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών εστίασης κατά τη διάρκεια της πτήσης (in-flight catering)], αποσκευών, εμπορευμάτων ή ταχυδρομείου σε όλα τα στάδια ενώ βρίσκονται στις εγκαταστάσεις οποιουδήποτε Περιφερειακού Αεροδρομίου (συμπεριλαμβανομένης της μεταφοράς αποσκευών Επιβατών, εμπορευμάτων ή ταχυδρομείου από και προς το αεροσκάφος),

συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά αλλά όχι περιοριστικά, των υπηρεσιών και εγκαταστάσεων που προσδιορίζονται στο Μέρος 1 του Παραρτήματος 18 (*Αεροπορικές Δραστηριότητες*). Οι εγκαταστάσεις και οι υπηρεσίες που προσδιορίζονται στο Μέρος 2 του Παραρτήματος 18 (*Αεροπορικές Δραστηριότητες*) και κάθε άλλη υπηρεσία και εγκατάσταση που μπορεί να αναλάβει ο Παραχωρησιούχος, κατά την απόλυτη διακριτική του ευχέρεια, δεν θα συμπεριλαμβάνονται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες.

Ως **Ακώλυτη Χρήση** νοείται το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και νομής κάθε Περιοχής Παραχώρησης που έχει ο Παραχωρησιούχος για οποιονδήποτε σκοπό ή δραστηριότητα επιτρέπεται από το Άρθρο 4.1.1.

Ο όρος **Αμοιβή Δραστηριοτήτων Πρόσθετης Περιόδου** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 36.1.1(γ).

Ως **Αμοιβή Παραχώρησης** νοείται το άθροισμα της Μεταβλητής Αμοιβής Παραχώρησης και της Ετήσιας Αμοιβής Παραχώρησης σε οποιοδήποτε Έτος Παραχώρησης.

Ο όρος **Αναβαλλόμενο Ποσό** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 45.5;

Ο όρος **Αναθεωρημένο Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 20.4.2(β).

Ο όρος **Ανακτήσιμο Ποσό** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 41.5.4.

Ο όρος **Αναπροσαρμογές Αμοιβής Παραχώρησης** σημαίνει αναπροσαρμογές της Αμοιβής Παραχώρησης που υπολογίζονται σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση συμπεριλαμβανομένων τυχόν αναπροσαρμογών εξαιτίας Μείωσης λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων που μπορεί να είναι πληρωτέες σύμφωνα με τη Μέτρηση Επιδόσεων.

Ο όρος **Αναπροσαρμοζόμενα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη** σημαίνει:

(α) κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και σε κάθε επέτειο αυτής έως την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων σε κάποιο Περιφερειακό Αεροδρόμιο, το ποσό που υπολογίζεται σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.2(β)(i),

(β) κατά την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων σε κάποιο Περιφερειακό Αεροδρόμιο, το ποσό που υπολογίζεται σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.3(β)(i),

(γ) κατά την 1η Νοεμβρίου που έπεται ακριβώς της 1ης Νοεμβρίου που προσδιορίζεται στο Άρθρο 28.4.3(β)(ii)(A) ή (B), κατά περίπτωση, και σε κάθε επέτειο αυτής έως την 1η Νοεμβρίου ακριβώς μετά την ολοκλήρωση των Επικείμενων Έργων σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, το ποσό που υπολογίζεται σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.3(γ)(i).

Ο όρος **Αναπροσαρμοζόμενος** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 3.2.3(θ).

Ως **Αναχρηματοδότηση** νοείται:

(α) κάθε τροποποίηση, μεταβολή, μεταβίβαση, ανανέωση, συμπλήρωση ή αντικατάσταση οποιασδήποτε Καθορισμένης Δανειακής Σύμβασης (πλην τυχόν Δευτερογενών Δανειακών Συμβάσεων)·

(β) η άσκηση οποιουδήποτε δικαιώματος ή παραίτησης ή συναίνεσης, στο πλαίσιο οποιασδήποτε Καθορισμένης Δανειακής Σύμβασης (πλην τυχόν Δευτερογενών Δανειακών Συμβάσεων)·

(γ) η αντικατάσταση ή αναχρηματοδότηση Δευτερογενούς Χρέους ή άλλου είδους χρηματοδότησης με Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις ·

(δ) η διάθεση οποιωνδήποτε δικαιωμάτων ή συμφερόντων στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (πλην τυχόν Δευτερογενών Δανειακών Συμβάσεων), ή η δημιουργία δικαιωμάτων συμμετοχής, σε σχέση με αυτές ή η δημιουργία ή η παροχή κάθε άλλης μορφής οφέλους ή συμφέροντος στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (πλην τυχόν Δευτερογενών Δανειακών Συμβάσεων) ή στις συμβάσεις, έσοδα ή περιουσιακά στοιχεία του Παραχωρησιούχου με τη μορφή εμπράγματης εξασφάλισης ή άλλως· ή

(ε) κάθε άλλη ρύθμιση που τίθεται σε εφαρμογή από τον Παραχωρησιούχο ή άλλο πρόσωπο και έχει παρόμοια επίπτωση με τα σημεία (α) – (δ) ανωτέρω ή που επιφέρει τον περιορισμό της ικανότητας του Παραχωρησιούχου να υλοποιεί οποιοδήποτε από τα σημεία (α) – (δ) ανωτέρω.

Ως **Ανεξάρτητος Μηχανικός** νοείται το πρόσωπο που διορίζεται αναφορικά με τα Επικείμενα Έργα πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και εγκρίνεται από το Δημόσιο και κάθε άλλο πρόσωπο που μπορεί να διορίζεται κατά καιρούς σύμφωνα με το Άρθρο 21 (*Ανεξάρτητος Μηχανικός*) και το οποίο, σε κάθε περίπτωση, θα ελέγχει και θα εγκρίνει τις Μελέτες, θα επιβλέπει τα Έργα και θα καταρτίζει τις Εκτιμήσεις Κατάστασης Εγκαταστάσεων.

Ως **Ανώτατο Όριο Χρεώσεων** νοείται η μέγιστη χρέωση την οποία μπορεί να επιβάλει ο Παραχωρησιούχος σε σχέση με τα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη που παρατίθενται στο Άρθρο 28.4 (*Σταθερό Ανώτατο Όριο Χρεώσεων με Δείκτη Αύξησης*), όπως μπορεί να τροποποιούνται σύμφωνα με το Άρθρο 28.4 (*Σταθερό Ανώτατο Όριο Χρεώσεων με Δείκτη Αύξησης*).

Ως **Απαιτήσεις Έργων** νοούνται τα ελάχιστα τεχνικά πρότυπα με τα οποία απαιτείται να συμμορφώνεται ο Παραχωρησιούχος, όπως ειδικότερα παρατίθενται στο Παράρτημα 10 (*Απαιτήσεις Έργων*) της παρούσας Σύμβασης.

Ως **Απαιτήσεις Παράδοσης** νοούνται οι απαιτήσεις που παρατίθενται στο Παράρτημα 15 (*Απαιτήσεις Παράδοσης*).

Ως **Απαιτήσεις Συντήρησης** νοούνται οι ελάχιστες απαιτήσεις συντήρησης με τις οποίες υποχρεούται να συμμορφώνεται ο Παραχωρησιούχος, όπως ειδικότερα παρατίθενται στο Παράρτημα 13 (*Απαιτήσεις Συντήρησης*) της παρούσας Σύμβασης.

Ο όρος **Απαιτούμενη Χωρητικότητα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας** σημαίνει ότι, στη διάρκεια κάθε Περιόδου Αιχμής σε οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, δεν προκύπτουν περισσότερα από 150 60λεπτα διαστήματα στη διάρκεια των οποίων τα αιτήματα για διαθέσιμο χρόνο χρήσης που απευθύνονται στην ΕΑΣΠ δεν έχουν εγκριθεί για χρόνους άφιξης ή αναχώρησης όπως αρχικά ζητήθηκε λόγω έλλειψης χωρητικότητας της Υπηρεσίας Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας.

Ως **Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης** νοείται, ανά πάσα στιγμή πλην των Εξαιρούμενων Περιόδων, το επίπεδο ποιότητας υπηρεσιών C ή υψηλότερο (όπως ορίζεται από την IATA στο Εγχειρίδιο Αναφοράς Ανάπτυξης Αεροδρομίων ή άλλο έγγραφο που το αντικαθιστά) και, στη διάρκεια των Εξαιρούμενων Περιόδων, το επίπεδο ποιότητας υπηρεσιών D ή υψηλότερο (όπως ορίζεται από την IATA στο Εγχειρίδιο Αναφοράς Ανάπτυξης Αεροδρομίων ή άλλο έντυπο αντικατάστασης αυτού).

Ως **Απαλλασσόμενη Αναχρηματοδότηση** νοείται:

(α) κάθε Αναχρηματοδότηση που ελήφθη πλήρως υπ' όψιν στο Οικονομικό Μοντέλο υπό τον όρο ότι το Δημόσιο έχει εγκρίνει κάθε παραδοχή αυτού,

(β) τυχόν αλλαγή στη φορολογία ή αλλαγή στη λογιστική μεταχείριση·

(γ) η άσκηση δικαιωμάτων, παραιτήσεων, συναινέσεων και παρόμοιων ενεργειών που σχετίζονται με καθημερινά ζητήματα διοίκησης και εποπτείας και αφορούν:

(i) την αθέτηση δηλώσεων και εγγυήσεων ή δεσμεύσεων·

(ii) τη διακίνηση κεφαλαίων μεταξύ των λογαριασμών έργου σύμφωνα με τους όρους των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν) κατά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος·

(iii) την καθυστερημένη παροχή ή τη μη παροχή πληροφοριών, συναινέσεων ή αδειών·

(iv) τροποποιήσεις υπεργολαβιών·

(v) την έγκριση αναθεωρημένων τεχνικών και οικονομικών παραδοχών για ελέγχους λειτουργίας του οικονομικού μοντέλου (στον βαθμό που απαιτείται για τις Προβλέψεις)·

(vi) τους περιορισμούς που επιβάλλουν οι Δανειστές στις ημερομηνίες στις οποίες το Κύριο Χρέος μπορεί να προκαταβληθεί στον Παραχωρησιούχο στο πλαίσιο των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν), οι οποίοι επιβάλλονται ως αποτέλεσμα της αδυναμίας του Παραχωρησιούχου να διασφαλίσει ότι τα Επικείμενα Έργα εκτελούνται σύμφωνα με το συμφωνημένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) και κοινοποιούνται εγγράφως από τον Παραχωρησιούχο ή τους Δανειστές στο Δημόσιο προτού επιβληθούν·

(vii) αλλαγές στα ορόσημα εκταμίευσης που παρατίθενται στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (εάν υπάρχουν) και προκύπτουν εξαιτίας της αδυναμίας του Παραχωρησιούχου να διασφαλίσει ότι τα Επικείμενα Έργα εκτελούνται σύμφωνα με το συμφωνημένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) και κοινοποιούνται εγγράφως από τον Παραχωρησιούχο ή τους Δανειστές στο Δημόσιο πριν από την πραγματοποίησή τους·

(viii) την αδυναμία του Παραχωρησιούχου να εξασφαλίσει κάθε συναίνεση επίσημων φορέων που απαιτείται από τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (εάν υπάρχουν)·

(ix) τη ψήφο των Δανειστών σε σχέση με τα επίπεδα έγκρισης που απαιτούνται στο πλαίσιο των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν)·

(δ) κάθε τροποποίηση, μεταβολή ή συμπλήρωση οποιασδήποτε σύμβασης εγκρίνεται από το Δημόσιο ως μέρος οποιασδήποτε Αποζημιώσιμης Μεταβολής στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης·

(ε) κάθε πώληση μετοχών του Παραχωρησιούχου που κατέχουν οι Μέτοχοι ή κάθε τιτλοποίηση των υφιστάμενων δικαιωμάτων ή/και συμφερόντων που συνδέονται με μετοχές επί του Παραχωρησιούχου·

(στ) κάθε πώληση ή μεταβίβαση των υφιστάμενων δικαιωμάτων ή/και συμφερόντων των Δευτερογενών Δανειστών στο πλαίσιο των Δευτερογενών Δανειακών Συμβάσεων ή κάθε τιτλοποίηση των υφιστάμενων δικαιωμάτων ή/και συμφερόντων των Δευτερογενών Δανειστών στο πλαίσιο των Δευτερογενών Δανειακών Συμβάσεων ·

(ζ) κάθε Αναχρηματοδότηση ή παροχή νέας χρηματοδότησης που καλύπτει καθημερινές ανάγκες κεφαλαίου κίνησης, συμπεριλαμβανομένων διευκολύνσεων υπερανάληψης που ενδέχεται να είναι απαραίτητες για τις Δραστηριότητες Παραχώρησης· και

(η) κάθε νέα χρηματοδότηση που αντλείται με αποκλειστικό σκοπό την κάλυψη Κεφαλαιουχικών Δαπανών σε σχέση με τα Μελλοντικά Έργα·

Ως **Απευθείας Συμβάσεις με το Δημόσιο** νοούνται οι συμβάσεις ανάμεσα στο Δημόσιο, τον Παραχωρητή και τους Δανειστές (ή την Πληρεξούσια Τράπεζα) οι οποίες, χωρίς να επηρεάζουν δυσμενώς το Δημόσιο και τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του Παραχωρητή που απορρέουν από την παρούσα Σύμβαση, ρυθμίζουν άμεσα τις σχέσεις ανάμεσα στους Δανειστές και το Δημόσιο καθώς και την κατάταξη απαιτήσεων και τον καταλογισμό πληρωμών σε σχέση με κάθε Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης (όπως ισχύει). Αυτές οι Συμφωνίες θα διέπονται από την Ελληνική Νομοθεσία.

Ο όρος **Αποδεκτή Περίοδος** σημαίνει τα πρώτα εκατόν πενήντα 60λεπτα διαστήματα σε οποιαδήποτε Περίοδο Αιχμής, κατά τα οποία διαπιστώνεται ότι ένα Περιφερειακό Αεροδρόμιο έχει μειωμένη χωρητικότητα περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών.

Ο όρος **Αποδεκτή Τράπεζα** σημαίνει (α) μία τράπεζα ή άλλο χρηματοπιστωτικό ίδρυμα που εποπτεύεται από ρυθμιστικές αρχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης και έχει λάβει αξιολόγηση πιστοληπτικής ικανότητας για μακροπρόθεσμη μη εξασφαλισμένη

χρηματοδότηση όχι χαμηλότερη κατά 2 βαθμίδες ή μονάδες κατάταξης πιστοληπτικής ικανότητας από την αξιολόγηση πιστοληπτικής ικανότητας της Ελληνικής Δημοκρατίας, ή (β) κάθε τράπεζα ή άλλο χρηματοπιστωτικό ίδρυμα με αξιολόγηση πιστοληπτικής ικανότητας για μακροπρόθεσμη μη εξασφαλισμένη χρηματοδότηση ίση με BBB+ (ή ανώτερη) από τον οίκο Standard & Poor's Corporation, ή Baa1 (ή ανώτερη) από τον οίκο Moody's Investors Services, Inc., ή BBB+ (ή ανώτερη) από τον οίκο Fitch Ratings.

Ο όρος **Αποζημίωση ΚΠΑ** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 33.3.1(ζ)(ii).

Ως **Αποζημιώσιμη Αναχρηματοδότηση** νοείται κάθε Αναχρηματοδότηση που θα επιφέρει Όφελος Αναχρηματοδότησης άνω του μηδενός και δεν αποτελεί Απαλλασσόμενη Αναχρηματοδότηση.

Ως **Αποζημιώσιμη Μεταβολή** νοείται μια Μεταβολή για την οποία έχει εκδοθεί Επιβεβαίωση Μεταβολής και η συμπληρωματική σύμβαση που αναφέρεται στην παράγραφο 9.1 του Παραρτήματος 19 (*Μεταβολές*) έχει καταστεί ανεπιφύλακτη από κάθε άποψη, καθώς και κάθε Μεταβολή Παραχωρησιούχου που έχει καταστεί ανεπιφύλακτη σύμφωνα με το Παράρτημα 19 (*Μεταβολές*).

Ως **Αποζημιώσιμη Μεταβολή Νομοθεσίας** νοείται:

(α) μια Μεροληπτική Μεταβολή Νομοθεσίας, ή

(β) μια Γενική Μεταβολή Νομοθεσίας, η οποία τίθεται σε ισχύ μετά την ημερομηνία της παρούσας Σύμβασης και συνεπάγεται πρόσθετες Κεφαλαιουχικές Δαπάνες ή/και Λειτουργικές Δαπάνες.

Ως **Αποκατάσταση Γεγονότος Καθυστέρησης** νοείται η διαδικασία που παρατίθεται στο Άρθρο 30.3 (*Αποκατάσταση Γεγονότος Καθυστέρησης*).

Ως **Αρμόδια Αρχή** νοείται κάθε υπηρεσία του Δημοσίου ή του Παραχωρητή ή άλλη δημόσια αρχή, οργανισμός ή νομικό πρόσωπο που ελέγχεται από το Δημόσιο, είτε εθνική είτε περιφερειακή, νομαρχιακή, δημοτική ή τοπική, συμπεριλαμβανομένου του Δημοσίου και των υπουργείων και τμημάτων του (αλλά εξαιρουμένου ρητά κάθε Οργανισμού Κοινής Ωφέλειας) και συμπεριλαμβανομένου, προς αποφυγή αμφιβολίας, του Εκπροσώπου του Κράτους και του Εκπροσώπου του Παραχωρητή που είναι αρμόδιος για την Παραχώρηση.

Ως **Αρχαιολογικά Ευρήματα** νοούνται όλα τα απολιθώματα, τα αρχαιολογικά ευρήματα, τα κτίσματα και κάθε άλλο αντικείμενο ή ερείπια αρχαιολογικής αξίας ή ενδιαφέροντος, σύμφωνα με τον νόμο 3028/2002, που ανακαλύπτονται στα Περιφερειακά Αεροδρόμια στη διάρκεια της εκτέλεσης οποιωνδήποτε Έργων.

Ως **Αρχαιολογικές Τομές** νοούνται οι εκσκαφές τάφρων με βάθος μέχρι 1 μέτρο και πλάτος έως 0,5 μέτρα, οι οποίες διενεργούνται σποραδικά από τον Παραχωρησιούχο στις Περιοχές Παραχώρησης καθ' υπόδειξη και υπό την επίβλεψη της αρμόδιας Αρχαιολογικής Υπηρεσίας, προς διαπίστωση της τυχόν ύπαρξης Αρχαιολογικών Ευρημάτων.

Ως **Αρχαιολογική Υπηρεσία** νοείται η δημόσια υπηρεσία του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού, η οποία είναι, μεταξύ άλλων, υπεύθυνη για τη διαμόρφωση και την εποπτεία της πολιτικής του Δημοσίου σε σχέση με την ανακάλυψη, διαφύλαξη, συντήρηση και προώθηση της πολιτιστικής κληρονομιάς του Δημοσίου συμπεριλαμβανομένων των Αρχαιολογικών Ευρημάτων.

Ως **Αρχικές Συμβάσεις Παροχής Υπηρεσιών** νοούνται οι συμβάσεις που συνάπτονται μεταξύ του Παραχωρησιούχου και των ακόλουθων Κρατικών Χρηστών όπως εγκύρως επικαιροποιούνται και μεταβάλλονται κατά καιρούς καθ’ όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης:

(α) Ελληνική Αστυνομία

(β) Τελωνεία

(γ) Κτηνιατρικές και Φυτοϋγειονομικές Υπηρεσίες

(δ) Υπηρεσίες Πρώτων Βοηθειών (ΕΚΑΒ)

(ε) Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία

(στ) ΥΠΑ σε σχέση με τις Υπηρεσίες Αεροναυτιλίας

(ζ) Υγειονομικές Υπηρεσίες

(η) Λιμενικό Σώμα

(θ) Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας

(ι) Πολεμική Αεροπορία (ΠΑ)

(ια) Πυροσβεστικό Σώμα Ελλάδος

Ως **Αρχική Εκτίμηση Χωρητικότητας** νοείται η αρχική εκτίμηση χωρητικότητας που διενεργεί ο Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας σύμφωνα με την παράγραφο 3 (*Εκτίμηση Χωρητικότητας Αεροσταθμού Επιβατών και Περιοχής Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών*) του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

Ο όρος **Αρχική Επιθεώρηση** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 32.5.1.

Ο όρος **Αρχικός Μέτοχος** σημαίνει τους αρχικούς μετόχους του Παραχωρησιούχου που κατονομάζονται στο σημείο 4 της Εισαγωγής .

Ο όρος **Ασκήσεις Ετοιμότητας** σημαίνει την πραγματοποίηση των ασκήσεων ετοιμότητας που ορίζονται στον Κανονισμό 2014 για τα Αεροδρόμια.

Ως **Ασφάλεια της Αεροπορίας** νοείται ο συνδυασμός μέτρων, ανθρώπινων και υλικών πόρων που έχουν στόχο την προφύλαξη της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των Επιβατών και Χρηστών.

Ως **Ασφαλιστική Αποζημίωση** νοείται η αποζημίωση που είναι πληρωτέα στον Παραχωρησιούχο ή εισπρακτέα από αυτόν ή οποιονδήποτε αντιπρόσωπο ή υπεργολάβο ή το άμεσο προσωπικό του/τους από κάθε ασφάλιση που συνάπτεται από ή για λογαριασμό του Παραχωρησιούχου ή που υποχρεούται να συνάψει ο Παραχωρησιούχος σύμφωνα με το Άρθρο 24 (*Ασφάλιση*) και το Παράρτημα 16 (*Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης*).

Ως **Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου** νοούνται οι υπηρεσίες εκείνες που θα παρέχει ο Παραχωρησιούχος σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο όπως παρατίθενται ειδικότερα στην παράγραφο 3 (*Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου*) του Παραρτήματος 5 (*Υπηρεσίες Αεροδρομίου*) της παρούσας Σύμβασης.

Ο όρος **Γεγονός Ανωτέρας Βίας** σημαίνει:

(α) όλα εκείνα τα γεγονότα ή τα περιστατικά ή τις συνέπειές τους που δεν υπόκεινται στον έλεγχο ή την επιρροή των Μερών και που δεν θα μπορούσαν να προβλεφθούν ή να αποτραπούν ή να παρεμποδιστούν ακόμα και αν τα Μέρη είχαν επιδείξει ιδιαίτερη σύνεση, ή

(β) κάθε συμβάν ή περιστατικό για την επέλευση του οποίου κανένα Μέρος δεν είναι υπόλογο και σε σχέση με το οποίο ο Παραχωρησιούχος δεν έχει υποχρέωση ασφάλισης σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση και όντως δεν είναι ασφαλισμένο, ή ο Παραχωρησιούχος απαλλάχτηκε από την υποχρέωση ασφάλισης εξ ολοκλήρου ή εν μέρει σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 24,

το οποίο άμεσα αποτρέπει οποιοδήποτε από τα Μέρη από, ή καθυστερεί οποιοδήποτε από τα Μέρη κατά την εκτέλεση οποιωνδήποτε υποχρεώσεων του που απορρέουν από την παρούσα Σύμβαση.

Ως **Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου** νοείται κάθε γεγονός που ρητά αναφέρεται στην παρούσα Σύμβαση ως Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου, καθώς και κάθε γεγονός (συμπεριλαμβανομένων Γεγονότων Καθυστέρησης και της υποχρέωσης του Φορέα Παροχής Αεροναυτιλιακών Υπηρεσιών να παρέχει την Απαιτούμενη Χωρητικότητα

Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας σύμφωνα με το Άρθρο 30.6) το οποίο (α) δεν είναι Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου για το οποίο έχει επιδοθεί Ειδοποίηση Καταγγελίας, (β) δεν είναι κίνδυνος του Παραχωρησιούχου στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης ούτε προκαλείται από τον Παραχωρησιούχο ή κάποιο(-α) πρόσωπο(-α) που χρησιμοποιεί για την υλοποίηση της Παραχώρησης (συμπεριλαμβανομένου του Ανεξάρτητου Μηχανικού) ή (γ) δεν είναι Γεγονός Ανωτέρας Βίας, τις οικονομικές συνέπειες του οποίου αναλαμβάνει ο Παραχωρησιούχος, και το οποίο έχει δυσμενή επίδραση στα έσοδα του Παραχωρησιούχου στη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης ή/και επηρεάζει ουσιωδώς την παροχή των Υπηρεσιών Αεροδρομίου.

Ως **Γεγονός Καθυστέρησης** νοείται κάθε γεγονός το οποίο ρητά αναφέρεται στην παρούσα Σύμβαση ως Γεγονός Καθυστέρησης, καθώς και κάθε γεγονός το οποίο (α) δεν συνιστά κίνδυνο του Παραχωρησιούχου στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης, ή (β) δεν προκαλείται από τον Παραχωρησιούχο ή κάποιο(-α) πρόσωπο(-α) που χρησιμοποιεί για την υλοποίηση της Παραχώρησης (συμπεριλαμβανομένου του Ανεξάρτητου Μηχανικού), ή (γ) δεν είναι Γεγονός Ανωτέρας Βίας, τις οικονομικές συνέπειες του οποίου αναλαμβάνει ο Παραχωρησιούχος, και το οποίο επηρεάζει δυσμενώς την ικανότητα του Παραχωρησιούχου να τηρήσει τις συμφωνημένες προθεσμίες των Επικείμενων Έργων (όπως παρατίθενται στο Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Επικείμενων Έργων).

Ως **Γεγονότα Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου** νοούνται τα γεγονότα που παρατίθενται στο Άρθρο 34.1 (*Γεγονότα Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου)*, η επέλευση οποιουδήποτε εκ των οποίων παρέχει στον Παραχωρησιούχο το δικαίωμα, μεταξύ άλλων, να καταγγείλει την παρούσα Σύμβαση.

Ως **Γεγονότα Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου** νοούνται ένα ή περισσότερα από τα γεγονότα που παρατίθενται στο Άρθρο 33.1 (*Γεγονότα Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου*), η επέλευση ενός ή περισσοτέρων εκ των οποίων παρέχει στο Δημόσιο το δικαίωμα να καταγγείλει την παρούσα Σύμβαση.

Ως **Γενική Μεταβολή Νομοθεσίας** νοείται κάθε Μεταβολή Νομοθεσίας η οποία δεν είναι Μεροληπτική Μεταβολή Νομοθεσίας, εξαιρουμένων ωστόσο τυχόν αλλαγών στη φορολογία εισοδήματος που ισχύει γενικά για εταιρείες.

Ως **Δανειστές** νοούνται οι φορείς παροχής χρηματοδότησης στον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (εάν υπάρχουν), στους οποίους περιλαμβάνονται η Πληρεξούσια Τράπεζα και τυχόν πιστωτές εις ολόκληρον (joint creditors), καθώς και οι διάδοχοι και οι εκδοχείς αυτών.

Ως **ΔΕΕ** νοείται το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο.

Ως **Δείκτης** νοείται ο Δείκτης Τιμών Καταναλωτή ή, εάν ο Δείκτης Τιμών Καταναλωτή (ΔΤΚ) για την Ημερομηνία Αναπροσαρμογής δεν έχει δημοσιευτεί και δεν είναι διαθέσιμος εντός είκοσι οκτώ (28) ημερών μετά την προγραμματισμένη ημερομηνία δημοσίευσης, όποιος άλλος εναλλακτικός δείκτης, όπως τα Μέρη θα συσκέπτονται προκειμένου να συμφωνήσουν,ο οποίος θα χρησιμοποιηθεί για τους σκοπούς της Αναπροσαρμογής.

Ως **Δείκτης Τιμών Καταναλωτή** ή **ΔΤΚ** νοείται ο δείκτης τιμών καταναλωτή όπως καταρτίζεται και δημοσιεύεται σε μηνιαία βάση από την Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ. ΣΤΑΤ).

Ως **Δεσμευτική Επένδυση** νοείται το άθροισμα του Μετοχικού Κεφαλαίου και τυχόν Δευτερογενούς Χρέους.

Ως **Δέσμη Γνωστοποιήσεων** νοείται η δέσμη εγγράφων που περιέχονται στην ψηφιακή τράπεζα δεδομένων (VDR) έως την 10 Οκτωβρίου 2014, αντίγραφο των οποίων έλαβε κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος υπό μορφή DVD που μονογράφεται για τους σκοπούς ταυτοποίησης αποκλειστικά από τα Συμβαλλόμενα Μέρη ή για λογαριασμό αυτών και κάθε άλλο έγγραφο που ορίζεται εγγράφως από το Δημόσιο και τον Παραχωρησιούχο ως έγγραφο που αποτελεί μέρος της Δέσμης Γνωστοποιήσεων.

Ο όρος **Δεύτερη Επιθεώρηση** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 32.7.1.

Ως **Δευτερογενές Χρέος** νοείται το μέρος της Δεσμευτικής Επένδυσης που διατίθεται μέσω δευτερογενών δανείων ή/και οποιωνδήποτε άλλων ποσών διατίθενται στον Παραχωρησιούχο από:

(α) τους Αρχικούς Μετόχους ή τις Συνδεδεμένες Επιχειρήσεις τους (κατά την έννοια του κ.ν. 2190/1920, σε συνδυασμό με τον ν. 4308/2014), υπό τον όρο ότι οι Αρχικοί Μέτοχοι συμφωνούν να εγγυηθούν τη δέσμευση την οποία παρέχουν αυτές οι εταιρείες· ή/και

(β) τρίτα μέρη, υπό τον όρο ότι οι Αρχικοί Μέτοχοι ή οι Συνδεδεμένες Επιχειρήσεις τους εγγυώνται την αποπληρωμή τους.

Ο όρος **Δευτερογενείς Δανειστές** σημαίνει ένα πρόσωπο που παρέχει χρηματοδότηση με βάση μια Δευτερογενή Δανειακή Σύμβαση.

Ως **Δευτερογενείς Δανειακές Συμβάσεις** νοούνται οποιεσδήποτε συμβάσεις στις οποίες παρέχεται Δευτερογενές Χρέος.

Ως **Δημόσιο** νοείται η Ελληνική Δημοκρατία συμπεριλαμβανομένων, προς αποφυγή αμφιβολίας, όλων των τοπικών και δημοτικών υποδιαιρέσεων και νομαρχιών.

Ως **Διαδικασία Επίλυσης Διαφορών** νοείται η διαδικασία επίλυσης διαφορών που παρατίθεται στο Άρθρο 39 (*Επίλυση Διαφορών*).

Ως **Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών** νοείται η διαδικασία επίλυσης διαφορών που παρατίθεται στο Άρθρο 39.2 (*Επίλυση Τεχνικών Διαφορών*).

Ως **Διαθέσιμα Παραχωρησιούχου** νοείται το άθροισμα κάθε είδους ταμειακών αποθεματικών του Παραχωρησιούχου, συμπεριλαμβανομένης κάθε βραχυπρόθεσμης επένδυσης των εν λόγω ταμειακών αποθεματικών και τυχόν ληξιπρόθεσμων και απαιτητών ποσών στον Παραχωρησιούχο, τα οποία δεν απαιτείται να χρησιμοποιηθούν για προπληρωμές προς τους Δανειστές, μείον το άθροισμα όλων των ποσών που είναι ληξιπρόθεσμα και απαιτητά από τον Παραχωρησιούχο σε τρίτους (συμπεριλαμβανομένων ληξιπρόθεσμων οφειλών προς τον Εργολάβο, τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και κάθε άλλον υπεργολάβο), αλλά εξαιρουμένων των Υποχρεώσεων Έναντι των Δανειστών.

Ως **Διαιτησία** νοείται η διαδικασία επίλυσης Διαφορών που ορίζεται στο Άρθρο 39.3 (*Διαιτησία*).

Ως **Διαιτητές** νοούνται τα πρόσωπα που διορίζονται σύμφωνα με τα Άρθρα 39.3.4 και 39.3.5.

Ως **Διαιτητική Απόφαση** νοείται η απόφαση του Διαιτητικού Δικαστηρίου επί Διαφοράς, την οποία τα Μέρη έχουν παραπέμψει σε αυτό.

Ως **Διαιτητικό Δικαστήριο** νοείται το διαιτητικό δικαστήριο που ορίζεται στο Άρθρο 39.3 (*Διαιτησία*).

Ως **Διανομή**, σε μετρητά ή σε είδος, νοείται:

(α) κάθε μέρισμα ή άλλη διανομή σε σχέση με το μετοχικό κεφάλαιο,

(β) κάθε μείωση κεφαλαίου, εξαγορά ή αγορά μετοχών ή κάθε άλλη αναδιάρθρωση ή μεταβολή του μετοχικού κεφαλαίου, η οποία επιφέρει όφελος υπό μορφή μετρητών για κάποιον Μέτοχο,

(γ) κάθε πληρωμή στο πλαίσιο του Δευτερογενούς Χρέους (κεφαλαίου, τόκων ή προμηθειών),

(δ) κάθε πληρωμή, δάνειο, συμβατική ρύθμιση ή μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων ή δικαιωμάτων στο βαθμό (σε κάθε περίπτωση) που πραγματοποιήθηκε σε Μέτοχο ή Συνδεδεμένη Επιχείρηση του Παραχωρησιούχου μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και δεν

πραγματοποιήθηκε κατά τη συνήθη πορεία των δραστηριοτήτων ούτε διέπετο από εύλογους εμπορικούς όρους, ή

(ε) η καταβολή σε Μέτοχο ή Συνδεδεμένη Επιχείρηση του Παραχωρησιούχου κάθε άλλου οφέλους που δεν λαμβάνεται κατά τη συνήθη πορεία των δραστηριοτήτων και υπό εύλογους εμπορικούς όρους.

Ως **Διάρκεια Ζωής** νοείται:

(α) σε περίπτωση βιομηχανικού στοιχείου, ισούται με το χρονικό διάστημα όπως αυτό καθορίζεται γραπτώς από τον κατασκευαστή του εν λόγω στοιχείου, υπό την προϋπόθεση ότι αυτό θα ενσωματωθεί στο Περιφερειακό Αεροδρόμιο, θα λειτουργεί σύμφωνα με τις αποδεκτές συνθήκες σχεδιασμού του κατασκευαστή και θα συντηρείται σύμφωνα με τις γραπτές οδηγίες του.

(β) σε περίπτωση οποιουδήποτε άλλου στοιχείου, ισούται με το χρονικό διάστημα για το οποίο το στοιχείο αναμένεται να συνεχίσει να λειτουργεί όπως προβλεπόταν μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής της αντίστοιχης εγκατάστασης Αεροδρομίου, σύμφωνα με το ISO 15686: Κτίρια και Κατασκευαστικά Έργα – Σχεδιασμός Διάρκειας Ζωής ή οποιοδήποτε άλλο αντίστοιχο διεθνώς αποδεκτό πρότυπο.

Ως **Διάρκεια Σύμβασης Παραχώρησης** νοείται η χρονική περίοδος που ορίζεται στο Άρθρο 6.6 (*Διάρκεια Σύμβασης Παραχώρησης*).

Ως **Διαφορά** νοείται κάθε διαφορά, διαφωνία ή αμφισβήτηση ανάμεσα στα Συμβαλλόμενα Μέρη, η οποία προκύπτει ή συνδέεται με την εφαρμογή, ερμηνεία ή εγκυρότητα της παρούσας Σύμβασης καθώς και από οποιαδήποτε πράξη ή παράλειψη του Ανεξάρτητου Μηχανικού.

Ως **Διεθνής Συνθήκη** νοείται μια επισήμως υπογεγραμμένη και επικυρωμένη συμφωνία μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών (ή/και κυριαρχιών) σε έγγραφη μορφή, η οποία διέπεται από το διεθνές δίκαιο.

Ο όρος **Διερεύνηση Μεταβολής** έχει την έννοια που του αποδίδεται στην παράγραφο 2 του Παραρτήματος 19 (*Μεταβολές*).

Ο όρος **Δικαίωμα Αεροδρομίου** σημαίνει κάθε προνόμιο ή δικαίωμα που παραχωρείται μέσω ή στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης ή κάθε δικαιόχρηση, άδεια ή άλλο δικαίωμα ή επιμέρους δικαίωμα που παραχωρείται από τον Παραχωρησιούχο (ή οποιοδήποτε πρόσωπο σύμφωνα με το Άρθρο 4.6 (*Δικαιώματα Αεροδρομίου*)) για την εκμετάλλευση ή οποιαδήποτε άλλη δραστηριότητα σε σχέση με κάθε προνόμιο ή δικαίωμα που παραχωρείται μέσω ή στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης.

Ως **Δικαίωμα Διέλευσης** ή **Δικαιώματα Διέλευσης** νοούνται τα δικαιώματα διέλευσης του Παραχωρησιούχου σε κάθε Περιοχή Παραχώρησης.

Ως **Δικαιώματα Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας** νοούνται τα δικαιώματα που ορίζονται στο Άρθρο 38.1.1.

Ως **Δικαστήριο του ΔΕΕ** νοείται το Διαιτητικό Δικαστήριο του ΔΕΕ στο Παρίσι.

Ο όρος **Δραστηριότητες Παραχώρησης** σημαίνει τα Έργα, την παροχή των Υπηρεσιών Αεροδρομίου και το σύνολο των υπόλοιπων δικαιωμάτων και υποχρεώσεων του Παραχωρησιούχου στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης.

Ο όρος **Δραστηριότητες Πρόσθετης Περιόδου** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 36.1.1(α).

Ο όρος **Δυνητικά Κρίσιμη Χωρητικότητα** σημαίνει ότι ένα Περιφερειακό Αεροδρόμιο δεν έχει Κρίσιμη Χωρητικότητα αλλά μια Εκτίμηση Χωρητικότητας καταδεικνύει ότι:

(α) παρουσιάζει περισσότερα από εκατόν είκοσι (120) 60λεπτα διαστήματα στη διάρκεια της Περιόδου Αιχμής με μειωμένη χωρητικότητα σύμφωνα με την παράγραφο 3.1 (Εκτίμηση Χωρητικότητας Περιοχής Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών) του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*)· ή

(β) το επίπεδο ποιότητας υπηρεσιών C ή υψηλότερο (όπως ορίζεται από την IATA στο Εγχειρίδιο Αναφοράς Ανάπτυξης Αεροδρομίων ή άλλο έγγραφο που το αντικαθιστά) δεν έχει επιτευχθεί στο εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο κατά τη διάρκεια της Περιόδου Αιχμής σύμφωνα με την παράγραφο 3.2 (*Εκτίμηση Χωρητικότητας Αεροσταθμού Επιβατών*) του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*) για περισσότερα από εκατόν είκοσι (120) 60λεπτα διαστήματα.

Ως **Δυσμενές Συμβάν** νοείται ένα συμβάν ή περίσταση ή συνδυασμός συμβάντων ή περιστάσεων, σε κάθε περίπτωση, εκτός ελέγχου του Παραχωρησιούχου που έχει ή έχουν ουσιώδη δυσμενή επίπτωση σε ένα ή περισσότερα Περιφερειακά Αεροδρόμια (συμπεριλαμβανομένης της εναέριας κυκλοφορίας στα Περιφερειακά Αεροδρόμια) ή/και εν γένει στην εναέρια κυκλοφορία, μετά το οποίο επέρχεται Πτώση Κίνησης εντός των επόμενων δεκαοκτώ (18) μηνών. Ένα συμβάν που είναι Γεγονός Ανωτέρας Βίας, Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου ή Γεγονός Καθυστέρησης δεν θα αποτελεί Δυσμενές Συμβάν.

Ως **ΕΑΣΠ** νοείται η Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων.

Ως **ΕΒΑ** νοείται ο εσωτερικός βαθμός απόδοσης που υπολογίζεται χρησιμοποιώντας τον σχετικό μαθηματικό τύπο με υπολογιστικό πρόγραμμα (IRR ή XIRR, στο λογισμικό Microsoft Excel ®).

Ως **ΕΒΑ [Κατώτατου] Ορίου Ιδίων Κεφαλαίων** νοείται ο ΕΒΑ που υπολογίζεται για τη Δεσμευτική Επένδυση από το Οικονομικό Μοντέλο.

Ο όρος **Έγγραφα Ολοκλήρωσης** σημαίνει καθένα από τα έγγραφα που παρατίθενται στο Παράρτημα 4 (*Έγγραφα Ολοκλήρωσης/ Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης*) που πρέπει να υποβληθούν σύμφωνα με το Άρθρο 6.2.1.

Ο όρος **Έγγραφα Παραχώρησης** σημαίνει καθένα από τα ακόλουθα έγγραφα:

(α) η παρούσα Σύμβαση,

(β) οι Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (εάν υπάρχουν),

(γ) οι Εγγυητικές Επιστολές Καλής Εκτέλεσης,

(δ) η Σύμβαση Ανεξάρτητου Μηχανικού,

(ε) η Συμφωνία Πολυμερούς Διαιτησίας,

(στ) οι Συμβάσεις Αεροδρομίου,

(ζ) οι Συμβάσεις,

(η) οι Συμβάσεις Μελέτης – Κατασκευής ή το σχετικό υπόδειγμα,

(θ) οι Μεταβιβασθείσες Συμβάσεις Αεροδρομίου,

(ι) οι Συμφωνίες Συνεργασίας που θέτουν σε εφαρμογή το Πλαίσιο Συνεργασίας ΠΑ,

(ια) οι Συμβάσεις Παροχής Υπηρεσιών,

(ιβ) οι Δευτερογενείς Δανειακές Συμβάσεις (εάν υπάρχουν),

(ιδ) τα Έγγραφα Ολοκλήρωσης, και

(ιε) κάθε άλλο έγγραφο που εγκρίνεται από το Δημόσιο και τον Παραχωρησιούχο,

η μορφή και το ουσιαστικό περιεχόμενο των οποίων έχουν εγκριθεί από τον Παραχωρητή ή/και το Δημόσιο.

Ως **Εγγυητικές Επιστολές Καλής Εκτέλεσης** νοούνται η Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης Έργων, η Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας, οι Εγγυητικές Επιστολές Συμμετοχής και η Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης, οι οποίες, πλην της Εγγυητικής Επιστολής Συμμετοχής, θα υπόκεινται στην Απευθείας Σύμβαση με το Δημόσιο (εφόσον υφίσταται, σύμφωνα με το Άρθρο 37.1.8), όσον αφορά την κατάταξη απαιτήσεων και τον καταλογισμό πληρωμών[1].

Ως **Εγγυητικές Επιστολές Συμμετοχής** νοούνται οι τραπεζικές εγγυητικές επιστολές που έχουν υποβληθεί στον Παραχωρητή κατά την Ημερομηνία Διαγωνισμού Παραχώρησης και θα είναι σε ισχύ έως την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

Ως **Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης** νοείται η ανέκκλητη τραπεζική εγγυητική επιστολή που δίδεται από τους Αρχικούς Μετόχους στη μορφή που προβλέπεται στην Ενότητα 1 του Παραρτήματος 1 (*Μορφή Εγγυητικών Επιστολών*).

Ως **Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης Έργων** νοείται η ανέκκλητη τραπεζική εγγυητική επιστολή που κατατίθεται από τον Παραχωρησιούχο στη μορφή που προβλέπεται στην Ενότητα 2 του Παραρτήματος 1 (*Μορφή Εγγυητικών Επιστολών*), σε σχέση με τις υποχρεώσεις του που απορρέουν από την παρούσα Σύμβαση και συνδέονται με τα Επικείμενα Έργα, η οποία θα υποβληθεί στο Δημόσιο κατά ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και θα τεθεί σε ισχύ από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

Ως **Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας** νοείται η τραπεζική εγγυητική επιστολή που θα παραδοθεί από τον Παραχωρησιούχο στον Παραχωρητή σύμφωνα με το Άρθρο 12.5 (*Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας*) στη μορφή που προβλέπεται στην Ενότητα 3 του Παραρτήματος 1 (*Μορφή Εγγυητικών Επιστολών*) και θα τεθεί σε ισχύ από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

Ο όρος **Εγκαταστάσεις Κρατικού Χρήστη** σημαίνει οποιοδήποτε μέρος των Περιοχών Παραχώρησης εντός των Περιφερειακών Αεροδρομίων και το οποίο καταλαμβάνει ή είναι απαραίτητο σε κάποιον Κρατικό Χρήστη, όπως περιγράφεται στη

[1] Εφόσον υφίστανται οι Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις, τότε με την επιφύλαξη της Απευθείας Σύμβασης με το Δημόσιο (σύμφωνα με το Άρθρο 37.1.8), κατά τη διάρκεια ισχύος της Παραχώρησης έως τη λήξη της Σύμβασης Παραχώρησης, κάθε πληρωμή που πραγματοποιείται στο πλαίσιο των Εγγυητικών Επιστολών Καλής Εκτέλεσης θα γίνεται στον Λογαριασμό Εσόδων (όπως ορίζεται στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις προκειμένου να αποκατασταθεί η χρηματοοικονομική σταθερότητα του έργου). Εφόσον υφίστανται οι Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις και η Απευθείας Σύμβαση με το Δημόσιο, μετά τη λήξη της Σύμβασης Παραχώρησης, οι Εγγυητικές Επιστολές Καλής Εκτέλεσης θα ρευστοποιηθούν προκειμένου να πληρωθούν πρώτα όσα ανεξόφλητα ποσά οφείλονται στους Δανειστές στο πλαίσιο των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων και μόνο τότε θα καταβληθεί το εναπομείναν υπόλοιπο στον Παραχωρητή, στην περίπτωση της Εγγυητικής Επιστολής Καλής Λειτουργίας, ή στο Δημόσιο, στην περίπτωση της Εγγυητικής Επιστολής Καλής Εκτέλεσης Έργων και της Εγγυητικής Επιστολής Δεσμευτικής Επένδυσης. Επιπροσθέτως, ο Παραχωρητής δεν θα εγείρει καμία Απαίτηση στο πλαίσιο των Εγγυητικών Επιστολών Καλής Εκτέλεσης μετά τη λήξη της Σύμβασης Παραχώρησης, οπότε και μόνο οι Δανειστές μπορούν να εγείρουν Απαιτήσεις στο πλαίσιο των Εγγυητικών Επιστολών Καλής Εκτέλεσης. Αυτό το στοιχείο πρέπει να παρατεθεί στην Απευθείας Σύμβαση με το Δημόσιο στον βαθμό που υφίστανται οι Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις σύμφωνα με το Άρθρο 37.1.8.

σχετική Σύμβαση Παροχής Υπηρεσιών και σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 4.4 (*Κρατικοί Χρήστες*).

Ο όρος **Εγκεκριμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan)** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 20.3 (*Επισκόπηση και Έγκριση Σχεδίων Αποκατάστασης και Ρυθμιστικών Σχεδίων*).

Ο όρος **Εγκεκριμένο Σχέδιο Αποκατάστασης** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 20.3.5.

Ο όρος **Εγκεκριμένο Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 20.5.7.

Ως **Εγκεκριμένοι Περιβαλλοντικοί Όροι** νοούνται οι περιβαλλοντικοί όροι της Παραχώρησης που παρατίθενται στο Παράρτημα 8 (*Εγκεκριμένοι Περιβαλλοντικοί Όροι / Υφιστάμενες Άδειες*), όπως τροποποιούνται, συμπληρώνονται ή αντικαθίστανται στη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης.

Ο όρος **Έγκυροι Περιβαλλοντικοί Όροι** σημαίνει μια Περιβαλλοντική Άδεια (με τη μορφή απόφασης που εγκρίνει τους περιβαλλοντικούς όρους σύμφωνα με τον νόμο 4014/2011), η οποία δεν έχει λήξει.

Ο όρος **Εγχειρίδιο Αεροδρομίου** σημαίνει κάθε εγχειρίδιο που σχετίζεται με ένα Πιστοποιημένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο που θα παρασχεθεί από την ΥΠΑ πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος και κάθε εγχειρίδιο που πρόκειται να επικαιροποιηθεί ή/και να δημιουργηθεί από τον Παραχωρησιούχο ως φορέα διαχείρισης αεροδρομίου σύμφωνα με το Παράρτημα III, Υποενότητα Ε του Κανονισμού 2014 για τα Αεροδρόμια, και θα περιέχει όλες τις απαραίτητες οδηγίες, πληροφορίες και διαδικασίες για το αεροδρόμιο, το σύστημα διαχείρισης και την εκτέλεση των καθηκόντων του επιχειρησιακού προσωπικού.

Ως **Εγχειρίδιο Οικονομικών Αεροδρομίου του ICAO** νοείται το έγγραφο 9562 του ICAO.

Ο όρος **Ειδοποίηση Αμφισβήτησης** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 25.1.2.

Ο όρος **Ειδοποίηση Αναχρηματοδότησης** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 47.9.1.

Ο όρος **Ειδοποίηση Ανωτέρας Βίας** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 25.1.1.

Ο όρος **Ειδοποίηση Δυσμενούς Συμβάντος Παραχωρησιούχου** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 45.2 (*Δυσμενή Συμβάντα*).

Ως **Ειδοποίηση Καταγγελίας** νοείται η ειδοποίηση ενός Μέρους για την καταγγελία της παρούσας Σύμβασης σύμφωνα με τα Άρθρα 33.2.1 και 34.1.2.

Ως **Εισφορά** νοείται το ποσό που είναι πληρωτέο από τον Παραχωρησιούχο στο Δημόσιο σε κάθε Έτος Παραχώρησης και που αντιστοιχεί σε συγκεκριμένο ποσοστό των Τελών Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων σύμφωνα με το Άρθρο 28.9.

Ως **Εκκρεμότητες** νοούνται τα ζητήματα που προγραμματίζονται από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και τον Παραχωρησιούχο όταν ο Ανεξάρτητος Μηχανικός εκδίδει το Πιστοποιητικό Ουσιώδους Ολοκλήρωσης σε σχέση με το αντίστοιχο τμήμα των Έργων που παραμένουν σε εκκρεμότητα, είναι προσωρινής φύσεως, είναι επουσιώδους αντικειμένου και σημασίας και (είτε μεμονωμένα είτε συνδυαστικά) δεν θα επηρεάσουν ουσιωδώς τη χρήση και τη νομή του σχετικού Περιφερειακού Αεροδρομίου από τους Χρήστες.

Ως **Εκκρεμότητες Έργων Δημοσίου** νοούνται τα ζητήματα που έχουν προγραμματιστεί από την Επιτροπή στο Πρωτόκολλο Προσωρινής Παραλαβής σε σχέση με το αντίστοιχο τμήμα των Έργων Δημοσίου, και παραμένουν σε εκκρεμότητα, είναι προσωρινής φύσεως, είναι επουσιώδους αντικειμένου και σημασίας και (είτε μεμονωμένα είτε συνδυαστικά) δεν θα παρεμποδίσουν ουσιωδώς τον Παραχωρησιούχο σε σχέση με τη λειτουργία του αντίστοιχου Περιφερειακού Αεροδρομίου.

Ο όρος **Εκκρεμότητες Πρόσθετων Έργων Δημοσίου** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 19.3.3(α).

Ο όρος **Εκπρόσωπος του Δημοσίου** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 7.11 (*Εκπρόσωπος Παραχωρητή και Δημοσίου*).

Ο όρος **Εκπρόσωπος(οι) του Παραχωρησιούχου** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 7.10 (*Εκπρόσωπος/οι του Παραχωρησιούχου*).

Ο όρος **Εκπρόσωπος του Παραχωρητή** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 7.11 (*Εκπρόσωπος Παραχωρητή και Δημοσίου*).

Ο όρος **Εκτελεστικοί Κανόνες** σημαίνει οποιονδήποτε κανονισμό ή εκτελεστικό κανονισμό όπως δύναται να ισχύει κατά καιρούς και ο οποίος θεσπίζεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή βάσει οποιασδήποτε εξουσίας που της παρέχεται δυνάμει του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 (ή βάσει οποιασδήποτε νομοθεσίας που καταργήθηκε από τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008).

Ως **Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων** νοείται κάθε εκτίμηση κατάστασης εγκαταστάσεων που καταρτίζει ο Ανεξάρτητος Μηχανικός σύμφωνα με το Άρθρο 20.4 (*Έργα Ανακαίνισης – Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων*) στα Περιφερειακά Αεροδρόμια και σύμφωνα με τις απαιτήσεις που παρατίθενται στο Παράρτημα 12 (*Έργα*).

Ως **Εκτίμηση Χωρητικότητας** νοείται η Αρχική Εκτίμηση Χωρητικότητας και κάθε μεταγενέστερη εκτίμηση χωρητικότητας στην οποία προβαίνει ο Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας σύμφωνα με το Άρθρο 20.2 (*Εκτίμηση Χωρητικότητας*) και την παράγραφο 3 (*Εκτίμηση Χωρητικότητας Αεροσταθμών Επιβατών και Περιοχής Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών*) του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

Ο όρος **Εκτιμώμενη Μεταβολή Δαπανών Παραχώρησης** έχει την έννοια που του αποδίδεται στην παράγραφο 1.9 του Παραρτήματος 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*).

Ως **Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης** νοούνται οι απαιτήσεις ασφάλισης, όπως τίθενται στην παρούσα Σύμβαση.

Ως **Ελάχιστοι Δείκτες Κάλυψης** νοούνται οι ελάχιστες τιμές του Ετήσιου Δείκτη Κάλυψης Δανειακών Υποχρεώσεων (ΕΔΚΔΥ) και του δείκτη κάλυψης διάρκειας δανείου (ΔΚΔΔ) (ο εν λόγω όρος, αν υφίσταται, ορίζεται στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις), όπως παρατίθενται και επιβάλλονται σύμφωνα με τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (εφόσον υπάρχουν).

Ως **Εμπειρογνώμονας** νοείται το μέλος της Επιτροπής Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών.

Ο όρος **Εμπιστευτικές Πληροφορίες** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 46.1.

Ως **Εναπομείνασα Διάρκεια** νοείται το υπόλοιπο της Διάρκειας Ζωής ενός στοιχείου των Περιφερειακών Αεροδρομίων που απομένει στη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης.

Ως **Εξαιρούμενες Περίοδοι** νοούνται οποιαδήποτε εκατόν πενήντα (150) 60λεπτα διαστήματα στη διάρκεια της Περιόδου Αιχμής.

Ο όρος **Εξοπλισμός Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας** σημαίνει τα συστήματα και τον εξοπλισμό που παρατίθενται στο Παράρτημα Ι του Κανονισμού (ΕΚ) αρ. 552/2004, τα οποία μπορεί να χρειάζεται κατά καιρούς ο Φορέας Παροχής των Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας.

Ως **Επιβάτες** νοούνται οι επιβάτες σε ένα Περιφερειακό Αεροδρόμιο που είτε επιβιβάζονται είτε αποβιβάζονται από αεροσκάφος είτε είναι σε στάδιο διαμετακόμισης (κατά περίπτωση) στο εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο.

Ο όρος **Επιβεβαίωση Μεταβολής** έχει την έννοια που του αποδίδεται στην παράγραφο 7 του Παραρτήματος 19 (*Μεταβολές*).

Ως **Επίβλεψη** νοούνται οι δραστηριότητες του Ανεξάρτητου Μηχανικού στη διάρκεια των Έργων σύμφωνα με το Άρθρο 21.2 (*Επίβλεψη*) και τη Σύμβαση Ανεξάρτητου Μηχανικού.

Ως **Επιθεώρηση Παράδοσης** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 32.9.1.

Ως **Επικαιροποιημένο Μητρώο Κινητών Περιουσιακών Στοιχείων** νοείται, σε σχέση με κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, το Μητρώο Κινητών Περιουσιακών Στοιχείων, όπως επικαιροποιείται από τον Παραχωρησιούχο για την καταγραφή όλων των κινητών περιουσιακών στοιχείων που υπάρχουν σε κάθε αεροδρόμιο κατά την ημερομηνία παράδοσης της Περιοχής Παραχώρησης σύμφωνα με το Άρθρο 14.1 (*Παράδοση των Περιοχών Παραχώρησης*), το οποίο πρέπει να συμπληρωθεί δέκα (10) Εργάσιμες Ημέρες μετά την ολοκλήρωση της παράδοσης, σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

Ως **Επικαιροποιημένο Οικονομικό Μοντέλο** νοείται το Οικονομικό Μοντέλο όπως επικαιροποιείται κατά καιρούς σύμφωνα με το Άρθρο 31 (*Οικονομικό Μοντέλο*).

Ως **Επικείμενα Έργα** νοούνται τα Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης ή/και τα Επικείμενα Νέα Έργα ή τα Έργα Επέκτασης.

Ως **Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης** νοούνται τα έργα που περιγράφονται στο Σχέδιο Υλοποίησης Επικείμενης Ανακαίνισης και είναι απαραίτητα σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις στο εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο θα λειτουργούν με μηδενικές ή ελάχιστες ανεπάρκειες, όπως περιγράφεται ειδικότερα στο Παράρτημα 12 (*Έργα*) και στο Παράρτημα 10 (*Απαιτήσεις Έργων*).

Ως **Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης** νοούνται τα έργα που είναι απαραίτητα σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο για την αποκατάσταση της μειωμένης χωρητικότητας ή της αδυναμίας εκπλήρωσης του Απαιτούμενου Επιπέδου Εξυπηρέτησης με βάση και σύμφωνα με τα κριτήρια που παρατίθενται στην παράγραφο 1.1 του Παραρτήματος 12 (*Έργα*).

Ως **Επικεφαλής** νοείται το μέλος της κοινοπραξίας που κατέχει μετοχές στον Παραχωρησιούχο και έχει οριστεί να ελέγχει τη διαχείριση και τη λειτουργία της κοινοπραξίας σύμφωνα με τη διαγωνιστική διαδικασία για την παρούσα Παραχώρηση.

Ως **Επικίνδυνη Ουσία** νοείται κάθε ρυπογόνος, ή επικίνδυνη, τοξική, ραδιενεργή, επιβλαβής, εκρηκτική, διαβρωτική ή καυστική ουσία σε στερεά, υγρή ή αέρια μορφή η οποία, μεμονωμένα ή σε συνδυασμό με άλλες, προξενεί ζημία στο Περιβάλλον.

Ο όρος **Επίπεδο Αναφοράς** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 4.4.6.

Ως **Επιτόκιο Αναφοράς** νοείται ένα επιτόκιο ίσο με το επιτόκιο που είναι πληρωτέο για τα έντοκα γραμμάτια ενός (1) έτους του Ελληνικού Δημοσίου συν ένα περιθώριο μιάμισης (1,5) ποσοστιαίας μονάδας.

Ως **Επιτροπή Διασύνδεσης** νοείται η κοινή επιτροπή διασύνδεσης που περιγράφεται στο Άρθρο 7 (*Διασύνδεση και Εκπρόσωποι*).

Ως **Επιτροπή** νοείται η επιτροπή που έχει διοριστεί από την αρμόδια Κρατική Αρχική σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία περί Έργων Δημοσίου και είναι εξουσιοδοτημένη να εκδίδει οποιοδήποτε Πρωτόκολλο Προσωρινής Παραλαβής ή, κατά περίπτωση, το Πρωτόκολλο Οριστικής Παραλαβής.

Ως **Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών** νοείται η τριμελής (3) επιτροπή εμπειρογνωμόνων που προβλέπεται στο Άρθρο 39.2.1, στην οποία τα Μέρη παραπέμπουν προς επίλυση τις Τεχνικές Διαφορές.

Ως **Επιχειρηματικό Σχέδιο** νοείται το πενταετές (5) επιχειρηματικό σχέδιο που θα καταθέσει ο Παραχωρησιούχος στο Δημόσιο κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, όπως επικαιροποιείται κατά καιρούς σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

Ως **Εποπτευόμενα Έργα** νοούνται τα Επικείμενα Έργα, όσα Έργα απαιτούνται ως επακόλουθο Μεταβολής που έχει προγραμματιστεί να ολοκληρωθεί πριν από την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων στο σχετικό Περιφερειακό Αεροδρόμιο στο οποίο πρόκειται να πραγματοποιηθούν τα εν λόγω Έργα και τα Μελλοντικά Ουσιώδη Έργα.

Ως **Έργα** νοούνται τα Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης, τα Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης, τυχόν Μελλοντικά Έργα Ανακαίνισης και τυχόν Μελλοντικά Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης και οποιαδήποτε άλλα έργα είναι απαραίτητα για την ανακαίνιση και την αναβάθμιση των Περιφερειακών Αεροδρομίων σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης, όπως παρατίθενται ειδικότερα στο Παράρτημα 12 (*Έργα*).

Ως **Έργα Ανανέωσης** νοούνται τα απαιτούμενα έργα ανανέωσης, ανακατασκευής, επισκευής ή αποκατάστασης, όπως συμφωνούνται ή αποφασίζονται οποιαδήποτε στιγμή σύμφωνα με το Άρθρο 32 (*Παράδοση Παραχώρησης στο Δημόσιο*), τα οποία θα εκτελούνται προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, κατά τη

λήξη της Περιόδου Παραχώρησης λόγω της παρόδου του χρόνου, θα πληρούν τις Απαιτήσεις Παράδοσης.

Ως **Έργα Δημοσίου** νοούνται τα έργα που συνδέονται με την ανακαίνιση, την αναβάθμιση και την επέκταση των Περιφερειακών Αεροδρομίων που το Δημόσιο έχει εξασφαλίσει, έχει συνάψει σύμβαση ή/και θα εξασφαλίσει και για τα οποία θα φέρει τη σχετική ευθύνη όπως αναφέρεται λεπτομερώς στο πρόγραμμα έργων που παρέχεται από το Υπουργείο και παρατίθεται στο Παράρτημα 11 (*Συμβάσεις Έργων Δημοσίου*)

Ο όρος **Εργάσιμη Ημέρα** σημαίνει μια ημέρα κατά την οποία οι τράπεζες είναι ανοιχτές για συναλλαγές στην Ελλάδα.

Ως **Εργολάβος** νοείται, σε σχέση με οποιοδήποτε τμήμα των Επικείμενων Έργων, ο εργολάβος/ οι εργολάβοι (ή οι διάδοχοι ή αντικαταστάτες τους) που έχουν εγκριθεί από τον Παραχωρητή και το Δημόσιο ή, σε σχέση με τυχόν άλλα έργα που πρέπει να πραγματοποιηθούν στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης από τον Παραχωρησιούχο, τον εργολάβο/ τους εργολάβους (ή τους διαδόχους ή αντικαταστάτες τους) που απασχολούνται από τον Παραχωρησιούχο οποιαδήποτε δεδομένη στιγμή σύμφωνα με τα Άρθρα 16.1 και 16.2.

Ως **Έσοδα** νοούνται τα έσοδα κάθε είδους του Παραχωρησιούχου κατόπιν αφαίρεσης του ΦΠΑ (εφόσον επιβάλλεται) τα οποία θα περιλαμβάνουν, προς αποφυγή αμφιβολίας, οποιαδήποτε Ασφαλιστική Αποζημίωση η οποία τυχόν εισπράττεται και προκύπτει από την απώλεια εισοδήματος στο πλαίσιο οποιασδήποτε αξίωσης βάσει της ασφάλισης διακοπής επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.

Ως **Ετήσια Αμοιβή Παραχώρησης** νοείται ένα σταθερό ποσό σε έντεκα εκατομμυρίων εξακοσίων χιλιάδων Ευρώ (€11.600.000), Αναπροσαρμοζόμενο από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος (η σχετική Ημερομηνία Αναπροσαρμογής) σε κάθε επέτειο, το οποίο οφείλει ο Παραχωρησιούχος στον Παραχωρητή κάθε Έτος Παραχώρησης (μειωμένο αναλογικά για Έτος Παραχώρησης μικρότερης διάρκειας από δώδεκα (12) μήνες) σύμφωνα με το Άρθρο 29.2 (*Υπολογισμοί και Πληρωμή*).

Ως **Ετήσια Έκθεση Επιδόσεων** νοείται η έκθεση την οποία ο Παραχωρησιούχος πρέπει να υποβάλλει στην ΥΠΑ σε ετήσια βάση το αργότερο έως την 1η Μαρτίου σύμφωνα με το Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*), η οποία, μεταξύ άλλων, μετρά την επίτευξη των Προτύπων Επιδόσεων.

Ο **Ετήσιος Δείκτης Κάλυψης Δανειακών Υποχρεώσεων (ΕΔΚΔΥ)** σημαίνει σε σχέση με οποιαδήποτε προηγούμενη ή επόμενη δωδεκάμηνη περίοδο (ανάλογα την περίπτωση), ο λόγος:

(α) Των καθαρών ταμειακών ροών του Παραχωρησιούχου, που είναι, για την αντίστοιχη περίοδο, το άθροισμα των (κάθε στοιχείο λαμβάνεται υπόψη σε καθαρή ταμειακή βάση και όχι λογιστική βάση):

(i) Εσόδων

(ii) του προϊόντος των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων, εάν υφίστανται, που έχουν χρησιμοποιηθεί για την εξυπηρέτηση δανειακών υποχρεώσεων

(i) κάθε τόκου που εισπράχθηκε σε σχέση με τα υπόλοιπα των λογαριασμών του Παραχωρησιούχου

(ii) κάθε ποσού σε οποιονδήποτε αποθεματικό λογαριασμό, που είναι κατά το χρόνο εκείνο δυνατό να αποδεσμευτεί αυτόματα,

μείον τις Κεφαλαιουχικές Δαπάνες (στο βαθμό που αυτές δεν χρηματοδοτούνται από τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις ή/και τη Δεσμευτική Επένδυση), τα Λειτουργικά Έξοδα, κάθε Αμοιβή Παραχώρησης, την Εισφορά, τους φόρους και τις μεταφορές σε αποθεματικούς λογαριασμούς (έως του υπολοίπου μέχρι το σημείο του απαιτούμενου υπολοίπου σύμφωνα με τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις, εάν υφίστανται) προς

(β) τα δεδουλευμένα ποσά εξυπηρέτησης δανειακών υποχρεώσεων (κατά κεφάλαιο, τόκους, έξοδα, πληρωμές από τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με οποιαδήποτε συμφωνία αντιστάθμισης κινδύνου αφαιρούμενων τυχόν ποσών που εισπράχθησαν από τον Παραχωρησιούχο κατά την εν λόγω περίοδο σύμφωνα με τις εν λόγω συμφωνίες αντιστάθμισης κινδύνου και λοιπές δαπάνες) κατά την εν λόγω περίοδο σύμφωνα με τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις,

υπό την προϋπόθεση ότι:

(A) με την αίρεση της παραγράφου (B) του παρόντος ορισμού, εάν η Ημερομηνία Υπολογισμού είναι τουλάχιστον έξι (6) μήνες αλλά λιγότερο από δώδεκα (12) μήνες μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, η σχετική περίοδος για τον υπολογισμό θα αντιστοιχεί στην περίοδο από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης έως την Ημερομηνία Υπολογισμού· και

(B) για τις δύο (2) πρώτες Ημερομηνίες Υπολογισμού μετά από ένα Δυσμενές Συμβάν, η σχετική περίοδος για τον υπολογισμό θα εκτείνεται από την ημερομηνία που τοποθετείται έξι (6) μήνες πριν από την Ημερομηνία Υπολογισμού έως την Ημερομηνία Υπολογισμού υπό τον όρο ότι, εάν η πρώτη Ημερομηνία Υπολογισμού μετά από ένα Δυσμενές Συμβάν είναι τουλάχιστον έξι

(6) μήνες αλλά λιγότερο από δώδεκα (12) μήνες μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, η σχετική περίοδος για τον υπολογισμό της πρώτης Ημερομηνίας Υπολογισμού θα αντιστοιχεί στην περίοδο από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης έως την Ημερομηνία Υπολογισμού ή οποιοδήποτε μικρότερο διάστημα εάν η περίοδος μεταξύ της Ημερομηνίας Έναρξης Παραχώρησης και της Ημερομηνίας Υπολογισμού είναι μικρότερη από έξι (6) μήνες.

Ο όρος **Έτοιμα προς Παράδοση** σημαίνει ότι τα σχετικά Έργα Δημοσίου έχουν ολοκληρωθεί, είναι ασφαλή για χρήση και έτοιμα για παράδοση από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο.

Ως **Έτος Παραχώρησης** νοείται, σε σχέση με το πρώτο Έτος Παραχώρησης, η περίοδος που άρχεται από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και λήγει στις 31 Δεκεμβρίου του επόμενου έτους και, σε σχέση με κάθε επακόλουθο Έτος Παραχώρησης, η δωδεκάμηνη (12) περίοδος που άρχεται από τη λήξη του προηγούμενου Έτους Παραχώρησης (1η Ιανουαρίου) και λήγει στις 31 Δεκεμβρίου του επόμενου έτους ή, εφόσον λήγει νωρίτερα, κατά τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης.

Ο όρος **Εύλογος και Συνετός Φορέας Διαχείρισης** σημαίνει, σε σχέση με τον Παραχωρησιούχο, ότι ενεργεί καλόπιστα κατά την εκτέλεση των συμβατικών υποχρεώσεών του στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης και, στο πλαίσιο αυτό, επιδεικνύει τη δέουσα ικανότητα, επιμέλεια, σύνεση και προνοητικότητα που θα αναμενόταν ευλόγως και ως είθισται από έναν ειδικευμένο και διεθνώς αναγνωρισμένο φορέα διαχείρισης Αεροδρομίου που συμμορφώνεται με την Ορθή Πρακτική Κλάδου, στον ίδιο ή παρόμοιο τύπο δραστηριότητας, στις ίδιες ή παρεμφερείς συνθήκες και περιστάσεις.

Ως **Ευρώ** νοείται το ενιαίο νόμισμα των Συμμετεχόντων Κρατών Μελών.

Ως **Ευρωπαϊκή Κρατική Ενίσχυση** νοείται κάθε ενίσχυση που χορηγείται από το Δημόσιο ή μέσω των πόρων του Δημοσίου σε οποιαδήποτε μορφή, η οποία στρεβλώνει ή απειλεί να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό ευνοώντας ορισμένες επιχειρήσεις ή την παραγωγή ορισμένων προϊόντων και επηρεάζει τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των Κρατών Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ως **Ζημίες** νοείται το σύνολο των ζημιών, απωλειών, υποχρεώσεων, εξόδων, δαπανών (συμπεριλαμβανομένων εξόδων και δαπανών νομικών και άλλων επαγγελματιών) και επιβαρύνσεων που προκύπτουν βάσει νόμου, σύμβασης ή σε σχέση με δικαστικές αποφάσεις, δικαστικές διαδικασίες, εσωτερικές δαπάνες ή απαιτήσεις αλλά, σε κάθε περίπτωση, εξαιρούμενων των τυχόν μελλοντικών διαφυγόντων κερδών.

Ο όρος **Ημερομηνία Αναπροσαρμογής** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 3.2.3(θ).

Ως **Ημερομηνία Δημοσίευσης** νοείται η ημερομηνία δημοσίευσης του Κυρωτικού Νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Ως **Ημερομηνία Διαγωνισμού Παραχώρησης** νοείται η ημερομηνία υποβολής Προσφοράς.

Ως **Ημερομηνία Έναρξης Δυσμενούς Συμβάντος** νοείται η ημέρα κατά την οποία ο Παραχωρησιούχος επιδίδει στο Δημόσιο και τον Παραχωρητή μια Ειδοποίηση Δυσμενούς Συμβάντος του Παραχωρησιούχου.

Ως **Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος Κυρωτικού Νόμου** νοείται η ημερομηνία κατά την οποία ο Κυρωτικός Νόμος τίθεται σε ισχύ, η οποία ορίζεται σε δέκα (10) ημέρες μετά την Ημερομηνία Δημοσίευσης.

Ως **Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος** νοείται η ημερομηνία υπογραφής της παρούσας Σύμβασης.

Ως **Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων** νοείται η ημερομηνία που έπεται σαράντα οκτώ (48) μήνες από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

Ως **Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης** νοείται η ημερομηνία που παρατίθεται στο Άρθρο 6.2.2.

Ο όρος **Ημερομηνία Καταγγελίας** έχει την έννοια που του αποδίδεται στα Άρθρα 33.2.4 και 34.1.5.

Ο όρος **Ημερομηνία Λήξης Απενεργοποίησης Ανώτατου Ορίου Χρεώσεων** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 28.4.4(β)(i).

Ως **Ημερομηνία Λήξης Δυσμενούς Συμβάντος** νοείται η πρώτη Ημερομηνία Υπολογισμού μετά την Ημερομηνία Έναρξης Δυσμενούς Συμβάντος κατά την οποία οι Ελάχιστοι Δείκτες Κάλυψης έχουν επιτευχθεί για την προηγούμενη περίοδο υπολογισμού χωρίς αναβολή της Αμοιβής Παραχώρησης.

Ως **Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων** νοείται η ημερομηνία κατά την οποία εκδίδεται το Πιστοποιητικό Οριστικής Ολοκλήρωσης σε σχέση με τα Επικείμενα Έργα σε οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο.

Ως **Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων Ανακαίνισης** νοείται η ημερομηνία κατά την οποία εκδίδεται ένα Πιστοποιητικό Οριστικής Ολοκλήρωσης σε σχέση με τα Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης σε οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο.

Ο όρος **Ημερομηνία Λήξης Πρόσθετης Περιόδου** σημαίνει την τελευταία ημέρα της Πρόσθετης Περιόδου.

Ως **Ημερομηνία Προγραμματισμένης Ολοκλήρωσης** νοείται κάθε ημερομηνία για την ολοκλήρωση των Έργων όπως παρατίθεται στο Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Επικείμενων Έργων, σε κάθε Εγκεκριμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) ή/και σε κάθε Εγκεκριμένο Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης, κατά περίπτωση.

Ως **Ημερομηνία Υπολογισμού** νοείται η 30η Ιουνίου και η 31η Δεκεμβρίου κάθε Έτους Παραχώρησης.

Ως **Καθορισμένες Υπηρεσίες Αεροδρομίου** νοούνται οι Υπηρεσίες Αεροδρομίου που υπόκεινται σε Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων, όπως ορίζεται στο Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

Ο όρος **Καθορισμένη Δανειακή Σύμβαση** σημαίνει, με εξαίρεση τη Δεσμευτική Επένδυση και προς αποφυγή αμφιβολίας οποιεσδήποτε Εγγυητικές Επιστολές Καλής Εκτέλεσης που εκδίδονται από ή προς όφελος του Παραχωρησιούχου, οποιαδήποτε συμφωνία μεταξύ του Παραχωρησιούχου και κάποιου τρίτου μέρους δυνάμει της οποίας κάθε χρηματοδότηση είναι ή θα καταστεί διαθέσιμη στον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με την υποχρέωσή του βάσει του Άρθρου 9.2 (*Χρηματοδότηση της Παραχώρησης με Δάνεια*), (είτε με τη μορφή δανείων, ομολόγων είτε με την παροχή ενέγγυων πιστώσεων ή εγγυήσεων δανείων είτε με οποιαδήποτε άλλη μορφή συμπεριλαμβανομένων και αυτών που παρέχονται με βάση οποιαδήποτε συμφωνία αντιστάθμισης κινδύνου) και κάθε παρόμοια συμφωνία η οποία, μετά την ημερομηνία της παρούσας, έχει εγκριθεί εγγράφως από το Δημόσιο και έχει γίνει αποδεκτή από το Δημόσιο ως Καθορισμένη Δανειακή Σύμβαση.

Ως **Κανόνες ΔΕΕ** νοούνται οι Κανόνες Διαιτησίας του ΔΕΕ σε ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2012, όπως μεταγενέστερα τροποποιήθηκαν ή αναθεωρήθηκαν.

Ως **Κανονισμοί Πιστοποίησης** νοούνται ο Κανονισμός (ΕΚ) 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, όπως τροποποιείται κατά καιρούς, ο Κανονισμός 2014 για τα Αεροδρόμια και κάθε ισχύουσα Νομοθεσία την αντίστοιχη χρονική στιγμή συμπεριλαμβανομένης της Υπουργικής Απόφασης.

Ως **Κανονισμοί Υγείας και Ασφάλειας** νοούνται όλοι οι κανόνες, οι κανονισμοί και τα πρότυπα σε ισχύ οποιαδήποτε δεδομένη στιγμή σε σχέση με την υγεία, την ασφάλεια ή/και την προστασία Επιβατών, εργαζομένων, των Χρηστών και Κρατικών Συνδεδεμένων Μερών.

Ο όρος **Κανονισμός 2014 για τα Αεροδρόμια** σημαίνει τον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής για τη θέσπιση απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών για τα αεροδρόμια σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

Ως **Κατάσταση Απογραφής** νοείται το Μητρώο Κινητών Περιουσιακών Στοιχείων όπως επικαιροποιείται από τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με το Άρθρο 4.11 (*Κατάσταση Απογραφής*) και το Άρθρο 6.2.1 (β) (xiii) όπως αυτή η κατάσταση μπορεί να τροποποιείται στη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης.

Ως **Κάτοχος Δικαιώματος Αεροδρομίου** νοείται κάθε πρόσωπο (συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, κάθε Συνδεδεμένης Επιχείρησης του Παραχωρησιούχου, κάθε προσώπου που έχει λάβει άδεια, έχει προσληφθεί, έχει συμβληθεί, έχει λάβει άδεια από αρχικό δικαιούχο ή άλλως έχει το δικαίωμα να παρέχει οποιαδήποτε Υπηρεσία Αεροδρομίου ή μέρος αυτών) που κατέχει κατά καιρούς ένα Δικαίωμα Αεροδρομίου που παρέχεται σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

Ως **Κέρδη προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων** (**EBITDA**) νοούνται τα λειτουργικά κέρδη προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων του Παραχωρησιούχου τα οποία, προς αποφυγή αμφιβολίας, είναι τα κέρδη του Παραχωρησιούχου (συμπεριλαμβανομένων των κερδών από διακοπείσες δραστηριότητες) για το αντίστοιχο Έτος Παραχώρησης και υπολογίζονται (ακόμα και στη βάση προβλεπόμενων στοιχείων) όπως πιστοποιούνται από τον ελεγκτή του Παραχωρησιούχου:

(α) προτού αφαιρεθούν εταιρικοί φόροι ή άλλοι συναφείς φόροι εισοδήματος·

(β) προτού αφαιρεθούν πληρωτέοι τόκοι και άλλα χρηματοοικονομικά έξοδα (πληρωτέα τοις μετρητοίς, δεδουλευμένα ή ανατοκιζόμενα) και κάθε απόσβεση προκαταβλητέων αμοιβών και δαπανών, σε σχέση με τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις·

(γ) αφού αφαιρεθούν (στον βαθμό που άλλως περιλαμβάνονται) τα έσοδα από τόκους·

(δ) αφού εξαιρεθούν ασυνήθη ή μη επαναλαμβανόμενα στοιχεία·

(ε) αφού προστεθούν (στον βαθμό που άλλως εξαιρούνται) τα ποσοστά κερδών (ή ζημιών) των μετόχων μειοψηφίας,

(στ) προτού αφαιρεθεί ή αφού επαναπροστεθεί (στον βαθμό που ισχύει) το ποσό των μερισμάτων ή άλλων διανομών κερδών (καθαρά από παρακρατήσεις φόρου) που λαμβάνει οποιοσδήποτε Μέτοχος υπό μορφή μετρητών στη διάρκεια της εν

λόγω περιόδου, συμπεριλαμβανομένων τόκων και αποπληρωμών κεφαλαίου στο πλαίσιο των Δευτερογενών Δανειακών Συμβάσεων·

(ζ) χωρίς να ληφθούν υπ' όψιν μη πραγματοποιηθέντα κέρδη ή ζημίες επί οποιουδήποτε χρηματοοικονομικού προϊόντος·

(η) χωρίς να ληφθούν υπ' όψιν τυχόν έσοδα ή επιβαρύνσεις που είναι αποδοτέα σύμφωνα με πρόγραμμα παροχών υπαλλήλων μετά την έξοδο από την υπηρεσία πλην των δαπανών τρέχουσας απασχόλησης που αποδίδονται στο πρόγραμμα·

(θ) χωρίς να ληφθούν υπ' όψιν τυχόν δαπάνες (πλην δαπανών που καταβάλλονται σε μετρητά) που συνδέονται με την αποζημίωση εργαζομένων ή της διοίκησης, η οποία καθορίζεται με βάση μετοχικούς τίτλους·

(ι) χωρίς να ληφθούν υπ' όψιν τυχόν κέρδη ή ζημίες που απορρέουν από:

(i) την αναδιοργάνωση των δραστηριοτήτων οποιασδήποτε οντότητας,

(ii) τη διάθεση ή διαγραφή στοιχείων μη κυκλοφορούντος ενεργητικού,

(iii) διακανονισμούς αντιδικιών, ή

(iv) τη διάθεση στοιχείων ενεργητικού που συνδέονται με διακοπείσες δραστηριότητες,

(ια) αφού εξαιρεθεί το ποσό τυχόν ζημίας ή κέρδους έναντι της λογιστικής αξίας που απορρέει από τη διάθεση κάποιου περιουσιακού στοιχείου (πλην μετοχών που εκποιούνται κατά τη συνήθη πορεία των συναλλαγών) στη διάρκεια του εν λόγω Έτους Παραχώρησης·

(ιβ) προτού αφαιρεθούν (ή προστεθούν σε ορισμένες περιπτώσεις απόσβεσης) τυχόν απομειώσεις ή αποσβέσεις ·

(ιγ) προτού αφαιρεθούν τυχόν ζημίες έναρξης δραστηριοτήτων για νέες οντότητες ή δραστηριότητες και ζημίες που συνδέονται με διακοπείσες δραστηριότητες·

(ιδ) προτού αφαιρεθούν χρεώσεις αναδιοργάνωσης σε σχέση με απολύσεις εργαζομένων, κλείσιμο εγκαταστάσεων και μετεγκατάσταση ενσώματων περιουσιακών στοιχείων και εξοπλισμού

(ιε) προτού αφαιρεθούν έξοδα, δαπάνες ή χρεώσεις που πραγματοποιούνται σε σχέση με τυχόν πραγματική ή επιχειρούμενη έκδοση δανείων ή ιδίων κεφαλαίων·

(ιστ) αφού επαναπροστεθούν τυχόν ζημίες στον βαθμό που καλύπτονται από την ασφάλιση διακοπής επιχειρηματικών δραστηριοτήτων ή παρόμοια ασφάλιση ή αποζημίωση που εισπράττει το Δημόσιο ή ο Παραχωρητής·

(ιζ) προτού αφαιρεθεί οποιαδήποτε Αμοιβή Παραχώρησης η οποία, σε κάθε περίπτωση, είναι πληρωτέα σε σχέση με το αντίστοιχο Έτος Παραχώρησης· και

(ιη) αφού αφαιρεθεί κάθε Εισφορά η οποία, σε κάθε περίπτωση, είναι πληρωτέα σε σχέση με το αντίστοιχο Έτος Παραχώρησης.

Ως **Κεφάλαιο Αεροπορικών Δραστηριοτήτων** νοείται το σύνολο:

(α) των ποσών που κατά καιρούς καταβάλλονται ή πιστώνονται ως καταβληθέντα επί των μετοχών που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 5 του καταστατικού του Παραχωρησιούχου,

(β) οποιουδήποτε Δευτερογενούς Χρέους που παρέχεται σύμφωνα με το Άρθρο 9.1 (*Δεσμευτική Επένδυση*),

(γ) οποιασδήποτε περαιτέρω Δεσμευτικής Επένδυσης στο βαθμό που τα εν λόγω ποσά χρησιμοποιούνται (σε σχέση με Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης ή άλλως) για τους σκοπούς της παροχής, κατασκευής, αγοράς, συντήρησης, επισκευής, ανανέωσης, αναβάθμισης και λειτουργίας των περιουσιακών στοιχείων που προορίζονται για τις Αεροπορικές Δραστηριότητες σύμφωνα με το Άρθρο 28.3.2 και αναγνωρίζονται υπό αυτήν την ιδιότητα εγγράφως από το Δημόσιο,

υπό τον προϋπόθεση ότι:

(i) με την επιφύλαξη της διαθεσιμότητας δανειακών κεφαλαίων με εύλογους εμπορικούς όρους, ο Παραχωρησιούχος θα χρησιμοποιεί δανειακά κεφάλαια και όχι ίδια κεφάλαια ή Δευτερογενές Χρέος για τους σκοπούς της παροχής, κατασκευής, αγοράς, συντήρησης, επισκευής, ανανέωσης, αναβάθμισης και λειτουργίας των περιουσιακών στοιχείων που προορίζονται για τις Αεροπορικές Δραστηριότητες σύμφωνα με το Άρθρο 28.3.2, και

(ii) το Κεφάλαιο Αεροπορικών Δραστηριοτήτων θα Αναπροσαρμόζεται από το πρώτο ημερολογιακό έτος μετά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος (εφαρμοζόμενο στον σταθμισμένο μέσο όρο του Κεφαλαίου Αεροπορικών Δραστηριοτήτων καθ' όλη τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου).

Ως **Κεφαλαιουχικές Δαπάνες** νοούνται οι κεφαλαιουχικές δαπάνες (όπως αυτός ο όρος ερμηνεύεται κατά καιρούς σύμφωνα με γενικώς αποδεκτές λογιστικές αρχές στην

Ελληνική Δημοκρατία συμπεριλαμβανομένων, προς αποφυγή αμφιβολίας, των διεθνών προτύπων χρηματοοικονομικής αναφοράς/ΔΛΠ).

Ο όρος **Κεφαλαιουχικές Δαπάνες Αεροπορικών Δραστηριοτήτων** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 28.4.5(α)(Α).

Ο όρος **Κινητά Περιουσιακά Στοιχεία** σημαίνει το σύνολο των υποδομών, του εξοπλισμού, των οχημάτων, των υλικών και άλλων κινητών περιουσιακών στοιχείων που ανήκουν στην ΥΠΑ σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο και θα μεταβιβαστούν στον Παραχωρησιούχο κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης όπως καταγράφονται στην Κατάσταση Απογραφής που καταρτίζεται σύμφωνα με τα Άρθρα 4.11 (*Κατάσταση Απογραφής*) και 6.2.1(β)(xiii) (συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων για τα οποία ο Παραχωρησιούχος έχει καταβάλλει πληρωμή αλλά δεν έχουν παραδοθεί ακόμα σε αυτόν), εξαιρουμένου του εξοπλισμού που εμπεριέχεται στην Παραχώρηση, καθώς και το σύνολο των υποδομών, του εξοπλισμού και των υλικών που χρησιμοποιούνται ή θα χρησιμοποιηθούν από τον Παραχωρησιούχο για τη λειτουργία, τη συντήρηση και την εκμετάλλευση της Παραχώρησης όπως μπορεί να αποσβένονται, να ανανεώνονται ή να αντικαθίστανται στη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης.

Ως **Κλίμακα του ΔΕΕ ως προς τις Αμοιβές Διαιτητών** νοείται η κλίμακα του ΔΕΕ ως προς τις αμοιβές Διαιτητών που παρατίθεται στο άρθρο 4.1 του παραρτήματος ΙΙΙ των Κανόνων ΔΕΕ.

Ως **Κόστος Ανανέωσης** νοείται το κόστος υλοποίησης των Έργων Ανανέωσης, όπως συμφωνούνται ή αποφασίζονται σύμφωνα με το Άρθρο 32 (*Παράδοση της Παραχώρησης στο Δημόσιο*) και σύμφωνα με το Πρόγραμμα Ανανέωσης, το οποίο θα περιλαμβάνει ένα στοιχείο κέρδους και γενικά έξοδα εντός και εκτός εργοταξίου πλην των στοιχείων εκείνων των Έργων Ανανέωσης που απαιτούνται λόγω αδυναμίας του Παραχωρησιούχου να συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας Σύμβασης, τα οποία θα εκτελούνται με έξοδα και δαπάνες του Παραχωρησιούχου.

Ο όρος **Κόστος Επιτάχυνσης** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 30.1.4.

Ως **Κρατικές Υπηρεσίες** νοούνται ρυθμιστικές και εποπτικές αρχές, υπηρεσίες τελωνειακού ελέγχου και επιβολής έμμεσων φόρων κατανάλωσης, ελέγχου μετανάστευσης, αστυνομικές αρχές και εθνική φρουρά, το Πυροσβεστικό Σώμα Ελλάδος, υπηρεσίες δημόσιας υγείας, καραντίνας (ανθρώπων και ζώων), κτηνιατρικές και φυτοϋγειονομικές υπηρεσίες, μετεωρολογικές και αεροναυτιλιακές υπηρεσίες, υπηρεσίες δημόσιων ασθενοφόρων ή άλλες υπηρεσίες αντιμετώπισης έκτακτων περιστατικών και όσες άλλες υπηρεσίες ορίζει κατά καιρούς το Δημόσιο ως Κρατικές Υπηρεσίες.

Ως **Κρατική Αρχή** νοείται το Δημόσιο ή κάποιο υπουργείο ή άλλες ανεξάρτητες υπηρεσίες ή διοικητικές μονάδες ή υποδιευθύνσεις αυτών ή κάθε πρόσωπο που ασκεί εκτελεστικές, εποπτικές ή διοικητικές λειτουργίες για λογαριασμό των ανωτέρω και περιλαμβάνει τον Εκπρόσωπο του Δημοσίου.

Ως **Κρατικό Συνδεδεμένο Μέρος** νοείται:

(α) κάθε Κρατική Αρχή ή Κρατικός Χρήστης ή στέλεχος, αντιπρόσωπος ή υπάλληλος αυτών ή άλλο μέρος για το οποίο είναι υπεύθυνο το Δημόσιο, και

(β) σε σχέση με κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, κάθε πρόσωπο που επισκέπτεται το εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο κατόπιν ρητής πρόσκλησης στελέχους, αντιπροσώπου ή υπαλλήλου Κρατικής Αρχής ή Κρατικού Χρήστη που ενεργεί στη διάρκεια των εργασιακών καθηκόντων του.

Ως **Κρατικός Χρήστης** νοούνται ρυθμιστικές και εποπτικές αρχές, υπηρεσίες τελωνειακού ελέγχου και επιβολής έμμεσων φόρων κατανάλωσης, ελέγχου μετανάστευσης, αστυνομικές αρχές, το Πυροσβεστικό Σώμα Ελλάδος, υπηρεσίες δημόσιας υγείας, καραντίνας, δημόσιες κτηνιατρικές και φυτοϋγειονομικές υπηρεσίες, δημόσιες μετεωρολογικές και αεροναυτιλιακές υπηρεσίες, υπηρεσίες δημόσιων ασθενοφόρων ή άλλες δημόσιες υπηρεσίες αντιμετώπισης έκτακτων περιστατικών.

Ο όρος **Κρίσιμη Διαδρομή** σημαίνει τη σειρά Κρίσιμων Δραστηριοτήτων που περιλαμβάνονται στο Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Επικείμενων Έργων ή όποιο χρονοδιάγραμμα συμφωνείται σε ένα Εγκεκριμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan), το οποίο καθορίζει τη βραχύτερη συνολική διάρκεια του εν λόγω χρονοδιαγράμματος, έτσι ώστε τυχόν καθυστέρηση της εν λόγω δραστηριότητας να επιφέρει αντίστοιχη καθυστέρηση της συνολικής διάρκειας αυτού του χρονοδιαγράμματος. Η κρίσιμη διαδρομή μπορεί να μεταβάλλεται εάν κάποια Κρίσιμη Δραστηριότητα ολοκληρωθεί πριν ή μετά το χρόνο που παρατίθεται στο χρονοδιάγραμμα.

Ως **Κρίσιμη Δραστηριότητα** νοείται κάθε δραστηριότητα της Κρίσιμης Διαδρομής του Χρονοδιαγράμματος Υλοποίησης Επικείμενων Έργων ή οποιουδήποτε χρονοδιαγράμματος συμφωνείται σε ένα Εγκεκριμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan).

Ως **Κρίσιμη Χωρητικότητα** νοείται η Κρίσιμη Χωρητικότητα Περιοχής Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών ή, κατά περίπτωση, η Κρίσιμη Χωρητικότητα Αεροσταθμού.

Ο όρος **Κρίσιμη Χωρητικότητα Αεροσταθμού** σημαίνει, σε σχέση με κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, ότι ο Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας έχει διαπιστώσει ότι το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης δεν έχει επιτευχθεί στο εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο στη διάρκεια της Περιόδου Αιχμής σύμφωνα με την παράγραφο 3.2

(*Εκτίμηση Χωρητικότητας Αεροσταθμού Επιβατών*) του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

Ο όρος **Κρίσιμη Χωρητικότητα Περιοχής Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών** σημαίνει, σε σχέση με κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, ότι ο Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας έχει ορίσει ότι στη διάρκεια της Περιόδου Αιχμής υπάρχουν περισσότερα από εκατόν πενήντα (150) 60λεπτα διαστήματα, στη διάρκεια των οποίων η χωρητικότητα είναι ανεπαρκής σύμφωνα με την παράγραφο 3.1 (*Εκτίμηση Χωρητικότητας Περιοχής Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών*) του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

Ο όρος **ΚΠΑ** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 33.3.1(ζ)(ii).

Ως **Κύριο Χρέος** νοείται η χρηματοδότηση που παρέχουν οι Δανειστές στο πλαίσιο των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων.

Ως **Κυρωτικός Νόμος** νοείται ο νόμος της Ελληνικής Δημοκρατίας που επικυρώνει την παρούσα Σύμβαση και θα ψηφιστεί από το Ελληνικό Κοινοβούλιο και θα δημοσιευτεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Ως **Λειτουργικά Έξοδα** νοούνται τα λειτουργικά έξοδα (όπως αυτός ο όρος ερμηνεύεται κατά καιρούς σύμφωνα με γενικώς αποδεκτές λογιστικές αρχές που ισχύουν στην Ελληνική Δημοκρατία, οι οποίες περιλαμβάνουν, προς αποφυγή αμφιβολίας, τα διεθνή πρότυπα χρηματοοικονομικής αναφοράς/ΔΛΠ) στα οποία περιλαμβάνονται, προς αποφυγή αμφιβολίας, η Εισφορά και όλες οι πληρωμές του Παραχωρησιούχου στην ΠΑ με βάση το Πλαίσιο Συνεργασίας ΠΑ αλλά εξαιρουμένου οποιουδήποτε τμήματος της Αμοιβής Παραχώρησης.

Ως **Λογαριασμός Παρακράτησης** νοείται ο λογαριασμός που ορίζεται ως τέτοιος σύμφωνα με το Άρθρο 32.10 (*Λογαριασμός Παρακράτησης*) και συμπεριλαμβάνει οποιονδήποτε λογαριασμό σε αντικατάσταση αυτού.

Ως **Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη** νοείται η μέγιστη μέση χρέωση ανά αναχωρούντα Επιβάτη που αναγράφεται στο Άρθρο 28.4 (*Σταθερό Ανώτατο Όριο Χρεώσεων με Δείκτη Αύξησης*), η οποία αντιστοιχεί στο μέγιστο κλάσμα εσόδων από Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη που μπορεί να αποκομίσει ο Παραχωρησιούχος προς τους αναχωρούντες Επιβάτες για την ίδια περίοδο υπολογισμού σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο. Ο αριθμός αναχωρούντων Επιβατών θα υπολογίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 1.5 (*Τέλη Επιβατών*) του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*).

Ο όρος **Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

Ως **Μελέτες** νοούνται όλες οι μελέτες που αφορούν στα Έργα και ως **Μελέτη** νοείται οιαδήποτε μελέτη αφορά στα Έργα.

Ως **Μελετητές** νοούνται τα πρόσωπα που έχει ορίσει ο Παραχωρησιούχος στην Προσφορά του με σκοπό την πραγματοποίηση των Μελετών για τα Επικείμενα Έργα και όσα πρόσωπα διορίζει ο Παραχωρησιούχος για την υλοποίηση των μελετών για τα Μελλοντικά Έργα ή, σε κάθε περίπτωση, οποιοσδήποτε διάδοχος ή αντικαταστάτης αυτών.

Ως **Μελλοντικά Έργα** νοούνται οποιαδήποτε Μελλοντικά Έργα Ανακαίνισης ή/και Μελλοντικά Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης που θα αναληφθούν στα Περιφερειακά Αεροδρόμια σύμφωνα με κάθε Εγκεκριμένο Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης ή το Εγκεκριμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) (κατά περίπτωση) με βάση και σύμφωνα με τα κριτήρια που παρατίθενται στο Παράρτημα 12 (*Έργα*).

Ως **Μελλοντικά Έργα Ανακαίνισης** νοούνται τα έργα που περιγράφονται σε κάθε Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης και θεωρούνται κατά καιρούς απαραίτητα σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο ώστε να διασφαλιστεί ότι οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις θα λειτουργούν με επουσιώδεις ή μηδενικές ανεπάρκειες όπως ειδικότερα περιγράφεται στο Παράρτημα 12 (*Έργα*) και το Παράρτημα 10 (*Απαιτήσεις Έργων*).

Ως **Μελλοντικά Νέα Έργα** ή **Έργα Επέκτασης** νοούνται τα έργα που θεωρούνται απαραίτητα σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο ώστε να διασφαλιστεί ότι ικανοποιείται το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης και θα καθορίζονται από τον Παραχωρησιούχο, ανά πάσα στιγμή, με βάση τον όγκο ιστορικής και προβλεπόμενης εναέριας κυκλοφορίας, σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο.

Ως **Μελλοντικά Ουσιώδη Έργα** νοούνται οποιαδήποτε Μελλοντικά Έργα θα εκτελεστούν σε ένα Περιφερειακό Αεροδρόμιο σύμφωνα με κάποιο Εγκεκριμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) ή/και Εγκεκριμένο Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης, το συνολικό κεφαλαιουχικό κόστος των οποίων σε σχέση με το εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο υπερβαίνει τα πέντε εκατομμύρια Ευρώ (€5.000.000).

Ως **Μεροληπτική Μεταβολή Νομοθεσίας** νοείται κάθε Μεταβολή Νομοθεσίας:

(α) οι όροι της οποίας ισχύουν ρητά για:

(i) την Παραχώρηση και όχι για παρόμοια έργα,

(ii) τον Παραχωρησιούχο και όχι για παρόμοιους αναδόχους, ή/και

(β) η οποία σχετίζεται ρητά με την παροχή των Έργων ή/και με κάποια ίδια ή παρόμοια υπηρεσία με τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου ή/και με άλλες

Δραστηριότητες Παραχώρησης ή με την κατοχή μετοχών σε εταιρείες των οποίων κύρια δραστηριότητα αποτελεί η κατασκευή, λειτουργία ή/και συντήρηση αεροδρομίων.

Ο όρος **Μέρος Σύμβασης Αεροδρομίου** σημαίνει κάθε μέρος οποιασδήποτε Σύμβασης Αεροδρομίου πλην του Δημοσίου και ο Όρος «**Μέρη Σύμβασης Αεροδρομίου**» ερμηνεύεται αναλόγως.

Ως **Μεταβιβασθείσες Συμβάσεις Αεροδρομίου** νοούνται οι Συμβάσεις και κάθε άλλη Σύμβαση Αεροδρομίου που επιλέγει ο Παραχωρησιούχος να μεταβιβαστεί σε αυτόν κατά ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

Ως **Μεταβιβασθέντα Περιουσιακά Στοιχεία** νοούνται τα περιουσιακά στοιχεία που έχουν καταχωρηθεί στο Μητρώο Κινητών Περιουσιακών Στοιχείων, όπως επικαιροποιείται από την Κατάσταση Απογραφής που καταρτίζει ο Παραχωρησιούχος σύμφωνα με το Άρθρο 4.11 (*Κατάσταση Απογραφής*).

Ως **Μεταβλητή Αμοιβή Παραχώρησης** νοείται ένα μεταβλητό ποσό που αντιστοιχεί στα Κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) (εφόσον είναι θετικό) και πολλαπλασιάζεται με 28,94%, το οποίο οφείλεται από τον Παραχωρησιούχο στον Παραχωρητή σε σχέση με κάθε Έτος Παραχώρησης μετά την τρίτη επέτειο της Ημερομηνίας Έναρξης Παραχώρησης, όπου τα EBITDA είναι τα EBITDA για το Έτος Παραχώρησης.

Ο όρος **Μεταβολές Νομοθεσίας** σημαίνει:

(α) τη θέσπιση οποιουδήποτε Νόμου,

(β) την κατάργηση ή τροποποίηση οποιουδήποτε Νόμου,

(γ) την έναρξη ισχύος οποιουδήποτε Νόμου,

(δ) την αλλαγή ερμηνείας ή εφαρμογής οποιουδήποτε Νόμου, ή

(ε) την αλλαγή οποιουδήποτε νόμου ή την αλλαγή ερμηνείας οποιουδήποτε νόμου, η οποία επιφέρει την ανάκληση, μη ανανέωση ή μεταβολή των όρων οποιασδήποτε Άδειας.

Ως **Μεταβολή** νοείται μια Μεταβολή Έργων Δημοσίου ή Μεταβολή Υπηρεσιών Δημοσίου ή και τα δύο (κατά περίπτωση).

Ο όρος **Μεταβολή Δαπανών** έχει την έννοια που του αποδίδεται στην παράγραφο 1.9 του Παραρτήματος 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*).

Ως **Μεταβολή Δημοσίου** νοείται μια Μεταβολή Υπηρεσιών Δημοσίου, μια Μεταβολή Έργων Δημοσίου ή και τα δύο, κατά περίπτωση.

Ως **Μεταβολή Έργων Δημοσίου** νοείται κάθε μεταβολή των Έργων την οποία επιφέρει το Δημόσιο σύμφωνα με το Παράρτημα 19 (*Μεταβολές*).

Ως **Μεταβολή Έργων Παραχωρησιούχου** νοείται μια μεταβολή των Έργων την οποία επιφέρει ο Παραχωρησιούχος σύμφωνα με το Παράρτημα 19 (*Μεταβολές*).

Ο όρος **Μεταβολή Εσόδων** έχει την έννοια που του αποδίδεται στην παράγραφο 1.9 του Παραρτήματος 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*).

Ως **Μεταβολή Παραχωρησιούχου** νοείται μια Μεταβολή Υπηρεσιών Παραχωρησιούχου, μια Μεταβολή Έργων Παραχωρησιούχου ή και τα δύο, κατά περίπτωση.

Ως **Μεταβολή Υπηρεσιών Δημοσίου** νοείται η μεταβολή των Υπηρεσιών Αεροδρομίου την οποία επιφέρει το Δημόσιο σύμφωνα με το Παράρτημα 19 (*Μεταβολές*).

Ως **Μεταβολή Υπηρεσιών Παραχωρησιούχου** νοείται μια μεταβολή των Υπηρεσιών Αεροδρομίου την οποία επιφέρει ο Παραχωρησιούχος σύμφωνα με το Παράρτημα 19 (*Μεταβολές*).

Ως **Μετοχικό Κεφάλαιο** νοείται το μετοχικό κεφάλαιο του Παραχωρησιούχου.

Ως **Μέτοχος** νοείται κάθε πρόσωπο που κατά καιρούς κατέχει μετοχές του Παραχωρησιούχου.

Ως **Μέτρηση Επιδόσεων** νοείται η μέτρηση επιδόσεων που παρατίθεται στο Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

Ως **Μέτρηση Ποιότητας Υπηρεσιών** νοείται η μέτρηση της ποιότητας υπηρεσιών που παρατίθεται στο Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

Ως **Μη Αεροναυτικά Τέλη** νοούνται όλα τα Αερολιμενικά Τέλη που δεν είναι Αεροναυτικά Τέλη, συμπεριλαμβανομένων όλων των μισθωμάτων, επιβαρύνσεων ή/και αμοιβών αναφορικά με λιανικές πωλήσεις, τρόφιμα και ποτά και διαφημίσεις, που δεν υπόκεινται σε ρυθμίσεις σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης και τη Νομοθεσία.

Ως **Μη Πιστοποιημένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο** νοείται κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο που δεν έχει πιστοποιηθεί από την ΥΠΑ με βάση την εθνική νομοθεσία πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος.

Ως **Μη Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη** νοούνται τα Αερολιμενικά Τέλη που επιβάλλονται από τον Παραχωρησιούχο σε σχέση με κάθε μη ρυθμιζόμενη αεροναυτική δραστηριότητα, όπως ειδικότερα περιγράφονται στην παράγραφο 2 (*Μη Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη*) του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*).

Ως **Μηνιαίες Εκθέσεις Προόδου** νοούνται οι μηνιαίες εκθέσεις προόδου που πρέπει να υποβάλλει ο Ανεξάρτητος Μηχανικός σύμφωνα με το Άρθρο 27.3.5.

Ο όρος **Μητρώο Κινητών Περιουσιακών Στοιχείων** σημαίνει σε σχέση με κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, το μητρώο όλων των οχημάτων και άλλων κινητών περιουσιακών στοιχείων που χρειάζεται ο Παραχωρησιούχος για την παροχή των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης όπως αυτά τα οχήματα, ο εξοπλισμός, τα έπιπλα και λοιπά κινητά περιουσιακά στοιχεία υπάρχουν στα Περιφερειακά Αεροδρόμια κατά την ή περί την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος και επί των οποίων το Δημόσιο έχει τα δικαιώματα που περιγράφονται στο Άρθρο 5.2.1(δ).

Ως **Μηχανισμός Ενεργοποίησης Επέκτασης** νοείται η υποχρέωση του Παραχωρησιούχου να προβεί στην κατασκευή επέκτασης των περιοχών στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών ή/και των αεροσταθμών Επιβατών εφόσον κάποιο Περιφερειακό Αεροδρόμιο παρουσιάζει Κρίσιμη Χωρητικότητα Περιοχής Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών ή/και Κρίσιμη Χωρητικότητα Αεροσταθμού επί δύο (2) συναπτά έτη.

Ως **Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης** νοούνται τα Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης και τα Μελλοντικά Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης.

Ως **Νομοθεσία** νοείται κάθε νομοθέτημα, διάταγμα, νόμος, προκήρυξη, εντολή, κανονισμός, απόφαση, κοινοποίηση, εσωτερικός κανονισμός, οδηγία, συνθήκη, υπουργική απόφαση ή άλλο έγγραφο που έχει ισχύ νόμου στην Ελληνική Δημοκρατία, συμπεριλαμβανομένων διοικητικών διαταγμάτων, οποιουδήποτε κανόνα αμέσου εφαρμογής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οποιασδήποτε Διεθνούς Συνθήκης.

Ως **Νόμοι περί Καταστημάτων Αφορολογήτων Ειδών** νοούνται ο νόμος 827/1978, το Προεδρικό Διάταγμα 86/1979 (όπως έχει τροποποιηθεί από τον νόμο 2533/1997) και οι υπουργικές αποφάσεις που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με το εν λόγω Προεδρικό Διάταγμα και προσδιορίζουν τους χώρους για την εγκατάσταση και τη λειτουργία καταστημάτων αφορολογήτων ειδών, όπως περιλαμβάνονται στο Παράρτημα 21 Α *(Υπουργικές Αποφάσεις για τα Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών)* και το άρθρο 31 παράγραφος 10 του νόμου 4141/2013, καθώς και η σύμβαση παραχώρησης για την παροχή του αποκλειστικού δικαιώματος εγκατάστασης και λειτουργίας καταστημάτων αφορολογήτων ειδών, μεταξύ άλλων, στα Περιφερειακά Αεροδρόμια που συνήφθησαν

ανάμεσα στο Δημόσιο και την «Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών Α.Ε.» στις 30 Δεκεμβρίου 1997.

Ως **Οικονομικό Μοντέλο** νοείται το ελεγμένο οικονομικό μοντέλο σε μορφή xls (όπου θα προσδιορίζεται στο όνομα του αρχείου η τελευταία ημερομηνία που αποθηκεύτηκε) όπως υποβλήθηκε στην Προσφορά και (i) επισυνάπτεται στην παρούσα Σύμβαση ως Παράρτημα 25 (*Οικονομικό Μοντέλο*) και (ii) παρέχεται σε CD–ROM όπου εκτυπώνεται μόνο η σελίδα της περίληψής του, όπως θα ελεγχθεί και επικαιροποιηθεί πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και όπως περαιτέρω επικαιροποιείται κατά καιρούς σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

Ως **Οργανισμός Κοινής Ωφέλειας – ΟΚΩ** νοείται κάθε δημοτική αρχή, επιχείρηση ή εταιρεία του δημόσιου ή του ιδιωτικού τομέα που έχει υπό την κατοχή της ή είναι υπεύθυνη για τις δραστηριότητες/ παροχές υπηρεσιών κοινής ωφέλειας όπως ηλεκτρικό ρεύμα, φυσικό αέριο, ύδρευση, αποχέτευση, τηλεπικοινωνίες ή σιδηροδρομικές μεταφορές.

Ως **Ορθή Πρακτική Κλάδου** νοείται η άσκηση δεξιοτήτων, επιμέλειας, σύνεσης και προνοητικότητας που θα ήταν ευλόγως και συνήθως αναμενόμενες από έναν ειδικευμένο και έμπειρο κατασκευαστή ή/και φορέα λειτουργίας που επιδιώκει τη συμμόρφωση με τις συμβατικές υποχρεώσεις του με ύψιστη επιμέλεια.

Ως **Όφελος Αναχρηματοδότησης** νοείται ένα ποσό ίσο με το μεγαλύτερο του μηδενός και του Α – Β, όπου:

Α = η καθαρή παρούσα αξία (προεξοφλημένη χρησιμοποιώντας τον ΕΒΑ Κατώτατου Ορίου Ιδίων Κεφαλαίων) των προβλεπόμενων Διανομών ακριβώς πριν από την Αναχρηματοδότηση (λαμβάνοντας υπ’ όψιν την επίπτωση της Αναχρηματοδότησης και χρησιμοποιώντας το Οικονομικό Μοντέλο όπως έχει επικαιροποιηθεί (όπου συμπεριλαμβάνονται ιστορικά στοιχεία της Παραχώρησης) ώστε να είναι επίκαιρο ακριβώς πριν από την Αναχρηματοδότηση) που θα καταβληθούν σε κάθε Μέτοχο και Δευτερογενή Δανειστή καθ’ όλη την εναπομένουσα διάρκεια της παρούσας Σύμβασης μετά την Αναχρηματοδότηση· και

Β = η καθαρή παρούσα αξία (προεξοφλημένη χρησιμοποιώντας τον ΕΒΑ Κατώτατου Ορίου Ιδίων Κεφαλαίων) των προβλεπόμενων Διανομών ακριβώς πριν από την Αναχρηματοδότηση (αλλά χωρίς να ληφθεί υπ’ όψιν η επίπτωση της Αναχρηματοδότησης και χρησιμοποιώντας το Οικονομικό Μοντέλο όπως έχει επικαιροποιηθεί (όπου συμπεριλαμβάνονται ιστορικά στοιχεία της Παραχώρησης) ώστε να είναι επίκαιρο ακριβώς πριν από την Αναχρηματοδότηση) που θα καταβληθούν σε κάθε Μέτοχο και Δευτερογενή

Δανειστή καθ’ όλη την εναπομένουσα διάρκεια της παρούσας Σύμβασης μετά την Αναχρηματοδότηση.

Ο όρος **Ουσιωδώς Κρίσιμη Χωρητικότητα** σημαίνει, σε σχέση με κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, πως ο Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας έχει καθορίσει στην Αρχική Εκτίμηση Χωρητικότητας ότι:

(α) παρουσιάζει περισσότερα από διακόσια πενήντα (250) 60λεπτα διαστήματα στη διάρκεια της Περιόδου Αιχμής με μειωμένη χωρητικότητα σύμφωνα με την παράγραφο 3.1 (*Εκτίμηση Χωρητικότητας Περιοχής Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών*) του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*)· ή

(β) το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης δεν έχει επιτευχθεί στο εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο στη διάρκεια της Περιόδου Αιχμής σύμφωνα με την παράγραφο 3.2 (Εκτίμηση Χωρητικότητας Αεροσταθμού *Επιβατών*) του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*) για περισσότερα από διακόσια πενήντα (250) 60λεπτα διαστήματα.

Ως **Ουσιωδώς Ολοκληρωμένο(α)** σημαίνει, σε σχέση με οποιαδήποτε Έργα, την εκπλήρωση και την τήρηση κάθε απαίτησης και ελέγχου κατά την ολοκλήρωση που συμφωνείται με τον Ανεξάρτητο Μηχανικό, με εξαίρεση μόνο τις Εκκρεμότητες.

Ως **ΠΑ** νοείται η Ελληνική Πολεμική Αεροπορία.

Ως **Παρατεταμένα Γεγονότα Ανωτέρας Βίας** νοούνται τα Γεγονότα Ανωτέρας Βίας που ορίζονται στο Άρθρο 25.4 (*Παρατεταμένα Γεγονότα Ανωτέρας Βίας*).

Ως **Παραχώρηση** νοείται η χρηματοδότηση, αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και λειτουργία των Περιφερειακών Αεροδρομίων (συμπεριλαμβανομένης της παροχής των Υπηρεσιών Αεροδρομίου) καθώς και η εκτέλεση και ολοκλήρωση των Έργων όπως περιγράφονται λεπτομερώς στο Παράρτημα 12 (*Έργα*).

Ως **Παραχώρηση Αεροδρομίων Ομάδας Α** νοείται η χρηματοδότηση, αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και λειτουργία των Περιφερειακών Αεροδρομίων Ομάδας Α σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης Αεροδρομίων Ομάδας Α.

Ο όρος **Περιβάλλον** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 13.1 (*Περιβάλλον - Προστασία*).

Ως **Περιβαλλοντικές Απαιτήσεις** νοούνται οι όροι που παρατίθενται στους Εγκεκριμένους Περιβαλλοντικούς Όρους και κάθε άλλος συναφής νόμος προστασίας του περιβάλλοντος και επίσημη περιβαλλοντική απαίτηση που ισχύει κατά καιρούς στην Ελληνική Δημοκρατία.

Ως **Περιβαλλοντική Άδεια** νοείται κάθε περιβαλλοντική άδεια που απαιτείται βάσει κάθε νόμου που ισχύει κατά καιρούς στην Ελληνική Δημοκρατία σε σχέση με οποιαδήποτε Έργα ή/και για τη λειτουργία οποιουδήποτε Περιφερειακού Αεροδρομίου.

Ως **Περιβαλλοντικοί Όροι** νοούνται οι όροι και οι απαιτήσεις που περιλαμβάνονται σε οποιαδήποτε απόφαση, η οποία εγκρίνει περιβαλλοντικούς όρους σύμφωνα με τον νόμο 4014/2011, όπως ισχύει κατά καιρούς.

Ως **Περίοδος Αιχμής** νοείται η περίοδος των έξι εβδομάδων που λήγει την τελευταία Κυριακή του Αυγούστου σε κάθε Έτος Παραχώρησης.

Ως **Περίοδος Δυσμενούς Συμβάντος** νοείται η περίοδος που αρχίζει και περιλαμβάνει την Ημερομηνία Έναρξης Δυσμενούς Συμβάντος και λήγει κατά την Ημερομηνία Λήξης Δυσμενούς Συμβάντος.

Ως **Περίοδος Εγγύησης Παραχώρησης** νοείται το χρονικό διάστημα των δύο (2) ετών που άρχεται από την ημέρα μετά τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης.

Ως **Περίοδος Παραχώρησης** νοείται η περίοδος που άρχεται από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και λήγει, με την επιφύλαξη καταγγελίας σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, μετά από σαράντα (40) έτη, όπως μπορεί να παρατείνεται σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, κατά τη διάρκεια της οποίας ο Παραχωρησιούχος θα έχει πλήρη ευθύνη για τη λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του συνόλου ή μέρους των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης.

Ως **Περιοχές Παραχώρησης** νοούνται οι εκτάσεις και τα κτίρια που διατίθενται στον Παραχωρησιούχο σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, όπως ειδικότερα καθορίζονται στο Παράρτημα 3 (*Σχέδια Περιοχών Παραχώρησης*) της παρούσας Σύμβασης, και θα περιλαμβάνουν την περιοχή που υπόκειται σε πιστοποίηση αεροδρομίου και σε εποπτεία από την ΥΠΑ αφού χορηγηθεί Πιστοποιητικό Αεροδρομίου για τη λειτουργία του εν λόγω Περιφερειακού Αεροδρομίου.

Ως **Περιοχή Αποκλειστικότητας** νοείται μια κυκλική περιοχή ακτίνας 100 χιλιομέτρων με κέντρο το σημείο αναφοράς του σχετικού Περιφερειακού Αεροδρομίου.

Ως **Περιφερειακά Αεροδρόμια** νοούνται τα περιφερειακά αεροδρόμια Αιγαίου που παρατίθενται στο Παράρτημα 2 (*Περιφερειακά Αεροδρόμια*) της παρούσας Σύμβασης.

Ως **Περιφερειακά Αεροδρόμια Ομάδας Α** νοούνται τα ακόλουθα επτά βασικά αεροδρόμια που συναποτελούν την ομάδα Α: (1) Θεσσαλονίκης, (2) Κέρκυρας, (3) Ζακύνθου, (4) Κεφαλληνίας, (5) Ακτίου, (6) Καβάλας και (7) Χανίων.

Ως **Πίνακας Κατανομής Παρεχόμενων Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας** νοείται η κατανομή αρμοδιοτήτων για την παροχή Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας μεταξύ του Παραχωρησιούχου και του σχετικού Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας όπως παρατίθεται στο Παράρτημα 17 (*Πίνακας Κατανομής Παρεχόμενων Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας*).

Ως **Πιστοποιημένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο** νοείται κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο που έχει πιστοποιηθεί από την ΥΠΑ με βάση την εθνική νομοθεσία πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος.

Ο όρος **Πιστοποιητικό Αεροδρομίου** σημαίνει ένα πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί ή πρόκειται να εκδοθεί από την ΥΠΑ σύμφωνα με τους Κανονισμούς Πιστοποίησης και όπως ορίζεται από την ΥΠΑ.

Ως **Πιστοποιητικό Έγκρισης Μελέτης** νοείται ένα πιστοποιητικό το οποίο εκδίδει ο Ανεξάρτητος Μηχανικός που εγκρίνει τις Μελέτες σύμφωνα με το Άρθρο 18.4 (*Πιστοποιητικό Έγκρισης Μελετών*).

Ως **Πιστοποιητικό Ολοκλήρωσης** νοείται ένα Πιστοποιητικό Ουσιώδους Ολοκλήρωσης ή/και ένα Πιστοποιητικό Οριστικής Ολοκλήρωσης.

Ως **Πιστοποιητικό Ολοκλήρωσης Έργων Δημοσίου** νοείται το πιστοποιητικό που εκδίδεται από την αρμόδια εποπτεύουσα αρχή σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία περί Έργων Δημοσίου και πιστοποιεί ότι τα Έργα Δημοσίου έχουν ολοκληρωθεί, έχουν υποβληθεί στους απαιτούμενους ελέγχους και είναι έτοιμα και ασφαλή για χρήση.

Ως **Πιστοποιητικό Οριστικής Ολοκλήρωσης** νοείται κάθε πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και πιστοποιεί ότι τα Επικείμενα Έργα έχουν ολοκληρωθεί στο αντίστοιχο Περιφερειακό Αεροδρόμιο σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης, συμπεριλαμβανομένων των Προτύπων και Προδιαγραφών και των Απαιτήσεων Έργων, και σύμφωνα με τους Κανονισμούς Υγείας και Ασφάλειας.

Ως **Πιστοποιητικό Ουσιώδους Ολοκλήρωσης** νοείται ένα πιστοποιητικό που εκδίδεται από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό σύμφωνα με το Άρθρο 21.2 (*Επίβλεψη*) και πιστοποιεί ότι τα αντίστοιχα Εποπτευόμενα Έργα είναι Ουσιωδώς Ολοκληρωμένα.

Ως **Πιστοποιητικό Παράδοσης** νοείται ένα πιστοποιητικό που εκδίδεται από το Δημόσιο και επιβεβαιώνει ότι όλα τα Έργα Ανανέωσης (εάν υφίστανται) έχουν ολοκληρωθεί και ότι τα Περιφερειακά Αεροδρόμια συμμορφώνονται με τις Απαιτήσεις Παράδοσης.

Ως **Πλαίσιο Συνεργασίας ΠΑ** νοείται το πλαίσιο συνεργασίας ανάμεσα στην ΠΑ, την ΥΠΑ και τον Παραχωρησιούχο σε σχέση με την παροχή Υπηρεσιών Αεροδρομίου

Κοινής Χρήσης, το οποίο συνοψίζει τα δικαιώματα, τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις της ΠΑ, της ΥΠΑ και του Παραχωρησιούχου σε σχέση με τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης που παρατίθενται στο Παράρτημα 20 [*Πλαίσιο Συνεργασίας ανάμεσα στην Πολεμική Αεροπορία (ΠΑ), την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) και τον Παραχωρησιούχο στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης*].

Ο όρος **Πληρεξούσια Τράπεζα** σημαίνει κάθε τράπεζα ή χρηματοπιστωτικό ίδρυμα που προσδιορίζεται εκάστοτε ως τέτοια από τους Δανειστές στο πλαίσιο των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εφόσον υπάρχουν).

Ο όρος **Πληρεξούσιος Πιστωτών** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Παράρτημα 14 (*Συμφωνία Πολυμερούς Διαιτησίας*).

Ο όρος **Πλήρως Λειτουργικός(ή)(ό)** σημαίνει ικανό(ς) να ανταποκριθεί σε όλες τις λειτουργικές απαιτήσεις για την εκτέλεση των σχετικών Δραστηριοτήτων Παραχώρησης σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

Ως **Πληρωτέο Ποσό λόγω Καταγγελίας** νοείται το ληξιπρόθεσμο και απαιτητό ποσό ως αποζημίωση στον Παραχωρησιούχο ή προς όφελος των Δανειστών από το Δημόσιο ως επακόλουθο της καταγγελίας της παρούσας Σύμβασης.

Ως **Πόντοι Ανεπάρκειας** νοούνται οι πόντοι ανεπάρκειας που επιβαρύνουν τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με το Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

Ο όρος **Πόντοι Καταγγελίας** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

Ο όρος **Πορίσματα** σημαίνει την απόφαση διά της οποίας η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών αποφαίνεται επί της Τεχνικής Διαφοράς την οποία έχουν παραπέμψει τα Μέρη προς επίλυση.

Ο όρος **Ποσό Αποζημίωσης λόγω Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 34.2.1(γ).

Ο όρος **Ποσό Αποζημίωσης λόγω Ανωτέρας Βίας** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 35.1.

Ο όρος **Ποσό Αποζημίωσης λόγω Μεταβίβασης** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 4.9.7.

Ο όρος **Ποσό Αποζημίωσης λόγω Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 33.3.1(ζ).

Ο όρος **Ποσό Παράδοσης** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 32.9.8.

Ως **Πρόβλεψη** ή **Προβλέψεις** νοούνται οι χρηματοοικονομικές προβλέψεις του Παραχωρησιούχου που περιλαμβάνουν τουλάχιστον έναν ισολογισμό και κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσεως, τις προβλεπόμενες ταμειακές ροές, τον Ετήσιο Δείκτη Κάλυψης Δανειακών Υποχρεώσεων (ΕΔΚΔΥ), τον δείκτη κάλυψης διάρκειας δανείου κατά τη διάρκειά του (ΔΚΔΔ) (ο εν λόγω όρος, αν υφίσταται, ορίζεται στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις), τον δείκτη κάλυψης διάρκειας έργου, τους δείκτες απόδοσης ιδίων κεφαλαίων και άλλες παρόμοιες πληροφορίες που προκύπτουν από τη χρήση του Οικονομικού Μοντέλου όπως επικαιροποιείται κατά καιρούς σύμφωνα με τις διατάξεις που παρατίθενται στην παρούσα Σύμβαση.

Ως **Πρόγραμμα Ανανέωσης** νοείται το πρόγραμμα εκτέλεσης των Έργων Ανανέωσης καθ' όλη την υπολειπόμενη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης μετά την Αρχική Επιθεώρηση, όπως συμφωνείται ή καθορίζεται σύμφωνα με το Άρθρο 32 (*Παράδοση της Παραχώρησης στο Δημόσιο*), όπως αυτό το πρόγραμμα δύναται να αναθεωρείται ή να τροποποιείται κατά καιρούς σύμφωνα με το Άρθρο 32 (*Παράδοση της Παραχώρησης στο Δημόσιο*) ή όπως άλλως τροποποιείται ή παρατείνεται βάσει χρονικής παράτασης ή άλλως στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης.

Ο όρος **Πρόγραμμα Παράδοσης** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 14.1.3.

Ως **Πρόγραμμα Συντήρησης** νοούνται τα εγχειρίδια που περιέχουν οδηγίες και διαδικασίες για την επιθεώρηση και τη συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων αντίστοιχα και θα συνταχθούν σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 26.3 (*Πρόγραμμα Συντήρησης*) και τις Απαιτήσεις Συντήρησης.

Ως **Προδιαγραφές** νοείται κάθε διάταξη της παρούσας Σύμβασης (συμπεριλαμβανομένων των Παραρτημάτων της και των κανονισμών και των κωδίκων στους οποίους παραπέμπουν) που περιγράφει λεπτομερώς τις ουσιώδεις απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των Απαιτήσεων Έργων, των Προτύπων και Προδιαγραφών και των Απαιτήσεων Συντήρησης, για αντικείμενα, υλικά ή/και υπηρεσίες που απαιτούνται για την υλοποίηση της Παραχώρησης συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών μέσω των οποίων θα αξιολογηθεί η συμμόρφωση με αυτές τις απαιτήσεις.

Ο όρος **Προδιαγραφές Πιστοποίησης του EASA** σημαίνει τα τεχνικά πρότυπα εκδιδόμενα από τον EASA που υποδεικνύουν μέσα απόδειξης της συμμόρφωσης με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και τους Εκτελεστικούς Κανόνες του, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν από φορέα με σκοπό την πιστοποίηση.

Ως **Προθεσμία Έναρξης Παραχώρησης** νοείται το χρονικό διάστημα που άρχεται από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος έως την ημερομηνία που έπεται εκατόν είκοσι (120) ημέρες από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος, εξαιρουμένου κάθε διαστήματος

στη διάρκεια του οποίου το Ελληνικό Κοινοβούλιο διαλύεται και έως ότου η νέα Κυβέρνηση λάβει ψήφο εμπιστοσύνης από το Ελληνικό Κοινοβούλιο (σε αυτή την περίπτωση η Προθεσμία Έναρξης Παραχώρησης θα παρατείνεται κατά το εν λόγω διάστημα), όπως το εν λόγω διάστημα μπορεί να παρατείνεται μετά την έγγραφη συμφωνία μεταξύ των Μερών πριν από τη λήξη αυτής.

Ως **Προκαταβολή Αμοιβής Παραχώρησης** νοείται το ποσό εξακοσίων είκοσι πέντε εκατομμυρίων Ευρώ (€625.000.000) που πρέπει να καταβληθεί κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

Ο όρος **Πρόσθετη Περίοδος** σημαίνει τη δωδεκάμηνη περίοδο μετά την Ημερομηνία Καταγγελίας ή κάθε περίοδο μικρότερης διάρκειας που θα κοινοποιηθεί από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο.

Ο όρος **Πρόσθετο Επιτρεπόμενο Όριο Δανεισμού** σημαίνει το ποσό που είναι ίσο με το άθροισμα των εξής:

(α) 10% της αρχικής πρωτεύουσας δέσμευσης (όπως ορίζεται στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις), και

(β) το συνολικό ποσό του κεφαλαίου που δανειοδοτήθηκε για τη χρηματοδότηση του συνόλου ή μέρους κάθε Αποζημιώσιμης Μεταβολής, κάθε Αποζημιώσιμης Μεταβολής Νομοθεσίας ή κάθε Μελλοντικού Έργου.

Ως **Πρόσκληση Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος** νοείται η πρόσκληση για την υποβολή εκδήλωσης ενδιαφέροντος σχετικά με την ανάθεση της παραχώρησης για την εκμετάλλευση και την παροχή υπηρεσιών αναφορικά με τη λειτουργία και τη συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων, η οποία αναρτήθηκε στον ιστότοπο του Παραχωρητή την 1η Απριλίου 2013.

Ως **Πρόσκληση Υποβολής Προσφορών** νοείται η πρόσκληση για την υποβολή προσφορών της 4ης Φεβρουαρίου 2014 για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με τη λειτουργία και τη συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ελληνικής Δημοκρατίας, όπως δημοσιεύτηκε από τον Παραχωρητή.

Ως **Προστασία Περιβάλλοντος** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 13.1 (*Περιβάλλον - Προστασία*).

Ως **Προσφορά** νοείται η Οικονομική Προσφορά που επισυνάπτεται στην παρούσα Σύμβαση ως Παράρτημα 24 (*Οικονομική Προσφορά*).

Ως **Πρότυπα Ελεγχόμενα από τον Παραχωρησιούχο** νοούνται τα πρότυπα υπ' αριθ. 1-10 που παρατίθενται στην παράγραφο 2 του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

Ως **Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη** νοούνται τα πρότυπα επιδόσεων υπ’ αριθ. 11-16 που παρατίθενται στην παράγραφο 2.2 του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

Ως **Πρότυπα Επιδόσεων** νοούνται κάθε Ελεγχόμενα από τον Παραχωρησιούχο Πρότυπα και Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη Πρότυπα.

Ως **Πρότυπα και Προδιαγραφές** νοούνται τα πρότυπα και οι προδιαγραφές με τα οποία ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να συμμορφώνεται όπως ειδικότερα παρατίθενται στο Παράρτημα 9 (*Πρότυπα και Προδιαγραφές*) της παρούσας Σύμβασης.

Ως **Πρότυπα Ποιότητας Υπηρεσιών** νοούνται οι μετρήσεις επιδόσεων που παρατίθενται σε σχέση με κάθε Καθορισμένη Υπηρεσία Αεροδρομίου στην παράγραφο 4 (*Μέτρηση Ποιότητας Υπηρεσιών*) του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

Ως **Πρώτη Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων** νοείται η πρώτη Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων που καταρτίζει ο Ανεξάρτητος Μηχανικός.

Ο όρος **Πρώτη Ημερομηνία Λήξης Οφέλους Αναχρηματοδότησης** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 47.2.

Ο όρος **Πρώτοι Εγκεκριμένοι Περιβαλλοντικοί Όροι** έχει το νόημα που του αποδίδεται στο Άρθρο 13.2.4(α).

Ως **Πρωτόκολλο Οριστικής Παραλαβής** νοείται το πρωτόκολλο που έχει εκδοθεί από την Επιτροπή και επιβεβαιώνει την οριστική παραλαβή των σχετικών Έργων Δημοσίου από το Δημόσιο.

Ως **Πρωτόκολλο Προσωρινής Παραλαβής** νοείται το πρωτόκολλο που εκδίδεται από την Επιτροπή και ορίζει ότι τα σχετικά Έργα Δημοσίου έχουν παραληφθεί προσωρινά από το Δημόσιο.

Ως **Πτώση Κίνησης** νοείται καθένα από τα ακόλουθα περιστατικά:

(α) ότι, σε οποιονδήποτε μήνα, ο αριθμός Επιβατών για τα Περιφερειακά Αεροδρόμια συνολικά είναι μικρότερος από τον αριθμό Επιβατών για τα Περιφερειακά Αεροδρόμια συνολικά συγκριτικά με τον ίδιο μήνα της 12μηνης περιόδου πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Δυσμενούς Συμβάντος κατά ποσοστό άνω του 10% του τελευταίου αριθμού· ή

(β) ότι, για οποιαδήποτε Τριμηνιαία Περίοδο, ο αριθμός Επιβατών για τα Περιφερειακά Αεροδρόμια συνολικά είναι μικρότερος από τον αριθμό Επιβατών για τα Περιφερειακά Αεροδρόμια συνολικά συγκριτικά με την ίδια Τριμηνιαία Περίοδο εντός της 12μηνης περιόδου πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Δυσμενούς Συμβάντος κατά ποσοστό άνω του 5% του τελευταίου αριθμού· ή

(γ) ότι, σε οποιονδήποτε μήνα, ο αριθμός Επιβατών για οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο είναι μικρότερος από τον αριθμό Επιβατών για το εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο συγκριτικά με τον ίδιο μήνα της 12μηνης περιόδου πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Δυσμενούς Συμβάντος κατά ποσοστό άνω του 20% του τελευταίου αριθμού· ή

(δ) ότι, για οποιαδήποτε Τριμηνιαία Περίοδο, ο αριθμός Επιβατών για οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο είναι μικρότερος από τον αριθμό Επιβατών για το εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο συγκριτικά με την ίδια Τριμηνιαία Περίοδο της 12μηνης περιόδου πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Δυσμενούς Συμβάντος κατά ποσοστό άνω του 15% του τελευταίου αριθμού.

Ως **Πυροσβεστικό Σώμα Ελλάδος** νοείται η υπηρεσία που υπάγεται στο Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη, η οποία είναι αρμόδια, μεταξύ άλλων, για την παροχή πυροπροστασίας στους πολίτες.

Ως **Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη** νοούνται τα Αερολιμενικά Τέλη που επιβάλλονται από τον Παραχωρησιούχο για τις Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου και ειδικότερα τα Τέλη Προσγείωσης, τα Τέλη Φωτισμού, τα Τέλη Στάθμευσης, τα Τέλη Επιβατών και το πράγματι εισπραττόμενο ποσό των Τελών Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων που δικαιούται ο Παραχωρησιούχος σύμφωνα με το Άρθρο 28.10, όπως, σε κάθε περίπτωση, παρατίθενται ειδικότερα στο Άρθρο 28.4 (*Σταθερό Ανώτατο Όριο Χρεώσεων με Δείκτη Αύξησης*), εξαιρουμένων ωστόσο, για τους σκοπούς του παρόντος ορισμού, των Τελών Ασφάλειας.

Ως **Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan)** νοείται το αρχικό εικοσαετές (20) ρυθμιστικό σχέδιο (Master Plan) που υποβλήθηκε σύμφωνα με το Άρθρο 20.1.1 για κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, το οποίο θα ορίζει λεπτομερώς όλα τα Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης και θα περιγράφει πιθανά Μελλοντικά Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης (και κάθε σχετική απαιτούμενη απαλλοτρίωση σύμφωνα με το Άρθρο 14.1.7) τα οποία ο Παραχωρησιούχος προτίθεται να αναλάβει σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος 12 (*Έργα*) της παρούσας Σύμβασης, καθώς και κάθε επικαιροποιημένο ρυθμιστικό σχέδιο (Master Plan) που υποβάλλει ο Παραχωρησιούχος κατ' εφαρμογή και σύμφωνα με το Άρθρο 20.1 (*Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan)*) και έχει εγκριθεί από την ΥΠΑ.

Ο όρος **Στοιχείο Έργων Ανανέωσης** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 32.10.6.

Ως **Συμβαλλόμενα Μέρη** ή **Μέρη** νοούνται το Δημόσιο, ο Παραχωρητής, ο Παραχωρησιούχος και οι Αρχικοί Μέτοχοι του Παραχωρησιούχου που είναι μέρη της παρούσας Σύμβασης και ως **Συμβαλλόμενο Μέρος** ή **Μέρος** νοείται οποιοσδήποτε εξ αυτών.

Ως **Συμβάσεις** νοούνται οι Συμβάσεις με την «Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών Α.Ε.», οι Συμβάσεις Υπηρεσιών Εξυπηρέτησης Εδάφους και οι Συμβάσεις Ανεφοδιασμού Αεροσκαφών.

Ως **Συμβάσεις Αεροδρομίου** νοούνται οι συμβάσεις σε σχέση με ορισμένα δικαιώματα ή/και υπηρεσίες στα Περιφερειακά Αεροδρόμια που έχουν συναφθεί ανάμεσα στο Δημόσιο ή/και την ΥΠΑ και τα Μέρη Συμβάσεων Αεροδρομίου, συμπεριλαμβανομένων των Συμβάσεων και κάθε άλλου εγγράφου που ορίζεται ως «Σύμβαση Αεροδρομίου» από τον Παραχωρησιούχο και το Δημόσιο και έχει συναφθεί από τον Παραχωρησιούχο κατά ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

Ως **Συμβάσεις Έργων Δημοσίου** νοούνται οι συμβάσεις που παρατίθενται στο Παράρτημα 11 (*Συμβάσεις Έργων Δημοσίου*) ανάμεσα στο Δημόσιο και τον αντίστοιχο εργολάβο που παρέχει τις μελέτες και τις προδιαγραφές για τα Έργα Δημοσίου και θέτουν τις αντίστοιχες προθεσμίες για την ολοκλήρωση των Έργων Δημοσίου.

Ως **Συμβάσεις Παροχής Υπηρεσιών** νοούνται οι συμβάσεις που συνάπτονται ανάμεσα στον Παραχωρησιούχο και τους Κρατικούς Χρήστες, όπως νομίμως επικαιροποιούνται και μεταβάλλονται κατά καιρούς στη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης.

Ως **Σύμβαση Ανεξάρτητου Μηχανικού** νοείται η σύμβαση που έχει υπογραφεί ή θα συναφθεί ανάμεσα στον Παραχωρησιούχο και τον Ανεξάρτητο Μηχανικό, οι όροι της οποίας παρατίθενται στο Άρθρο 21 (*Ανεξάρτητος Μηχανικός*).

Ως **Σύμβαση Ανεφοδιασμού Αεροσκαφών** νοείται καθεμία από τις συμβάσεις για την παροχή υπηρεσιών ανεφοδιασμού στα Περιφερειακά Αεροδρόμια όπως περιγράφονται ειδικότερα στον κατάλογο Μεταβιβασθεισών Συμβάσεων Αεροδρομίου, οι οποίες θα μεταβιβαστούν από την ΥΠΑ στον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 4.8 (*Μεταβίβαση Συμβάσεων*).

Ως **Σύμβαση (Συμβάσεις) Μελέτης - Κατασκευής** νοείται η σύμβαση/ οι συμβάσεις που έχει/ έχουν υπογραφεί ή πρόκειται να υπογραφεί/ υπογραφούν σε σχέση με κάποιο μέρος των Επικείμενων Έργων ή ενδέχεται να υπογράφεται κατά καιρούς για τυχόν Μελλοντικά Έργα ανάμεσα στον Παραχωρησιούχο και τον Εργολάβο, το

υπόδειγμα ή τα υποδείγματα ή η συμφωνημένη μορφή των οποίων επισυνάπτεται στην παρούσα Σύμβαση ως Παράρτημα 28 (*Σύμβαση (Συμβάσεις) Μελέτης-Κατασκευής ή/και Υπόδειγμα Σύμβασης (Συμβάσεων) Μελέτης-Κατασκευής για Επικείμενα Έργα*).

Ο όρος **Συμβάσεις με την «Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών Α.Ε.» (Hellenic Duty Free S.A.)** σημαίνει όλες τις μισθωτικές συμβάσεις ή/και παραχωρήσεις χώρων εντός των Περιφερειακών Αεροδρομίων, οι οποίες συνάπτονται ανάμεσα στην ΥΠΑ και την «Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών Α.Ε.» σύμφωνα με τους Νόμους περί Καταστημάτων Αφορολογήτων Ειδών και οι οποίες θα μεταβιβαστούν από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 4.8 (*Μεταβίβαση Συμβάσεων*).

Ως **Σύμβαση Παραχώρησης** ή **Σύμβαση** νοείται η παρούσα Σύμβαση συμπεριλαμβανομένων των Παραρτημάτων της.

Ως **Σύμβαση Παραχώρησης Αεροδρομίων Ομάδας Α** νοείται η σύμβαση παραχώρησης, σύμφωνα με την οποία ο Παραχωρητής παραχωρεί τη χρηματοδότηση, αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και λειτουργία των Περιφερειακών Αεροδρομίων Ομάδας Α στον παραχωρησιούχο.

Ως **Σύμβαση του Σικάγου** νοείται η Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία του 1944, όπως τροποποιείται ή/και συμπληρώνεται κατά καιρούς, και οι παραπομπές σε «παράρτημα» της Σύμβασης του Σικάγου θα σημαίνουν το εν λόγω παράρτημα, όπως τροποποιείται ή/και συμπληρώνεται κατά καιρούς.

Ως **Σύμβαση Υπηρεσιών Εξυπηρέτησης Εδάφους** νοείται καθεμία από τις συμβάσεις για την παροχή υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους στα Περιφερειακά Αεροδρόμια όπως ειδικότερα περιγράφεται στον κατάλογο Μεταβιβασθεισών Συμβάσεων Αεροδρομίου, οι οποίες θα μεταβιβαστούν από την ΥΠΑ στον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 4.8 (*Μεταβίβαση Συμβάσεων*).

Ο όρος **Συμμετέχοντα Κράτη Μέλη** σημαίνει κάθε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης που έχει ως επίσημο νόμισμα το Ευρώ σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με θέματα Οικονομικής και Νομισματικής Ενοποίησης.

Ο όρος **Συμπληρωματικές Εκτάσεις** σημαίνει τη χρήση των εκτάσεων που ενδέχεται να απαιτηθούν κατόπιν έρευνας που θα διεξάγει ο Παραχωρησιούχος σύμφωνα με το Άρθρο 14.1.7.

Ως **Συμφωνία Πολυμερούς Διαιτησίας** νοείται η συμφωνία διαιτησίας που θα υπογραφεί κατά ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης με τη μορφή που παρατίθεται στο Παράρτημα 14 (*Συμφωνία Πολυμερούς Διαιτησίας*).

Ως **Συμφωνίες Συνεργασίας** νοούνται οι ρυθμίσεις που συμφωνούνται ανάμεσα στον Παραχωρησιούχο, την ΠΑ και την ΥΠΑ για την εφαρμογή του Πλαισίου Συνεργασίας της ΠΑ.

Ο όρος **Συνδεδεμένη Επιχείρηση** σημαίνει, σε σχέση με ένα Πρόσωπο, οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο, το οποίο άμεσα ή έμμεσα ελέγχει ή ελέγχεται ή υπόκειται σε κοινό έλεγχο με αυτό το Πρόσωπο (και για αυτό το σκοπό ως έλεγχος νοείται η εξουσία, άμεση ή έμμεση: (i) να ασκεί το δικαίωμα ψήφου ή να ελέγχει την ψήφο άνω του 50% επί του συνόλου των δικαιωμάτων ψήφου του προσώπου αυτού ή (ii) να διοικεί ή να ελέγχει τη διοίκηση και διαχείριση του προσώπου αυτού, συμβατικά ή με άλλο τρόπο).

Ως **Συνολικό Αναβαλλόμενο Ποσό** νοείται το άθροισμα των Αναβαλλόμενων Ποσών που δεν αποπληρώνονται στον Παραχωρητή, σύμφωνα με το Άρθρο 45 (*Δυσμενή Συμβάντα*).

Ως **Συντελεστής Αποδοτικότητας Αναπροσαρμογής** νοείται το ποσό που θα χρησιμοποιείται σύμφωνα με τις διατάξεις που παρατίθενται στο Άρθρο 28 (*Αερολιμενικά Τέλη*) και θα υπολογίζεται ως εξής:

Εάν $ΔΤΚ_t > ΔΤΚ_{t-1}$, θα χρησιμοποιείται ο εξής ακόλουθος μαθηματικός τύπος: $\{\{ΔΤΚ_t/ΔΤΚ_{t-1} -1\} * 0,9\} + 1$

Εάν $ΔΤΚ_t < ΔΤΚ_{t-1}$, ο Συντελεστής Αποδοτικότητας Αναπροσαρμογής θα ανέρχεται σε 1

όπου:

$ΔΤΚ_t$ αντιστοιχεί στον πιο πρόσφατα δημοσιευμένο ΔΤΚ κατά ή ακριβώς πριν από την ημερομηνία στην οποία πρόκειται να υπολογιστεί η αύξηση των Ρυθμιζόμενων Αεροναυτικών Τελών σύμφωνα με το Άρθρο 28.4 (*Σταθερό Ανώτατο Όριο Χρεώσεων με Δείκτη Αύξησης*), και

$ΔΤΚ_{t-1}$ αντιστοιχεί στον ΔΤΚ που ίσχυε κατά την ημερομηνία που τοποθετείται δώδεκα (12) μήνες νωρίτερα.

Ο όρος **Σχέδια** έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 20.3.1.

Ως **Σχέδιο Αποκατάστασης** νοείται ένα σχέδιο αποκατάστασης που καταρτίζεται από τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 3.1 (*Εκτίμηση Χωρητικότητας Περιοχής Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών*), της παραγράφου 3.2 (*Εκτίμηση Χωρητικότητας Αεροσταθμού Επιβατών*) ή της παραγράφου 5 (*Διαδικασία σε περίπτωση Πόντων Ανεπάρκειας*) του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

Ως **Σχέδιο Διαχείρισης Περιβάλλοντος** νοείται ένα σχέδιο διαχείρισης που περιλαμβάνει την παρακολούθηση και τη διαχείριση αποβλήτων, υδάτων, απορροής

όμβριων υδάτων, οικοσυστημάτων και συστημάτων ελέγχου πρόσκρουσης πτηνών, καθώς και την παρακολούθηση της ποιότητας του αέρα και του θορύβου και τη μεταφορά ραδιενεργών και άλλων επικίνδυνων υλικών, την αποκομιδή απορριμμάτων και την προστασία από την ηλεκτρομαγνητική ακτινοβολία.

Ως **Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης** νοείται κάθε σχέδιο υλοποίησης ανακαίνισης που καταρτίζεται σύμφωνα με το Άρθρο 20.4 (*Έργα Ανακαίνισης – Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων*).

Ως **Σχέδιο Υλοποίησης Επικείμενης Ανακαίνισης** νοείται το σχέδιο για κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, το οποίο θα περιγράφει λεπτομερώς όλα τα απαιτούμενα Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο για την αντιμετώπιση των ζητημάτων που προσδιορίζονται στην Πρώτη Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων και προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις θα λειτουργούν με μηδενικές ή ελάχιστες ανεπάρκειες, όπως περιγράφεται ειδικότερα στο Παράρτημα 10 (*Απαιτήσεις Έργων*).

Ο όρος **Σχετικό Συμβάν** έχει την έννοια που του αποδίδεται στην παράγραφο 1.9 του Παραρτήματος 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*).

Ως **Τέλη Ασφάλειας** νοούνται τα τέλη ασφάλειας που δικαιούται να χρεώνει ο Παραχωρησιούχος, όπως ειδικότερα περιγράφονται στην παράγραφο 1.7 (*Τέλη Ασφάλειας*) του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*).

Ο όρος **Τέλη Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων** σημαίνει τα τέλη που χρεώνονται στους αναχωρούντες Επιβάτες, τα οποία επιβάλλονται σύμφωνα με το άρθρο 40 του νόμου 2065/1992, όπως ισχύει, και τα οποία μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης θα είναι πληρωτέα στο ακέραιο από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στο Άρθρο 28.10 της παρούσας Σύμβασης. Τα Τέλη Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίου θα καθορισθούν σύμφωνα με το Άρθρο 5.2.1(ιδ).

Ως **Τέλη Επιβατών** νοούνται τα τέλη Επιβατών που ο Παραχωρησιούχος δικαιούται να χρεώνει, όπως ειδικότερα περιγράφονται στην παράγραφο 1.5 (*Τέλη Επιβατών*) του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*) και όπως δύναται να αναπροσαρμόζονται σύμφωνα με το Άρθρο 28.4 (*Σταθερό Ανώτατο Όριο Χρεώσεων με Δείκτη Αύξησης*).

Ως **Τέλη Προσγείωσης** νοούνται τα τέλη προσγείωσης που δικαιούται να χρεώνει ο Παραχωρησιούχος, όπως ειδικότερα περιγράφεται στην παράγραφο 1.2 (*Τέλη Προσγείωσης*) του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*) και όπως αυτά δύναται να αναπροσαρμόζονται σύμφωνα με το Άρθρο 28.4 (*Σταθερό Ανώτατο Όριο Χρεώσεων με Δείκτη Αύξησης*).

Ως **Τέλη Στάθμευσης** νοούνται τα τέλη στάθμευσης που δικαιούται να χρεώνει ο Παραχωρησιούχος όπως ειδικότερα περιγράφονται στην παράγραφο 1.3 (*Τέλη Στάθμευσης*) του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*) και όπως δύναται να αναπροσαρμόζονται σύμφωνα με το Άρθρο 28.4 (*Σταθερό Ανώτατο Όριο Χρεώσεων με Δείκτη Αύξησης*).

Ως **Τέλη Φωτισμού** νοούνται τα τέλη φωτισμού που ο Παραχωρησιούχος δικαιούται να χρεώνει, όπως ειδικότερα περιγράφεται στην παράγραφο 1.4 (*Τέλη Φωτισμού*) του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*) και όπως δύναται να αναπροσαρμόζονται σύμφωνα με το Άρθρο 28.4 (*Σταθερό Ανώτατο Όριο Χρεώσεων με Δείκτη Αύξησης*).

Ως **Τεχνικές Διαφορές** νοείται κάθε διαφορά:

(α) που είναι ουσιαστικά τεχνικού περιεχομένου και συνδέεται με τα Ρυθμιστικά Σχέδια (Master Plan), τα Σχέδια Υλοποίησης Ανακαίνισης, τις Μελέτες, τα Έργα, τα Έργα Δημοσίου και τις Απαιτήσεις Παράδοσης·

(β) που ορίζεται ρητά στην παρούσα Σύμβαση ως τεχνικό ζήτημα που πρέπει να παραπεμφθεί στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών για επίλυση· ή

(γ) που δεν ορίζεται ρητά στην παρούσα Σύμβαση ως τεχνικό ζήτημα αλλά που κρίνεται ως Τεχνική Διαφορά από την Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών σύμφωνα με το Άρθρο 39.2.7 ή από το Διαιτητικό Δικαστήριο σύμφωνα με το Άρθρο 39.3.3.

Προς αποφυγή αμφιβολίας, το γεγονός ότι, σε σχέση με κάποια Διαφορά, ένα Μέρος αξιώνει οικονομική αποκατάσταση ή άλλως η επίλυση της Διαφοράς δύναται να επιφέρει οικονομικές συνέπειες για οποιοδήποτε Μέρος, δεν θα αποκλείει τον χαρακτηρισμό αυτής της Διαφοράς ως Τεχνικής Διαφοράς.

Ως **Τιμοκατάλογος Έργων** νοείται ο κατάλογος τιμών για τις προμήθειες δημοσίων έργων για έργα οδοποιίας, υδραυλικά, λιμενικά, οικοδομικά, πρασίνου και ηλεκτρομηχανολογικές εργασίες οδοποιίας που έχουν εγκριθεί από την Απόφαση αρ. Δ11γ/0/9/7/7-2-2013, η αναπροσαρμογή και συμπλήρωση των οποίων έχουν εγκριθεί από την Απόφαση αρ. Δ11γ/0/9/15/5-3-2013 του Υπουργείου, όπως κατά καιρούς τροποποιείται και είναι σε ισχύ.

Ο όρος **Τόκος Υπερημερίας** σημαίνει κάθε αυξημένο περιθώριο που είναι πληρωτέο στους Δανειστές ή προκύπτει ως επακόλουθο κάθε οφειλόμενης πληρωμής στους Δανειστές η οποία δεν πραγματοποιείται κατά την ημερομηνία οφειλής.

Ως **Τριμηνιαία Περίοδος** νοείται μια περίοδος τριών (3) ημερολογιακών μηνών που λήγει στις 31 Μαρτίου, 30 Ιουνίου, 30 Σεπτεμβρίου και 31 Δεκεμβρίου υπό τον όρο ότι:

MG

(α) η πρώτη Τριμηνιαία Περίοδος στη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης δεν θα περιλαμβάνει τις ημέρες έως την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης (εξαιρουμένης αυτής)·

(β) η πρώτη Τριμηνιαία Περίοδος στη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης πρόκειται να αρχίσει κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και να λήξει στις 31 Μαρτίου, 30 Ιουνίου, 30 Σεπτεμβρίου και 31 Δεκεμβρίου, όποια επέλθει πρώτη·

(γ) κάθε τρίμηνη περίοδος θα άρχεται από την ημέρα που έπεται της τελευταίας ημέρας της προηγούμενης Τριμηνιαίας Περιόδου· και

(δ) η τελευταία Τριμηνιαία Περίοδος στη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης πρόκειται να ολοκληρωθεί στη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης.

Ως **Τριμηνιαίες Εκθέσεις Προόδου** νοούνται οι τριμηνιαίες εκθέσεις προόδου που πρέπει να υποβάλλει ο Παραχωρησιούχος σύμφωνα με το Άρθρο 27.3 (*Εκθέσεις Προόδου*), στις οποίες θα παρατίθενται τα αποτελέσματα της μέτρησης των Προτύπων Επιδόσεων.

Ως **ΥΠΑ** νοείται η Ελληνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και κάθε αναφορά σε αυτή περιλαμβάνει, κατά περίπτωση, την αναφορά σε αυτή υπό την ιδιότητα (i) της Ανεξάρτητης Εποπτικής Αρχής σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για αερολιμενικά τέλη και το Προεδρικό Διάταγμα 52/2012, όπως τροποποιείται κατά καιρούς, ή/και (ii) την αρμόδια αρχή πολιτικής αεροπορίας της Ελληνικής Δημοκρατίας.

Ως **ΥΠΔΥ** νοούνται οι Υποχρεώσεις Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας όπως παρατίθενται στο άρθρο 16 του Κανονισμού (ΕΕ) αρ. 1008/2008.

Ως **Υπέρβαση Χρόνου** νοείται κάθε 60λεπτο διάστημα στη διάρκεια της Περιόδου Αιχμής, κατά το οποίο ορίζεται ότι ένα Περιφερειακό Αεροδρόμιο έχει μειωμένη χωρητικότητα περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών, αλλά εξαιρουμένης της Αποδεκτής Περιόδου.

Ως **Υπεύθυνος Ασφάλειας** νοείται το υπόλογο άτομο που θα υποδείξει ο Παραχωρησιούχος σύμφωνα με το Τμήμα Δ (*Διαχείριση*) του Κανονισμού 2014 για τα Αεροδρόμια και θα διορίσει σύμφωνα με το Άρθρο 26.1.5.

Ο όρος **Υπηρεσία Αεροναυτικών Πληροφοριών** σημαίνει μια υπηρεσία που συγκροτείται εντός της καθορισμένης περιοχής κάλυψης και ευθύνεται για την παροχή αεροναυτικών πληροφοριών και δεδομένων που είναι απαραίτητα για την ασφάλεια, την ομαλότητα και την αποτελεσματικότητα της αεροναυτιλίας.

Ο όρος **Υπηρεσία Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας** σημαίνει μια υπηρεσία που παρέχεται με στόχο την πρόληψη συγκρούσεων μεταξύ αεροσκαφών και, στην περιοχή ελιγμών, μεταξύ αεροσκαφών και εμποδίων, καθώς και τη διεκπεραίωση και τη διατήρηση της ομαλής ροής της εναέριας κυκλοφορίας.

Ως **Υπηρεσίες Αεροδρομίου** νοούνται οι Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου, οι Υποχρεωτικές Υπηρεσίες και άλλες υπηρεσίες αεροδρομίου που θα παρέχει ο Παραχωρησιούχος, όπως παρατίθεται σε κάθε περίπτωση στο Παράρτημα 5 (*Υπηρεσίες Αεροδρομίου*).

Ως **Υπηρεσίες Αεροδρομίου Κοινής Χρήσης** νοούνται οι υπηρεσίες που θα παρέχονται από την ΠΑ σε Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης όπως παρατίθενται στο Παράρτημα 5 (*Υπηρεσίες Αεροδρομίου*) και παρουσιάζονται λεπτομερέστερα στο Πλαίσιο Συνεργασίας ΠΑ.

Ο όρος **Υπηρεσίες Αεροναυτιλίας** σημαίνει τις Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας, υπηρεσίες επικοινωνιών, πλοήγησης και επιτήρησης, τις μετεωρολογικές υπηρεσίες για την αεροναυτιλία και τις Υπηρεσίες Αεροναυτικών Πληροφοριών.

Ως **Υπηρεσίες Έκτακτης Ανάγκης** νοούνται οι τοπικές υπηρεσίες (δημόσιες ή ιδιωτικές) ή οι υπηρεσίες που παρέχουν οι υπεργολάβοι του Παραχωρησιούχου που επεμβαίνουν σε περίπτωση ατυχήματος, συμπεριλαμβανομένων των αστυνομικών αρχών, του Πυροσβεστικού Σώματος Ελλάδος και του Εθνικού Κέντρου Άμεσης Βοήθειας (ΕΚΑΒ).

Ως **Υπηρεσίες Ελεγχόμενες από Τρίτα Μέρη** νοούνται οι υπηρεσίες θυρίδων ελέγχου εισιτηρίων των αεροπορικών εταιρειών, οι υπηρεσίες διαχείρισης αποσκευών που αναφέρονται στην παράγραφο 2.1 έως 2.2 του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*) και άλλες υπηρεσίες που κατά καιρούς συμφωνούνται μεταξύ των Μερών συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά αλλά όχι περιοριστικά, υπηρεσιών που παρέχονται από αερομεταφορείς, Φορείς Παροχής Αεροναυτιλιακών Υπηρεσιών, φορείς παροχής υπηρεσιών διαχείρισης περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών, φορείς παροχής υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους, φορείς παροχής υπηρεσιών σε άτομα μειωμένης κινητικότητας, εταιρείες συντήρησης αεροσκαφών και δημόσιες αρχές.

Ο όρος **Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας** σημαίνει τις διάφορες υπηρεσίες πληροφοριών πτήσης, υπηρεσίες διαρκούς ενημέρωσης, συμβουλευτικές υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας και τις Υπηρεσίες Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας (στις οποίες περιλαμβάνονται υπηρεσίες ελέγχου περιοχής, προσέγγισης και αεροδρομίου).

Ως **Υπουργείο** νοείται το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ή κάθε άλλο αρμόδιο υπουργείο για την Παραχώρηση.

Ως **Υπουργείο Εθνικής Άμυνας** νοείται το υπουργείο που εφαρμόζει την πολιτική εθνικής άμυνας στα πλαίσια διακυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας, όπως το εν λόγω υπουργείο ενδέχεται να μετονομαστεί ή μετασχηματιστεί στο μέλλον.

Ως **Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη** νοείται το υπουργείο που εφαρμόζει τη δημόσια τάξη και την πολιτική προστασίας του πολίτη στα πλαίσια διακυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας, όπως το εν λόγω υπουργείο ενδέχεται να μετονομαστεί ή μετασχηματιστεί στο μέλλον

Ως **Υπουργικές Αποφάσεις για τα Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών** νοούνται οι υπουργικές αποφάσεις που εκδόθηκαν δυνάμει του Προεδρικού Διατάγματος 86/1979 (όπως τροποποιήθηκε από τον ν. 2533/1997) όπως επισυνάπτονται στην παρούσα Σύμβαση στο Παράρτημα 21Α (*Υπουργικές Αποφάσεις για τα Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών*).

Ως **Υπουργική Απόφαση** νοείται η Υπουργική Απόφαση Δ3/Α/4641/2002 – «Έγκριση Βασικού Κανονισμού Αδειοδότησης και Λειτουργίας – Εκμετάλλευσης Αεροδρομίων (ΦΕΚ Β 701/10.6.2002)».

Ο όρος **Υποχρεώσεις Έναντι των Δανειστών** σημαίνει το εκάστοτε άθροισμα:

(α) οποιουδήποτε κεφαλαίου, τόκου (εκτός Τόκου Υπερημερίας στην περίπτωση Καταγγελίας της παρούσας Σύμβασης λόγω Γεγονότος Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου), αμοιβών και ευλόγων εξόδων και δαπανών, που έχουν προκύψει και οφείλονται ή εκκρεμούν προς τους Δανειστές από τον Παραχωρησιούχο βάσει ή συνεπεία των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων κατά την Ημερομηνία Καταγγελίας, και

(β) όλων των ποσών τα οποία οφείλονται από τον Παραχωρησιούχο στους Δανειστές λόγω πρόωρης καταγγελίας οποιωνδήποτε συμφωνιών αντιστάθμισης μελλοντικών κινδύνων επιτοκίων (συμπεριλαμβανομένων και των εξόδων προεξοφλήσεων που θα πρέπει να πληρωθούν συνεπεία των προαναφερομένων, εφόσον όμως αυτά τα έξοδα έχουν βεβαιωθεί από την Πληρεξούσια Τράπεζα ως ληξιπρόθεσμα και απαιτητά), υπό τον όρο ότι ο Παραχωρησιούχος και οι Δανειστές, κατόπιν έγκρισης του Δημοσίου, κατά περίπτωση, θα έχουν περιορίσει τα ποσά αυτά στο ελάχιστο δυνατό.

αφαιρουμένου του αθροίσματος:

(i) κάθε ποσού ληξιπρόθεσμου και απαιτητού από τους Δανειστές στον Παραχωρησιούχο λόγω πρόωρης καταγγελίας οποιασδήποτε συμφωνίας αντιστάθμισης μελλοντικών κινδύνων επιτοκίων που αποτελεί Καθορισμένη Δανειακή Σύμβαση.

(ii) κάθε ποσού το οποίο είναι πιστωμένο από ή για λογαριασμό του Παραχωρησιούχου σε οποιονδήποτε αποθεματικό λογαριασμό εξυπηρέτησης δανείων προς εξασφάλιση υποχρεώσεων έναντι των Δανειστών βάσει των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων και

(iii) οποιοδήποτε ποσό που δεν περιλαμβάνεται στις παραγράφους (i) και (ii) ανωτέρω σε ταμειακά διαθέσιμα ή ισοδύναμα μετρητών ή άλλα ποσά (όπου συμπεριλαμβάνονται ποσά οποιασδήποτε εγγύησης της οποίας είναι δικαιούχοι οι Δανειστές) [αλλά εξαιρείται ρητά κάθε πιθανή εγγύηση που παρέχεται στους Δανειστές από άλλον Δανειστή ή τρίτο (εξαιρουμένων των Μετόχων ή των θυγατρικών τους)] που είναι διαθέσιμο στους Δανειστές (είτε σε οποιονδήποτε αποθεματικό λογαριασμό είτε άλλως) και οποιαδήποτε ασφαλιστική αποζημίωση που έχει καταβληθεί ή είναι πληρωτέα στον Παραχωρησιούχο και τα οποία, σε κάθε περίπτωση, εξασφαλίζουν τις απαιτήσεις των Δανειστών και είναι στη διάθεσή τους και δεν έχουν δεσμευτεί για να καταβληθούν σε τρίτους ή άλλως.

Ως **Υποχρέωση Παροχής Δημοσίων Υπηρεσιών** (PSO’s) νοείται κάθε υποχρέωση που επιβάλλεται στις αεροπορικές εταιρείες να λάβουν, σε σχέση με κάθε διαδρομή που ένα Κράτος Μέλος έχει λάβει άδεια να λειτουργεί, όλα τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να διασφαλίσουν την παροχή υπηρεσιών που πληρούν πάγια πρότυπα συνέχειας, ομαλότητας, χωρητικότητας και τιμολόγησης, τα οποία η αεροπορική εταιρεία δεν θα λάμβανε αν εξέταζε αποκλειστικά το εμπορικό συμφέρον της.

Ως **Υποχρεωτικές Υπηρεσίες** νοούνται οι υπηρεσίες που θα παρέχει ο Παραχωρησιούχος, όπως ειδικότερα παρατίθεται στην παράγραφο 4 (*Υποχρεωτικές Υπηρεσίες*) του Παραρτήματος 5 (*Υπηρεσίες Αεροδρομίου*).

Ως **Υφιστάμενη Άδεια Κατασκευαστικών Έργων** νοείται κάθε άδεια που έχει εκδοθεί ή απαιτείται για οποιαδήποτε υφιστάμενα έργα σε οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, η οποία θα μεταβιβασθεί στον Παραχωρησιούχο από το Δημόσιο κατά την ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, σύμφωνα με το Άρθρο 17.6.1(α) ή, στο βαθμό που δεν έχει εκδοθεί, θα τεκμαίρεται ότι έχει χορηγηθεί κατά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος Κυρωτικού Νόμου σύμφωνα με το Άρθρο 17.6.1(β).

Ως **Υφιστάμενη Άδεια Λειτουργίας** νοείται κάθε άδεια που εκδίδεται από το Δημόσιο για τη δημιουργία και τη λειτουργία των Περιφερειακών Αεροδρομίων και θα μεταβιβαστεί στον Παραχωρησιούχο από το Δημόσιο κατά ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης σύμφωνα με το Άρθρο 17.6.1(α) ή, στο βαθμό που δεν έχει εκδοθεί, θα τεκμαίρεται ότι έχει χορηγηθεί κατά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος Κυρωτικού Νόμου σύμφωνα με το Άρθρο 17.6.1(β).

Ως **Υφιστάμενη Μόλυνση** νοείται η παρουσία Επικίνδυνων Ουσιών:

(α) στο έδαφος ή σε υπόγεια ή επιφανειακά ύδατα στην Περιοχή Παραχώρησης ή στο υπέδαφος αυτής (i) κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, ή (ii) εάν οφείλεται στα Έργα Δημοσίου, κατά την ημερομηνία παράδοσης των Έργων Δημοσίου, ή

(β) στο έδαφος ή σε υπόγεια ή επιφανειακά ύδατα στην Περιοχή Παραχώρησης ή στο υπέδαφος αυτής μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης ως επακόλουθο ελαττώματος στην κατάσταση οποιασδήποτε δεξαμενής αποθήκευσης, εγκαταστάσεων, εξοπλισμού ή σωληνώσεων (υπόγεια ή υπέργεια) όποτε το αντίστοιχο ελάττωμα υπήρχε πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, ή

(γ) σε κάθε άλλο έδαφος, υπόγεια ή επιφανειακά ύδατα ανά πάσα στιγμή ως επακόλουθο της μεταφοράς από κάποια Περιοχή Παραχώρησης οποιωνδήποτε Επικίνδυνων Ουσιών όπως περιγράφεται στην υποπαράγραφο (α) ή (β) ανωτέρω.

Ως **Υφιστάμενη Περιβαλλοντική Άδεια** νοείται κάθε Περιβαλλοντική Άδεια που υφίσταται κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

Ως **Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας** νοείται μια εξειδικευμένη εταιρεία με αποδεδειγμένη εμπειρία στις εκτιμήσεις χωρητικότητας αεροδρομίων, την οποία θα διορίσει ο Παραχωρησιούχος και θα εγκρίνει η ΥΠΑ σύμφωνα με το Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

Ο όρος **Φορέας Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας** νοείται κάθε φορέας που ορίζεται από το Δημόσιο σύμφωνα με το άρθρο 8 του Κανονισμού (ΕΚ) αρ. 550/2004, που είναι κατά την παρούσα περίοδο η «Γενική Διεύθυνση Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας» της ΥΠΑ ή της ΠΑ.

Ως **Φόροι** νοούνται όλα τα είδη φόρου, δασμού, εισφοράς, παρακράτησης ή άλλης επιβάρυνσης είτε είναι ή δεν είναι παρόμοια με ισχύουσα επιβάρυνση κατά τον χρόνο σύναψης της παρούσας Σύμβασης είτε επιβάλλεται σε εθνικό ή τοπικό επίπεδο εντός της Ελληνικής Δημοκρατίας.

Ως **Χρήστης** νοείται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που είναι υπεύθυνο για την αεροπορική μεταφορά Επιβατών, ταχυδρομείου ή/και εμπορευμάτων από ή προς το αντίστοιχο Περιφερειακό Αεροδρόμιο.

Ο όρος **Χρονοδιάγραμμα Καταβολών Δεσμευτικής Επένδυσης** σημαίνει τα ποσά και τις ημερομηνίες καταβολής της Δεσμευτικής Επένδυσης σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 9.1.4.

Ως **Χρονοδιάγραμμα Ουσιώδους Ολοκλήρωσης Εκκρεμοτήτων** νοείται το χρονοδιάγραμμα Εκκρεμοτήτων των σχετικών Έργων που συμφωνούνται μεταξύ του Παραχωρησιούχου και του Ανεξάρτητου Μηχανικού κατά τον χρόνο επιθεώρησης αυτών των Έργων σύμφωνα με το Άρθρο 18.12.8 *(Πιστοποιητικά Ουσιώδους Ολοκλήρωσης)*.

Ως **Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Επικείμενων Έργων** νοείται το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των Επικείμενων Έργων που υποβάλλει ο Παραχωρησιούχος σύμφωνα με το Άρθρο 20.1 (*Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan)*).

Ως **Ωράριο Λειτουργίας** νοείται το ελάχιστο ωράριο λειτουργίας για το οποίο ο Παραχωρησιούχος είναι υποχρεωμένος να διατηρεί κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο ανοικτό και σε λειτουργική κατάσταση, όπως παρατίθεται και αναπροσαρμόζεται σύμφωνα με την παράγραφο 2 (*Ωράριο Λειτουργίας*) του Παραρτήματος 5 (*Υπηρεσίες Αεροδρομίου*).

3.2 Ερμηνεία

3.2.1 Η παρούσα Σύμβαση είναι η πλήρης συμφωνία μεταξύ των Μερών και πρέπει να ερμηνεύεται σύμφωνα με τις αρχές της καλής πίστης και των συναλλακτικών ηθών προς ικανοποίηση του δημοσίου συμφέροντος και της συνέχειας της παραχωρούμενης δημόσιας υπηρεσίας.

3.2.2 Τυχόν ακυρότητα μέρους αυτής δεν συνεπάγεται ακυρότητα του συνόλου της Σύμβασης, η οποία θα παραμένει σε ισχύ και θα δεσμεύει τα Μέρη.

3.2.3 Στην παρούσα Σύμβαση εφόσον δεν συνάγεται διαφορετικό νόημα από τα συμφραζόμενα:

(α) αναφορές σε Άρθρα και Παραρτήματα είναι αναφορές σε άρθρα και παραρτήματα της παρούσας Σύμβασης·

(β) αναφορές σε ημέρες είναι αναφορές σε ημερολογιακές ημέρες εκτός εάν ρητώς προβλέπεται το αντίθετο ·

(γ) αναφορές σε Νομοθεσία, νόμο ή διάταξη νόμου θα ερμηνεύονται, σε κάθε δεδομένη στιγμή, ως περιλαμβάνουσες και αναφορά σε κάθε τροποποίηση, παράταση ή επαναφορά σε ισχύ, η οποία θα ισχύει κατά τη στιγμή εκείνη.

(δ) αναφορές στον ενικό θα περιλαμβάνουν και αναφορές στον πληθυντικό και αντιστρόφως·

(ε) οι επικεφαλίδες θα αγνοούνται κατά την ερμηνεία της παρούσας Σύμβασης·

(στ) αναφορές σε σύμβαση, πράξη, έγγραφο, άδεια, κώδικα ή άλλο έγγραφο (συμπεριλαμβανομένης της παρούσας Σύμβασης) ή σε διάταξη που περιέχεται σε κάποιο εξ αυτών θα ερμηνεύονται, στη δεδομένη στιγμή, ως αναφορά σε αυτά όπως πιθανόν θα έχουν τότε τροποποιηθεί, μεταβληθεί, συμπληρωθεί, αλλάξει, ανασταλεί, μεταβιβαστεί ή ανανεωθεί·

(ζ) αναφορές στα Συμβαλλόμενα Μέρη ή τα Μέρη περιλαμβάνουν και τους διαδόχους και τους εκδοχείς τους·

(η) εκτός αντίθετης πρόβλεψης, ένας όρος που ορίζεται ή χρησιμοποιείται στους Κανονισμούς Πιστοποίησης έχει το ίδιο νόημα στην παρούσα Σύμβαση·

(θ) τα ποσά που αναφέρονται ως Αναπροσαρμοζόμενα, ή τα ποσά που θα Αναπροσαρμόζει ο Παραχωρησιούχος,στην παρούσα Σύμβαση θα Αναπροσαρμόζονται σε κάθε επέτειο της Ημερομηνίας Αναπροσαρμογής, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά. Ημερομηνία Αναπροσαρμογής θα είναι η Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά. Σε κάθε επέτειο της Ημερομηνίας Αναπροσαρμογής, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά, ή το συντομότερο δυνατό μετά από αυτή, το αντίστοιχο ποσό (προηγουμένως Αναπροσαρμοζόμενο ανάλογα με την περίπτωση) θα πολλαπλασιάζεται με ένα ποσό ίσο με τον πιο πρόσφατα διαθέσιμο Δείκτη κατά τη σχετική επέτειο διαιρούμενο με τον Δείκτη που ίσχυε δώδεκα (12) μήνες νωρίτερα (ή σε κάθε άλλη ρητά προκαθορισμένη ημερομηνία)·

(ι) τα δικαιώματα ή/και οι υποχρεώσεις του Παραχωρητή στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης ή οποιασδήποτε σύμβασης συνάπτεται κατ' εφαρμογή της παρούσας Σύμβασης θα μεταβιβάζονται στο Δημόσιο ή/και θα αναλαμβάνονται από αυτό κατά την ημερομηνία (εάν υπάρχει) που ο Παραχωρητής παύει να υφίσταται και

(ια) όπου προβλέπεται παροχή ειδοποίησης από οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος βάσει της παρούσας Σύμβασης, η ειδοποίηση

αυτή θα γίνεται εγγράφως και ο όρος «ειδοποιώ» θα ερμηνεύεται αντίστοιχα.

3.3 Παραρτήματα - Σειρά Ισχύος

3.3.1 Το κείμενο της παρούσας Σύμβασης, όπως υπογράφεται από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, αποτελεί το μόνο έγκυρο κείμενο της Σύμβασης Παραχώρησης που θα υποβληθεί από το Δημόσιο στο Ελληνικό Κοινοβούλιο, με βάση τα συμφωνηθέντα στο Άρθρο 6.1.1, προκειμένου να κυρωθεί στο σύνολό του.

3.3.2 Τα ακόλουθα έγγραφα προσαρτώνται αναπόσπαστα στην παρούσα Σύμβαση και αποτελούν Παραρτήματά της:

Παράρτημα 1 Μορφή Εγγυητικών Επιστολών

Παράρτημα 2 Περιφερειακά Αεροδρόμια

Παράρτημα 3 Σχέδια Περιοχών Παραχώρησης

Παράρτημα 4 Έγγραφα Ολοκλήρωσης/ Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης

Παράρτημα 5 Υπηρεσίες Αεροδρομίου

Παράρτημα 6 Μέτρηση Επιδόσεων

Παράρτημα 7 Αερολιμενικά Τέλη

Παράρτημα 8 Εγκεκριμένοι Περιβαλλοντικοί Όροι/ Υφιστάμενες Άδειες

Παράρτημα 9 Πρότυπα και Προδιαγραφές

Παράρτημα 10 Απαιτήσεις Έργων

Παράρτημα 11 Συμβάσεις Έργων Δημοσίου

Παράρτημα 12 Έργα

Παράρτημα 13 Απαιτήσεις Συντήρησης

Παράρτημα 14 Συμφωνία Πολυμερούς Διαιτησίας

Παράρτημα 15 Απαιτήσεις Παράδοσης

Παράρτημα 16 Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης

Παράρτημα 17 Πίνακας Κατανομής Παρεχόμενων Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας

Παράρτημα 18 Αεροπορικές Δραστηριότητες

Παράρτημα 19 Μεταβολές

Παράρτημα 20 Πλαίσιο Συνεργασίας ανάμεσα στην Ελληνική Πολεμική Αεροπορία (ΠΑ), την Ελληνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) και τον Παραχωρησιούχο στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης

Παράρτημα 21 ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ

Παράρτημα 21Α Υπουργικές Αποφάσεις για τα Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών

Παράρτημα 22 ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ

Παράρτημα 23 Οικονομικές Προσαρμογές

Παράρτημα 24 Οικονομική Προσφορά

Παράρτημα 25 Οικονομικό Μοντέλο

Παράρτημα 26 Τεχνική Προσφορά

Παράρτημα 27 Καταστατικό Παραχωρησιούχου

Παράρτημα 28 Σύμβαση(Συμβάσεις) Μελέτης-Κατασκευής ή/και Υπόδειγμα Σύμβασης (Συμβάσεων) Μελέτης-Κατασκευής για Επικείμενα Έργα

Σε περίπτωση ασυμφωνίας μεταξύ των Παραρτημάτων και της παρούσας Σύμβασης, υπερισχύει η Σύμβαση Παραχώρησης.

3.3.3 Σε περίπτωση ασυμφωνίας μεταξύ των Παραρτημάτων, η σειρά ισχύος τους καθορίζεται με βάση τη σειρά που αναφέρονται ανωτέρω.

4 Αντικείμενο Σύμβασης – λειτουργία, εκμετάλλευση και συντήρηση

4.1 Με την παρούσα Σύμβαση, ο Παραχωρητής αναθέτει στον Παραχωρησιούχο την Παραχώρηση για τη χρηματοδότηση, αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και λειτουργία των Περιφερειακών Αεροδρομίων, συμπεριλαμβανομένου του αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης στα Περιφερειακά Αεροδρόμια, καθώς και άλλα δικαιώματα και ειδικότερα:

4.1.1 Το δικαίωμα εκμετάλλευσης των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης στα Περιφερειακά Αεροδρόμια το οποίο συνίσταται στην παραχώρηση από τον Παραχωρητή στον Παραχωρησιούχο, σε συμμόρφωση και σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις της παρούσας Σύμβασης:

(α) του αποκλειστικού δικαιώματος επιβολής και είσπραξης των Αερολιμενικών Τελών από τους Χρήστες, για ίδιο λογαριασμό, με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρούσας Σύμβασης και των δικαιωμάτων των Κατόχων Δικαιωμάτων Αεροδρομίου ·

(β) του δικαιώματος εμπορικής εκμετάλλευσης των Υπηρεσιών Αεροδρομίου σε κάθε Περιοχή Παραχώρησης σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο· και

(γ) κάθε άλλης δραστηριότητας ή επιχειρηματικής δραστηριότητας που παραθέτει ο Παραχωρησιούχος στο Επιχειρηματικό Σχέδιο του ή που κοινοποιεί στον Παραχωρητή για την αύξηση των εσόδων από τα Περιφερειακά Αεροδρόμια και, αν απαιτείται από τους όρους της παρούσας Σύμβασης, για την οποία ο Παραχωρητής ή/και το Δημόσιο έχουν παράσχει τη συναίνεσή τους.

4.1.2 Ο Παραχωρησιούχος δεν πρέπει να διεξάγει άλλες δραστηριότητες (σε σχέση με τα Περιφερειακά Αεροδρόμια ή άλλως) χωρίς τη συναίνεση του Παραχωρητή ή/και του Δημοσίου.

4.2 Υποχρεώσεις Παραχωρησιούχου

4.2.1 Ο Παραχωρησιούχος θα υλοποιεί την Παραχώρηση σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης και των Παραρτημάτων της με δικά του έξοδα και δικό του κίνδυνο, εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά στην παρούσα Σύμβαση και, με την επιφύλαξη των όρων του Πλαισίου Συνεργασίας ΠΑ:

(α) θα καταβάλλει την Προκαταβολή Αμοιβής Παραχώρησης, την Αμοιβή Παραχώρησης και την Εισφορά όποτε είναι ληξιπρόθεσμες και απαιτητές σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης·

(β) θα εξασφαλίζει την απαιτούμενη χρηματοδότηση για την Παραχώρηση μέσω των Μετόχων του ή/και άλλων μερών ή υπηρεσιών·

(γ) θα διεξάγει όλες τις απαραίτητες έρευνες και Μελέτες·

(δ) θα εκτελέσει όλα τα Έργα, πλην των Έργων Δημοσίου, σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο και όλα τα άλλα απαραίτητα έργα που συμβατικά απαιτούνται έως και τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης·

(ε) θα εκτελεί τις Δραστηριότητες Παραχώρησης στην Περιοχή Παραχώρησης κάθε Περιφερειακού Αεροδρομίου καθ' όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης·

(στ) θα παρέχει, ή θα εξασφαλίζει, τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο και τη σχετική χωρητικότητα περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, καθώς και με τη Μέτρηση Επιδόσεων και τη Μέτρηση Ποιότητας Υπηρεσιών, καθ' όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης·

(ζ) θα παρέχει το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο καθ' όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης·

(η) θα διασφαλίζει ότι κανένα Περιφερειακό Αεροδρόμιο δεν θα είναι κλειστό στη διάρκεια του σχετικού Ωραρίου Λειτουργίας και ότι θα συμμορφώνεται πάντα με τις απαιτήσεις για ειδικές (ad hoc) πτήσεις και πτήσεις έκτακτης ανάγκης σύμφωνα με την παράγραφο 2 (*Ωράριο Λειτουργίας*) του Παραρτήματος 5 (*Υπηρεσίες Αεροδρομίου*)·

(θ) θα συνεργάζεται με την ΠΑ και θα συνάπτει κάθε συμφωνία που μπορεί να είναι απαραίτητη για τη ρύθμιση των αντίστοιχων δικαιωμάτων του Παραχωρησιούχου και της ΠΑ σε σχέση με και για τη χρήση των Αεροδρομίων Κοινής Χρήσης, καθώς και την ανάληψη και την εκτέλεση όλων τα καθηκόντων και των υποχρεώσεών του στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης όπως ειδικότερα παρατίθενται στο Πλαίσιο Συνεργασίας ΠΑ·

(ι) θα αποζημιώνει την ΠΑ για την πολιτική χρήση των διαδρόμων και τροχοδρόμων σε κάθε Αεροδρόμιο Κοινής Χρήσης Με Μεγάλη Δραστηριότητα καταβάλλοντας στην ΠΑ τα ποσοστά, σύμφωνα με το Πλαίσιο Συνεργασίας ΠΑ, των Τελών Προσγείωσης, των Τελών Φωτισμού και των Τελών Ασφάλειας που εισπράττει ως επακόλουθο αυτής της χρήσης σύμφωνα με τους όρους του Πλαισίου Συνεργασίας ΠΑ. Τα Τέλη Προσγείωσης, τα Τέλη Φωτισμού και τα Τέλη Ασφάλειας που εισπράττει ο Παραχωρησιούχος σε οποιοδήποτε Έτος Παραχώρησης και είναι πληρωτέα στην ΠΑ σύμφωνα με την παρούσα

παράγραφο (ι) θα καταβάλλονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 29.2.1 και το Πλαίσιο Συνεργασίας ΠΑ. Διευκρινίζεται ότι τα σχετικά έξοδα και δαπάνες θα θεωρούνται Λειτουργικές Δαπάνες του Παραχωρησιούχου·

(ια) κατά τη διάρκεια της Περιόδου Εγγύησης Παραχώρησης θα τηρεί τις υποχρεώσεις που καθορίζονται στο Άρθρο 26.4 (*Ευθύνη κατά την Περίοδο Εγγύησης Παραχώρησης*)·

(ιβ) θα καταβάλλει το σύνολο των αμοιβών του Ανεξάρτητου Μηχανικού σύμφωνα με κάθε Σύμβαση Ανεξάρτητου Μηχανικού·

(ιγ) θα αναλάβει τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα της ΥΠΑ που προβλέπονται στις Μεταβιβασθείσες Συμβάσεις Αεροδρομίου, εξαιρουμένων των υποχρεώσεων που σχετίζονται με τις Μεταβιβασθείσες Συμβάσεις Αεροδρομίου για το διάστημα πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, και θα συνεχίζει τις εν λόγω Μεταβιβασθείσες Συμβάσεις Αεροδρομίου σύμφωνα με την ισχύουσα Νομοθεσία, τους όρους κάθε Μεταβιβασθείσας Σύμβασης Αεροδρομίου και τα Άρθρα 4.8 (*Μεταβίβαση Συμβάσεων*) και 4.9 (*Συμβάσεις Αεροδρομίου*)·

(ιδ) θα παραδώσει την Παραχώρηση (συμπεριλαμβανομένων τυχόν Κινητών Περιουσιακών Στοιχείων) στο τέλος της Περιόδου Παραχώρησης σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης·

(ιε) θα υπογράφει και θα διατηρεί σε ισχύ τα απαιτούμενα ασφαλιστήρια συμβόλαια, σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος 16 (*Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης*)·

(ιστ) θα εκπαιδεύει το προσωπικό του Δημοσίου σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση·

(ιζ) θα διευκολύνει την άσκηση των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων του Δημοσίου, του Παραχωρητή και της Αρμόδιας Αρχής καθ’ όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης και σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης·

(ιη) θα καταρτίσει και θα εφαρμόζει ένα σχέδιο έκτακτης ανάγκης για το αεροδρόμιο και παροχής υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης σύμφωνα με την παράγραφο 6 (*Υπηρεσίες Διάσωσης και Πυρόσβεσης*) του Παραρτήματος 5 (*Υπηρεσίες Αεροδρομίου*)·

(ιθ) θα παρέχει τα απαραίτητα στοιχεία που επιτρέπουν τον υπολογισμό των πληρωμών που οφείλονται στο Δημόσιο και τον Παραχωρητή·

(κ) θα συμμορφώνεται με τις υποχρεώσεις έναντι των Κρατικών Χρηστών που παρατίθενται στο Άρθρο 4.4 (*Κρατικοί Χρήστες*)· και

(κα) θα διασφαλίζει ότι, εκτός αν άλλως απαιτείται από το Νόμο, όσον αφορά τα αεροσκάφη όλων των χωρών τα Περιφερειακά Αεροδρόμια θα λειτουργούν υπό ενιαίες συνθήκες.

4.2.2 (α) Εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά στην παρούσα Σύμβαση, η ευθύνη του Παραχωρησιούχου δεν περιορίζεται ούτε άλλως καθορίζεται από τις συναινέσεις ή εγκρίσεις που παρέχει ο Παραχωρητής ή/και το Δημόσιο (κατά περίπτωση) σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης.

(β) Εάν ο Παραχωρητής ή/και το Δημόσιο (κατά περίπτωση) παράσχει τη συναίνεση ή την έγκρισή του χωρίς περαιτέρω σχόλια, τότε θεωρείται ότι ο Παραχωρητής ή/και το Δημόσιο (κατά περίπτωση) δεν προβάλλει καμία αντίρρηση. Όποτε η έγκριση παρέχεται υπό όρους, ο Παραχωρησιούχος πρέπει να συμμορφώνεται με αυτούς τους όρους σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης.

4.3 Υποχρεώσεις Παραχωρητή ή/και Δημοσίου

4.3.1 Με την επιφύλαξη του Άρθρου 4.8 (*Μεταβίβαση Συμβάσεων*), ο Παραχωρητής θα επιτρέπει στον Παραχωρησιούχο, καθ' όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης, την ακώλυτη άσκηση του αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης στις Περιοχές Παραχώρησης κάθε Περιφερειακού Αεροδρομίου.

4.3.2 Σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης, το Δημόσιο:

(α) θα παραδώσει στον Παραχωρησιούχο, σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 14 (*Περιοχές Παραχώρησης*), τις Περιοχές Παραχώρησης και τα σχετικά Δικαιώματα Διέλευσης·

(β) θα εξασφαλίζει και θα είναι υπεύθυνο για την έγκαιρη κατασκευή κάθε οδού πρόσβασης έξω από τις Περιοχές Παραχώρησης, η οποία είναι απαραίτητη ώστε να επιτρέπεται στον Παραχωρησιούχο να αναλάβει τις Δραστηριότητες Παραχώρησης σε κάθε νέο αεροσταθμό που μπορεί να κατασκευάζεται κατά καιρούς σύμφωνα με τα Εγκεκριμένα Ρυθμιστικά Σχέδια (Master Plan) ·

(γ) θα συντηρεί σε καλό επίπεδο ή/και θα βελτιώνει εγκαίρως κάθε οδό πρόσβασης έξω από τις Περιοχές Παραχώρησης, όπως απαιτείται ή μπορεί να απαιτηθεί σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, και θα παρέχει στον Παραχωρησιούχο και στους εργολάβους, βοηθούς εκπλήρωσης, προστηθέντες, αντιπροσώπους, υπαλλήλους και υπεργολάβους του όλα τα συναφή δικαιώματα πρόσβασης·

(δ) θα εξασφαλίσει και θα είναι υπεύθυνο για τα Έργα Δημοσίου σύμφωνα με τη Σύμβαση Έργων Δημοσίου και θα διασφαλίσει ότι τα εν λόγω έργα ολοκληρώθηκαν σύμφωνα με τα πρότυπα και τις προδιαγραφές που παρατίθενται στη σχετική Σύμβαση Έργων Δημοσίου και στο Άρθρο 19 (*Έργα Δημοσίου*) κατά ή πριν από τις σχετικές ημερομηνίες ολοκλήρωσης που τίθενται στο Παράρτημα 11 (*Συμβάσεις Έργων Δημοσίου*)·

(ε) θα παρέχει ή θα εξασφαλίζει την παροχή από άλλους Κρατικούς Χρήστες όλων των Κρατικών Υπηρεσιών στα Περιφερειακά Αεροδρόμια, θα διασφαλίζει ότι οι Κρατικές Υπηρεσίες είναι διαθέσιμες τουλάχιστον κατά τη διάρκεια του Ωραρίου Λειτουργίας, όπως αναπροσαρμόζεται, σύμφωνα με το Παράρτημα 5 (*Υπηρεσίες Αεροδρομίου*) και θα εξασφαλίζει ότι ο κάθε Κρατικός Χρήστης θα συνεργάζεται ακριβόχρονα και καλόπιστα προκειμένου να καταλήξουν με τον Παραχωρησιούχο σε συμφωνία για τους εν λόγω όρους, όπως απαιτείται σύμφωνα με το Άρθρο 4.4 (*Κρατικοί Χρήστες*)·

(στ) θα εξασφαλίζει ότι οι Αρμόδιες Αρχές θα αναγνωρίζουν πιστοποιητικά αξιοπλοΐας, πιστοποιητικά επάρκειας και ισχύουσες άδειες που έχουν εκδοθεί από συμβαλλόμενα κράτη της Σύμβασης του Σικάγου που είναι τουλάχιστον ισοδύναμα με τα ελάχιστα πρότυπα που έχουν θεσπιστεί δυνάμει της Σύμβασης του Σικάγου·

(ζ) θα διασφαλίζει ότι η ΠΑ θα συνεργάζεται με τον Παραχωρησιούχο και θα συνάπτει κάθε σύμβαση που ενδεχομένως είναι απαραίτητη για τη ρύθμιση των αντίστοιχων δικαιωμάτων του Παραχωρησιούχου και της ΠΑ αναφορικά με τη χρήση των Αεροδρομίων Κοινής Χρήσης, καθώς και για την ανάληψη και εκτέλεση όλων των καθηκόντων και υποχρεώσεών του στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης Με Μεγάλη Δραστηριότητα (συμπεριλαμβανομένης της λειτουργίας και της συντήρησης των διαδρόμων και τροχοδρόμων και των συναφών ελεγχόμενων χώρων αεροδρομίου στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης Με Μεγάλη Δραστηριότητα σύμφωνα με τα Πρότυπα και τις Προδιαγραφές) όπως ειδικότερα ορίζεται στο Πλαίσιο Συνεργασίας ΠΑ·

(η) θα βαρύνεται με τα έξοδα για τα απαιτούμενα έργα και μέτρα σύμφωνα με το Άρθρο 17.4.1·

(θ) θα διασφαλίζει τη δυνατότητα επιβολής τελών για τις Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου όπως ορίζεται στο Παράρτημα 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*)·

(ι) θα παρέχει υποστήριξη ή θα διευκολύνει τους υπηκόους κρατών εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης που απασχολούνται στη διαχείριση ή/και τη λειτουργία των Περιφερειακών Αεροδρομίων να αποκτούν άδειες εισόδου (βίζα) και άδειες εργασίας για τους ίδιους και τις οικογένειές τους·

(ια) θα επενδύει στον εκσυγχρονισμό και την επέκταση της χωρητικότητας των αεροναυτιλιακών υποδομών, στην αναβάθμιση των Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας και στα προσόντα του ανθρώπινου δυναμικού του, όπως απαιτείται κατά περίπτωση, για τη διαχείριση σε συνεργασία με τον Παραχωρησιούχο της εναέριας κυκλοφορίας στα Περιφερειακά Αεροδρόμια, όπως αυτή αυξάνεται σύμφωνα με τη σχετική προβλεπόμενη ζήτηση που παρατίθεται στο Οικονομικό Μοντέλο ·

(ιβ) θα παρέχει υποστήριξη στον Παραχωρησιούχο σε σχέση με την παροχή υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης (είτε εφαρμόζοντας νόμους που επιτρέπουν την πλήρη παροχή των εν λόγω υπηρεσιών από τον Παραχωρησιούχο είτε διασφαλίζοντας ότι είναι διαθέσιμο το Πυροσβεστικό Σώμα Ελλάδος ως ανάδοχος και ότι δεν θα χρεώνει περισσότερο από τις εύλογες άμεσες δαπάνες του για τις εν λόγω υπηρεσίες). Για τον σκοπό αυτό, μετά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος και στον βαθμό που ο Παραχωρησιούχος επιλέγει να χρησιμοποιήσει το Πυροσβεστικό Σώμα Ελλάδος ως ανάδοχο, ο Παραχωρησιούχος θα επικοινωνήσει με τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη ώστε να ρυθμίσουν από κοινού, μέσω αντίστοιχης Σύμβασης Παροχής Υπηρεσιών, τις υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης στα Περιφερειακά Αεροδρόμια. Ο Παραχωρησιούχος θα εξασφαλίζει και θα συντηρεί, με δικά του έξοδα, τον κατάλληλο εξοπλισμό και τις απαιτούμενες εγκαταστάσεις προσωπικού για τις υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης στα Περιφερειακά Αεροδρόμια·

(ιγ) θα παρέχει στον Παραχωρησιούχο δικαίωμα χρήσης επί των περιοχών που απαιτούνται στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης Με Μεγάλη Δραστηριότητα προκειμένου ο Παραχωρησιούχος να μπορεί να

παράσχει τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου, όπως παρατίθενται λεπτομερέστερα στο Πλαίσιο Συνεργασίας ΠΑ·

(ιδ) θα καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια να διασφαλίσει ότι οι Μεταβιβασθείσες Συμβάσεις Αεροδρομίου προβλέπουν την υποχρέωση συμμόρφωσης του αντίστοιχου Μέρους Σύμβασης Αεροδρομίου με τα εφαρμοστέα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη·

(ιε) εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά στην παρούσα Σύμβαση, θα καταβάλλει τα ποσά που είναι ληξιπρόθεσμα και απαιτητά στον Παραχωρησιούχο από το Δημόσιο ή/και τον Παραχωρητή εντός εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία οφειλής των εν λόγω ποσών, όπου, σε σχέση με το Άρθρο 6.4 (*Αποζημιώσεις για Μεταβιβασθέντα Περιουσιακά Στοιχεία*), αυτή η ημερομηνία θα είναι η Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης ή, εάν το ζήτημα έχει παραπεμφθεί στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, εντός εξήντα (60) ημερών από την απόφαση της Επιτροπής Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών υπέρ του Παραχωρησιούχου·

(ιστ) θα εκτελεί κάθε άλλο καθήκον που ανατίθεται ρητά στο Δημόσιο σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση·

(ιζ) θα εξασφαλίζει ότι ο Παραχωρησιούχος συμμετέχει και υποβάλλει την άποψή του στην Επιτροπή του άρθρου 17, παράγραφος 2 του ΠΔ 86/1979, η οποία θα διοριστεί από το Υπουργείο·

(ιη) θα διασφαλίζει ότι ο Παραχωρησιούχος συμμετέχει και υποβάλλει τις απόψεις του σε οποιεσδήποτε ρυθμιστικές διαδικασίες αναφορικά με την ανάπτυξη εθνικής πολιτικής μεταφορών ή πολιτικής αεροδρομίων ή άλλων στρατηγικών σχεδίων σε σχέση με τις μεταφορές στην Ελληνική Δημοκρατία·

(ιθ) θα διασφαλίζει ότι η ΥΠΑ θα συνεργάζεται με τον Παραχωρησιούχο από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος έως την παράδοση των Περιοχών Παραχώρησης σύμφωνα με το Άρθρο 14 (*Περιοχές Παραχώρησης*) και θα διασφαλίζει ότι η ΥΠΑ θα παρέχει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες, το ανθρώπινο δυναμικό και την τεχνική υποστήριξη, κατόπιν αιτήματος του Παραχωρησιούχου, που απαιτούνται για την ομαλή μετάβαση της λειτουργίας κάθε Περιφερειακού Αεροδρομίου στον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση· και

(κ) θα διασφαλίζει ότι θα χορηγείται άμεσα κάθε κρατική άδεια που απαιτείται για την τροποποίηση των υφιστάμενων οικείων κανονισμών των Περιφερειακών Αεροδρομίων περί υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, προκειμένου να επιτραπεί η επιβολή αμοιβών και τελών που αιτείται ο Παραχωρησιούχος σε σχέση με την πρόσβαση και τη χρήση των κεντρικών υποδομών και των λοιπών υποδομών αεροδρομίου στα Περιφερειακά Αεροδρόμια, κατόπιν σχετικού αιτήματος του Παραχωρησιούχου σύμφωνα με την Οδηγία 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου και το άρθρο 24 του νόμου 3913/2011.

4.3.3 Ο Παραχωρησιούχος μπορεί, εφόσον το επιλέξει, κατόπιν συναίνεσης του Δημοσίου και με τους όρους που θα συμφωνηθούν με αυτό, να εκτελέσει για λογαριασμό και με έξοδα του Δημοσίου μέρος ή το σύνολο των Έργων Δημοσίου, όσα έργα απαιτούνται σύμφωνα με το Άρθρο 4.4.7 και οποιαδήποτε άλλα έργα πρέπει να εκτελέσει ή για τα οποία πρέπει να μεριμνήσει το Δημόσιο σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης.

4.3.4 Το δικαίωμα του Παραχωρησιούχου να εκμεταλλεύεται τις Συμβάσεις με την «Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών Α.Ε.» θα υπόκειται και θα είναι σύμφωνο με τους Νόμους περί Καταστημάτων Αφορολογήτων Ειδών.

4.3.5 Το Δημόσιο και ο Παραχωρητής αναλαμβάνουν να εκπληρώνουν τις συμβατικές και οικονομικές υποχρεώσεις τους σε σχέση με την Παραχώρηση μόνο στον βαθμό που η παρούσα Σύμβαση περιέχει ρητή πρόβλεψη γι' αυτό.

4.4 Κρατικοί Χρήστες

4.4.1 Από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος, ο Παραχωρησιούχος θα προβεί σε διαβουλεύσεις με τους εκπροσώπους κάθε Κρατικού Χρήστη όσον αφορά:

(α) τους γενικούς όρους και τις προϋποθέσεις συνεργασίας καθώς και τις αρμοδιότητες σε καθένα από τα Περιφερειακά Αεροδρόμια·

(β) την εγκατάσταση και τη λειτουργία του εξοπλισμού και των εγκαταστάσεων που απαιτούνται για την εκτέλεση των καθηκόντων τους από Κρατικούς Χρήστες σε καθένα από τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, που θα βαρύνουν τον Παραχωρησιούχο, ωστόσο, προς αποφυγή αμφιβολίας, η προμήθεια και η λειτουργία εξοπλισμού αεροναυτιλίας αποτελεί ευθύνη του Δημοσίου, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά·

(γ) τη διαθεσιμότητα Κρατικών Χρηστών στη διάρκεια του Ωραρίου Λειτουργίας και κάθε παράτασης αυτού· και

(δ) τις απαιτήσεις Κρατικών Χρηστών όσον αφορά τον χώρο, την παροχή υπηρεσιών κοινής ωφέλειας, τον εξοπλισμό και τους υλικούς πόρους.

4.4.2 Οι Κρατικοί Χρήστες μπορούν να χρησιμοποιούν χωρίς επιβάρυνση τις αντίστοιχες Εγκαταστάσεις Κρατικών Χρηστών, σύμφωνα με τους όρους της σχετικής Σύμβασης Παροχής Υπηρεσιών. Προς αποφυγή αμφιβολίας, η Σύμβαση Παροχής Υπηρεσιών με κάθε σχετικό Κρατικό Χρήστη θα καθορίζει τη θέση των αντίστοιχων Εγκαταστάσεων Κρατικών Χρηστών.

4.4.3 Το μέγεθος των χώρων για γραφεία και ανάπαυση που θα διατίθενται στους αντίστοιχους Κρατικούς Χρήστες δεν θα είναι μικρότερο από επτά (7) τετραγωνικά μέτρα κατ’ άτομο που απασχολείται από τον Κρατικό Χρήστη ως υπάλληλος πλήρους απασχόλησης, ανά βάρδια στο αντίστοιχο Περιφερειακό Αεροδρόμιο, με την προϋπόθεση ότι ο αντίστοιχος Κρατικός Χρήστης θα ενεργεί με σύνεση και εύλογα στις αποφάσεις και τις απαιτήσεις του σε σχέση με τους υπαλλήλους που απασχολούνται από τον Κρατικό Χρήστη με βάση τις πραγματικές ανάγκες για τη διατήρηση του Απαιτούμενου Επιπέδου Εξυπηρέτησης.

4.4.4 Με την επιφύλαξη του Άρθρου 4.4.7, θα παρέχονται μεγαλύτεροι χώροι για τις Εγκαταστάσεις Κρατικών Χρηστών όπως ενδεχόμενα απαιτείται, σε αντιστοιχία με τη μελλοντική αύξηση εναέριας κυκλοφορίας όσον αφορά την κίνηση αεροσκαφών, τους Επιβάτες, τις αποσκευές, τα εμπορεύματα και το ταχυδρομείο εάν αυτά επιβάλλουν αύξηση των μελών προσωπικού του αντίστοιχου Κρατικού Χρήστη.

4.4.5 Τα Μέρη θα διαπραγματεύονται καλόπιστα και θα καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια να συνάπτουν Συμβάσεις Παροχής Υπηρεσιών μεταξύ του Παραχωρησιούχου και του αντίστοιχου Κρατικού Χρήστη προκειμένου ο Παραχωρησιούχος να πληροί και να διατηρεί το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης.

4.4.6 Ο Παραχωρησιούχος θα είναι υπεύθυνος να μεριμνήσει για την παροχή υπηρεσιών κοινής ωφέλειας στην αντίστοιχη Περιοχή Παραχώρησης (ηλεκτρικό ρεύμα, ύδρευση, αποχέτευση, τηλεφωνία, υπηρεσίες μετάδοσης φωνής και δεδομένων). Οποιαδήποτε από αυτές τις υπηρεσίες κοινής ωφέλειας θα παρέχεται χωρίς επιβάρυνση στους Κρατικούς Χρήστες εντός της Περιοχής Παραχώρησης υπό την προϋπόθεση ότι, εάν η κατανάλωση κάποιας υπηρεσίας κοινής ωφέλειας υπερβαίνει τα εύλογα επίπεδα χρήσης [τα οποία θα καθορίζονται από τον Παραχωρησιούχο, ο οποίος ενεργεί εύλογα λαμβάνοντας υπ' όψιν την κατανάλωση Κρατικών Χρηστών σε άλλα Περιφερειακά Αεροδρόμια (το **Επίπεδο Αναφοράς**)], ο Παραχωρησιούχος

δύναται, αφού ειδοποιήσει το σχετικό Κρατικό Χρήστη, να περιορίσει την παροχή της συγκεκριμένης υπηρεσίας κοινής ωφέλειας σε εύλογο επίπεδο ή να επιδιώξει την καταβολή αποζημίωσης από τον εν λόγω Κρατικό Χρήστη για τα έξοδα παροχής της εν λόγω υπηρεσίας που υπερβαίνουν το Επίπεδο Αναφοράς.

4.4.7 Εάν το Δημόσιο απαιτήσει περαιτέρω Εγκαταστάσεις Κρατικών Χρηστών προκειμένου ο Κρατικός Χρήστης να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του στο πλαίσιο των Συμβάσεων Παροχής Υπηρεσιών, αυτό θα ζητηθεί και θα πληρωθεί είτε:

(α) ως Μεταβολή Δημοσίου με την προϋπόθεση ότι, αφού κατασκευαστούν, οι Εγκαταστάσεις Κρατικών Χρηστών θα παρασχεθούν με έξοδα του Δημοσίου με παρόμοιους όρους με αυτούς που τίθενται στις υφιστάμενες Συμβάσεις Παροχής Υπηρεσιών· ή

(β) ως ξεχωριστό κατασκευαστικό έργο του Δημοσίου, με την προϋπόθεση ότι θα απαιτείται η συναίνεση του Παραχωρησιούχου πριν από την κατασκευή οποιωνδήποτε πρόσθετων Εγκαταστάσεων Κρατικών Χρηστών (την οποία δεν θα μπορεί να αρνηθεί ή καθυστερήσει αδικαιολόγητα) και κάθε παρεμβολή στις Δραστηριότητες Παραχώρησης που απορρέει από αυτή την κατασκευή θα αποτελεί Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου.

4.4.8 Το Δημόσιο θα διασφαλίζει, στον μέγιστο δυνατό βαθμό, ότι πλην της περίπτωσης έκτακτης ανάγκης και πάντα με την επιφύλαξη του Άρθρου 23 (*Παρέμβαση του Δημοσίου*), η χρήση του(των) διαδρόμου(ων) ή άλλων περιοχών εντός των Περιφερειακών Αεροδρομίων από έναν Κρατικό Χρήστη, δεν επηρεάζει με ουσιώδη δυσμενή τρόπο την ικανότητα του Παραχωρησιούχου (i) να παρέχει τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου, ή (ii) άλλως να επωφελείται από οποιαδήποτε δικαιώματά του και να εκτελεί οποιεσδήποτε υποχρεώσεις του στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης και κάθε τέτοια παρέμβαση θα αποτελεί Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου.

4.4.9 Κάθε Κρατικός Χρήστης θα χρησιμοποιεί και θα καταλαμβάνει χωρίς παρέμβαση από τον Παραχωρησιούχο τις Εγκαταστάσεις Κρατικών Χρηστών υπό τους όρους της σχετικής Σύμβασης Παροχής Υπηρεσιών.

4.4.10 Το Δημόσιο θα ευθύνεται έναντι του Παραχωρησιούχου για κάθε ζημία που προκαλείται από Κρατικό Συνδεδεμένο Μέρος στις Εγκαταστάσεις Κρατικών Χρηστών ή εντός αυτών και σε περιοχές, εγκαταστάσεις, κτίρια ή κατασκευές που βρίσκονται εντός των Περιφερειακών Αεροδρομίων,

συμπεριλαμβανομένων των διαδρόμων, και κάθε τέτοια ζημία θα αποτελεί Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου. Εάν η εν λόγω ζημία καλύπτεται από την ασφάλιση που υποχρεούται να συνάψει ο Παραχωρησιούχος σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, τότε το Δημόσιο δεν θα αποζημιώσει τον Παραχωρησιούχο για τη σχετική ζημία. Ο Παραχωρησιούχος θα λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα (συμπεριλαμβανομένων των εύλογων προσπαθειών που καταβάλλονται για την υποβολή αιτημάτων στους ασφαλειομεσίτες του Παραχωρησιούχου και θα γνωστοποιεί στο Δημόσιο κάθε πιθανή αύξηση των ασφαλίστρων που προκύπτει από τις εν λόγω αξιώσεις εκ των ασφαλίσεων τις οποίες υποχρεούται να διατηρεί σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση) προκειμένου να διασφαλίσει ότι θα εισπραχθεί η Ασφαλιστική Αποζημίωση.

4.4.11 Ο Παραχωρησιούχος δύναται, με δικά του έξοδα και υπό τον όρο ότι θα λάβει την προγενέστερη έγγραφη συναίνεση του Δημοσίου (την οποία συναίνεση δεν θα αρνείται ή καθυστερεί αδικαιολόγητα), για τους σκοπούς της διεξαγωγής οποιωνδήποτε Έργων ή για δέοντες λειτουργικούς σκοπούς, να απαιτήσει την προσωρινή ή μόνιμη μετεγκατάσταση του συνόλου ή μέρους των Εγκαταστάσεων Κρατικών Χρηστών. Το Δημόσιο θα εξασφαλίζει τη συνεργασία και τη συμμόρφωση των Κρατικών Χρηστών με οποιεσδήποτε τέτοιες προτάσεις.

4.4.12 Ο Παραχωρησιούχος δεν θα ευθύνεται για τυχόν αδυναμία ή καθυστέρηση στη συμμόρφωση με οποιουσδήποτε όρους και προϋποθέσεις της παρούσας Σύμβασης στον βαθμό που αυτή η αδυναμία ή καθυστέρηση είναι απόρροια πράξης ή παράλειψης οποιουδήποτε Κρατικού Χρήστη.

4.5 Μεταβιβασθέντα Περιουσιακά Στοιχεία

4.5.1 Το Δημόσιο θα μεταβιβάσει τα Μεταβιβασθέντα Περιουσιακά Στοιχεία ή θα διαθέσει στον Παραχωρησιούχο ισοδύναμα δικαιώματα επί των εν λόγω Μεταβιβασθέντων Περιουσιακών Στοιχείων, σε κάθε περίπτωση κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και καθ' όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης, απαλλαγμένα από δικαιώματα, αξιώσεις και βάρη τρίτων. Το Δημόσιο δεν παρέχει καμία εγγύηση όσον αφορά την κατάσταση ή άλλως σε σχέση με τα Μεταβιβασθέντα Περιουσιακά Στοιχεία πλην της εγγύησης που παρατίθεται στο Άρθρο 5.2.1 (δ).

4.5.2 Εάν κάποια από τα Μεταβιβασθέντα Περιουσιακά Στοιχεία δεν απαιτούνται για τη λειτουργία των Περιφερειακών Αεροδρομίων, τότε ο Παραχωρησιούχος, μετά από ειδοποίηση προ δεκατεσσάρων (14) ημερών προς την ΥΠΑ, προκειμένου η τελευταία να λάβει πίσω τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία με

έξοδά της, μπορεί να πωλήσει, να μεταβιβάσει ή να διαθέσει με άλλο τρόπο αυτά τα περιουσιακά στοιχεία από τα Περιφερειακά Αεροδρόμια (με έξοδά του).

4.6 Δικαιώματα Αεροδρομίου

4.6.1 Ο Παραχωρησιούχος πρέπει να θεσπίσει δίκαια, εύλογα και αντικειμενικά κριτήρια (συνεπή με τη Νομοθεσία) για την χορήγηση των Δικαιωμάτων Αεροδρομίου. Κατά τη χορήγηση και τη λήψη απόφασης σχετικά με τη χορήγηση ή μη οποιουδήποτε Δικαιώματος Αεροδρομίου σε οποιοδήποτε πρόσωπο και κατά τη λήψη απόφασης για την τροποποίηση, παραίτηση, διακοπή ή διεύρυνση των εν λόγω δικαιωμάτων, ο Παραχωρησιούχος θα συμμορφώνεται με τα εν λόγω κριτήρια και θα τα εφαρμόζει.

4.6.2 Με την επιφύλαξη πάντοτε του παρόντος Άρθρου 4.6 (*Δικαιώματα Αεροδρομίου*), ο Παραχωρησιούχος μπορεί να χορηγήσει το δικαίωμα χρήσης οποιουδήποτε μέρους των Περιοχών Παραχώρησης σε τρίτα μέρη ώστε να θέσει σε εφαρμογή τη χορήγηση των Δικαιωμάτων Αεροδρομίου.

4.6.3 Ο Παραχωρησιούχος μπορεί να χορηγήσει Δικαιώματα Αεροδρομίου σε Κατόχους Δικαιωμάτων Αεροδρομίου, τα οποία, μεταξύ άλλων, παρέχουν σε αυτούς τους Κατόχους Δικαιωμάτων Αεροδρομίου το δικαίωμα να χορηγούν επιμέρους δικαιώματα σε άλλους σε σχέση με τα αντίστοιχα Δικαιώματα Αεροδρομίου, κατόπιν προηγούμενης έγγραφης συναίνεσης του Δημοσίου, την οποία δεν πρέπει να αρνείται ή να καθυστερεί αδικαιολόγητα· ωστόσο, στον βαθμό που αυτά τα χορηγηθέντα επιμέρους δικαιώματα δεν υπερβαίνουν την αξία των εκατό χιλιάδων Ευρώ (€100.000) ετησίως, δεν θα απαιτείται καμία συναίνεση του Δημοσίου, αν και η ειδοποίηση και η συναίνεση του Δημοσίου, είναι,, σε κάθε περίπτωση, απαραίτητη για λόγους εθνικής ασφάλειας. Εάν το Δημόσιο δεν απαντήσει στον Παραχωρησιούχο εντός δεκαπέντε (15) Εργάσιμων Ημερών από το έγγραφο αίτημα για συναίνεση, θα τεκμαίρεται ότι το Δημόσιο έχει δώσει αυτή τη συναίνεση. Καμία συναίνεση αυτού του είδους δεν απαλλάσσει τον Παραχωρησιούχο από την υποχρέωση συμμόρφωσης με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης. Ο Παραχωρησιούχος πρέπει να διασφαλίσει ότι (α) οι διατάξεις της παρούσας Σύμβασης, ως προς όλες τις άλλες απόψεις, τηρούνται αυστηρά σε σχέση με τη χορήγηση αυτών των επιμέρους δικαιωμάτων και τους όρους αυτών, και (β) έχει το δικαίωμα να καταγγείλει ή να ζητήσει από τον Κάτοχο Δικαιωμάτων Αεροδρομίου να καταγγείλει τη σχετική σύμβαση αν έχει σημειωθεί παραβίαση των διατάξεων της παρούσας Σύμβασης ή άλλως να λαμβάνει, ή να μεριμνά ώστε ο Κάτοχος Δικαιωμάτων Αεροδρομίου να λάβει, όλα τα απαραίτητα μέτρα για την άρση αυτής της παραβίασης.

4.7 Ρόλος της ΥΠΑ και της ΠΑ στα Περιφερειακά Αεροδρόμια

4.7.1 *Υπηρεσίες Αεροναυτιλίας*

(α) Με την επιφύλαξη των όρων του Πλαισίου Συνεργασίας ΠΑ, καθ’ όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης, το Δημόσιο θα διασφαλίσει ότι η ΥΠΑ, η ΠΑ ή/και κάθε άλλη οντότητα που διορίζεται από το Δημόσιο για τον σκοπό αυτό, παρέχουν συνεχείς Υπηρεσίες Αεροναυτιλίας και παράλληλα, στην περίπτωση της ΥΠΑ, διαρκή καθήκοντα εποπτείας.

(β) Το Δημόσιο θα διασφαλίσει ότι η ΥΠΑ, η ΠΑ ή/και κάθε άλλη οντότητα που διορίζεται από το Δημόσιο με σκοπό την παροχή Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας συμμορφώνεται ανά πάσα στιγμή με την ισχύουσα Νομοθεσία και τα Πρότυπα και Προδιαγραφές που σχετίζονται με την παροχή Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας στην Ελληνική Δημοκρατία.

(γ) Ο Παραχωρησιούχος και ο Φορέας Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας θα έχουν σε σχέση με τις Υπηρεσίες Αεροναυτιλίας σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο τις υποχρεώσεις που παρατίθενται στον Πίνακα Κατανομής Παρεχόμενων Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας και καθένας θα συμμορφώνεται με την ισχύουσα Νομοθεσία κατά την παροχή Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας.

4.7.2 *Πρόσβαση στα Περιφερειακά Αεροδρόμια*

Οποιαδήποτε στιγμή και κατά καιρούς, το Δημόσιο (και διαμέσου της ΥΠΑ, του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, της ΠΑ ή άλλως) μπορεί, κατόπιν προηγούμενης ειδοποίησης στον Παραχωρησιούχο, να αποκτά πρόσβαση και να καταλαμβάνει προσωρινά σχετικά τμήματα των Περιοχών Παραχώρησης με σκοπό την εγκατάσταση ή διατήρηση Εξοπλισμού Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, υπό τον όρο ότι, αναφορικά με την εγκατάσταση του Εξοπλισμού Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, το Δημόσιο πρώτα θα συζητά με τον Παραχωρησιούχο για την τοποθεσία στην οποία προτίθεται να εγκαταστήσει αυτόν τον Εξοπλισμό Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας και, στον βαθμό που είναι ευλόγως εφικτό, θα διασφαλίζει ότι το Δημόσιο ή/και η ΥΠΑ καταβάλλουν κάθε εύλογη προσπάθεια να ελαχιστοποιήσουν κάθε διατάραξη της λειτουργίας των Περιφερειακών Αεροδρομίων ή της παροχής των Υπηρεσιών Αεροδρομίου από τον Παραχωρησιούχο και υπό τον όρο επίσης ότι ο Παραχωρησιούχος δεν θα ευθύνεται για τα έξοδα ή τις δαπάνες σε σχέση με τις προαναφερόμενες δραστηριότητες που αναλαμβάνουν το Δημόσιο ή/και η ΥΠΑ ή άλλο σχετικό μέρος διορισμένο από το Δημόσιο.

4.7.3 *Διευκόλυνση και Πρόσβαση*

Με την επιφύλαξη του Άρθρου 4.4 (*Κρατικοί Χρήστες*), ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει κατά καιρούς στο Δημόσιο (χωρίς επιβάρυνση του Δημοσίου) τις εγκαταστάσεις, τους χώρους ή άλλα μέρη εντός των Περιοχών Παραχώρησης που το Δημόσιο, η ΥΠΑ ή κάποιος Φορέας Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας μπορεί ευλόγως να χρειάζεται σε σχέση με την παροχή των Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας σύμφωνα με τους όρους της σχετικής Σύμβασης Παροχής Υπηρεσιών.

4.7.4 *Ευθύνη*

(α) Ο Παραχωρησιούχος δεν ευθύνεται για τις πράξεις ή παραλείψεις του Δημοσίου, της ΥΠΑ ή άλλου σχετικού μέρους που διορίζεται από το Δημόσιο αναφορικά με την παροχή των Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας από την ΥΠΑ, την ΠΑ ή άλλο σχετικό μέρος ή/και την εγκατάσταση του Εξοπλισμού Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας και δεν θα υπέχει καμία ευθύνη (αστική ή ποινική) έναντι οποιουδήποτε προσώπου σε σχέση με αυτά και το Δημόσιο θα αποζημιώσει τον Παραχωρησιούχο για όλες τις Ζημίες που υφίσταται ο Παραχωρησιούχος σε σχέση με αυτή την ευθύνη, με εξαίρεση στο βαθμό που κάποια πράξη ή παράλειψη του Παραχωρησιούχου συντελεί άμεσα σε αυτές τις πράξεις ή παραλείψεις εκ μέρους του Δημοσίου, της ΥΠΑ, της ΠΑ ή άλλου σχετικού μέρους διορισμένου από το Δημόσιο.

(β) Σε περίπτωση που η ΥΠΑ, η ΠΑ ή/και άλλη οντότητα διορισμένη από το Δημόσιο με σκοπό την παροχή Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας αθετήσει κάποια από τις υποχρεώσεις της που απορρέει από την παρούσα Σύμβαση, το Πλαίσιο Συνεργασίας ΠΑ ή/και κάθε άλλη σύμβαση που έχει συναφθεί με βάση την παρούσα Σύμβαση και σχετίζεται με την παροχή Υπηρεσιών Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, αυτή η αθέτηση θα αποτελεί Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου.

4.7.5 *Τέλη*

Το Δημόσιο δεσμεύεται ότι τα τέλη που επιβάλλει το Δημόσιο ή η ΥΠΑ, η ΠΑ ή άλλο σχετικό μέρος διορισμένο από το Δημόσιο σε αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν τα Περιφερειακά Αεροδρόμια σε σχέση με Υπηρεσίες Αεροναυτιλίας που παρέχονται από το Δημόσιο, την ΥΠΑ, την ΠΑ ή άλλο σχετικό μέρος διορισμένο από το Δημόσιο πρέπει να συμμορφώνονται με τις σχετικές διατάξεις της Σύμβασης του Σικάγου και τις προτεινόμενες πολιτικές και πρακτικές του ICAO αναφορικά με τα τέλη για υπηρεσίες παρόμοιες με τις Υπηρεσίες Αεροναυτιλίας.

4.7.6 *Φωτισμός αεροδρομίου και άλλων χώρων*

Με την επιφύλαξη του Πλαισίου Συνεργασίας ΠΑ, ο Παραχωρησιούχος ενεργώντας ως Εύλογος και Συνετός Φορέας Διαχείρισης, θα συντηρεί και θα λειτουργεί τα συστήματα φωτισμού της προσέγγισης, των διαδρόμων, των τροχοδρόμων και λοιπών χώρων των Περιφερειακών Αεροδρομίων εντός της περιμέτρου των Περιοχών Παραχώρησης σε σχέση με την προσγείωση, την απογείωση και την κίνηση των αεροσκαφών πάνω, γύρω από τις Περιοχές Παραχώρησης ή επί αυτών. Το Δημόσιο θα συντηρεί και θα λειτουργεί όλο τον απαιτούμενο φωτισμό (με εξαίρεση τον φωτισμό προσέγγισης τον οποίο θα διατηρεί και θα λειτουργεί ο Παραχωρησιούχος) εκτός των Περιοχών Παραχώρησης.

4.8 Μεταβίβαση Συμβάσεων

Δυνάμει της παρούσας Σύμβασης και του Κυρωτικού Νόμου και παρά τα περί του αντιθέτου προβλεπόμενα στις Μεταβιβασθείσες Συμβάσεις Αεροδρομίου, κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης το Δημόσιο και η ΥΠΑ μεταβιβάζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από κάθε Μεταβιβασθείσα Σύμβαση Αεροδρομίου και ο Παραχωρησιούχος αποδέχεται αυτή τη μεταβίβαση και αναλαμβάνει να τηρήσει τις υποχρεώσεις του σε σχέση με τις εν λόγω Μεταβιβασθείσες Συμβάσεις Αεροδρομίου καθ’ όλη τη διάρκεια της σχετικής σύμβασης. Τυχόν όρος των Μεταβιβασθεισών Συμβάσεων Αεροδρομίου περί μη δυνατότητας μεταβίβασης δεν θα ισχύει όσον αφορά την εν λόγω μεταβίβαση και από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης ο Παραχωρησιούχος θα έχει το δικαίωμα να εισπράξει όλα τα πληρωτέα ποσά σύμφωνα με τις Μεταβιβασθείσες Συμβάσεις Αεροδρομίου. Η δημοσίευση του Κυρωτικού Νόμου θα λειτουργεί από το νόμο ως αναγγελία σύμφωνα με το άρθρο 460 του ελληνικού Αστικού Κώδικα.

4.9 Συμβάσεις Αεροδρομίου

4.9.1 Κατάλογος όλων των Συμβάσεων Αεροδρομίου αναφορικά με κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο που είναι διαθέσιμες προς μεταβίβαση στον Παραχωρησιούχο έχει παρασχεθεί στη Δέσμη Γνωστοποιήσεων και το Δημόσιο εγγυάται ότι αυτός ο κατάλογος Συμβάσεων Αεροδρομίου είναι ορθός, άρτιος και ακριβής κατά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος.

4.9.2 Όσον αφορά τις Συμβάσεις Αεροδρομίου που δεν είναι Μεταβιβασθείσες Συμβάσεις Αεροδρομίου και δεν έχουν μεταβιβασθεί στον Παραχωρησιούχο, ο Παραχωρησιούχος μπορεί, ανά πάσα στιγμή κατόπιν ειδοποίησης προς το Δημόσιο, να ζητήσει από το Δημόσιο να λύσει τη σχετική Σύμβαση Αεροδρομίου σύμφωνα με τους όρους αυτής ή/και το Νόμο. Σε αυτές τις περιπτώσεις, το Δημόσιο, μόλις λάβει την εν λόγω ειδοποίηση, θα λάβει αμέσως όλα τα μέτρα που μπορεί να είναι απαραίτητα για τη λύση της εν λόγω

Σύμβασης Αεροδρομίου σύμφωνα με τους όρους αυτής ή/και το Νόμο και οποιαδήποτε τυχόν έξοδα ή Ζημίες που υφίσταται είτε το Δημόσιο ή/και ο Παραχωρησιούχος και τα οποία συνδέονται ή απορρέουν από αυτή τη λύση θα βαρύνουν το Δημόσιο. Κάθε παρέμβαση που προκαλείται άμεσα ή έμμεσα στις Δραστηριότητες Παραχώρησης λόγω καθυστερήσεων αυτής της λύσης (ενδεικτικά, λόγω καθυστέρησης, μη επιβολής, δικαστικής εντολής ή άλλως) θα αποτελεί Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου.

4.9.3 Με την επιφύλαξη του Άρθρου 4.9.5, τα ποσά που εισπράττει το Δημόσιο κατά ή μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης σε σχέση με τις Μεταβιβασθείσες Συμβάσεις Αεροδρομίου ή κάθε εγγύηση που απορρέει από αυτές θα καταβάλλονται ολοσχερώς από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο εντός εξήντα (60) ημερών από την είσπραξη αυτών των ποσών από το Δημόσιο. Σε σχέση με οποιαδήποτε ποσά που οφείλονται στο Δημόσιο ή που είναι ληξιπρόθεσμα και απαιτητά υπό τους όρους οποιασδήποτε Μεταβιβασθείσας Σύμβασης Αεροδρομίου από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος, το Δημόσιο θα λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα να αναζητήσει τα εν λόγω ποσά (συμπεριλαμβανομένης της έναρξης δικαστικών ενεργειών) και θα πληρώσει στο ακέραιο τα εν λόγω ποσά στον Παραχωρησιούχο εντός εξήντα (60) ημερών από την είσπραξή τους.

4.9.4 Το Δημόσιο θα ευθύνεται για τυχόν υποχρεώσεις και θα είναι δικαιούχος όσων αξιώσεων προέκυψαν ή ανελήφθησαν από το Δημόσιο και κάθε Μέρος Σύμβασης Αεροδρομίου πριν από την ημερομηνία μεταβίβασης οποιασδήποτε Μεταβιβασθείσας Σύμβασης Αεροδρομίου στον Παραχωρησιούχο (η οποία παράγει αποτελέσματα πριν ή μετά από αυτή την ημερομηνία μεταβίβασης).

4.9.5 Κάθε κατάθεση ή ποσό που καταβάλλεται στο Δημόσιο από οποιοδήποτε Μέρος Σύμβασης Αεροδρομίου ή κάθε εγγυητική επιστολή που παρέχεται εν είδει εξασφάλισης για την εκτέλεση των υποχρεώσεων του Μέρους Σύμβασης Αεροδρομίου σύμφωνα με τη σχετική Μεταβιβασθείσα Σύμβαση Αεροδρομίου θα μεταβιβάζεται από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο κατά την ημερομηνία μεταβίβασης της σχετικής Σύμβασης Αεροδρομίου στον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με το άρθρο 458 του ελληνικού Αστικού Κώδικα που εφαρμόζεται, κατ' αναλογία, στη μεταβίβαση σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 4.9.5.

4.9.6

(α) Με την επιφύλαξη της παραγράφου 4.9.6(β) κατωτέρω, το Δημόσιο θα αποζημιώνει και θα κρατά αζήμιο τον Παραχωρησιούχο, τους υπαλλήλους, αντιπροσώπους, εργολάβους του (κάθε βαθμίδας) σε πρώτη ζήτηση, από κάθε ευθύνη για:

(i) θάνατο ή σωματική βλάβη οποιουδήποτε προσώπου,

(ii) ζημία ή φθορά περιουσίας (συμπεριλαμβανομένης περιουσίας που ανήκει στο Δημόσιο ή στον Παραχωρησιούχο ή για την οποία έκαστος εξ αυτών είναι υπεύθυνος), και

(iii) όλες τις Ζημίες (συμπεριλαμβανομένων δικαστικών εξόδων επί τη βάσει αποζημίωσης),

που μπορεί να προκύψουν ή να επέλθουν λόγω πράξης, παράλειψης ή αμέλειας οποιουδήποτε Μέρους Σύμβασης Αεροδρομίου, των προστηθέντων, αντιπροσώπων ή/και υπεργολάβων του (κάθε βαθμίδας) ή λόγω της εκπλήρωσης ή μη εκπλήρωσης των υποχρεώσεων οποιουδήποτε Μέρους Σύμβασης Αεροδρομίου από τη σχετική Σύμβαση Αεροδρομίου ή λόγω της παρουσίας στις Περιοχές Παραχώρησης οποιουδήποτε Μέρους Σύμβασης Αεροδρομίου ή των θυγατρικών του και το Δημόσιο θα εξασφαλίζει ότι το σχετικό Μέρος Σύμβασης Αεροδρομίου θα υποχρεούται να λάβει εύλογα μέτρα για τον περιορισμό της εν λόγω ευθύνης.

(β) Το Δημόσιο δεν θα υποχρεούται να αποζημιώσει τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 4.9.6 για οποιεσδήποτε υποχρεώσεις που σχετίζονται με κάποια Μεταβιβασθείσα Σύμβαση Αεροδρομίου οι οποίες προκύπτουν μετά την ημερομηνία μεταβίβασης της εν λόγω Μεταβιβασθείσας Σύμβασης Αεροδρομίου στον Παραχωρησιούχο και σε σχέση με τις οποίες οι περιστάσεις ή τα γεγονότα που οδήγησαν στις υποχρεώσεις αυτές επήλθαν μετά την ημερομηνία της εν λόγω μεταβίβασης συμπεριλαμβανομένων, προς αποφυγή αμφιβολίας, των υποχρεώσεων που μπορεί να προκύψουν λόγω καταγγελίας οποιασδήποτε Σύμβασης Αεροδρομίου από τον Παραχωρησιούχο, παρεκτός σύμφωνα με τους όρους αυτής ή την ισχύουσα Νομοθεσία.

(γ) Σε περίπτωση τροποποίησης των όρων Μεταβιβασθείσας Σύμβασης Αεροδρομίου κατά παράβαση του παρόντος Άρθρου 4.9.6, το Δημόσιο θα αποζημιώνει τον Παραχωρησιούχο και θα τον κρατεί αζήμιο από τυχόν Ζημίες που θα υποστεί ο Παραχωρησιούχος λόγω αυτής της τροποποίησης των όρων της σχετικής Μεταβιβασθείσας Σύμβασης Αεροδρομίου. Το Δημόσιο αναλαμβάνει την υποχρέωση να μην τροποποιήσει κανέναν όρο αυτών των Μεταβιβασθεισών Συμβάσεων Αεροδρομίου, όπως αυτές οι συμβάσεις έχουν παρασχεθεί στη Δέσμη Γνωστοποιήσεων, έως την ημερομηνία μεταβίβασης αυτών στον Παραχωρησιούχο.

4.9.7 Όπου το Δημόσιο υποχρεούται να αποζημιώνει τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με το Άρθρο 4.9.6 παραπάνω, τότε αυτό το ποσό (**Ποσό**

Αποζημίωσης λόγω Μεταβίβασης) θα καθίσταται ληξιπρόθεσμο και απαιτητό εντός εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία κατά την οποία συμφωνείται ή προσδιορίζεται το εν λόγω Ποσό Αποζημίωσης λόγω Μεταβίβασης, υπό τον όρο ότι εάν, μετά την ημερομηνία στην οποία συμφωνείται ή προσδιορίζεται το εν λόγω Ποσό Αποζημίωσης λόγω Μεταβίβασης, ο Παραχωρησιούχος υποχρεωθεί να προβεί σε πληρωμή της Εισφοράς σύμφωνα με το Άρθρο 29 (*Πληρωμές*), τότε το Ποσό Αποζημίωσης λόγω Μεταβίβασης μπορεί να αφαιρεθεί από αυτή την Εισφορά και εφόσον απομείνει προς καταβολή ένα μέρος του Ποσού Αποζημίωσης λόγω Μεταβίβασης μετά την αφαίρεση από την Εισφορά, τότε το υπόλοιπο θα πληρωθεί από το Δημόσιο εντός εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία κατά την οποία συμφωνήθηκε ή προσδιορίστηκε το εν λόγω Ποσό Αποζημίωσης λόγω Μεταβίβασης.

4.10 Ανταγωνισμός

4.10.1 Εάν ο Παραχωρητής ή/και το Δημόσιο:

(α) άμεσα ή μέσω παραχώρησης σε τρίτο μέρος κατασκευάσει, αναπτύξει, αναβαθμίσει ή/και λειτουργήσει κάποιο άλλο αεροδρόμιο στις Περιοχές Αποκλειστικότητας οποιουδήποτε Περιφερειακού Αεροδρομίου (πλην των αεροδρομίων που ήδη λειτουργούν κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης ως εμπορικά αεροδρόμια δημόσιας χρήσης στην Ελληνική Δημοκρατία και εξαιρουμένου προς αποφυγή αμφιβολίας του νέου Αεροδρομίου της Πάρου)· ή

(β) ασκεί τις εξουσίες του σύμφωνα με οποιαδήποτε Νομοθεσία και επιδιώκει (i) να προσδιορίσει τα είδη ή τα χαρακτηριστικά της εναέριας κυκλοφορίας που θα επιτρέπεται βάσει αυτής της Νομοθεσίας να χρησιμοποιούν τα Περιφερειακά Αεροδρόμια· (ii) να επιβάλλει απαγορεύσεις ή περιορισμούς σε σχέση με τη χρήση των Περιφερειακών Αεροδρομίων από εναέρια κυκλοφορία κάθε είδους ή χαρακτηριστικών που προσδιορίζονται στη Νομοθεσία αυτή · (iii) να εμποδίσει τον Παραχωρησιούχο να χρεώσει τα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη όπως επιτρέπεται βάσει της παρούσας Σύμβασης ή να επιβάλλει πρόσθετες εισφορές σε Επιβάτες ή Χρήστες· (iv) να επιβάλλει ή να θέσει ελάχιστα όρια για τα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη σε αεροδρόμια εντός των Περιοχών Αποκλειστικότητας οποιουδήποτε Περιφερειακού Αεροδρομίου, συμπεριλαμβανομένων των αεροδρομίων που παραμένουν στην κατοχή του Δημοσίου ή/και μεταβιβάζονται σε άλλες δημόσιες ή ιδιωτικές εταιρείες παραχώρησης, τα οποία είναι χαμηλότερα κατά ποσοστό άνω του δέκα (10) τοις εκατό

από τα επιβαλλόμενα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη ή από τα ελάχιστα όρια των Ρυθμιζόμενων Αεροναυτικών Τελών στο σχετικό Περιφερειακό Αεροδρόμιο που έχει θέσει ο Παραχωρησιούχος ή (v) να επιβάλλει περιορισμούς στην κίνηση αεροσκαφών στα Περιφερειακά Αεροδρόμια ή να περιορίσει, άλλως, τη χωρητικότητα στα Περιφερειακά Αεροδρόμια,

θα έχει επέλθει Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου εκτός εάν αυτή η ενέργεια πραγματοποιείται δυνάμει του και σύμφωνα με το Άρθρο 23.2 (*Επιτρεπόμενη Παρέμβαση*).

4.10.2 Το Δημόσιο θα διασφαλίζει ότι οι διατάξεις περί Αεροναυτικών Τελών στην Παραχώρηση Ομάδας Αεροδρομίων Α δεν είναι λιγότερο περιοριστικές ή πλεονεκτικές για τον σχετικό παραχωρησιούχο από αυτές που παρατίθενται στην παρούσα Σύμβαση όπως ισχύει για τον Παραχωρησιούχο.

4.10.3 *Δημόσιες συγκοινωνίες*

(α) Κανένα σημείο της παρούσας Σύμβασης δεν θα εμποδίζει το Δημόσιο:

(i) να καθορίσει την τιμή εισιτηρίου των μέσων μαζικής μεταφοράς που εξυπηρετούν την άμεση και ευρύτερη περιοχή των Περιφερειακών Αεροδρομίων, καθώς και το δικαίωμά του να επιβάλλει περιορισμούς, κανονισμούς ή/και μέτρα που μπορεί να επηρεάσουν τη χρήση ή/και την ανάπτυξη των δημόσιων συγκοινωνιών·

(ii) να αναθέσει ΥΠΔΥ σύμφωνα με την ισχύουσα Νομοθεσία · ή

(iii) να αναπτύξει υποδομές και δραστηριότητες για την εξυπηρέτηση υδροπλάνων.

(β) Ο Παραχωρησιούχος δεν θα δικαιούται καμία αποζημίωση για τυχόν επακόλουθα εξαιτίας της άσκησης των δικαιωμάτων που παρατίθενται στην παράγραφο (α) ανωτέρω από το Δημόσιο.

4.11 Κατάσταση Απογραφής

Πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα καταρτίσει μια Κατάσταση Απογραφής όλων των Κινητών Περιουσιακών Στοιχείων σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο που ζητεί να μεταβιβαστούν σε αυτόν κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης. Το Δημόσιο θα επιτρέψει στον Παραχωρησιούχο την πρόσβαση στην περιοχή κάθε Περιφερειακού Αεροδρομίου, μετά από προηγούμενη

ειδοποίηση του Παραχωρησιούχου, με σκοπό να συντάξει την Κατάσταση Απογραφής και θα δικαιούται να παρευρεθεί στην κατάρτιση της Κατάστασης Απογραφής. Η ΥΠΑ θα καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια να συνδράμει τον Παραχωρησιούχο στην κατάρτιση Κατάστασης Απογραφής.

5 Δηλώσεις και Εγγυήσεις

5.1 Δηλώσεις Παραχωρησιούχου

5.1.1 Ο Παραχωρησιούχος κατά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος και την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης προβαίνει προς τον Παραχωρητή και το Δημόσιο στις δηλώσεις και εγγυήσεις που παρατίθενται κατωτέρω:

(α) διαθέτει την απαραίτητη δικαιοπρακτική ικανότητα να αναλαμβάνει και να ασκεί τα δικαιώματα και να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του όπως παρατίθενται στην παρούσα Σύμβαση·

(β) δεν δραστηριοποιείται σε άλλους κλάδους ή δραστηριότητες πλην αυτών που σχετίζονται με τα Περιφερειακά Αεροδρόμια·

(γ) οι υποχρεώσεις του που απορρέουν από τα έγγραφα που συνδέονται με την Παραχώρηση, στα οποία είναι συμβαλλόμενο μέρος, είναι ή θα είναι, όταν υπογραφούν τα εν λόγω έγγραφα, νόμιμες, έγκυρες, δεσμευτικές και εκτελεστές·

(δ) δεν υπάρχουν άλλες συμφωνίες ή ρυθμίσεις στις οποίες είναι συμβαλλόμενο μέρος ή μεταξύ των Μετόχων του, οι οποίες συνδέονται με τα Περιφερειακά Αεροδρόμια πλην των Εγγράφων Παραχώρησης και όσων άλλων εγγράφων δεν έχουν ουσιώδη επίπτωση στα συμφέροντα, τις υποχρεώσεις ή τις ευθύνες του Δημοσίου ή/και του Παραχωρητή·

(ε) υπάγεται στο ελληνικό δίκαιο και παραιτείται από κάθε σχετική ασυλία·

(στ) δεν υπάρχουν εκκρεμείς ή επαπειλούμενες αγωγές, μηνύσεις, δικαστικές διαδικασίες ή ανακρίσεις εις βάρος του, η έκβαση των οποίων μπορεί να αποτελεί αθέτηση υποχρεώσεων σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση ή να επιφέρει ουσιώδη δυσμενή επίπτωση στις δραστηριότητές του ή στα περιουσιακά στοιχεία του ή στην ικανότητά του να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του που απορρέουν από την παρούσα Σύμβαση·

(ζ) δεν έχουν επιβληθεί πρόστιμα ή/και κυρώσεις εις βάρος του, οι οποίες μπορεί να έχουν ουσιώδη δυσμενή επίπτωση στις δραστηριότητές του ή στα περιουσιακά στοιχεία του ή στην ικανότητά του να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του που απορρέουν από την παρούσα Σύμβαση·

(η) γνωρίζει επαρκώς τη φύση και την έκταση των κινδύνων που αναλαμβάνει με την παρούσα Σύμβαση·

(θ) έχει συγκεντρώσει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών του σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση·

(ι) στον βαθμό που απαιτείται, οι Μελέτες και το πρόγραμμα για τα Έργα θα πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης·

(ια) δεν υπάρχουν υποχρεώσεις ή αξιώσεις εναντίον του που θα μπορούσαν να έχουν ουσιώδη δυσμενή επίπτωση στα συμφέροντα του Παραχωρητή ή/και του Δημοσίου· και

(ιβ) δεν υπάρχουν περιστάσεις που να επιφέρουν επικείμενη αξίωσή του κατά του Παραχωρητή ή/και του Δημοσίου, με την επιφύλαξη τυχόν απαιτήσεων που θα μπορούσαν να ανακύψουν βάσει της παρούσας Σύμβασης.

5.2 Δηλώσεις και Εγγυήσεις του Παραχωρητή/ Δημοσίου

5.2.1 Ο Παραχωρητής ή το Δημόσιο, κατά περίπτωση, διά της παρούσης δηλώνει και εγγυάται στον Παραχωρησιούχο ότι κατά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος και την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, καθεμία από τις ακόλουθες δηλώσεις και εγγυήσεις είναι αληθής από κάθε ουσιώδη άποψη:

(α) διαθέτει την απαραίτητη δικαιοπρακτική ικανότητα να αναλάβει και να ασκήσει τα δικαιώματα και να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του όπως παρατίθενται στην παρούσα Σύμβαση·

(β) διαθέτει τη δικαιοπρακτική ικανότητα να διεκπεραιώσει τη διαδικασία διαγωνισμού·

(γ) οι υποχρεώσεις του σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση είναι νόμιμες, έγκυρες, δεσμευτικές και εκτελεστές·

(δ) το Δημόσιο είναι ο μοναδικός, αποκλειστικός και αδιαμφισβήτητος κύριος και νομέας των Μεταβιβασθέντων Περιουσιακών Στοιχείων ή, όποτε δεν έχει την κυριότητα επί των Μεταβιβασθέντων Περιουσιακών

Στοιχείων, έχει παραχωρήσει ή θα παραχωρήσει ισοδύναμα δικαιώματα (με δικά του έξοδα και δαπάνες) στον Παραχωρησιούχο και μεταβιβάζει καθένα από τα Μεταβιβασθέντα Περιουσιακά Στοιχεία απαλλαγμένα από κάθε υποθήκη, επιβάρυνση, ενέχυρο, εμπράγματη ασφάλεια, βάρος, δικαίωμα προαίρεσης, αξίωση, συντηρητική κατάσχεση ή καταλογισμό κάθε είδους, τύπου ή περιγραφής και, γενικά, από κάθε πραγματικό ή νομικό ελάττωμα και από κάθε δικαίωμα τρίτων μερών κάθε είδους, τύπου ή περιγραφής.

(ε) ο Παραχωρητής έχει το δικαίωμα να εκμεταλλεύεται και να εκχωρεί στον Παραχωρησιούχο τις Δραστηριότητες Παραχώρησης και ο Παραχωρητής έχει πλήρη αρμοδιότητα και εξουσία να συνάψει την παρούσα Σύμβαση και τα υπόλοιπα σχετικά έγγραφα που πρόκειται να υπογραφούν, το σύνολο των οποίων συνιστά (ή θα συνιστά, αφού υπογραφούν) νόμιμες και έγκυρες δεσμευτικές υποχρεώσεις του Παραχωρητή, εκτελεστές σύμφωνα με τους αντίστοιχους όρους τους.

(στ) το Δημόσιο δεν έχει λάβει ειδοποίηση για δικαστικές διαδικασίες σε σχέση με την εγκυρότητα τυχόν Αδειών Ευθύνης Δημοσίου, πλην αυτών που γνωστοποιούνται στον Παραχωρησιούχο στη Δέσμη Γνωστοποιήσεων.

(ζ) το Δημόσιο έχει παράσχει ακριβή και πλήρη αντίγραφα όλων των Μεταβιβασθεισών Συμβάσεων Αεροδρομίου και των συμβάσεων που σχετίζονται με τα Έργα Δημοσίου που μπορεί να επηρεάσουν την ικανότητα του Παραχωρησιούχου να ασκήσει τα δικαιώματά του ή να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης αλλά το Δημόσιο δεν προβαίνει σε καμία άλλη δήλωση αναφορικά με την ακρίβεια ή/και την αρτιότητα της Δέσμης Γνωστοποιήσεων.

(η) έχει όλα τα σχετικά δικαιώματα αναφορικά με τα δεδομένα που αφορούν τα Περιφερειακά Αεροδρόμια και επιβεβαιώνει ότι ο Παραχωρησιούχος μπορεί να χρησιμοποιεί αυτά τα δεδομένα για την άσκηση των δικαιωμάτων του και την εκπλήρωση των υποχρεώσεών του σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

(θ) το Δημόσιο εγγυάται ότι τα υφιστάμενα έργα που αναλήφθηκαν πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος ή/και την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης έχουν υλοποιηθεί σύμφωνα με την ισχύουσα Νομοθεσία και τα Πρότυπα και τις Προδιαγραφές όπως ήταν σε ισχύ κατά την ημερομηνία εκτέλεσης αυτών των έργων.

(ι) το Δημόσιο θα παράσχει εγκαίρως στον Παραχωρησιούχο Ακώλυτη Χρήση καθώς και ελεύθερη και αδιάκοπη χρήση των Περιοχών Παραχώρησης για τον σκοπό της υλοποίησης των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης και άσκησης των δικαιωμάτων του και εκπλήρωσης των υποχρεώσεών του σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

Το Δημόσιο δηλώνει περαιτέρω ότι:

(ια) καθ’ όλη τη διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης, η οποία συνήφθη ανάμεσα στο Δημόσιο και την «Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών Α.Ε.» στις 30 Δεκεμβρίου 1997, για την παροχή του αποκλειστικού δικαιώματος ίδρυσης και λειτουργίας καταστημάτων αφορολογήτων ειδών, μεταξύ άλλων, στα Περιφερειακά Αεροδρόμια, τα καταστήματα αφορολογήτων ειδών, τα οποία κατά την παρούσα περίοδο διαχειρίζεται η «Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών Α.Ε.» στα Περιφερειακά Αεροδρόμια, βρίσκονται στον χώρο που περιγράφεται λεπτομερώς στις Υπουργικές Αποφάσεις για τα Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών και παρέχονται προς όφελος της «Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών Α.Ε.» και η αμοιβή που έχει συμφωνηθεί ανάμεσα στην ΥΠΑ και την «Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών Α.Ε.» για τη χρήση αυτού του χώρου είναι πέντε τοις εκατό (5%) των μικτών ετήσιων εσόδων κάθε καταστήματος αφορολογήτων ειδών·

(ιβ) κατά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος του Κυρωτικού Νόμου, ο Παραχωρησιούχος θα απαλλαγεί από κάθε υποχρέωση που απορρέει από οποιονδήποτε Νόμο για την καταβολή τελών ή φόρων σε οποιαδήποτε δημοτική ή τοπική αρχή για τις υπηρεσίες κοινής ωφέλειας που αποτελούν το αντικείμενο των εν λόγω τελών ή φόρων αναφορικά με τα Έργα που θα εκτελεστούν ή/και τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου που θα παρασχεθούν σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση ή/και εν γένει την Παραχώρηση, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, των υπηρεσιών φωτισμού, ασφάλειας, καθαρισμού, αποκομιδής απορριμμάτων και αποχέτευσης, στο βαθμό που οι εν λόγω υπηρεσίες παρέχονται στους Χρήστες Αεροδρομίου από τον Παραχωρησιούχο δυνάμει της παρούσας Σύμβασης·

(ιγ) ο Παραχωρησιούχος δεν έχει καμία υποχρέωση να προσλάβει υπαλλήλους του Δημοσίου, της ΥΠΑ ή οποιασδήποτε άλλης Κρατικής Αρχής ή Κρατικής Υπηρεσίας που απασχολούνται σε οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο κατά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος. Ο Παραχωρησιούχος θα καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια να απασχολήσει με τους όρους της αγοράς τους υφιστάμενους

εργαζομένους της ΥΠΑ στα Περιφερειακά Αεροδρόμια για να συμπληρώσει τις οργανωτικές του ανάγκες σε οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, εάν οι εν λόγω εργαζόμενοι επιλέξουν να απασχοληθούν στον Παραχωρησιούχο·

(ιδ) από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος Κυρωτικού Νόμου και το αργότερο πριν την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και έως την 1η Νοεμβρίου 2024 τα Τέλη Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίου θα καθορισθούν στο ποσό των δώδεκα Ευρώ (€12) για όλους τους αναχωρούντες Επιβάτες και μετά την 1η Νοεμβρίου 2024 θα καθορισθούν στο ποσό των τριών Ευρώ (€3) για όλους τους αναχωρούντες Επιβάτες.

6 Επικύρωση της παρούσας Σύμβασης διά Νόμου – Έναρξη Παραχώρησης – Αποζημιώσεις – Περίοδος Παραχώρησης

6.1 Επικύρωση της παρούσας Σύμβασης διά Νόμου

6.1.1 Το Δημόσιο θα υποβάλει την παρούσα Σύμβαση στο Ελληνικό Κοινοβούλιο προκειμένου να κυρωθεί διά νόμου.

6.1.2 Ο Κυρωτικός Νόμος, αφού κυρωθεί από το Ελληνικό Κοινοβούλιο, θα τεθεί σε ισχύ δέκα (10) ημέρες μετά τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (**Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος Κυρωτικού Νόμου**) υπό τον όρο ότι αυτός ο Κυρωτικός Νόμος δεν θα επηρεάσει τους Νόμους περί Καταστημάτων Αφορολογήτων Ειδών πλην του δικαιώματος του Παραχωρησιούχου επί των εισπρακτέων απαιτήσεων από τις Συμβάσεις με την «Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών Α.Ε.» σύμφωνα με το Άρθρο 4.3.4.

6.2 Έναρξη Παραχώρησης

6.2.1 Η Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης υπόκειται στην πλήρωση των ακόλουθων αιρέσεων πριν από την εκπνοή της Προθεσμίας Έναρξης Παραχώρησης:

(α)

(i) Το Ελληνικό Κοινοβούλιο θα ψηφίσει τον νόμο που επικυρώνει την παρούσα Σύμβαση και ο Κυρωτικός Νόμος θα δημοσιευτεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (η **Ημερομηνία Δημοσίευσης**).

(ii) Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα εγκρίνει οποιαδήποτε Ευρωπαϊκή Κρατική Ενίσχυση (σύμφωνα με τα άρθρα 107-109 της

Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πρώην άρθρα 87-89 της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας).

(iii) Ο Παραχωρησιούχος θα εξασφαλίσει τη ρητή ή σιωπηρή (συγκεκριμένα μέσω της εκπνοής ισχυουσών υποχρεωτικών περιόδων αναμονής) ανεπιφύλακτη έγκριση του ελέγχου της συγκέντρωσης από την Ελληνική Επιτροπή Ανταγωνισμού σύμφωνα με τον νόμο 3959/2011, όπως ισχύει, ή από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) αρ. 139/2014.

(iv) Θα υπογραφεί κάθε Απευθείας Σύμβαση με το Δημόσιο που συνάπτεται ανάμεσα στο Δημόσιο και τους Δανειστές, σύμφωνα με το Άρθρο 37.1.8,

(v) Θα παραδοθούν από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο οι Περιοχές Παραχώρησης σύμφωνα με το Άρθρο 14.1 (*Παράδοση των Περιοχών Παραχώρησης*), υπό τον όρο της προηγούμενης πλήρωσης από τον Παραχωρησιούχο των προϋποθέσεων που καθορίζονται στο Άρθρο 6.2,1(β) (ii), (iii), (iv), (v), (vi), (vii), (x), (xi), (xii), (xiii), (xiv) και (xv).

(vi) Θα υπογραφεί η Συμφωνία Πολυμερούς Διατησίας από το Δημόσιο.

(vii) Θα υπογραφούν οι Αρχικές Συμβάσεις Παροχής Υπηρεσιών από τους Κρατικούς Χρήστες και

(viii) Η ΥΠΑ θα εγκρίνει το Ανώτατο Όριο Χρεώσεων για τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.2(α) συμπεριλαμβανομένου του Πίνακα Β αυτού, το οποίο δεν θα υπερβαίνει το ποσό των δεκατριών Ευρώ (€13).

(β)

(i) Εφόσον συντρέχει περίπτωση, θα παραδοθεί ένα πιστοποιητικό σε μορφή και περιεχόμενο ευλόγως ικανοποιητικό για το Δημόσιο και τον Παραχωρητή, που θα εκδοθεί και θα αποσταλεί από τους Δανειστές ή την Πληρεξούσια Τράπεζα στο Δημόσιο και τον Παραχωρητή, το οποίο θα επιβεβαιώνει ότι οι Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις είναι σε πλήρη ισχύ και εφαρμογή και ότι πληρούνται όλοι οι όροι και προϋποθέσεις όσον αφορά τις αρχικές αναβλητικές αιρέσεις με βάση τις

Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις, όπως επιβεβαιώνονται με έγγραφο πιστοποιητικό από τους Δανειστές (ή τον εκπρόσωπό τους) με εξαίρεση τους όρους που αναφέρονται στο Άρθρο 6.2.1(α) ανωτέρω.

(ii) Το Μετοχικό Κεφάλαιο του Παραχωρησιούχου θα αυξηθεί σύμφωνα με το Άρθρο 11.1 (*Μετοχικό Κεφάλαιο*).

(iii) Οι Αρχικοί Μέτοχοι θα παραδώσουν στον Παραχωρητή, μέσω του Παραχωρησιούχου, την Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης σύμφωνα με τη μορφή που συνομολογείται στην Ενότητα 1 του Παραρτήματος 1 (*Μορφή Εγγυητικών Επιστολών*).

(iv) Ο Παραχωρησιούχος θα παραδώσει στον Παραχωρητή την υπογεγραμμένη Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης Έργων σύμφωνα με τη μορφή που συνομολογείται στην Ενότητα 2 του Παραρτήματος 1 (*Μορφή Εγγυητικών Επιστολών*).

(v) Ο Παραχωρησιούχος θα παραδώσει στον Παραχωρητή την υπογεγραμμένη Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας σύμφωνα με τη μορφή που συνομολογείται στην Ενότητα 3 του Παραρτήματος 1 (*Μορφή Εγγυητικών Επιστολών*).

(vi) Ο Παραχωρησιούχος θα παραδώσει στο Δημόσιο, σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 24.10 και του Παραρτήματος 16 (*Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης*), επικυρωμένα αντίγραφα των συμφωνημένων υπογεγραμμένων ασφαλιστηρίων συμβολαίων.

(vii) Ο Παραχωρησιούχος θα παραδώσει στον Παραχωρητή μια επιστολή δέσμευσης, στη μορφή του υποδείγματος επιστολής δέσμευσης που περιέχεται στο Μέρος 3 του Παραρτήματος 16 (Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης), σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 24.11 και του Παραρτήματος 16 (Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης).

(viii) Ο Παραχωρησιούχος θα παραδώσει στο Δημόσιο το Επιχειρηματικό Σχέδιο.

(ix) Ο Παραχωρησιούχος θα παραδώσει στο Δημόσιο κατά ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης καθένα από τα υπόλοιπα Έγγραφα Ολοκλήρωσης που παρατίθενται στο

Παράρτημα 4 (*Έγγραφα Ολοκλήρωσης/Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης*).

(x) Ο Παραχωρησιούχος θα καταβάλει στον Παραχωρητή την Προκαταβολή Αμοιβής Παραχώρησης, με την επιφύλαξη του Άρθρου 43.1.1 καθώς και της υπογραφής και της οριστικοποίησης της αναφερόμενης στο σχετικό άρθρο εκχώρησης.

(xi) Ο Παραχωρησιούχος θα παραδώσει στην ΥΠΑ επικαιροποιημένα Εγχειρίδια Αεροδρομίου με τροποποιημένα διοικητικά επιμέρους στοιχεία που ισχύουν εκείνη την περίοδο και αιτήσεις για τη μετατροπή Πιστοποιητικών Αεροδρομίου για κάθε Πιστοποιημένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο και τη μεταβίβαση των υφιστάμενων Πιστοποιητικών Αεροδρομίου στον Παραχωρησιούχο.

(xii) Ο Παραχωρησιούχος θα παραδώσει στην ΥΠΑ τη σχετική αίτηση για την έναρξη της διαδικασίας πιστοποίησης για κάθε Μη Πιστοποιημένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο σύμφωνα με τον Κανονισμό 2014 για τα Αεροδρόμια.

(xiii) Ο Παραχωρησιούχος θα παραδώσει στην ΥΠΑ την Κατάσταση Απογραφής που καταρτίστηκε σύμφωνα με το Άρθρο 4.11 (*Κατάσταση Απογραφής*).

(xiv) Ο Παραχωρησιούχος θα υπογράψει το πρωτόκολλο σύμφωνα με το Άρθρο 14.1.3.

(xv) Ο Παραχωρησιούχος και οι Δανειστές θα υπογράψουν τη Συμφωνία Πολυμερούς Διαιτησίας.

(xvi) Θα υπογραφούν οι Αρχικές Συμβάσεις Παροχής Υπηρεσιών, εάν υπάρχουν, από τον Παραχωρησιούχο.

(xvii) Ο Παραχωρησιούχος θα παραδώσει στο Δημόσιο κατά την ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης·τον κατάλογο Μεταβιβασθεισών Συμβάσεων Αεροδρομίου.

(xviii) Θα υπογραφεί η Σύμβαση Ανεξάρτητου Μηχανικού από τον Παραχωρησιούχο και τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και

(xix) Οι δηλώσεις και οι εγγυήσεις που παρατίθενται στο Άρθρο 5.1 (*Δηλώσεις Παραχωρησιούχου*) θα παραμείνουν αληθείς και ακριβείς από κάθε ουσιώδη άποψη,

με την επιφύλαξη τυχόν παρατάσεων που μπορεί να συμφωνηθούν εγγράφως μεταξύ των Μερών πριν από την εκπνοή κάθε παρατεινόμενης προθεσμίας.

6.2.2 Η ημερομηνία κατά την οποία τα Μέρη διαπιστώνουν και επιβεβαιώνουν εγγράφως, σύμφωνα με τη μορφή που συνομολογείται στο Μέρος 2 του Παραρτήματος 4 (*Έγγραφα Ολοκλήρωσης/ Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης*), ότι καθένας από τους παραπάνω όρους έχει εκπληρωθεί, θα συνιστά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

6.2.3 Με εξαίρεση την Προθεσμία Έναρξης Παραχώρησης, η οποία αρχίζει από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος και, εφόσον δεν προβλέπεται ρητώς διαφορετικά στην παρούσα Σύμβαση, το χρονικό σημείο έναρξης όλων των προθεσμιών που αναφέρονται στην παρούσα Σύμβαση θα είναι η Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

6.2.4 Εάν:

(α) το Δημόσιο δεν έχει εκπληρώσει τους όρους που παρατίθενται στο Άρθρο 6.2.1(α), εντός της προθεσμίας που ορίζεται σε αυτό · ή

(β) ο Παραχωρησιούχος δεν έχει εκπληρώσει τους όρους που παρατίθενται στο Άρθρο 6.2.1(β), εντός της προθεσμίας που ορίζεται σε αυτό ·

με την επιφύλαξη, σε κάθε περίπτωση, των παρατάσεων που μπορεί να συμφωνηθούν μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών, τότε η παρούσα Σύμβαση θα καταγγελθεί δυνάμει του νόμου και θα παύσει να είναι δεσμευτική και, με την επιφύλαξη του Άρθρου 6.3 (*Αποζημιώσεις λόγω καταγγελίας*), έκαστο από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα απαλλαγεί από κάθε δυνητική υποχρέωση ή αξίωση για αποζημίωση έναντι του άλλου Μέρους. Προς αποφυγή αμφιβολίας, μετά τη εν λόγω καταγγελία οποιαδήποτε Περιοχή Παραχώρησης έχει μεταβιβαστεί στον Παραχωρησιούχο πρέπει να επιστραφεί στο Δημόσιο εντός πέντε (5) ημερών.

6.3 Αποζημιώσεις λόγω καταγγελίας

6.3.1 Εάν η παρούσα Σύμβαση καταγγελθεί σύμφωνα με το Άρθρο 6.2.4(α), το Δημόσιο:

(α) εντός εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία καταγγελίας της παρούσας Σύμβασης:

(i) θα καταβάλει στον Παραχωρησιούχο το ποσό του ενός εκατομμυρίου Ευρώ (€1.000.000) ως αποζημίωση για τα έξοδα που έχει επιβαρυνθεί ή/και τα έξοδα που επιβαρύνθηκε ο Εργολάβος κατά ή μετά την Ημερομηνία Διαγωνισμού Παραχώρησης και πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος· και

(ii) θα καταβάλει στον Παραχωρησιούχο ή/και τον Εργολάβο, άτοκα και κατόπιν έγγραφου αιτήματος στο οποίο θα επισυνάπτονται όλες οι επίσημες αποδείξεις, όλα τα εύλογα άμεσα έξοδα του Εργολάβου ή/και του Παραχωρησιούχου με τα οποία θα έχουν επιβαρυνθεί από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος έως την ημερομηνία καταγγελίας της παρούσας Σύμβασης, συμπεριλαμβανομένων όλων των εύλογων εξόδων που περιλαμβάνουν επιβαρύνσεις διαχείρισης ή/και προμήθειες αδράνειας, έξοδα πρόωρης αποπληρωμής, αμοιβές και δαπάνες όλων των τεχνικών, χρηματοοικονομικών και νομικών συμβούλων·

(β) θα επιστρέψει στον Παραχωρησιούχο (α) κάθε Προκαταβολή Αμοιβής Παραχώρησης που έχει καταβληθεί από τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης μαζί με τους δεδουλευμένους τόκους που υπολογίζονται με το Επιτόκιο Αναφοράς από την ημερομηνία καταβολής από τον Παραχωρησιούχο έως την ημερομηνία επιστροφής και (β) τις Εγγυητικές Επιστολές Συμμετοχής και κάθε άλλη εγγύηση που ο Παραχωρησιούχος έχει καταθέσει σύμφωνα με το Άρθρο 6.2.1(β)·

Εκτός από την αξίωση για την καταβολή των ανωτέρω αναφερόμενων ποσών, ο Παραχωρησιούχος ή/και ο Εργολάβος δεν θα έχει καμία άλλη απαίτηση οποιουδήποτε είδους έναντι του Δημοσίου ή/και του Παραχωρητή.

6.3.2 Σε περίπτωση καταγγελίας της παρούσας Σύμβασης σύμφωνα με το Άρθρο 6.2.4(β), ο Παραχωρητής δικαιούται να ζητήσει την κατάπτωση των Εγγυητικών Επιστολών Συμμετοχής αλλά θα επιστρέψει στον Παραχωρησιούχο κάθε Προκαταβολή Αμοιβής Παραχώρησης που έχει καταβάλει ο Παραχωρησιούχος σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης.

6.4 Αποζημιώσεις για Μεταβιβασθέντα Περιουσιακά Στοιχεία

6.4.1 Εάν προκύψει ζημία σε οποιοδήποτε από τα Μεταβιβασθέντα Περιουσιακά Στοιχεία ή στις Περιοχές Παραχώρησης, η οποία επέρχεται μετά την Ημερομηνία Διαγωνισμού Παραχώρησης και απαιτεί αποκατάσταση και, σε σχέση με αυτή την αποκατάσταση, ο Παραχωρησιούχος έχει προσκομίσει τιμολόγια για ποσά καταβληθέντα από τον Παραχωρησιούχο άνω του ενός εκατομμυρίου Ευρώ (€1.000.000) συγκεντρωτικά για όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, τότε το Δημόσιο θα αποζημιώσει τον Παραχωρησιούχο για το συνολικό κόστος αυτής της αποκατάστασης όπως αποδεικνύεται από τα τιμολόγια. Εάν υπάρξει διαφωνία όσον αφορά την επέλευση ή/και την ποσοτικοποίηση οποιασδήποτε ζημίας, ο Παραχωρησιούχος θα φέρει το βάρος της απόδειξης. Τα Μέρη μπορούν, εφόσον αδυνατούν να καταλήξουν σε συμφωνία, να παραπέμψουν το ζήτημα στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών σύμφωνα με τη Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών.

6.4.2 Εάν περιουσιακά στοιχεία που περιλαμβάνονται στο Μητρώο Κινητών Περιουσιακών Στοιχείων δεν περιλαμβάνονται στο Επικαιροποιημένο Μητρώο Κινητών Περιουσιακών Στοιχείων ή περιλαμβάνονται στο Επικαιροποιημένο Μητρώο Κινητών Περιουσιακών Στοιχείων αλλά δεν είναι σε λειτουργική κατάσταση ή έχουν υποστεί σοβαρές φθορές, σε κάθε περίπτωση για λόγους που δεν δικαιολογούνται από τη συνήθη λειτουργική χρήση, τότε το Δημόσιο θα αποζημιώσει τον Παραχωρησιούχο για κάθε δαπάνη που θα υποστεί για την αντικατάσταση αυτών των περιουσιακών στοιχείων (χωρίς διπλή καταμέτρηση με το Άρθρο 6.4.1), εφόσον ο Παραχωρησιούχος υποβάλλει στο Δημόσιο τα αντίστοιχα τιμολόγια που αποδεικνύουν αυτές τις δαπάνες για ποσά που έχει καταβάλει ο Παραχωρησιούχος.

6.4.3 Ο Παραχωρησιούχος οφείλει να γνωστοποιεί στο Δημόσιο κάθε απαίτηση που μπορεί να έχει σύμφωνα με τα Άρθρα 6.4.1 και 6.4.2 μαζί με τις σχετικές εκτιμήσεις του ποσού της ζημίας και της αξίας τυχόν περιουσιακών στοιχείων που δεν υπάρχουν ή ελλείπουν εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την παράδοση κάθε Περιοχής Παραχώρησης σύμφωνα με το Άρθρο 14 (*Περιοχές Παραχώρησης*).

6.5 Περίοδος Παραχώρησης

6.5.1 Η Περίοδος Παραχώρησης ξεκινά κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και, με την επιφύλαξη των γεγονότων καταγγελίας που προβλέπονται στην παρούσα Σύμβαση και με την επιφύλαξη του Άρθρου 6.5.2 και κάθε άλλης παράτασης που παρέχεται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης, συμπεριλαμβανομένης της παράτασης σύμφωνα με το

Άρθρο 30.5, λήγει την αντίστοιχη ημερομηνία σαράντα (40) έτη μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

6.5.2 Στη διάρκεια της περιόδου που αναφέρεται στο Άρθρο 6.5.1, το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος μπορούν να ξεκινήσουν διαπραγματεύσεις αλλά χωρίς εκατέρωθεν δέσμευση, προκειμένου να καταλήξουν σε συμφωνία για τους όρους μίας παράτασης της παρούσας Σύμβασης (αυτοί οι όροι θα είναι ουσιαστικά ίδιοι με αυτούς της υφιστάμενης Παραχώρησης) κατά ένα χρονικό διάστημα έως και δέκα (10) ετών το οποίο θα ξεκινήσει αμέσως μετά τη λήξη της περιόδου των σαράντα (40) ετών που αναφέρεται στο Άρθρο 6.5.1.

6.6 Διάρκεια Σύμβασης Παραχώρησης

Η Διάρκεια Σύμβασης Παραχώρησης ξεκινά κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και λήγει, με την επιφύλαξη των γεγονότων καταγγελίας που προβλέπονται στην παρούσα Σύμβαση και με την επιφύλαξη κάθε παράτασης σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση [συμπεριλαμβανομένης κάθε παράτασης σύμφωνα με το Άρθρο 6.5 (*Περίοδος Παραχώρησης*)], κατά την αντίστοιχη ημερομηνία σαράντα δύο (42) έτη μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

7 Συνεργασία και Εκπρόσωποι

Επιτροπή Διασύνδεσης

7.1 Ο Παραχωρητής, το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος, αμέσως μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, θα συγκροτήσουν και θα διατηρήσουν καθ' όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης, μια κοινή επιτροπή διασύνδεσης (η **Επιτροπή Διασύνδεσης**), η οποία θα απαρτίζεται από δύο (2) εκπροσώπους του Παραχωρητή (εκ των οποίων ο ένας διορίζεται πρόεδρος), δύο (2) εκπροσώπους του Δημοσίου (εκ των οποίων ο ένας θα είναι εκπρόσωπος της ΥΠΑ) και δύο (2) εκπροσώπους του Παραχωρησιούχου και θα έχει τις αρμοδιότητες που περιγράφονται ακολούθως. Εάν ο Παραχωρητής παύσει να υφίσταται και τα δικαιώματα ή/και οι υποχρεώσεις του Παραχωρητή που απορρέουν από την παρούσα Σύμβαση μεταβιβαστούν ή/και αναληφθούν από το Δημόσιο, η Επιτροπή Διασύνδεσης θα αποτελείται από πέντε (5) μόνο εκπροσώπους, και δη τρεις (3) εκπροσώπους του Δημοσίου (εκ των οποίων ο ένας θα είναι εκπρόσωπος της ΥΠΑ και εκ των οποίων ο ένας διορίζεται πρόεδρος) και δύο (2) εκπροσώπους του Παραχωρησιούχου.

7.2 Οι αρμοδιότητες της Επιτροπής Διασύνδεσης είναι:

7.2.1 να παρέχει έναν μηχανισμό για την κοινή εξέταση ζητημάτων που συνδέονται με όλες τις καθημερινές πτυχές της εκτέλεσης και εφαρμογής της παρούσας Σύμβασης· και

7.2.2 να παρέχει ένα πλαίσιο για κοινή στρατηγική συζήτηση, λαμβάνοντας υπ' όψιν πραγματικές και προβλεπόμενες διακυμάνσεις στην αγορά και πιθανές Μεταβολές για την αντιμετώπιση αυτών των αλλαγών ή για την πιο αποτελεσματική εκτέλεση της παρούσας Σύμβασης.

7.3 Τα Μέρη μπορούν να διορίζουν και να αντικαθιστούν τους εκπροσώπους τους στην Επιτροπή Διασύνδεσης ανά πάσα στιγμή με ειδοποίηση των υπολοίπων Μερών. Κάθε εκπρόσωπος στην Επιτροπή Διασύνδεσης μπορεί να διορίσει και να αντικαταστήσει έναν αναπληρωτή (που μπορεί να είναι κάποιος άλλος εκπρόσωπος αυτού του Μέρους) κατά τον ίδιο τρόπο. Εάν ένας εκπρόσωπος δεν είναι διαθέσιμος (και ο εκπρόσωπος του άλλου Μέρους μπορεί να στηριχτεί στη δήλωση του αναπληρωτή ότι ο εκπρόσωπος δεν είναι διαθέσιμος), ο αναπληρωτής του έχει τα ίδια δικαιώματα και εξουσίες με τον εκπρόσωπο.

Διαδικασίες και πρακτικές

7.4 Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρούσας Σύμβασης, τα μέλη της Επιτροπής Διασύνδεσης μπορούν να υιοθετούν τις διαδικασίες και τις πρακτικές για τη διεξαγωγή των δραστηριοτήτων της Επιτροπής Διασύνδεσης που κρίνουν ενδεδειγμένες κατά καιρούς και:

7.4.1 μπορούν να καλούν σε οποιαδήποτε συνεδρίαση της Επιτροπής Διασύνδεσης άλλα πρόσωπα τα οποία θα συμφωνήσουν τα μέλη της, και

7.4.2 μπορούν να λάβουν έκθεση επισκόπησης από κάθε πρόσωπο που θα συμφωνήσουν τα μέλη της.

7.5 Οι συστάσεις και άλλες αποφάσεις της Επιτροπής Διασύνδεσης πρέπει να έχουν την ομόφωνη έγκριση του Δημοσίου, του Παραχωρητή και του/των Εκπροσώπου/ων του Παραχωρησιούχου. Προς αποφυγή αμφιβολίας, τα Μέρη της παρούσας Σύμβασης μπορούν να αποδέχονται ή να απορρίπτουν αυτές τις συστάσεις, κατά την απόλυτη διακριτική ευχέρειά τους.

7.6 Η Επιτροπή Διασύνδεσης θα συνεδριάζει τουλάχιστον μία φορά κάθε τρίμηνο (εκτός αν άλλως συμφωνηθεί μεταξύ των μελών της) και, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, σύμφωνα με το Άρθρο 7.7. Στη διάρκεια του πρώτου Έτους Παραχώρησης, οι συνεδριάσεις θα πραγματοποιούνται κάθε μήνα. Τα μέλη μπορούν να συμμετέχουν στις συνεδριάσεις τηλεφωνικά, όπως επιτρέπεται από το Άρθρο 7.8, εφόσον είναι απαραίτητο. Η παρουσία ενός εκπροσώπου από καθένα από το Δημόσιο, τον Παραχωρητή και τον Παραχωρησιούχο θα συνιστά απαρτία.

7.7 Με την επιφύλαξη του Άρθρου 7.6, κάθε μέλος της Επιτροπής Διασύνδεσης μπορεί να ζητήσει από τον πρόεδρο να συγκαλέσει συνεδρίαση της Επιτροπής Διασύνδεσης

οποιαδήποτε στιγμή. Οι συνεδριάσεις της Επιτροπής Διασύνδεσης θα συγκαλούνται κατόπιν ειδοποίησης τουλάχιστον δεκατεσσάρων (14) ημερών (προσδιορίζοντας τα θέματα της ημερήσιας διάταξης που πρόκειται να συζητηθούν στη συνεδρίαση) υπό τον όρο ότι, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, μπορεί να συγκληθεί συνεδρίαση ανά πάσα στιγμή κατόπιν σχετικής ειδοποίησης που είναι εύλογη υπό τις περιστάσεις.

7.8 Όποτε η Επιτροπή Διασύνδεσης το κρίνει ενδεδειγμένο, οι συνεδριάσεις μπορούν επίσης να πραγματοποιούνται τηλεφωνικά ή με άλλη μορφή τηλεπικοινωνίας, στο πλαίσιο της οποίας κάθε συμμετέχων μπορεί να ακούει και να συζητά ταυτόχρονα με τους υπόλοιπους συμμετέχοντες.

7.9 Ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να τηρεί πρακτικά όλων των συστάσεων (συμπεριλαμβανομένων όσων συστάσεων υποβάλλονται τηλεφωνικά ή με άλλη μορφή τηλεπικοινωνίας) και των συνεδριάσεων της Επιτροπής Διασύνδεσης και να διανέμει αντίγραφα στα Μέρη, εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών μετά την υποβολή της σύστασης ή τη διεξαγωγή της συνεδρίασης. Εάν ο Παραχωρησιούχος δεν λάβει έγγραφη ένσταση κατά των πρακτικών αυτών εντός δέκα (10) Εργάσιμων Ημερών από την ημερομηνία αυτών, θα θεωρείται ότι αυτά τα πρακτικά έχουν εγκριθεί από τα μέλη της Επιτροπής Διασύνδεσης που παρευρίσκονται ή εκπροσωπούνται στην εν λόγω συνεδρίαση. Πλήρες αρχείο των πρακτικών πρέπει να είναι διαθέσιμο ανά πάσα στιγμή προς επιθεώρηση από καθένα από τα Μέρη, κατόπιν αιτήματος.

7.10 Εκπρόσωπος/οι του Παραχωρησιούχου

Ο Παραχωρησιούχος θα διορίσει έναν ή περισσότερους εκπροσώπους που θα διευθύνουν και θα ελέγχουν τη συνολική εκτέλεση της παρούσας Σύμβασης από τον Παραχωρησιούχο, καθώς και των καθηκόντων και των υποχρεώσεών του σύμφωνα με και κατ' εφαρμογή της παρούσας Σύμβασης (ο/οι **Εκπρόσωπος/οι του Παραχωρησιούχου**). Αυτό το πρόσωπο θα είναι εξουσιοδοτημένο να ενεργεί για λογαριασμό του Παραχωρησιούχου για κάθε σκοπό που συνδέεται με την παρούσα Σύμβαση και θα εκπροσωπεί τον Παραχωρησιούχο (συνοδευόμενος από όποια άλλα πρόσωπα κρίνονται απαραίτητα) σε κάθε συνεδρίαση σε σχέση με τα ζητήματα που εξετάζονται στην παρούσα. Ο Παραχωρητής και το Δημόσιο μπορούν να στηρίζονται σε δηλώσεις και υποδείξεις του/των Εκπροσώπου/ων του Παραχωρησιούχου και δικαιούνται να θεωρούν ότι ενεργεί ως εκπρόσωπος του Παραχωρησιούχου. Κατά καιρούς, ο Παραχωρησιούχος μπορεί να αντικαθιστά τον/τους Εκπρόσωπο/ους του Παραχωρησιούχου και θα κοινοποιεί πάραυτα στον Παραχωρητή και το Δημόσιο την ταυτότητα κάθε αντικαταστάτη του/των Εκπροσώπου/ων του Παραχωρησιούχου.

7.11 Εκπρόσωπος Παραχωρητή και Δημοσίου

Ο Παραχωρητής και το Δημόσιο θα διορίσουν από έναν εκπρόσωπο για να τους εκπροσωπεί στη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης (και μετά την Περίοδο Παραχώρησης στον βαθμό που κρίνεται απαραίτητο) και να εκτελεί τα καθήκοντα του Παραχωρητή ή, κατά περίπτωση, του Δημοσίου σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, καθώς και τις επιπλέον αρμοδιότητες που θα του αναθέτει κατά καιρούς ο Παραχωρητής ή, κατά περίπτωση, το Δημόσιο (ο **Εκπρόσωπος του Παραχωρητή** ή ο **Εκπρόσωπος του Δημοσίου**, κατά περίπτωση). Ο Παραχωρησιούχος μπορεί να στηρίζεται σε δηλώσεις και υποδείξεις του Εκπροσώπου του Παραχωρητή και δικαιούται να θεωρεί ότι ενεργεί ως εκπρόσωπος του Παραχωρητή. Κατά καιρούς, ο Παραχωρητής μπορεί να αντικαθιστά τον Εκπρόσωπο του Παραχωρητή και θα κοινοποιεί πάραυτα στον Παραχωρησιούχο την ταυτότητα κάθε αντικαταστάτη του Εκπροσώπου του Παραχωρητή.

8 Γνώση της Κατάστασης των Περιφερειακών Αεροδρομίων – Ανάληψη Κινδύνου

8.1 Εκτός αν αναφέρεται διαφορετικά στην παρούσα Σύμβαση, ο Παραχωρησιούχος δηλώνει και αναγνωρίζει ότι έχει ήδη διερευνήσει, λάβει υπ' όψιν, κατανοήσει πλήρως, αποδεχτεί και αποτυπώσει στην Προσφορά του και έχει αναλάβει δεσμεύσεις σε σχέση με τους κινδύνους που συνδέονται:

8.1.1 με τα χαρακτηριστικά των περιβαλλοντικών, κλιματικών, υδρολογικών, γεωφυσικών, τεκτονικών και γενικών συνθηκών που επικρατούν στις Περιοχές Παραχώρησης, τα χαρακτηριστικά του εδάφους και του υπεδάφους (εξαιρουμένης, ωστόσο, οποιασδήποτε Υφιστάμενης Μόλυνσης), τη μορφή και τα χαρακτηριστικά των Περιοχών Παραχώρησης, το είδος και τις ποσότητες των υλικών και των εργασιών που απαιτούνται για την εκτέλεση των Έργων. Κατ'εξαίρεση το Δημόσιο θα ευθύνεται, σύμφωνα με τα Άρθρα 13.4.1 και 13.4.2, για όλα τα βασικά έξοδα ηχομόνωσης τα οποία συνίστανται σε έξοδα μόνωσης κτιρίων εκτός του σχετικού Περιφερειακού Αεροδρομίου, τα οποία βρίσκονται σε περιοχές όπου τα επίπεδα ηχορύπανσης είναι υψηλότερα από τα όρια που ισχύουν κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, όπως αυτά τα όρια καθορίζονται στην υφιστάμενη εγκεκριμένη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, υπό τον όρο ότι ο Παραχωρησιούχος θα αποδείξει και θα παράσχει αποδείξεις στο Δημόσιο ότι τα εν λόγω υψηλότερα επίπεδα ηχορύπανσης προϋπήρχαν, καθώς και, σύμφωνα με το Άρθρο 13.2.4(α) και το Άρθρο 13.2.4(β), όλα τα σχετικά και εύλογα έξοδα σε σχέση με τη συμμόρφωση του Παραχωρησιούχου με οποιαδήποτε απαίτηση των Πρώτων Εγκεκριμένων Περιβαλλοντικών Όρων που εκδόθηκαν μετά την Ημερομηνία Διαγωνισμού Παραχώρησης σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του Άρθρου 13.2.4(α) και του Άρθρου 13.2.4(β).·

8.1.2

(α) με τον βαθμό επάρκειας των μέσων και των δικαιωμάτων διέλευσης από και προς τις Περιοχές Παραχώρησης, τη διαθεσιμότητα υλικών από ελληνικές και διεθνείς πηγές, τη διαθεσιμότητα εργατικού δυναμικού, την ύπαρξη εγκαταστάσεων υπηρεσιών κοινής ωφέλειας στις Περιοχές Παραχώρησης ή πλησίον αυτών, την καταλληλότητα και επάρκεια των Περιοχών Παραχώρησης για τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου και, εν γένει, με τους κινδύνους και τις απρόοπτες εξελίξεις που μπορεί να επηρεάσουν ή να έχουν επίπτωση στον Παραχωρησιούχο και τα δικαιώματα ή τις υποχρεώσεις του να αναλάβει τις Δραστηριότητες Παραχώρησης και να επιβάλλει και να εισπράττει Αερολιμενικά Τέλη καθώς και κάθε άλλο δικαίωμα ή υποχρέωση σύμφωνα ή κατ’ εφαρμογή της παρούσας Σύμβασης·

(β) με τους χώρους προσωρινής ή μόνιμης απόθεσης προϊόντων εκσκαφής, καθώς και τη μεταφορά, διάθεση, διαχείριση και αποθήκευση των υλικών·

(γ) με το ότι οι Περιοχές Παραχώρησης θα είναι επαρκείς και κατάλληλες για τον σκοπό της παρούσας Σύμβασης (με την επιφύλαξη τυχόν άλλων διατάξεων στην παρούσα Σύμβαση σχετικά με απαλλοτριώσεις πρόσθετων εκτάσεων)·

(δ) με τα Πρότυπα και τις Προδιαγραφές που παρατίθενται στο Παράρτημα 9 (*Πρότυπα και Προδιαγραφές*), με τεχνικές απαιτήσεις, όλους τους σχετικούς κανονισμούς, πρότυπα, πρακτικές, σχετικούς νόμους (συμπεριλαμβανομένων νόμων στους οποίους παραπέμπει ρητά η παρούσα Σύμβαση)· και

(ε) με την υφιστάμενη κατάσταση όλων των περιουσιακών στοιχείων που συνδέονται με τις Δραστηριότητες Παραχώρησης σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο·

8.1.3 με τα χρηματοοικονομικά και μακροοικονομικά δεδομένα συμπεριλαμβανομένων των επιτοκίων και του πληθωρισμού,

8.1.4 με τη διαθεσιμότητα και τους όρους χρηματοδότησης για την Παραχώρηση,

8.1.5 με το φορολογικό καθεστώς που ισχύει κατά την ημερομηνία της παρούσας,

8.1.6 με κάθε άλλο στοιχείο που μπορεί να επηρεάσει την υλοποίηση των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης, και

8.1.7 με την παράλληλη χρήση των Αεροδρομίων Κοινής Χρήσης.

8.2 Δεδομένα

Όλα τα δεδομένα, συμπεριλαμβανομένων όλων των δεδομένων για την κίνηση στα αεροδρόμια και πληροφοριών αναφορικά με την ευρύτερη γεωγραφική περιοχή και τις Περιοχές Παραχώρησης, που παρέχονται από ή για λογαριασμό του Παραχωρητή ή/και του Δημοσίου, έχουν παρασχεθεί στον Παραχωρησιούχο αποκλειστικά για ενημερωτικούς σκοπούς και δεν παρέχεται καμία εγγύηση ή διαβεβαίωση όσον αφορά την ακρίβεια ή την αρτιότητά τους και ο Παραχωρησιούχος έχει πραγματοποιήσει και υποχρεούται να πραγματοποιήσει, με δικά του έξοδα και δαπάνες, κάθε έρευνα ή συμπληρωματική έρευνα που έχει κρίνει ή μπορεί να κρίνει απαραίτητη ή ενδεδειγμένη προκειμένου να εξακριβώσει ή/και να συμπληρώσει αυτά τα δεδομένα.

8.3 Ο Παραχωρησιούχος δεν θα υπέχει καμία ευθύνη για τυχόν άμεση ή αποθετική ζημία ή τα διαφυγόντα κέρδη τα οποία ενδεχομένως υφίστανται τρίτα μέρη λόγω της ύπαρξης και μόνο της Παραχώρησης ή λόγω της υλοποίησης των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης ή οποιουδήποτε μέρους αυτών, εκτός εάν η επέλευσή τους μπορεί να αποδοθεί σε αμέλειά του ή σε αμέλεια οποιουδήποτε προσώπου χρησιμοποιεί ο Παραχωρησιούχος για την εφαρμογή της παρούσας Σύμβασης (συμπεριλαμβανομένου του Ανεξάρτητου Μηχανικού) ή λόγω της αδυναμίας συμμόρφωσης του Παραχωρησιούχου με τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

9 Χρηματοδότηση του Έργου

9.1 Δεσμευτική Επένδυση

9.1.1 Κάθε Αρχικός Μέτοχος θα εκπληρώνει την υποχρέωσή του να καταβάλλει στον Παραχωρησιούχο το τμήμα της Δεσμευτικής Επένδυσης που έχει επιμεριστεί στον εν λόγω Αρχικό Μέτοχο κατά ή πριν από τις ημερομηνίες και στα ποσά που παρατίθενται στο Οικονομικό Μοντέλο και περιλαμβάνονται στο Χρονοδιάγραμμα Καταβολών Δεσμευτικής Επένδυσης στο Άρθρο 9.1.4.

9.1.2 Ως εξασφάλιση για την υποχρέωση βάσει του Άρθρου 9.1.1, οι Αρχικοί Μέτοχοι θα εκδώσουν και θα υποβάλουν στο Δημόσιο, μέσω του Παραχωρησιούχου, εντός της προθεσμίας που παρατίθεται στο Άρθρο 6.2.1(β), την Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης σύμφωνα με το Άρθρο 12.4 (*Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης*) μείον τα ποσά, εφόσον υφίστανται, που έχουν καταβληθεί σύμφωνα με τα Άρθρα 11.1.1 και 11.1.2(α).

9.1.3 Οι Αρχικοί Μέτοχοι δεσμεύονται να καταβάλλουν στον Παραχωρησιούχο ως Δεσμευτική Επένδυση ένα συνολικό ποσό εξακοσίων εβδομήντα έξι

εκατομμυρίων διακοσίων εβδομήντα πέντε χιλιάδων τετρακοσίων τριάντα οκτώ Ευρώ (€676.275.438) ως εξής:

(α) ένα ποσό τριακοσίων τριάντα οκτώ εκατομμυρίων εκατόν τριάντα επτά χιλιάδων επτακοσίων δέκα εννέα Ευρώ (€338.137.719) ως Μετοχικό Κεφάλαιο του Παραχωρησιούχου και

(β) ένα ποσό τριακοσίων τριάντα οκτώ εκατομμυρίων εκατόν τριάντα επτά χιλιάδων επτακοσίων δέκα εννέα Ευρώ (€338.137.719) ως Δευτερογενές Χρέος

με την επιφύλαξη ότι εάν έχει υπογραφεί κάποια Καθορισμένη Σύμβαση Δανείου πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, τα ποσά που αναφέρονται στο παρόν Άρθρο 9.1.3, θα τροποποιηθούν ώστε να αντικατοπτρίζουν την κεφαλαιακή διάρθρωση του Παραχωρησιούχου.

9.1.4 Το Χρονοδιάγραμμα Καταβολών Δεσμευτικής Επένδυσης θα έχει ως ακολούθως[2]:

Χρονοδιάγραμμα Καταβολών Δεσμευτικής Επένδυσης				
Αριθμός πληρωμής	**Δεσμευτική Επένδυση (ονομαστικό ποσό σε Ευρώ)**		**Ημερομηνία Καταβολής/ Ανάληψης**	**Μερικό Σύνολο**
	Μετοχικό Κεφάλαιο	**Δευτερογενές Χρέος**		
1	24.000	0	Κατά την ημερομηνία σύστασης του Παραχωρησιούχου και πριν από την υπογραφή της παρούσας.	24.000
2	5.000.000	0	Σύμφωνα με το Άρθρο 11.1.2(α) της παρούσας Σύμβασης.	5.000.000
3	310.971.507	312.500.000	Κατά την ή πριν από την Ημερομηνία	623.471.507

[2] Τα ποσά και οι ημερομηνίες καταβολής/ανάληψης του πίνακα για το Χρονοδιάγραμμα Καταβολών Δεσμευτικής Επένδυσης του Άρθρου 9.1.4 θα επικαιροποιηθούν πριν την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης προκειμένου να αποτυπώνουν τη Δεσμευτική Επένδυση και το χρηματοδοτικό σχήμα μέσω δανειοδότησης του Παραχωρησιούχου κατά τη στιγμή εκείνη.

Χρονοδιάγραμμα Καταβολών Δεσμευτικής Επένδυσης				
Αριθμός πληρωμής	**Δεσμευτική Επένδυση (ονομαστικό ποσό σε Ευρώ)**		**Ημερομηνία Καταβολής/ Ανάληψης**	**Μερικό Σύνολο**
	Μετοχικό Κεφάλαιο	**Δευτερογενές Χρέος**		
			Έναρξης Παραχώρησης.	
4	22.142.212	9.485.182	Έως την ημερομηνία που έπεται έξι (6) μήνες από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.	31.627.395
5	0	16.152.537	Έως την ημερομηνία που έπεται σαράντα πέντε (45) μήνες από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.	16.152.537
Σύνολο	**338.137.719**	**338.137.719**		**676.275.438**

με την επιφύλαξη ότι εάν έχει υπογραφεί κάποια Καθορισμένη Σύμβαση Δανείου πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, τα ποσά που αναφέρονται στο παρόν Άρθρο 9.1.4, θα τροποποιηθούν ώστε να αντικατοπτρίζουν την κεφαλαιακή διάρθρωση του Παραχωρησιούχου

9.1.5 Η καταβολή της Δεσμευτικής Επένδυσης θα αποδεικνύεται σε κάθε Ημερομηνία Καταβολής, όπως εμφαίνεται στον ανωτέρω πίνακα:

(α) όσον αφορά το ποσό που εκφράζεται ως Μετοχικό Κεφάλαιο, διά της υποβολής στο Δημόσιο επικυρωμένου αντιγράφου όλων των νομικών εγγράφων που υποβάλλονται στο αρμόδιο εμπορικό μητρώο (Γενικό Εμπορικό Μητρώο-Γ.Ε.ΜΗ.) σύμφωνα με τον κ.ν. 2190/1920 και τους σχετικούς νόμους σε περίπτωση αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου Ανώνυμης Εταιρείας·

(β) όσον αφορά το ποσό που εκφράζεται ως Δευτερογενές Χρέος, διά της υποβολής στο Δημόσιο των λογιστικών βιβλίων του Παραχωρησιούχου μαζί με πιστοποιητικό του ορκωτού ελεγκτή του Παραχωρησιούχου.

9.1.6 Με την επιφύλαξη καταβολών Μετοχικού Κεφαλαίου, οι οποίες πρέπει να πραγματοποιηθούν σύμφωνα με το Άρθρο 9.1.4 ή το Άρθρο 11.1.2 πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, εάν κάποια πληρωμή της Δεσμευτικής Επένδυσης δεν καταβληθεί ολοσχερώς πριν από ή κατά την απαιτούμενη ημερομηνία βάσει του Χρονοδιαγράμματος Καταβολών Δεσμευτικής Επένδυσης ή σύμφωνα με το Άρθρο 11.1.2 (κατά περίπτωση), το Δημόσιο μπορεί να αποστείλει ειδοποίηση στον Παραχωρησιούχο σχετικά με το οφειλόμενο ποσό και εάν η καταβολή του αντίστοιχου οφειλόμενου τμήματος της Δεσμευτικής Επένδυσης δεν πραγματοποιηθεί εντός πέντε (5) Εργάσιμων Ημερών από τη λήψη της εν λόγω ειδοποίησης, οι Δανειστές ή το Δημόσιο μπορούν, με την επιφύλαξη των διατάξεων της Απευθείας Σύμβασης με το Δημόσιο (εφόσον υφίσταται), να υποβάλουν αίτημα στο πλαίσιο της Εγγυητικής Επιστολής Δεσμευτικής Επένδυσης και να ζητήσουν την καταβολή στον Παραχωρησιούχο ενός ποσού ίσου με τη διαφορά ανάμεσα στο πληρωτέο ποσό κατά την αντίστοιχη ημερομηνία σύμφωνα με το Χρονοδιάγραμμα Καταβολών Δεσμευτικής Επένδυσης ή σύμφωνα με το Άρθρο 11.1.2 (κατά περίπτωση) και το ποσό που πραγματικά καταβλήθηκε την ίδια ημερομηνία.

9.1.7 Εάν ο Παραχωρησιούχος διαπιστώσει ότι θα απαιτηθούν πρόσθετα ίδια κεφάλαια ή/και δευτερογενές χρέος για τη χρηματοδότηση, αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και λειτουργία των Περιφερειακών Αεροδρομίων σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, ο Παραχωρησιούχος θα ενημερώσει το Δημόσιο για τις ανάγκες και θα παράσχει στο Δημόσιο όλες τις απαραίτητες πληροφορίες σε σχέση με αυτά τα πρόσθετα ίδια κεφάλαια ή/και το δευτερογενές χρέος. Το Δημόσιο θα εγκρίνει και θα καθορίσει εγγράφως κάθε πρόσθετο δευτερογενές χρέος ή/και ίδια κεφάλαια ως Δευτερογενές Χρέος ή/και Μετοχικό Κεφάλαιο του Παραχωρησιούχου αντίστοιχα (συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού ως Δεσμευτικής Επένδυσης) διά υπουργικής απόφασης που θα εκδίδεται το αργότερο εντός δεκαπέντε (15) Εργάσιμων Ημερών από την υποβολή των απαιτούμενων αποφάσεων των μετόχων (σε περίπτωση Μετοχικού Κεφαλαίου) ή/και των υπογεγραμμένων συμφωνιών δευτερογενούς χρέους (σε περίπτωση Δευτερογενούς Χρέους), εκτός εάν κρίνει ότι αυτά τα κεφάλαια δεν είναι απαραίτητα για τη χρηματοδότηση, αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και λειτουργία των Περιφερειακών Αεροδρομίων σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

9.2 Χρηματοδότηση της Παραχώρησης μέσω Δανείων

9.2.1 Ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίσει ότι σε κάθε δεδομένη στιγμή είναι διαθέσιμη χρηματοδότηση για την πλήρη και ορθή υλοποίηση της Παραχώρησης. Εάν ο Παραχωρησιούχος δεν διαθέτει αυτή τη χρηματοδότηση, τότε ο Παραχωρησιούχος θα υπόκειται, ως αποκλειστικό μέσο αποκατάστασης της αδυναμίας συμμόρφωσής του με τους όρους του παρόντος Άρθρου 9.2.1, στις κυρώσεις που προβλέπονται στο Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*) σε σχέση με τα Μελλοντικά Έργα.

9.2.2 Οι συμβάσεις δανείου που έχουν υπογραφεί ταυτόχρονα με την υπογραφή της παρούσας Σύμβασης θα οριστούν από το Δημόσιο ως Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις κατά ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης. Το Δημόσιο μπορεί να εγκρίνει και να ορίζει εγγράφως περαιτέρω συμβάσεις χρηματοδότησης ως Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις κατόπιν αιτήματος του Παραχωρησιούχου, διά υπουργικής απόφασης που πρέπει να εκδίδεται το αργότερο εντός δεκαπέντε (15) Εργάσιμων Ημερών από την υποβολή των υπογεγραμμένων συμβάσεων χρηματοδότησης από τον Παραχωρησιούχο. Κάθε σύμβαση χρηματοδότησης που δεν έχει εγκριθεί εγγράφως από το Δημόσιο δεν θα θεωρείται Καθορισμένη Δανειακή Σύμβαση για τους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης. Παρά τα προαναφερθέντα, το Δημόσιο δεν θα αρνείται ούτε θα καθυστερεί χωρίς εύλογη αιτία τη συναίνεσή του για την έγκριση και τον ορισμό ως Καθορισμένης Δανειακής Σύμβασης κάθε σύμβασης που τεκμηριώνει την Αναχρηματοδότηση των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων, η οποία δεν επιδεινώνει τη θέση του Δημοσίου έναντι οποιουδήποτε Μέρους ή/και των Δανειστών, ή την άντληση δανειακών κεφαλαίων με σκοπό τη χρηματοδότηση Μελλοντικών Έργων ή/και των αναγκών για κεφάλαιο κίνησης του συνήθους επιχειρησιακού κύκλου του Παραχωρησιούχου. Εάν υποβληθεί αίτημα από τον Παραχωρησιούχο και πριν από τη χορήγηση της παραπάνω έγκρισης από το Δημόσιο, τα Μέρη θα διαβουλεύονται σύμφωνα με το Άρθρο 47 (*Αναχρηματοδότηση*) προκειμένου να προσδιορίσουν το όφελος που απορρέει από την Αναχρηματοδότηση.

9.2.3 Καμία τροποποίηση Καθορισμένης Δανειακής Σύμβασης δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί χωρίς την έγγραφη συναίνεση του Δημοσίου, την οποία δεν θα αρνείται ή καθυστερεί χωρίς εύλογη αιτία. Σε κάθε περίπτωση, θα τεκμαίρεται ότι το Δημόσιο έχει χορηγήσει αυτή τη συναίνεση μετά την πάροδο ενός (1) μηνός από την παραλαβή του σχετικού αιτήματος του Παραχωρησιούχου στο Δημόσιο. Παρά τα προαναφερθέντα, η συναίνεση του Δημοσίου δεν θα απαιτείται: (i) σε σχέση με τυχόν τροποποίηση των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων που δεν επιδεινώνει τη θέση του

Παραχωρητή και του Δημοσίου έναντι οποιουδήποτε Μέρους ή/και των Δανειστών, και (ii) σε σχέση με κάθε τροποποίηση που είναι Πρόσθετο Επιτρεπόμενο Όριο Δανεισμού. Η συναίνεση του Δημοσίου δεν θα κρίνεται απαραίτητη για τη διόρθωση προφανών λαθών αλλά οι σχετικές διορθώσεις πρέπει να κοινοποιούνται αμέσως στον Παραχωρητή και το Δημόσιο.

9.2.4 Εάν πραγματοποιηθεί τροποποίηση σε κάποια Καθορισμένη Δανειακή Σύμβαση ή προταθεί νέα σύμβαση χρηματοδότησης που δεν αυξάνει τις υποχρεώσεις ή τις ευθύνες του Παραχωρητή ή του Δημοσίου ούτε θίγει τα δικαιώματά τους στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης ή/και της Απευθείας Σύμβασης με το Δημόσιο ή άλλως επιτρέπεται σύμφωνα με το Άρθρο 9.2.3 παραπάνω και, συνεπώς, δεν απαιτεί την προγενέστερη έγγραφη συναίνεση του Δημοσίου, ο Παραχωρησιούχος θα παραδώσει στον Παραχωρητή και το Δημόσιο ακριβές αντίγραφο κάθε τροποποιημένου εγγράφου ή νέας σύμβασης χρηματοδότησης εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από την ημερομηνία υπογραφής, η οποία θα φέρει επικύρωση ακριβούς αντιγράφου από στέλεχος του Παραχωρησιούχου.

10 Εκχώρηση, Ανανέωση και Μεταβίβαση

10.1 Εκτός αν ρητώς προβλέπεται διαφορετικά, ο Παραχωρησιούχος δεν μπορεί να εκχωρήσει ή με κάποιον τρόπο να μεταβιβάσει κάποια από τα δικαιώματα ή τις υποχρεώσεις του που απορρέουν από την παρούσα Σύμβαση χωρίς την προγενέστερη έγγραφη συναίνεση του Παραχωρητή και του Δημοσίου.

10.2 Κατ’ εξαίρεση προς εξασφάλιση των Δανειστών, ο Παραχωρησιούχος μπορεί να εκχωρήσει, να ενεχυριάσει ή να μεταβιβάσει στους Δανειστές τα δικαιώματά του που απορρέουν από την παρούσα Σύμβαση.

10.3 Οποιαδήποτε τέτοια χορήγηση εξασφάλισης στους Δανειστές θα πραγματοποιείται είτε με συμβολαιογραφική πράξη ή με έγγραφο βεβαίας χρονολογίας και, υπό τον όρο ότι πραγματοποιείται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου και ότι κοινοποιείται στον Παραχωρητή και το Δημόσιο σύμφωνα με την ισχύουσα Νομοθεσία, αυτή η εξασφάλιση θα είναι έγκυρη και δεσμευτική για τον Παραχωρητή και το Δημόσιο.

10.4 Το Δημόσιο ή/και ο Παραχωρητής μπορούν, ανά πάσα στιγμή, να εκχωρήσουν, να μεταβιβάσουν ή να ανανεώσουν το σύνολο ή κάποιο μέρος των συμβατικών δικαιωμάτων και υποχρεώσεών τους στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης και κάθε συμπληρωματικού ή σχετικού εγγράφου, σε υπάρχουσα οντότητα δημοσίου δικαίου ή οντότητα ιδιωτικού δικαίου ή οντότητα που θα συσταθεί γι' αυτόν τον σκοπό με την προϋπόθεση ότι (i) το Δημόσιο ή ο Παραχωρητής (κατά περίπτωση) εγγυάται εξ ολοκλήρου το σύνολο των εκχωρούμενων, μεταβιβαζόμενων ή ανανεωνόμενων

υποχρεώσεων της εν λόγω οντότητας ή, κατά περίπτωση, των διαδόχων του, όπως αυτοί προβλέπονται στην παρούσα Σύμβαση· και (ii) το Δημόσιο ή ο Παραχωρητής (κατά περίπτωση) αποστέλλει στον Παραχωρησιούχο προηγούμενη ειδοποίηση προ τουλάχιστον τριάντα (30) ημερών.

11 Μετοχικό Κεφάλαιο - Μέτοχοι

11.1 Μετοχικό Κεφάλαιο

11.1.1 Το καταβληθέν Μετοχικό Κεφάλαιο του Παραχωρησιούχου κατά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος ανέρχεται σε είκοσι τέσσερις χιλιάδες Ευρώ (€24.000).

11.1.2 Ο Παραχωρησιούχος θα αυξάνει το Μετοχικό Κεφάλαιό του από πληρωμές που εισπράττονται σε μετρητά:

(α) εντός τεσσάρων (4) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος ή το αργότερο δέκα (10) Εργασίμες Ημέρες πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, κατά το ποσό των πέντε εκατομμυρίων Ευρώ (€5.000.000). Για το σκοπό αυτό, ο Παραχωρησιούχος έχει παράσχει κατά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος επικυρωμένο αντίγραφο της σχετικής απόφασης της γενικής συνέλευσης των Αρχικών Μετόχων που έχει υποβληθεί στο Γ.Ε.ΜΗ. σύμφωνα με τον κ.ν. 2190/1920 και τους σχετικούς νόμους,

(β) κατά ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, κατά ποσό τουλάχιστον ίσο με τριάντα τοις εκατό (30%) του συνολικού Μετοχικού Κεφαλαίου του Παραχωρησιούχου που απαιτείται σύμφωνα με το Άρθρο 9.1.3(α), συμπεριλαμβανομένου του ποσού που αναφέρεται στο Άρθρο 11.1.1, και

(γ) μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, σύμφωνα με το Χρονοδιάγραμμα Καταβολών Δεσμευτικής Επένδυσης που παρατίθεται στο Άρθρο 9.1.4.

11.1.3 Όσον αφορά την αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου του Παραχωρησιούχου σύμφωνα με το Άρθρο 11.1.2, εάν τα αρμόδια όργανα του Παραχωρησιούχου καθυστερήσουν ή αρνηθούν να λάβουν τις απαραίτητες αποφάσεις ή δεν εκτελέσουν τις απαραίτητες διαδικασίες γι' αυτή την αύξηση και αυτές οι πράξεις ή παραλείψεις επιφέρουν αδυναμία αύξησης του Μετοχικού Κεφαλαίου εντός του προκαθορισμένου χρονικού πλαισίου και το Δημόσιο ή οι Δανειστές (κατά περίπτωση) δεν είναι σε θέση να αιτηθούν την κατάπτωση μέρους της Εγγυητικής Επιστολής Δεσμευτικής Επένδυσης σύμφωνα με το Άρθρο 9.1.6,

το Δημόσιο μπορεί να καταγγείλει την παρούσα Σύμβαση, σύμφωνα με το Άρθρο 33 (*Καταγγελία από το Δημόσιο - Συνέπειες*).

11.2 Τροποποίηση του Καταστατικού του Παραχωρησιούχου

11.2.1 Με εξαίρεση τις αυξήσεις του Μετοχικού Κεφαλαίου έως το ποσό που ορίζεται στο Άρθρο 9.1.3(α) και τις τροποποιήσεις που πραγματοποιούνται σύμφωνα με τη Νομοθεσία, ή για τη διόρθωση εμφανών σφαλμάτων, ή τις τροποποιήσεις που δεν επηρεάζουν ουσιωδώς την ικανότητα του Παραχωρησιούχου να εφαρμόσει την παρούσα Σύμβαση, δεν επιτρέπεται καμία τροποποίηση του καταστατικού του Παραχωρησιούχου χωρίς την πρότερη έγγραφη συναίνεση του Παραχωρητή και του Δημοσίου (την οποία δεν θα αρνείται ή καθυστερεί χωρίς εύλογη αιτία). Σε κάθε περίπτωση, θα τεκμαίρεται ότι ο Παραχωρητής και το Δημόσιο έχουν παράσχει αυτή τη συναίνεση μετά την πάροδο ενός (1) μηνός από την παραλαβή του σχετικού αιτήματος του Παραχωρησιούχου προς τον Παραχωρητή και το Δημόσιο. Εάν το καταστατικό του Παραχωρησιούχου τροποποιηθεί κατά παράβαση του παρόντος Άρθρου 11.2.1, τότε θα ισχύουν οι διατάξεις του Άρθρου 33 (*Καταγγελία από το Δημόσιο - Συνέπειες*).

11.2.2 Ο Παραχωρησιούχος θα καλεί τον Παραχωρητή και το Δημόσιο στις γενικές συνελεύσεις των Μετόχων του.

11.2.3 Ο Παραχωρησιούχος θα αποστείλει στον Παραχωρητή και το Δημόσιο τα έγγραφα που απαιτούνται βάσει του κ.ν. 2190/1920 ώστε να τα υποβάλουν στην αρμόδια εποπτική αρχή εντός της ισχύουσας προθεσμίας.

11.3 Μετοχές Παραχωρησιούχου

11.3.1 Ο Παραχωρησιούχος θα γνωστοποιεί στον Παραχωρητή και το Δημόσιο κάθε προτεινόμενη αλλαγή ιδιοκτησιακού καθεστώτος, συμπεριλαμβανομένης κάθε πώλησης ή δημιουργίας συμφέροντος σε σχέση με το Μετοχικό Κεφάλαιό του το συντομότερο δυνατό και, σε κάθε περίπτωση, τουλάχιστον είκοσι οκτώ (28) ημέρες πριν επέλθει η αλλαγή ιδιοκτησιακού καθεστώτος. Παρά τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου 11.3 (*Μετοχές Παραχωρησιούχου*), η προγενέστερη έγγραφη συναίνεση του Παραχωρητή και του Δημοσίου (την οποία δεν θα αρνούνται ή καθυστερούν χωρίς εύλογη αιτία) θα απαιτείται οποτεδήποτε σε σχέση με την αλλαγή του ιδιοκτησιακού καθεστώτος οποιουδήποτε προσώπου, εταιρείας ή επιχείρησης στην οποία ο Παραχωρητής ή/και το Δημόσιο θα αντιτασσόταν εύλογα για λόγους εθνικής ασφάλειας ή για λόγους οι οποίοι, κατά την εύλογη κρίση του Παραχωρητή ή/και του Δημοσίου, εξυπηρετούν το εθνικό συμφέρον.

11.3.2 Οι Αρχικοί Μέτοχοι υποχρεούνται να διατηρούν συνολικά τουλάχιστον το εβδομήντα τοις εκατό (70%) του συνολικού εκδοθέντος Μετοχικού Κεφαλαίου για διάστημα πέντε (5) ετών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης πλέον τυχόν καθυστέρησης στην ολοκλήρωση των Επικείμενων Έργων, η οποία δεν οφείλεται σε Γεγονός Καθυστέρησης ή Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου.

11.3.3 Ο Επικεφαλής υποχρεούται να διατηρεί τουλάχιστον το 33,34% του συνολικού εκδοθέντος Μετοχικού Κεφαλαίου έως την πρώτη ($1^η$) επέτειο της Ημερομηνίας Έναρξης Ισχύος. Σε συνέχεια του Άρθρου 11.3.2, εάν ο Επικεφαλής αλλάξει, τότε νέος Επικεφαλής που θα κατέχει τουλάχιστον το 33,34% του συνολικού εκδοθέντος Μετοχικού Κεφαλαίου και θα έχει τα χαρακτηριστικά που περιγράφονται στην Πρόσκληση Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος πρέπει να διοριστεί έως τη δέκατη ($10^η$) επέτειο της Ημερομηνίας Έναρξης Ισχύος, με την επιφύλαξη της συναίνεσης του Δημοσίου και του Παραχωρητή.

11.3.4 Οι περιορισμοί που παρατίθενται στο Άρθρο 11.3.2 ανωτέρω δεν ισχύουν:

(α) για μεταβιβάσεις:

(i) μεταξύ των Αρχικών Μετόχων εφόσον ο Επικεφαλής κατέχει 33,34% έως την πρώτη ($1^η$) επέτειο της Ημερομηνίας Έναρξης Ισχύος,

(ii) σε Συνδεδεμένες Επιχειρήσεις των Αρχικών Μετόχων,

(iii) που πραγματοποιούνται με την άσκηση οποιωνδήποτε δικαιωμάτων δυνάμει ενεχύρου που έχει συσταθεί επί των μετοχών αποκλειστικά με σκοπό την εξασφάλιση των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εφόσον υπάρχουν), ή

(β) σε κάθε άλλη περίπτωση, με την προϋπόθεση ότι ο Παραχωρητής και το Δημόσιο έχουν παράσχει την προηγούμενη έγγραφη συναίνεσή τους.

11.3.5 Με την επιφύλαξη της συμμόρφωσης με το παρόν Άρθρο 11.3 (*Μετοχές Παραχωρησιούχου*), ο Παραχωρησιούχος μπορεί να εκδίδει νέες μετοχές.

11.3.6 Εάν πραγματοποιηθεί κάποια επιτρεπτή μεταβίβαση μετοχών πριν από την ολοσχερή καταβολή ή/και ανάληψη της Δεσμευτικής Επένδυσης, ο μεταβιβάζων Αρχικός Μέτοχος θα συνεχίσει να βαρύνεται με τις υποχρεώσεις που παρατίθενται στο Άρθρο 9.1.3, έως ότου και εκτός εάν η εκδότρια τράπεζα της Εγγυητικής Επιστολής Δεσμευτικής Επένδυσης ειδοποιήσει εγγράφως το

Δημόσιο ότι η Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης είναι σε ισχύ υπέρ του εκδοχέα.

11.3.7 Κάθε μεταβίβαση των μετοχών του Παραχωρησιούχου που πραγματοποιείται κατά παράβαση του παρόντος Άρθρου είναι άκυρη.

11.3.8 Οι περιορισμοί του παρόντος Άρθρου πρέπει να αναγράφονται στην πρόσθια όψη των πιστοποιητικών μετοχών (ή προσωρινών τίτλων) του Παραχωρησιούχου.

11.4 Εισαγωγή στο Χρηματιστήριο

Με την επιφύλαξη των περιορισμών του Άρθρου 11.3 (*Μετοχές Παραχωρησιούχου*) και:

(α) με την προγενέστερη έγγραφη συναίνεση του Παραχωρητή ή/και του Δημοσίου (την οποία δεν θα αρνείται ή καθυστερεί χωρίς εύλογη αιτία), ο Παραχωρησιούχος μπορεί ανά πάσα στιγμή πριν από την ολοκλήρωση των Επικείμενων Έργων, ή

(β) χωρίς την προγενέστερη έγγραφη συναίνεση του Παραχωρητή ή/και του Δημοσίου, ο Παραχωρησιούχος μπορεί, ανά πάσα στιγμή μετά την ολοκλήρωση των Επικείμενων Έργων,

και σύμφωνα με την ισχύουσα Νομοθεσία να υποβάλει αίτηση για την εισαγωγή των μετοχών του στο Χρηματιστήριο Αθηνών, ή σε οποιοδήποτε άλλο αναγνωρισμένο χρηματιστήριο και ο Παραχωρησιούχος μπορεί να εκδώσει νέες μετοχές ή να προσφέρει παλιές μετοχές ή να προβεί και στα δύο προκειμένου να υλοποιηθεί αυτή η εισαγωγή.

12 Εγγυητικές Επιστολές Καλής Εκτέλεσης

12.1 Ο Παραχωρησιούχος έχει καταθέσει στον Παραχωρητή τις Εγγυητικές Επιστολές Συμμετοχής:

α) υπ’ αρ. 732631NBGA1409/19.9.2014 από την Bayerische Landesbank για το ποσό των εννέα εκατομμυρίων επτακοσίων πενήντα χιλιάδων Ευρώ (€9.750.000), όπως παρατάθηκε κατά καιρούς και

β) υπ’ αρ. GRA020160/7.10.2014 από την Alpha Bank A.E. για το ποσό των πέντε εκατομμυρίων διακοσίων πενήντα χιλιάδων Ευρώ (€5.250.000), όπως παρατάθηκε κατά καιρούς,

για την εκ μέρους του καλή εκτέλεση της παρούσας Σύμβασης από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος έως την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

12.2 Ως εγγύηση για την καλή εκτέλεση της παρούσας Σύμβασης από τον Παραχωρησιούχο από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα καταθέσει στον Παραχωρητή ή το Δημόσιο, κατά περίπτωση, τις Εγγυητικές Επιστολές Καλής Εκτέλεσης που προβλέπονται στα αμέσως επόμενα Άρθρα.

12.3 Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης Έργων

12.3.1 Κατά ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα παραδώσει στο Δημόσιο την Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης Έργων που θα εκδοθεί από Αποδεκτή Τράπεζα για ποσό ίσο με είκοσι εκατομμύρια Ευρώ (€20.000.000), η μορφή της οποίας έχει συμφωνηθεί από τα Συμβαλλόμενα Μέρη και επισυνάπτεται ως Ενότητα 2 του Παραρτήματος 1 (*Μορφή Εγγυητικών Επιστολών*).

12.3.2 Η Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης Έργων θα εκδοθεί υπέρ των Δανειστών και του Δημοσίου και, εάν εκδοθεί από τον Εργολάβο, θα είναι και υπέρ του Παραχωρησιούχου, ως δικαιούχων. Η σειρά απαιτήσεων και η χρήση εσόδων της Εγγυητικής Επιστολής Καλής Εκτέλεσης Έργων θα υπόκεινται στις διατάξεις της Απευθείας Σύμβασης με το Δημόσιο (εφόσον υφίσταται, σύμφωνα με το Άρθρο 37.1.8).

12.4 Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης

12.4.1 Κατά ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα καταθέσει στο Δημόσιο την Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης που θα εκδοθεί από Αποδεκτή Τράπεζα για ποσό έως του ποσού της Δεσμευτικής Επένδυσης, στη μορφή που επισυνάπτεται ως Ενότητα 1 του Παραρτήματος 1 (*Μορφή Εγγυητικών Επιστολών*).

12.4.2 Η Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης θα εκδοθεί υπέρ των Δανειστών και του Δημοσίου ως δικαιούχων. Η σειρά απαιτήσεων και η χρήση εσόδων της Εγγυητικής Επιστολής Δεσμευτικής Επένδυσης θα υπόκεινται στις διατάξεις της Απευθείας Σύμβασης με το Δημόσιο (εφόσον υφίσταται, σύμφωνα με το Άρθρο 37.1.8).

12.5 Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας

12.5.1 Κατά ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα παραδώσει στον Παραχωρητή την Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας που θα εκδοθεί από Αποδεκτή Τράπεζα για ποσό ίσο με

δέκα εκατομμύρια Ευρώ (€10.000.000) (Αναπροσαρμοζόμενο), στη μορφή που επισυνάπτεται στην παρούσα Σύμβαση ως Ενότητα 3 του Παραρτήματος 1 (*Μορφή Εγγυητικών Επιστολών*).

12.5.2 Η πρώτη Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας θα έχει διάρκεια ίση με το χρονικό διάστημα ανάμεσα στην Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και την 31η Δεκεμβρίου του έτους μετά το έτος έκδοσής της, συν δύο (2) μήνες. Κάθε επακόλουθη Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας θα έχει διάρκεια ίση τουλάχιστον με δεκατέσσερις (14) μήνες.

12.5.3 Ο Παραχωρησιούχος δεσμεύεται να αναπροσαρμόζει το ποσό της Εγγυητικής Επιστολής Καλής Λειτουργίας εντός των δύο (2) πρώτων μηνών κάθε έτους της Περιόδου Παραχώρησης σύμφωνα με την ποσοστιαία άνοδο του Δείκτη Τιμών Καταναλωτή του προηγούμενου έτους στρογγυλοποιημένου καθοδικά, σε κάθε περίπτωση, έως τις πλησιέστερες εκατό χιλιάδες Ευρώ (€100.000). Παρά τα προαναφερθέντα, η αναπροσαρμογή του ποσού της πρώτης Εγγυητικής Επιστολής Καλής Λειτουργίας θα πραγματοποιείται στη διάρκεια των δύο (2) πρώτων μηνών του έτους λήξης της και σύμφωνα με την ποσοστιαία άνοδο του ΔΤΚ για το χρονικό διάστημα ανάμεσα στον μήνα ακριβώς πριν από τον μήνα έκδοσής της και την 31η Δεκεμβρίου του έτους που προηγείται του έτους λήξης της. Εάν ο Δείκτης Τιμών Καταναλωτή για κάποια περίοδο ενημέρωσης μειωθεί, τότε το ποσό της Εγγυητικής Επιστολής Καλής Λειτουργίας θα παραμένει ίδιο για το επόμενο έτος και καθ' όσον διάστημα ο ΔΤΚ θα είχε διαφορετικά αρνητική επίπτωση στο ποσό της εγγύησης.

12.5.4 Η Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας θα εκδοθεί υπέρ του Παραχωρητή ως δικαιούχου. Η σειρά απαιτήσεων και η χρήση εσόδων της Εγγυητικής Επιστολής Καλής Λειτουργίας θα υπόκεινται στις διατάξεις της Απευθείας Σύμβασης με το Δημόσιο (εφόσον υφίσταται, σύμφωνα με το Άρθρο 37.1.8).

12.6 Οι Τράπεζες που έχουν εκδώσει τις Εγγυητικές Επιστολές Συμμετοχής και αυτές που θα εκδώσουν:

(α) την Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης Έργων,

(β) την Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας και

(γ) την Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης

θα είναι Αποδεκτές Τράπεζες. Εάν η εκδότρια τράπεζα κάποιας Εγγυητικής Επιστολής Καλής Εκτέλεσης παύσει να είναι Αποδεκτή Τράπεζα, αμέσως μόλις το πληροφορηθεί, ο Παραχωρησιούχος θα ενημερώσει (i) τον Παραχωρητή όσον αφορά τις Εγγυητικές Επιστολές Συμμετοχής και την Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας και (ii) το

Δημόσιο όσον αφορά την Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης Έργων και την Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης. Εάν ο Παραχωρησιούχος αδυνατεί να αντικαταστήσει την αντίστοιχη Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης με εγγύηση με τους ίδιους όρους από Αποδεκτή Τράπεζα, εντός εξήντα (60) ημερών από τη σχετική ειδοποίηση προς τον Παραχωρητή ή το Δημόσιο, κατά περίπτωση, και, σε κάθε περίπτωση τουλάχιστον τριάντα (30) ημέρες πριν από τη λήξη της, ο Παραχωρητής όσον αφορά τις Εγγυητικές Επιστολές Συμμετοχής και την Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας και το Δημόσιο όσον αφορά την Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης Έργων και την Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης, με την επιφύλαξη του σχετικού δικαιώματος του Δημοσίου ή του Παραχωρητή να καταγγείλει την παρούσα Σύμβαση σύμφωνα με το Άρθρο 33 (*Καταγγελία του Δημοσίου - Συνέπειες*), δικαιούται να υποβάλει αίτημα για το συνολικό ποσό της αντίστοιχης Εγγυητικής Επιστολής Καλής Εκτέλεσης.

12.7 Απόσβεση Εγγυητικών Επιστολών

12.7.1 Εγγυητικές Επιστολές Συμμετοχής

Οι Εγγυητικές Επιστολές Συμμετοχής θα επιστραφούν στον Παραχωρησιούχο κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

12.7.2 Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης Έργων

Η Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης Έργων θα αποσβεστεί:

(α) κατά ποσοστό τριάντα τοις εκατό (30%) εντός πέντε (5) ημερών από την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων Ανακαίνισης όσον αφορά όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, και

(β) κατά το υπολειπόμενο εβδομήντα τοις εκατό (70%) εντός πέντε (5) ημερών από την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων όσον αφορά όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

12.7.3 Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης

Η Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης θα αποσβένεται αναλογικά προς την καταβολή της Δεσμευτικής Επένδυσης, όπως αυτή θα πιστοποιείται κάθε φορά σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 9.1.5(α) και 9.1.5(β).

12.7.4 Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας

Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρούσας Σύμβασης περί καταγγελίας, η Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας θα μειωθεί κατά 50% στο τέλος της

Περιόδου Παραχώρησης και θα επιστραφεί στον Παραχωρησιούχο εντός πέντε (5) ημερών από τη λήξη της Διάρκειας Σύμβασης Παραχώρησης.

13 Προστασία του Περιβάλλοντος

13.1 Περιβάλλον - Προστασία

13.1.1 **Περιβάλλον** είναι οποιοιδήποτε φυσικοί ή ανθρωπογενείς παράγοντες και στοιχεία που αλληλεπιδρούν μεταξύ τους και επηρεάζουν την οικολογική ισορροπία, την ποιότητα ζωής, την υγεία των κατοίκων, τις ιστορικές και πολιτιστικές παραδόσεις και τις αισθητικές αξίες.

13.1.2 Η **Προστασία του Περιβάλλοντος** συνίσταται σε οποιαδήποτε μέτρα, ενέργειες και έργα που στοχεύουν στην πρόληψη της υποβάθμισης του Περιβάλλοντος ή στην αποκατάσταση, τη συντήρηση ή τη βελτίωσή του.

13.2 Περιβαλλοντικές Απαιτήσεις

13.2.1 Κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα συμμορφώνεται πλήρως με τις Περιβαλλοντικές Απαιτήσεις και θα διασφαλίζει ότι τα Έργα που προτείνεται να αναληφθούν, όπως προβλέπονται σε κάθε Εγκεκριμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) και κάθε Εγκεκριμένο Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης που υποβάλλεται σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, συμμορφώνονται πλήρως με τις Περιβαλλοντικές Απαιτήσεις και ότι, σε κάθε περίπτωση, έχει λάβει τις απαιτούμενες Περιβαλλοντικές Άδειες προτού ξεκινήσει τα σχετικά Έργα. Όσον αφορά την εφαρμογή του Άρθρου 41.3, οι Περιβαλλοντικές Απαιτήσεις που ισχύουν τριάντα (30) ημέρες πριν από την Ημερομηνία Διαγωνισμού Παραχώρησης θα είναι οι σχετικοί νόμοι.

13.2.2 Ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται:

(α) να καταρτίσει Σχέδιο Διαχείρισης Περιβάλλοντος,

(β) να συντάσσει, καθ’ όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης, ετήσια έκθεση αναφορικά με τη στρατηγική για το περιβάλλον, η οποία θα υποβάλλεται στο Δημόσιο εντός τριών (3) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και σε κάθε επέτειο αυτής· και

(γ) να δημιουργήσει και να διατηρεί διαδικτυακή τοποθεσία όπου θα δημοσιεύεται η προαναφερόμενη έκθεση.

13.2.3 Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλλει στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και στην ΥΠΑ τις μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων που θα καταρτίσει με σκοπό την έκδοση των Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων. Η ΥΠΑ θα υποβάλλει τις τυχόν

παρατηρήσεις της στο Υπουργείο Περιβάλλοντος εντός είκοσι (20) ημερών από την υποβολή των μελετών για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

13.2.4

(α) Εάν δεν υφίστανται Έγκυροι Περιβαλλοντικοί Όροι σε οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο δεκαπέντε (15) ημέρες πριν την Ημερομηνία Διαγωνισμού Παραχώρησης, τότε το Δημόσιο θα ευθύνεται για κάθε σχετικές και εύλογες δαπάνες που θα προκύψουν στον Παραχωρησιούχο σε σχέση με τη συμμόρφωση με οποιεσδήποτε απαιτήσεις των πρώτων Περιβαλλοντικών Όρων που θα εκδοθούν μετά την Ημερομηνία Διαγωνισμού Παραχώρησης αναφορικά με το εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο (οι **Πρώτοι Εγκεκριμένοι Περιβαλλοντικοί Όροι**). Το Δημόσιο θα ευθύνεται για αυτές τις δαπάνες μόνο εάν και στο βαθμό που οι απαιτήσεις από τους Πρώτους Εγκεκριμένους Περιβαλλοντικούς Όρους δεν περιλαμβάνονταν είτε σε προηγούμενους εγκεκριμένους Περιβαλλοντικούς Όρους είτε στις μελέτες εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων που περιλαμβάνονταν στη Δέσμη Γνωστοποιήσεων.

(β) Ο Παραχωρησιούχος θα καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια, στο μέτρο που είναι εφικτό, για να ελαχιστοποιήσει τις εν λόγω δαπάνες. Το συντομότερο δυνατό μετά τη λήψη από το Δημόσιο ειδοποίησης του Παραχωρησιούχου, όπου θα δηλώνεται ότι ο Παραχωρησιούχος δικαιούται αποζημίωση δυνάμει του Άρθρου 13.2.4(α), ο Παραχωρητής, το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος θα προχωρήσουν σε διαβουλεύσεις και θα προσπαθήσουν να συμφωνήσουν στις απαιτήσεις συμμόρφωσης και στις δαπάνες του Παραχωρησιούχου σε σχέση με τη συμμόρφωση στις οποιεσδήποτε απαιτήσεις των Πρώτων Εγκεκριμένων Περιβαλλοντικών Όρων και στους τρόπους με τους οποίους ο Παραχωρησιούχος δύναται να μετριάσει τις εν λόγω δαπάνες. Εάν ο Παραχωρητής, το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος έλθουν σε συμφωνία, τότε το Δημόσιο θα αποζημιώσει τον Παραχωρησιούχο για τις συμφωνημένες σχετικές και εύλογες δαπάνες. Εάν η αποζημίωση είναι πληρωτέα από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο δυνάμει του Άρθρου 13.2.4(α) και 13.2.4(β), ο Παραχωρησιούχος δύναται, αλλά δεν υποχρεούται, ως εναλλακτική της καταβολής της εν λόγω αποζημίωσης να επιλέξει να αναπροσαρμόσει την Αμοιβή Παραχώρησης ώστε να μην είναι ο Παραχωρησιούχος σε καλύτερη ή χειρότερη θέση από ότι εάν είχε καταβληθεί η αποζημίωση σύμφωνα με το Άρθρο 13.2.4(α) και 13.2.4(β).

13.3 Πρόληψη

Ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίζει ότι ο ίδιος, οι υπεργολάβοι του, ο Εργολάβος και καθένας από τους υπεργολάβους τους, στο πλαίσιο των Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων, θα χρησιμοποιούν δέουσες αποτελεσματικές τεχνολογίες για την πρόληψη (όποτε είναι εφικτό) και άλλως για την ελαχιστοποίηση της ρύπανσης που μπορεί να προκληθεί στο Περιβάλλον, καθώς και για να διασφαλίζουν ότι η αποθήκευση, επεξεργασία, εκκένωση και απόρριψη όλων των ουσιών που παράγονται ανά πάσα στιγμή στη διάρκεια της αναβάθμισης, της συντήρησης ή/και της λειτουργίας της Παραχώρησης ή άλλως στις Περιοχές Παραχώρησης πληροί τις προϋποθέσεις ώστε να αποτρέπεται (όποτε είναι εφικτό) και άλλως να ελαχιστοποιείται η ρύπανση που μπορεί να προκαλέσουν αυτές οι ουσίες στο Περιβάλλον ή στον άνθρωπο ή σε οποιονδήποτε άλλο ζωντανό οργανισμό.

13.4 Υφιστάμενη Μόλυνση

13.4.1 Το Δημόσιο θα ευθύνεται για τις ζημίες που απορρέουν άμεσα από κάποια Υφιστάμενη Μόλυνση και την ηχομόνωση αρχικής στάθμης θορύβου σύμφωνα με το Άρθρο 8.1.1 και συμφωνεί να αποζημιώνει τον Παραχωρησιούχο και να τον κρατά αζήμιο από κάθε ευθύνη που υφίσταται ή τον βαρύνει ως άμεσο επακόλουθο των επιπτώσεων κάθε Υφιστάμενης Μόλυνσης και της ηχομόνωσης αρχικής στάθμης θορύβου σύμφωνα με το Άρθρο 8.1.1 καθώς και από την αποκατάσταση κάθε Υφιστάμενης Μόλυνσης και της ηχομόνωσης αρχικής στάθμης θορύβου σύμφωνα με το Άρθρο 8.1.1 και θα αποζημιώνει τον Παραχωρησιούχο για όλες τις Ζημίες που θα υποστεί ο Παραχωρησιούχος ως άμεσο επακόλουθο αυτής της Υφιστάμενης Μόλυνσης, της ηχομόνωσης αρχικής στάθμης θορύβου σύμφωνα με το Άρθρο 8.1.1 και των επιπτώσεών της.

13.4.2 Η υποχρέωση του Δημοσίου να αποζημιώνει τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με το Άρθρο 13.4.1 θα ισχύει μόνο στον βαθμό που:

(α) ο Παραχωρησιούχος υποβάλλει αξίωση για ανάκτηση όλων των εξόδων, δαπανών, ζημιών, απωλειών, κυρώσεων και προστίμων που υπεβλήθη εντός τριάντα έξι (36) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης·

(β) ο Παραχωρησιούχος παρέχει ευλόγως ικανοποιητικές αποδείξεις για το Δημόσιο σε σχέση με τις ζημίες που απορρέουν από κάποια Υφιστάμενη Μόλυνση και κάθε ηχομόνωση αρχικής στάθμης θορύβου σύμφωνα με το Άρθρο 8.1.1 και όλες τις Ζημίες που έχει υποστεί·

(γ) οι Ζημίες τις οποίες έχει υποστεί (συμπεριλαμβανομένου κάθε ποσού που ορίζεται στο Άρθρο 13.4.1) υπερβαίνουν συνολικά το ποσό του ενός εκατομμυρίου Ευρώ (€1.000.000), όριο το οποίο σε κάθε περίπτωση θα βαρύνει τον Παραχωρησιούχο·

(δ) ο Παραχωρησιούχος και οι αντιπρόσωποι, προστηθέντες ή υπάλληλοι και οι εργολάβοι του έχουν περιορίσει όλες τις Ζημίες που είναι απόρροια της Υφιστάμενης Μόλυνσης και της ηχομόνωσης αρχικής στάθμης θορύβου σύμφωνα με το Άρθρο 8.1.1 και δεν θα καταβάλλεται αποζημίωση στον βαθμό που ο Παραχωρησιούχος και οι αντιπρόσωποι, προστηθέντες ή υπάλληλοι και εργολάβοι του δεν έλαβαν τέτοια μέτρα.

Εάν ο Παραχωρησιούχος λάβει ειδοποίηση για κάποια αξίωση σε σχέση με κάποια Υφιστάμενη Μόλυνση και κάθε ηχομόνωση αρχικής στάθμης θορύβου σύμφωνα με το Άρθρο 8.1.1, υποχρεούται να προβεί σε κοινοποίηση στο Δημόσιο και τον Παραχωρητή εντός είκοσι μίας (21) ημερών από τη λήψη της ειδοποίησης για την εν λόγω αξίωση.

13.4.3 Σε περίπτωση καθυστέρησης ή αύξησης του κόστους εκτέλεσης των Επικείμενων Έργων λόγω Υφιστάμενης Μόλυνσης και εφόσον η Υφιστάμενη Μόλυνση έχει ουσιώδη δυσμενή επίπτωση (ή έχει ήδη επιφέρει ουσιώδη δυσμενή επίπτωση) στην πρόοδο των Έργων για χρονικό διάστημα το οποίο υπερβαίνει συνολικά τις 90 ημέρες έναντι της Ημερομηνίας Λήξης Επικείμενων Έργων, όπως αυτή μπορεί να έχει μεταβληθεί ή/και αναθεωρηθεί σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, τότε αυτό το γεγονός θα αποτελεί Γεγονός Καθυστέρησης, το οποίο θα αποζημιώνεται από το Δημόσιο σύμφωνα με το Άρθρο 30.1 (*Γεγονότα Καθυστέρησης – Αποζημιώσεις Περιόδου Έργων*), εκτός εάν (i) αυτή η αποζημίωση αποτελεί έξοδο, δαπάνη, ζημία, απώλεια, κύρωση ή πρόστιμο που έχει αποζημιωθεί σύμφωνα με το Άρθρο 13.4.2 ή (ii) δεν έχει επιτευχθεί το κατώτατο όριο που τίθεται στο Άρθρο 13.4.2(γ).

14 Περιοχές Παραχώρησης

14.1 Παράδοση των Περιοχών Παραχώρησης

14.1.1 Με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων των αντίστοιχων μερών στο πλαίσιο κάθε Σύμβασης και με την επιφύλαξη του Άρθρου 14.1.5, κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης ή ακριβώς πριν από αυτή ή εντός δύο (2) μηνών μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, το Δημόσιο θα παραδίδει στον Παραχωρησιούχο, με τον τρόπο και κατά τον χρόνο που ορίζονται στο παρόν Άρθρο, την Ακώλυτη Χρήση των Περιοχών Παραχώρησης και τα σχετικά

Δικαιώματα Διέλευσης από και προς αυτές, καθώς και κάθε άλλο δικαίωμα που το Δημόσιο κρίνει ευλόγως απαραίτητο (κατόπιν διαβούλευσης με τον Παραχωρησιούχο και αφού ληφθούν υπ’ όψιν τα εύλογα αιτήματα του Παραχωρησιούχου) για την υλοποίηση της Παραχώρησης, χωρίς να καταστεί πληρωτέα καμία σχετική πληρωμή ή άλλη επιβάρυνση από τον Παραχωρησιούχο στο Δημόσιο ή σε Αρμόδια Αρχή ή τρίτο μέρος πλην αυτών που παρατίθενται στην παρούσα Σύμβαση.

14.1.2 Οι υποχρεώσεις του Δημοσίου σύμφωνα με το Άρθρο 14.1.1 θα υπόκεινται στη συμμόρφωση του Παραχωρησιούχου με το Άρθρο 6.2.1(β).

14.1.3 Η αναίτια άρνηση του Δημοσίου να υπογράψει ή τυχόν καθυστέρηση στην υπογραφή του πρωτοκόλλου σύμφωνα με το Άρθρο 14.1.4 συνιστά Γεγονός Καθυστέρησης και Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου.

14.1.4 Η παράδοση της Ακώλυτης Χρήσης των Περιοχών Παραχώρησης και των Δικαιωμάτων Διέλευσης από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο υπόκειται στην υποβολή έγγραφου αιτήματος από τον Παραχωρησιούχο και ενός προγράμματος με λεπτομερή στοιχεία της παράδοσης (το **Πρόγραμμα Παράδοσης**) το οποίο θα υποβάλλει ο Παραχωρησιούχος στο Δημόσιο έξι (6) μήνες μετά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος ή δύο (2) μήνες πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, όποιο από τα δύο γεγονότα συμβεί νωρίτερα, και το οποίο θα καταχωρηθεί σε ειδικό πρωτόκολλο που θα υπογραφεί από το Δημόσιο και τον Παραχωρησιούχο. Ο Παραχωρησιούχος και το Δημόσιο θα ολοκληρώσουν τη διαδικασία παράδοσης της Ακώλυτης Χρήσης των Περιοχών Παραχώρησης και των Δικαιωμάτων Διέλευσης στον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με το Πρόγραμμα Παράδοσης· το εν λόγω Πρόγραμμα Παράδοσης θα προβλέπει την παράδοση κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης ή ακριβώς πριν από αυτή ή εντός δύο (2) μηνών μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, εκτός αν άλλως συμφωνηθεί μεταξύ του Παραχωρησιούχου και του Δημοσίου.

14.1.5 Σε περίπτωση καταγγελίας κάποιας Σύμβασης Αεροδρομίου από το Δημόσιο κατόπιν αιτήματος του Παραχωρησιούχου σύμφωνα με το Άρθρο 4.9.2, το Δημόσιο θα έχει στη διάθεσή του μια περίοδο τριών (3) μηνών για να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις του παρόντος Άρθρου 14 (*Περιοχές Παραχώρησης*) όσον αφορά τα τρίτα μέρη αυτών των Συμβάσεων Αεροδρομίου σε περίπτωση μη συμμόρφωσης, θα επέλθει Γεγονός Καθυστέρησης ή/και Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου.

14.1.6 Με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων των αντίστοιχων μερών στο πλαίσιο των Συμβάσεων, το Δημόσιο αναλαμβάνει την υποχρέωση να διατηρεί καθ’ όλη τη

διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης την Ακώλυτη Χρήση των Περιοχών Παραχώρησης από τον Παραχωρησιούχο καθώς και τα αντίστοιχα Δικαιώματα Διέλευσης από και προς αυτές τις περιοχές. Ο Παραχωρησιούχος δεν θα χρησιμοποιεί τις Περιοχές Παραχώρησης για άλλους λόγους πλην της υλοποίησης των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης.

14.1.7

(α) Όλες οι απαραίτητες απαλλοτριώσεις εκτάσεων:

(i) για τη χορήγηση Πιστοποιητικού Αεροδρομίου στον Παραχωρησιούχο, ή

(ii) όποτε ένα Πιστοποιητικό Αεροδρομίου δεν επιτρέπει ή παύει να επιτρέπει στον Παραχωρησιούχο τη διεξαγωγή των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης όπως αυτές προβλέπονται στο Επιχειρηματικό Σχέδιο κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και σύμφωνα με το Οικονομικό Μοντέλο,

σε κάθε περίπτωση, θα πραγματοποιούνται με μέριμνα, ευθύνη και έξοδα του Δημοσίου.

(β) Εάν ένα Εγκεκριμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) επιβεβαιώσει ότι απαιτούνται Συμπληρωματικές Εκτάσεις για την ανάπτυξη των Περιφερειακών Αεροδρομίων και εφόσον το αντίστοιχο σχέδιο συνοδευόταν από την πρόταση του Παραχωρησιούχου αναφορικά με τις Συμπληρωματικές Εκτάσεις, τη σχετική τοπογράφηση και τη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων καθώς και όλα τα δικαιολογητικά τεκμηρίωσης συμπεριλαμβανομένων των δικαιολογητικών που ορίζονται στην παράγραφο (δ) κατωτέρω και κάθε άλλου εγγράφου που το Δημόσιο μπορεί ευλόγως να ζητήσει συμπεριλαμβανομένης της ανάλυσης κόστους - οφέλους, το Δημόσιο θα εξασφαλίσει ή θα απαλλοτριώσει, με δικά του έξοδα, αυτές τις Συμπληρωματικές Εκτάσεις.

(γ) Ακολούθως, οι εκτάσεις που απαλλοτριώνονται σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 14.1.7 θα αποτελούν μέρος των Περιοχών Παραχώρησης.

(δ) Οι απαλλοτριώσεις σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 14.1.7 θα πραγματοποιηθούν από το Δημόσιο εντός των προθεσμιών που παρατίθενται κατωτέρω, οι οποίες προθεσμίες εκκινούν είτε στην ημερομηνία έγκρισης του σχετικού Ρυθμιστικού Σχεδίου (Master Plan) είτε στην ημερομηνία έκδοσης των Εγκεκριμένων Περιβαλλοντικών

Όρων και την υποβολή του κτηματολογίου και του πλήρους φακέλου από τον Παραχωρησιούχο, όποια από αυτές είναι αργότερα·

(i) για απαλλοτριώσεις εκτός σχεδίου πόλεως: είκοσι τέσσερις (24) μήνες, και

(ii) για απαλλοτριώσεις εντός σχεδίου πόλεως: τριάντα τρεις (33) μήνες.

14.1.8

(α) Με την παραλαβή από τον Παραχωρησιούχο ειδοποίησης από το Δημόσιο, η οποία θα πρέπει να παραδοθεί σε αυτόν εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την έναρξη των σχετικών προθεσμιών του Άρθρου 14.1.7(δ) και η οποία θα περιλαμβάνει λεπτομέρειες σχετικά με το κόστος απαλλοτρίωσης που πρόκειται να διενεργηθεί σύμφωνα με το Άρθρο 14.1.7, τα Μέρη θα διαβουλευθούν και θα προσπαθήσουν να επιτύχουν συμφωνία εντός εξήντα (60) ημερών από την παραλαβή της εν λόγω ειδοποίησης σχετικά με την ανάληψη από τον Παραχωρησιούχο μέρους ή του συνόλου του κόστους απαλλοτρίωσης, η οποία θα διενεργείται από το Δημόσιο δυνάμει Εγκεκριμένου Ρυθμιστικού Σχεδίου σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης, μέσω συμψηφισμού των υποχρεώσεων πληρωμών του προς τον Παραχωρητή ή/και το Δημόσιο σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση κατά τα προβλεπόμενα στις υποπαραγράφους (i) και (ii) κατωτέρω. Εντός της ανωτέρω προθεσμίας των εξήντα (60) ημερών τα Μέρη θα προσδιορίσουν το κόστος απαλλοτρίωσης το οποίο θα αναληφθεί από τον Παραχωρησιούχο και τον αντίστοιχο υπολογισμό των ποσών που θα μειώσουν λόγω συμψηφισμού τις υποχρεώσεις πληρωμών του Παραχωρησιούχου, λαμβάνοντας υπόψη το κόστος χρήματος του Παραχωρησιούχου υπό την προϋπόθεση προσκόμισης κατάλληλων αποδείξεων για την περίοδο μεταξύ της καταβολής του κόστους απαλλοτρίωσης από τον Παραχωρησιούχο μέχρι την καταβολή των μειωμένων υποχρεώσεων πληρωμών του προς τον Παραχωρητή ή/και το Δημόσιο, καθώς και τον χρόνο αυτής της καταβολής και μείωσης. Οποιαδήποτε διάταξη Νόμου ή της παρούσας Σύμβασης που περιορίζει το δικαίωμα συμψηφισμού του Παραχωρησιούχου έναντι του Παραχωρητή ή/και του Δημοσίου, καθώς και τη μείωση ή παρακράτηση των υποχρεώσεων πληρωμών του προς τον Παραχωρητή ή/και το Δημόσιο, συμπεριλαμβανομένων προς αποφυγή αμφιβολιών των διατάξεων του Άρθρου 44 (*Συμψηφισμός*), δεν θα εφαρμόζεται εν προκειμένω.

(i) Ο Παραχωρησιούχος θα καταβάλει το κόστος απαλλοτρίωσης που έχει συμφωνήσει να καλύψει κατά τα ανωτέρω την στιγμή που αυτό γίνει ληξιπρόθεσμο και απαιτητό, και θα αφαιρέσει μέσω συμψηφισμού το ποσό αυτό από τα ποσά της Εισφοράς ή/και της Ετήσιας Αμοιβής Παραχώρησης που είναι ληξιπρόθεσμα και απαιτητά σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση για το Έτος Παραχώρησης που αφορά η καταβολή του κόστους απαλλοτρίωσης από τον Παραχωρησιούχο,

(ii) σε περίπτωση που το κόστος απαλλοτρίωσης που ο Παραχωρησιούχος έχει συμφωνήσει να αναλάβει δεν καλύπτεται στο σύνολό του από τα ποσά της Εισφοράς ή/και της Ετήσιας Αμοιβής Παραχώρησης σύμφωνα με την υποπαράγραφο (i) ανωτέρω, ο Παραχωρησιούχος θα δύναται να συμψηφίσει το ακάλυπτο μέρος του κόστους απαλλοτρίωσης με το ποσό της Μεταβλητής Αμοιβής Παραχώρησης που είναι ληξιπρόθεσμο και απαιτητό σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση για το Έτος Παραχώρησης που αφορά η καταβολή του κόστους απαλλοτρίωσης από τον Παραχωρησιούχο.

(β) Στο βαθμό που οποιοδήποτε μέρος του κόστους απαλλοτρίωσης που ο Παραχωρησιούχος έχει συμφωνήσει να αναλάβει δεν καλυφθεί στο σύνολό του μέσω μείωσης λόγω συμψηφισμού των υποχρεώσεων πληρωμών κατά την σειρά προτεραιότητας που προβλέπεται στην παράγραφο (α) ανωτέρω σε σχέση με το Έτος Παραχώρησης που αφορά το εν λόγω κόστος απαλλοτρίωσης, η μείωση μέσω συμψηφισμού των υποχρεώσεων πληρωμών κατά την ίδια σειρά προτεραιότητας θα εφαρμόζεται για κάθε επόμενο Έτος Παραχώρησης μέχρι την ολοσχερή κάλυψη του εν λόγω κόστους απαλλοτρίωσης.

(γ) Προς αποφυγή αμφιβολιών:

(i) Οι τυχόν διαβουλεύσεις μεταξύ των Μερών και η σχετική έκβαση κατά την παράγραφο (α) ανωτέρω δεν θα επηρεάσουν καθ’ οιονδήποτε τρόπο την υποχρέωση του Δημοσίου να εκκινήσει άμεσα και να διενεργήσει έγκαιρα και προσηκόντως τις σχετικές απαλλοτριώσεις σύμφωνα με το Άρθρο 14.1.7, καθώς και να μεριμνήσει για τη διενέργεια της σχετικής απαλλοτρίωσης με δικό του κόστος, σε περίπτωση που δεν επέλθει συμφωνία μεταξύ

των Μερών εντός της ανωτέρω υπό παράγραφο (α) προθεσμίας των εξήντα (60) ημερών.

(ii) Τα ποσά της Εισφοράς, της Ετήσιας Αμοιβής Παραχώρησης και της Μεταβλητής Αμοιβής Παραχώρησης τα οποία δεν συμψηφίζονται με το κόστος κάποιας απαλλοτρίωσης που ο Παραχωρησιούχος έχει συμφωνήσει να καλύψει σύμφωνα με την παράγραφο (α) ανωτέρω, θα παραμένουν ληξιπρόθεσμα και απαιτητά από τον Παραχωρητή ή/και το Δημόσιο (ανάλογα με την περίπτωση) σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης.

14.1.9 Ο Παραχωρησιούχος θα καταθέτει τα ποσά που θα συμφωνούνται σύμφωνα με το Άρθρο 14.1.8(α) ανωτέρω σε ένα ειδικό λογαριασμό του Δημοσίου που θα κοινοποιείται σε αυτόν, ο οποίος θα προορίζεται αποκλειστικά για την πληρωμή από το Δημόσιο του κόστους απαλλοτριώσεων που θα διενεργούνται σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση. Προς αποφυγή αμφιβολιών, το Δημόσιο θα διασφαλίσει ότι θα απαγορεύεται αυστηρά οποιαδήποτε άλλη χρήση των ποσών που θα κατατίθενται στον εν λόγω λογαριασμό πέραν της προβλεπόμενης στο παρόν Άρθρο 14.1.9.

14.1.10 Η αδυναμία του Δημοσίου να πραγματοποιήσει απαλλοτριώσεις που απαιτούνται σύμφωνα με το Άρθρο 14.1.7 εντός του προκαθορισμένου χρονικού πλαισίου θα συνιστά Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου.

14.2 Καθυστέρηση στην Παράδοση της Περιοχής Παραχώρησης

Η καθυστέρηση στην παράδοση οποιουδήποτε μέρους των Περιοχών Παραχώρησης από το Δημόσιο, σύμφωνα με τους όρους και εντός των προθεσμιών που παρατίθενται στο παρόν Άρθρο 14 (*Περιοχές Παραχώρησης*), με την επιφύλαξη των εξαιρέσεων που περιέχονται σε αυτούς τους ορισμούς, θα αποτελεί Γεγονός Καθυστέρησης ή/και Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου αντίστοιχα.

14.3 Παράδοση της Περιοχής Παραχώρησης

Μετά τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης ή μετά την καταγγελία της παρούσας Σύμβασης, ο Παραχωρησιούχος θα παραδώσει στο Δημόσιο τις Περιοχές Παραχώρησης απαλλαγμένες από τυχόν επιβαρύνσεις και δικαιώματα κατοχής και, κατά περίπτωση, σύμφωνα με τα Άρθρα 33.3 (*Αποτελέσματα Καταγγελίας από το Δημόσιο ή/και τον Παραχωρητή*) και 34.2 (*Αποτελέσματα Καταγγελίας από τον Παραχωρησιούχο*) ή το Άρθρο 32 (*Παράδοση Παραχώρησης στο Δημόσιο*).

15 Αρχαιολογικά Ευρήματα

15.1 Εάν πρόκειται να κατασκευαστούν έργα υποδομής ή οικοδομικά έργα σε οποιοδήποτε από τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, ο Παραχωρησιούχος θα προβεί σε Αρχαιολογικές Τομές στην περιοχή όπου πρόκειται να αναληφθούν αυτά τα έργα ή θα χρησιμοποιήσει άλλες ενδεδειγμένες μεθόδους προκειμένου να διερευνήσει τα συλλεχθέντα δεδομένα προκειμένου να καθορίσει την ύπαρξη ή μη Αρχαιολογικών Ευρημάτων. Το κόστος εκτέλεσης Αρχαιολογικών Τομών ή/και εκτέλεσης γεωφυσικών ερευνών θα βαρύνει τον Παραχωρησιούχο. Κάθε άλλη δαπάνη για πρόσθετες Αρχαιολογικές Τομές ή για αρχαιολογικές έρευνες και για την παρακολούθηση των σχετικών έργων και ανασκαφών θα βαρύνει το Δημόσιο σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Η διεξαγωγή οποιωνδήποτε Αρχαιολογικών Τομών από τον Παραχωρησιούχο, πέραν αυτών που προβλέπονται στο παρόν Άρθρο, θα πιστοποιείται από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και θα αποζημιώνεται εφαρμόζοντας, κατ' αναλογία, τις διατάξεις περί Μεταβολών. Τουλάχιστον τέσσερις (4) ημέρες πριν από οποιεσδήποτε Αρχαιολογικές Τομές, ο Παραχωρησιούχος θα ειδοποιεί κάθε Αρμόδια Αρχή που είναι υπεύθυνη για την επίβλεψη αυτών των τομών, τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και το Δημόσιο που μπορούν να παρευρίσκονται σε αυτές τις Αρχαιολογικές Τομές. Το Δημόσιο θα καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια να συνδράμει τον Παραχωρησιούχο σε όλες τις εργασίες, τοπογραφήσεις και έρευνες που συνδέονται με τις Αρχαιολογικές Τομές καθώς και στη σχετική παρακολούθηση αυτών των εργασιών, τοπογραφήσεων και ερευνών.

15.2 Αφού διαπιστώσει την ύπαρξη Αρχαιολογικών Ευρημάτων κατά τη διάρκεια οποιωνδήποτε Έργων, ο Παραχωρησιούχος θα ειδοποιεί την Αρμόδια Αρχή, τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και την Αρχαιολογική Υπηρεσία και θα αναστέλλει αμέσως όλα τα Έργα στην περιοχή των Αρχαιολογικών Ευρημάτων και, ταυτόχρονα, θα λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα για την προστασία και τη διαφύλαξη αυτών των Αρχαιολογικών Ευρημάτων έως ότου η Αρμόδια Αρχή αναλάβει την ευθύνη γι' αυτές σύμφωνα με την ισχύουσα Νομοθεσία.

15.3 Μετά την αξιολόγηση των Αρχαιολογικών Ευρημάτων από την Αρμόδια Αρχή, θα εκδίδονται οδηγίες για τον Παραχωρησιούχο είτε για τη συνέχιση των Έργων είτε για την αναστολή τους προκειμένου να διεξαχθούν αρχαιολογικές έρευνες από την Αρμόδια Αρχή είτε για την προσωρινή αναστολή των Έργων στην περιοχή όπου ανακαλύφθηκαν τα Αρχαιολογικά Ευρήματα καθ' όσον διάστημα η Αρχαιολογική Υπηρεσία θα εκτελεί αρχαιολογικές έρευνες με δικά της μέσα και με έξοδα του Δημοσίου.

15.4 Συνολική καθυστέρηση των Έργων άνω των δύο (2) μηνών εξαιτίας εργασιών που συνδέονται με Αρχαιολογικά Ευρήματα που ανακαλύπτονται κατά τη διάρκεια των Έργων θα συνιστά Γεγονός Καθυστέρησης ή Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου.

15.5 Κάθε Αρχαιολογικό Εύρημα ανήκει στην αποκλειστική ιδιοκτησία του Δημοσίου.

16 Σύμβαση Μελέτης - Κατασκευής

16.1 Όσον αφορά τα Επικείμενα Έργα, ο Παραχωρησιούχος θα συνάπτει τις Συμβάσεις Μελέτης – Κατασκευής με τον/τους Εργολάβο/ους για την υλοποίηση των Επικείμενων Έργων και θα συνάπτει Συμβάσεις Μελέτης – Κατασκευής με Εργολάβους Μελλοντικών Έργων, οι οποίες θα είναι με συνήθεις όρους της αγοράς και με όρους και προϋποθέσεις ουσιαστικά παρόμοιους με αυτούς των Συμβάσεων Μελέτης – Κατασκευής που παρατίθενται στο Παράρτημα 28 (*Συμβάσεις Μελέτης – Κατασκευής ή/και Υπόδειγμα Σύμβασης (Συμβάσεων) Μελέτης – Κατασκευής για Επικείμενα Έργα*). Ο διορισμός Εργολάβου μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης θα υπόκειται στις διατάξεις του Άρθρου 22 (*Υπεργολάβοι Παραχωρησιούχου*).

16.2 Με την επιφύλαξη του Άρθρου 37.1.6, ένας Εργολάβος μπορεί να αντικατασταθεί ανά πάσα στιγμή από τον Παραχωρησιούχο, με την προϋπόθεση ότι οι όροι της νέας Σύμβασης Μελέτης – Κατασκευής δεν μπορούν να τροποποιηθούν ή να αντικατασταθούν, και τα συμβαλλόμενα μέρη δεν μπορούν να παραιτηθούν από οποιαδήποτε δικαιώματα αυτής χωρίς την πρότερη έγγραφη συναίνεση του Δημοσίου, την οποία δεν θα αρνείται ή καθυστερεί χωρίς εύλογη αιτία.

16.3 Ο Παραχωρησιούχος έχει το δικαίωμα να επιτρέψει σε έναν Εργολάβο να αναθέσει σε υπεργολάβους την εκπλήρωση των υποχρεώσεών του στο πλαίσιο των Συμβάσεων Μελέτης - Κατασκευής, με την επιφύλαξη των όρων της παρούσας Σύμβασης και στην περίπτωση υπεργολαβιών αξίας άνω του ενός εκατομμυρίου Ευρώ (€1.000.000) σύμφωνα με τους ακόλουθους όρους:

16.3.1 Ο υπεργολάβος θα συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της/των σχετικής/ών Σύμβασης/Συμβάσεων Μελέτης - Κατασκευής·

16.3.2 η ανάθεση της υπεργολαβίας δεν θα παρεμποδίσει την ικανότητα του Εργολάβου να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του στο πλαίσιο των Συμβάσεων Μελέτης – Κατασκευής ή/και την ικανότητα του Παραχωρησιούχου να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης·

16.3.3 ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει εγγράφως τα ονόματα και τα στοιχεία κάθε σχετικού υπεργολάβου (ή υπεργολάβων) (στο Δημόσιο και τον Ανεξάρτητο Μηχανικό) και ταυτόχρονα θα παρέχει αντίγραφο κάθε σχετικής υπεργολαβίας (ή υπεργολαβιών) εντός επτά (7) ημερών από την ημερομηνία υπογραφής αυτής της υπεργολαβίας· και

16.3.4 ο Εργολάβος θα συνεχίζει να ευθύνεται για τις υποχρεώσεις που προβλέπονται στη/στις Σύμβαση/Συμβάσεις Μελέτης – Κατασκευής και δεν

θα απαλλάσσεται από κάποια από τις δεσμεύσεις, τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες του που απορρέουν από αυτές τις Συμβάσεις, λόγω εκτέλεσης μέρους των υποχρεώσεών του από κάποιον υπεργολάβο.

16.4 Ο Παραχωρησιούχος δεν θα απαλλάσσεται από καμία από τις δεσμεύσεις, υποχρεώσεις και ευθύνες του στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης επειδή μερικές ή όλες αυτές οι υποχρεώσεις εκτελούνται από υπεργολάβο του Εργολάβου, και το Δημόσιο και ο Παραχωρητής, σε καμία περίπτωση, δεν θα υπέχουν ευθύνη έναντι του Εργολάβου ή κάποιου υπεργολάβου του, ούτε θα δεσμεύονται με οποιοδήποτε τρόπο από τους όρους της/των Σύμβασης/Συμβάσεων Μελέτης – Κατασκευής ή κάποιας υπεργολαβίας.

16.5 Η έγγραφη έγκριση οποιασδήποτε τροποποίησης της/των Σύμβασης/Συμβάσεων Μελέτης – Κατασκευής από το Δημόσιο ή η παραίτηση από αυτή δεν θα απαλλάσσει τον Παραχωρησιούχο από καμία από τις δεσμεύσεις, υποχρεώσεις και ευθύνες του στο από την παρούσα Σύμβαση ούτε θα καθιστά το Δημόσιο ή/και τον Παραχωρητή υπεύθυνους έναντι αυτών των φορέων, ενώ το Δημόσιο ή/και ο Παραχωρητής δεν θα δεσμεύονται με οποιοδήποτε τρόπο από τους όρους της εν λόγω σύμβασης ή υπεργολαβίας.

16.6 Ο Παραχωρησιούχος φέρει την αποκλειστική ευθύνη για τις πληρωμές στον Εργολάβο. Το Δημόσιο και ο Παραχωρητής δεν θα φέρουν καμία ευθύνη για αυτές τις πληρωμές.

16.7 Όλες οι συμβάσεις που συνάπτονται από τον Παραχωρησιούχο με τον Εργολάβο ή από τον Εργολάβο με κάποιον υπεργολάβο του θα παρέχουν δικαιώματα παρέμβασης για το Δημόσιο, χωρίς να θίγονται τα δικαιώματα των Δανειστών όπως αυτά ορίζονται στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (εφόσον υφίστανται).

17 Άδειες

17.1 Μεταβίβαση και Μετατροπή Υφιστάμενων Πιστοποιητικών Αεροδρομίου

17.1.1 Στο πλαίσιο της Δέσμης Γνωστοποιήσεων, το Δημόσιο έχει παράσχει Πιστοποιητικά Αεροδρομίου για κάθε Πιστοποιημένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο μαζί με κάθε υφιστάμενο Εγχειρίδιο Αεροδρομίου και άλλο υποστηρικτικό υλικό σχετικά με την πιστοποίηση αεροδρομίου σε αυτά τα Περιφερειακά Αεροδρόμια και έναν κατάλογο Πιστοποιημένων Περιφερειακών Αεροδρομίων για τα οποία έχει εκδοθεί Πιστοποιητικό Αεροδρομίου με βάση την εθνική νομοθεσία πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2014.

17.1.2 Πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει ένα προσχέδιο Εγχειριδίου Αεροδρομίου στην ΥΠΑ και, εντός της προθεσμίας που παρατίθεται στον Κανονισμό 2014 για τα Αεροδρόμια,

δεσμεύεται να υποβάλει αίτηση για την έναρξη της μετατροπής σύμφωνα με το άρθρο 6 του Κανονισμού 2014 για τα Αεροδρόμια.

17.2 Αίτηση Πιστοποίησης Αεροδρομίου για Μη Πιστοποιημένα Περιφερειακά Αεροδρόμια

17.2.1 Κατά ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος, η ΥΠΑ θα παραδώσει στον Παραχωρησιούχο ένα σύνολο συνθηκών λειτουργίας για κάθε Μη Πιστοποιημένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο. Πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος και η ΥΠΑ θα διαβουλεύονται μεταξύ τους καλόπιστα προκειμένου να καταλήξουν σε συμφωνία για τις συνθήκες λειτουργίας που θα ισχύουν σε κάθε Μη Πιστοποιημένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης κι εφεξής.

17.2.2 Πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει αίτηση στην ΥΠΑ για την εκκίνηση της διαδικασίας πιστοποίησης για κάθε Μη Πιστοποιημένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο σύμφωνα με το Άρθρο 17.3.1.

17.3 Γενικά

17.3.1 Το αργότερο εντός δέκα (10) ημερών από την παραλαβή της αίτησης του Παραχωρησιούχου σύμφωνα με το Άρθρο 17.1 (*Μεταβίβαση και Μετατροπή Υφιστάμενων Πιστοποιητικών Αεροδρομίου*) και το αργότερο εντός ενός (1) μηνός από την παραλαβή της αίτησης του Παραχωρησιούχου σύμφωνα με το Άρθρο 17.2 (*Αίτηση Πιστοποίησης Αεροδρομίου για Μη Πιστοποιημένα Περιφερειακά Αεροδρόμια*), η ΥΠΑ θα επιβεβαιώσει στον Παραχωρησιούχο την παραλαβή των αιτήσεων και θα προτείνει μια ημερομηνία για την πρώτη συνάντηση με τον Παραχωρησιούχο προκειμένου να καθοριστεί η διαδικασία μετατροπής ή/και πιστοποίησης, κατά περίπτωση. Αυτή η πρώτη συνάντηση θα πραγματοποιηθεί το αργότερο εντός ενός (1) μηνός από την υποβολή της αίτησης του Παραχωρησιούχου σύμφωνα με τα Άρθρα 17.1 (*Μεταβίβαση και Μετατροπή Υφιστάμενων Πιστοποιητικών Αεροδρομίου*) και 17.2 (*Αίτηση Πιστοποίησης Αεροδρομίου για Μη Πιστοποιημένα Περιφερειακά Αεροδρόμια*).

17.3.2 Ο Παραχωρησιούχος θα συμμορφώνεται με τη διαδικασία μετατροπής ή/και πιστοποίησης, κατά περίπτωση, που καθορίζεται σύμφωνα με το Άρθρο 17.3.1.

17.3.3 Το Δημόσιο δεσμεύεται ότι έως την ολοκλήρωση της σχετικής διαδικασίας πιστοποίησης για τα σχετικά Μη Πιστοποιημένα Περιφερειακά Αεροδρόμια σύμφωνα με το Άρθρο 17.3.1 και εφόσον ο Παραχωρησιούχος συμμορφώνεται

με αυτή τη διαδικασία πιστοποίησης ή η μη συμμόρφωση με αυτή τη διαδικασία πιστοποίησης δεν μπορεί να καταλογιστεί στον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης:

(α) το Δημόσιο, ο Παραχωρητής, η ΥΠΑ ή/και κάθε άλλη Κρατική Αρχή, Κρατική Υπηρεσία ή/και Αρμόδια Αρχή δεν θα αμφισβητήσουν με κανένα τρόπο τη λειτουργία κάποιου Μη Πιστοποιημένου Περιφερειακού Αεροδρομίου από τον Παραχωρησιούχο λόγω υφιστάμενων υποδομών εφόσον ο Παραχωρησιούχος δεν ενεργεί κατά παράβαση της παρούσας Σύμβασης·

(β) εάν ο Παραχωρησιούχος δεν είναι σε θέση να συνάψει ασφάλιση για κάποιον από τους κινδύνους που πρέπει να ασφαλιστούν στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης σε σχέση με κάποιο Μη Πιστοποιημένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο, το Δημόσιο θα ενεργεί ως ασφαλιστής εσχάτης ανάγκης σύμφωνα με τη διαδικασία που παρατίθεται στα Άρθρα 24.12 και επ. για όποιους κινδύνους δεν είναι ασφαλισμένοι και

(γ) ανεξάρτητα από το Άρθρο 17.4 (*Κόστος Πιστοποίησης Αεροδρομίου*), το Δημόσιο θα αποζημιώνει και θα απαλλάσσει τον Παραχωρησιούχο από κάθε ευθύνη για τις Ζημίες τις οποίες θα υποστεί ο Παραχωρησιούχος λόγω των υφιστάμενων υποδομών ή/και της μη διαθεσιμότητας των απαραίτητων εκτάσεων για την πιστοποίηση των Μη Πιστοποιημένων Περιφερειακών Αεροδρομίων.

17.3.4 Προς αποφυγή αμφιβολίας, η ΥΠΑ θα παράσχει την πιστοποίηση για τα Μη Πιστοποιημένα Περιφερειακά Αεροδρόμια χωρίς να μειώσει τις τρέχουσες δηλωμένες αποστάσεις διαδρόμων ή τις δηλωμένες χωρητικότητες στα σχετικά Μη Πιστοποιημένα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

17.3.5 Τα Πιστοποιητικά Αεροδρομίου για κάθε Πιστοποιημένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο με αποκλίσεις, καθώς και για κάθε Μη Πιστοποιημένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο που θα εκδοθούν σύμφωνα με τα Άρθρα 17.2.2 και 17.3 (*Γενικά*) με αποκλίσεις, θα συνεχίσουν να πιστοποιούνται από την ΥΠΑ στις μελλοντικές ανανεώσεις ή/και μετατροπές με τις ίδιες αποκλίσεις που ίσχυαν πριν από την ανανέωση ή/και τη μετατροπή, στον βαθμό που αυτό επιτρέπεται από τις σχετικές Προδιαγραφές Πιστοποίησης του EASA που ισχύουν κατά τον χρόνο ανανέωσης ή/και μετατροπής.

17.4 Κόστος Πιστοποίησης Αεροδρομίου

17.4.1 Ο Παραχωρησιούχος θα είναι υπεύθυνος για τη μελέτη, την κατασκευή, την ολοκλήρωση, τη θέση σε λειτουργία και τον έλεγχο των έργων που απαιτούνται από το Δημόσιο προκειμένου να επιτευχθεί η αρχική πιστοποίηση με βάση τον Κανονισμό 2014 για τα Αεροδρόμια σε σχέση με Μη Πιστοποιημένα Περιφερειακά Αεροδρόμια. Ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίσει ότι η μελέτη, η κατασκευή, η ολοκλήρωση, η θέση σε λειτουργία και ο έλεγχος αυτών των έργων θα πραγματοποιηθούν σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης, την Ορθή Πρακτική Κλάδου, όλες τις σχετικές Άδειες και όλη τη σχετική ισχύουσα Νομοθεσία. Οι διατάξεις του Παραρτήματος 19 (*Μεταβολές*) θα ισχύουν για τον προσδιορισμό του κόστους αυτών των έργων. Το Δημόσιο θα είναι υπεύθυνο για όλες τις δαπάνες νέων υποδομών, τις κεφαλαιουχικές επενδύσεις ή/και τα υπόλοιπα έξοδα που απαιτούνται προκειμένου να εξασφαλιστεί η αρχική πιστοποίηση με βάση τον Κανονισμό 2014 για τα Αεροδρόμια σε σχέση με Μη Πιστοποιημένα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

17.4.2 Ο Παραχωρησιούχος θα είναι υπεύθυνος για όλες τις δαπάνες νέων υποδομών, τις κεφαλαιουχικές επενδύσεις ή/και τα υπόλοιπα έξοδα που απαιτούνται προκειμένου να επιτευχθεί η μετατροπή των υφιστάμενων Πιστοποιητικών Αεροδρομίου σύμφωνα με το Άρθρο 17.1 (*Μεταβίβαση και Μετατροπή Υφιστάμενων Πιστοποιητικών Αεροδρομίου)* σε σχέση με Πιστοποιημένα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

17.4.3 Ο Παραχωρησιούχος θα είναι υπεύθυνος για την εξασφάλιση όλων των μεταγενέστερων ανανεώσεων κάθε Πιστοποιητικού Αεροδρομίου.

17.5 Άδεια Αναβάθμισης, Λειτουργίας και Εκμετάλλευσης

Διά της παρούσης, το Δημόσιο χορηγεί στον Παραχωρησιούχο γενική άδεια αναβάθμισης, συντήρησης, διαχείρισης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης των Περιφερειακών Αεροδρομίων, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις της παρούσας Σύμβασης (η **Άδεια Υλοποίησης Παραχώρησης**). Η χορήγηση της Άδειας Υλοποίησης Παραχώρησης δεν απαλλάσσει τον Παραχωρησιούχο από την υποχρέωση να εξασφαλίσει όλες τις επιμέρους ή ειδικές Άδειες που απαιτούνται βάσει της παρούσας Σύμβασης ή κάποιου ισχύοντος Νόμου.

17.6 Άδειες Ευθύνης Δημοσίου και Αρμοδιότητες

17.6.1

(α) Εφόσον δεν προβλέπεται ρητώς διαφορετικά στην παρούσα Σύμβαση, το Δημόσιο είναι υπεύθυνο για την εξασφάλιση και τη μεταβίβαση στον

Παραχωρησιούχο, όπου απαιτείται, των Αδειών Ευθύνης Δημοσίου κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

(β) Οι Υφιστάμενες Άδειες Κατασκευαστικών Έργων και οι Υφιστάμενες Άδειες Λειτουργίας που απαιτούνται αλλά δεν έχουν εκδοθεί θα θεωρείται ότι έχουν χορηγηθεί δια της κύρωσεως από το Ελληνικό Κοινοβούλιο κατά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος Κυρωτικού Νόμου.

17.6.2 Μετά τη λήψη έγγραφου αιτήματος από τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με το Άρθρο 17.7 (*Άδειες Ευθύνης Παραχωρησιούχου και Αρμοδιότητες*) και εντός εύλογου διαστήματος πριν από την προθεσμία έκδοσης ή ανανέωσης κάποιας Άδειας Ευθύνης Παραχωρησιούχου ή το συντομότερο δυνατό, η ΥΠΑ ή/και το Δημόσιο (κατά περίπτωση σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία) θα καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια να συνδράμουν τον Παραχωρησιούχο στην εξασφάλιση ή/και διατήρηση κάθε Άδειας Ευθύνης Παραχωρησιούχου στη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης, υπό τον όρο ότι ο Παραχωρησιούχος:

(α) πριν από την υποβολή αυτού του αιτήματος, θα έχει προβεί σε όλες τις ενέργειες που είναι ευλόγως απαραίτητες για την εξασφάλιση ή/και τη διατήρηση των Αδειών που αποτελούν αντικείμενο αυτού του αιτήματος·

(β) θα συνεχίσει επιμελώς να επιδιώκει τη χορήγηση ή τη διατήρηση κάθε Άδειας που αποτελεί αντικείμενο αυτού του αιτήματος·

(γ) θα παρέχει προς την ΥΠΑ ή/και το Δημόσιο τις πληροφορίες που μπορεί ευλόγως να ζητήσουν σε σχέση με το αίτημα του Παραχωρησιούχου· και

(δ) θα βαρύνεται με όλα τα έξοδα που αφορούν την εξασφάλιση ή/και τη διατήρηση κάθε τέτοιας Άδειας.

17.6.3 Η αδυναμία συμμόρφωσης της ΥΠΑ ή του Δημοσίου (κατά περίπτωση) με τις υποχρεώσεις τους σύμφωνα με το Άρθρο 17.6 (*Άδειες Ευθύνης Δημοσίου και Αρμοδιότητες*) θα συνιστά Γεγονός Καθυστέρησης ή/και Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου.

17.7 Άδειες Ευθύνης Παραχωρησιούχου και Αρμοδιότητες

17.7.1 Εφόσον δεν προβλέπεται ρητώς διαφορετικά στην παρούσα Σύμβαση, ο Παραχωρησιούχος είναι υπεύθυνος καθ' όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης για την εξασφάλιση και τη διατήρηση όλων των Αδειών Ευθύνης Παραχωρησιούχου (και όλων των ανανεώσεων ή παρατάσεων) υπό

τον όρο ότι η οποιαδήποτε αδυναμία έκδοσης, ανανέωσης ή παράτασης κάποιας Άδειας Ευθύνης Παραχωρησιούχου από Κρατική Αρχή ή Αρμόδια Αρχή χωρίς εύλογη αιτία θα συνιστά Γεγονός Καθυστέρησης ή/και Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου.

17.7.2 Ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίσει ότι τα Περιφερειακά Αεροδρόμια λειτουργούν πάντοτε με έγκυρες Άδειες Ευθύνης Παραχωρησιούχου και θα υποβάλλει αμέσως αίτηση στη δέουσα μορφή στην ΥΠΑ, τις Αρμόδιες Αρχές και τους ΟΚΩ για την έκδοση όλων των Αδειών Ευθύνης Παραχωρησιούχου και θα ενημερώνει εγγράφως και άμεσα την ΥΠΑ για την υποβολή κάθε αίτησης. Κάθε αίτηση θα υποβάλλεται σύμφωνα με την ισχύουσα Νομοθεσία και θα συνοδεύεται από όλα τα απαραίτητα δικαιολογητικά τεκμηρίωσης. Μια αίτηση θα θεωρείται πλήρης εκτός εάν η αρχή που χορηγεί την Άδεια Ευθύνης Παραχωρησιούχου ειδοποιήσει τον Παραχωρησιούχο εγγράφως, εντός δέκα (10) ημερών από την υποβολή αυτής της αίτησης, ότι τα δικαιολογητικά τεκμηρίωσης είναι ελλιπή.

17.7.3 Για τους σκοπούς του παρόντος Άρθρου, η υποβολή αίτησης για την έκδοση Άδειας Ευθύνης Παραχωρησιούχου θεωρείται έγκαιρη εφόσον υποβλήθηκε έως μια ημερομηνία, πριν από την ημερομηνία κατά την οποία απαιτείται άδεια για την έναρξη των σχετικών Δραστηριοτήτων Παραχώρησης, η οποία παρέχει χρονικό περιθώριο για την έκδοσή της ίσο ή μεγαλύτερο από το χρονικό διάστημα που προβλέπεται στην ισχύουσα νομοθεσία για την έκδοσή της και το οποίο, σε κάθε περίπτωση, δεν είναι μικρότερο από εξήντα (60) ημέρες.

17.7.4 Το Δημόσιο, στο πλαίσιο των συμφερόντων του για την έγκαιρη ολοκλήρωση των Έργων, θα διασφαλίζει ότι οι ΟΚΩ θα καταρτίσουν τις μελέτες που απαιτούνται για τη μετεγκατάσταση των δικτύων τους και των σχετικών εγκαταστάσεων και θα υλοποιήσουν τα απαραίτητα έργα με δικά τους έξοδα, χωρίς να παρακωλύουν (στον βαθμό που είναι εφικτό) την ικανότητα του Παραχωρησιούχου να τηρεί τις Ημερομηνίες Προγραμματισμένης Ολοκλήρωσης σε σχέση με τα Έργα. Παράλληλα, ο Παραχωρησιούχος θα παράσχει στους συμμετέχοντες ΟΚΩ, το αργότερο εντός τριών (3) μηνών πριν από την ημερομηνία κατά την οποία απαιτείται η σχετική μετεγκατάσταση δικτύου, τις απαραίτητες πληροφορίες ώστε ο ΟΚΩ να προγραμματίσει τα σχετικά έργα.

17.7.5 Με την επιφύλαξη του Άρθρου 17.6.1(α), ο Παραχωρησιούχος πρέπει να καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια να συνδράμει το Δημόσιο στην εξασφάλιση των Αδειών Ευθύνης Δημοσίου κατά ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και στη διατήρηση των Αδειών Ευθύνης Δημοσίου καθ’ όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης.

17.7.6 Προς αποφυγή αμφιβολίας, η ΥΠΑ θα συνεχίσει να είναι η Αρμόδια Αρχή για την έκδοση των Αδειών που απαιτούνται για την κατασκευή και εκτέλεση Έργων εντός των Περιοχών Παραχώρησης σύμφωνα με την υπουργική απόφαση αρ. Γ2/Β/26970/1469/10.8.1998.

17.8 Τεκμαιρόμενη Έκδοση

17.8.1 Εάν, παρά την εκπλήρωση των όρων για την έκδοση Άδειας Ευθύνης Παραχωρησιούχου από τον Παραχωρησιούχο, το Δημόσιο ή άλλη Κρατική Αρχή, Αρμόδια Αρχή ή ΟΚΩ καθυστερήσει να εκδώσει κάποια Άδεια Ευθύνης Παραχωρησιούχου πέραν της νόμιμης προθεσμίας ή, εάν δεν καθορίζεται προθεσμία, πέραν των εξήντα (60) ημερών από την υποβολή της σχετικής αίτησης, αυτή η Άδεια Ευθύνης Παραχωρησιούχου, εξαιρουμένης κάθε Περιβαλλοντικής Άδειας, θα θεωρείται εκδοθείσα δυνάμει του νόμου μετά τη λήξη της προθεσμίας. Η τεκμαιρόμενη έκδοση της Άδειας Ευθύνης Παραχωρησιούχου, κατ' εφαρμογή του παρόντος Άρθρου, θα αποδεικνύεται από την έκδοση διαπιστωτικής πράξης από την ΥΠΑ, Υπηρεσία Παρακολούθησης και Υλοποίησης της σύμβασης παραχώρησης (περίπτωση γ, παρ. 1, άρθρο 9 του Προεδρικού Διατάγματος 52/2012) μετά από σχετική βεβαίωση από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό.

17.8.2 Κάθε διαπιστωτική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το Άρθρο 17.8.1 θα αναγράφει ότι εκδίδεται σύμφωνα με το Άρθρο 17.8.1 και θα αντικαθιστά την Άδεια Ευθύνης Παραχωρησιούχου που θα ήταν άλλως απαραίτητη για τα Έργα.

17.8.3 Κάθε διαπιστωτική πράξη που εκδίδεται με βάση και σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 17.8 (*Τεκμαιρόμενη Έκδοση*) θα έχει την ίδια ισχύ που θα είχε η σχετική Άδεια Ευθύνης Παραχωρησιούχου εάν είχε εκδοθεί.

17.9 Εταιρείες ή Οργανισμοί Κοινής Ωφέλειας

17.9.1 Ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίζει, με δικά του έξοδα, ότι η παροχή ηλεκτρικού ρεύματος, της απαραίτητης ενέργειας και τάσης και σε επαρκή σημεία, είναι διαθέσιμη καθ' όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης. Το Δημόσιο θα παράσχει στον Παραχωρησιούχο κάθε εύλογη υποστήριξη που μπορεί να ζητήσει για τη διάθεση αυτών των παροχών από τους ΟΚΩ.

17.9.2 Οι όροι της προηγούμενης παραγράφου εφαρμόζονται κατ'αναλογία για την παροχή τηλεφωνικών γραμμών και ύδρευσης για τις Δραστηριότητες Παραχώρησης.

17.9.3 Το Δημόσιο δεσμεύεται να διευκολύνει την έγκαιρη μεταβίβαση στον Παραχωρησιούχο όλων των συμβάσεων για τις συνδέσεις ηλεκτρικού ρεύματος, τηλεφώνου και ύδρευσης στα Περιφερειακά Αεροδρόμια κατά ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης προκειμένου ο Παραχωρησιούχος να είναι σε θέση, μετά την ημερομηνία αυτή, να ασκήσει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν σε σχέση με αυτές τις συμβάσεις. Ο Παραχωρησιούχος δεν θα ευθύνεται για τις υποχρεώσεις ή τις ευθύνες που προκύπτουν στο πλαίσιο συμβάσεων για συνδέσεις ηλεκτρικού ρεύματος, τηλεφώνου και ύδρευσης με τα Περιφερειακά Αεροδρόμια για το διάστημα πριν από την παράδοση της Ακώλυτης Χρήσης των Περιοχών Παραχώρησης σύμφωνα με το Άρθρο 14.1.3.

18 Έργα

18.1 Υποχρεώσεις Παραχωρησιούχου

18.1.1 Ο Παραχωρησιούχος θα φέρει την ευθύνη για τις Μελέτες, την κατασκευή και τη θέση σε λειτουργία των Έργων.

18.1.2 Ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίσει ότι οι Μελέτες, η κατασκευή, η ολοκλήρωση, η θέση σε λειτουργία και ο έλεγχος των Επικείμενων Έργων και οποιωνδήποτε Μελλοντικών Έργων θα εκτελούνται σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης και πιο συγκεκριμένα έτσι ώστε να συμμορφώνονται:

(α) με το αρχικό Εγκεκριμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) και το Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Επικείμενων Έργων και με κάθε άλλο εγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα·

(β) με κάθε Εγκεκριμένο Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης προκειμένου να διασφαλιστεί η αποκατάσταση όσων ζητημάτων προσδιορίζονται σε κάθε Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων·

(γ) με κάθε Εγκεκριμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) προκειμένου να διασφαλιστεί η συνεχής παροχή του Απαιτούμενου Επιπέδου Εξυπηρέτησης και επαρκής χωρητικότητα σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο· και

(δ) με τα Πρότυπα Επιδόσεων για τις Καθορισμένες Υπηρεσίες· Αεροδρομίου

(ε) με καθένα από τα ακόλουθα:

(i) τις ισχύουσες απαιτήσεις σύμφωνα με τους Κανονισμούς Πιστοποίησης,

(ii) τους εγκεκριμένους Περιβαλλοντικούς Όρους,

(iii) τα Πρότυπα και Προδιαγραφές, τις Απαιτήσεις Έργων και τις Απαιτήσεις Συντήρησης,

(iv) τα εγχειρίδια ποιότητας αναφορικά με την κατάρτιση και τον έλεγχο Μελετών και κατασκευαστικών έργων,

(v) την Ορθή Πρακτική Κλάδου,

(vi) όλες τις σχετικές Άδειες, και

(vii) όλη τη σχετική ισχύουσα Νομοθεσία.

18.1.3 Ο Παραχωρησιούχος δηλώνει ότι όλα τα Έργα και κάθε επιμέρους τμήμα αυτών θα είναι κατάλληλα για τους σκοπούς για τους οποίους προορίζονται, όπως αυτοί καθορίζονται ή ευλόγως απορρέουν από τα Πρότυπα και Προδιαγραφές και τις Απαιτήσεις Έργων.

18.1.4 Όσον αφορά τα Εποπτευόμενα Έργα, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα εκτελεί καθένα από τα καθήκοντα που περιγράφονται ειδικότερα στην παρούσα Σύμβαση.

18.2 Μελέτες

18.2.1 Ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίσει ότι οι Μελετητές θα καταρτίσουν τις Μελέτες για τα Εποπτευόμενα Έργα στο επίπεδο και με τις λεπτομέρειες που ευλόγως καθορίζει ο Ανεξάρτητος Μηχανικός, προκειμένου ο τελευταίος να είναι σε θέση να ελέγξει και να εγκρίνει τα Εποπτευόμενα Έργα και να προσδιορίσει τον βαθμό στον οποίο η ποιότητα των Μελετών, τα Εποπτευόμενα Έργα, η λειτουργικότητα, τα συστήματα, οι εγκαταστάσεις, οι προδιαγραφές ή/και οι εργασίες αποπεράτωσης των Εποπτευόμενων Έργων συμμορφώνονται, από κάθε άποψη, με τα Πρότυπα και Προδιαγραφές και τις Απαιτήσεις Έργων.

18.2.2 Κάθε Μελέτη θα περιλαμβάνει τις βασικές διαστάσεις και όλα τα τεχνικά χαρακτηριστικά και τους σχετικούς υπολογισμούς αναφορικά με τα Εποπτευόμενα Έργα και θα παρουσιάζεται κατά τρόπο ώστε να καθίσταται εφικτή η αξιολόγησή της ως προς τη λειτουργικότητα, την ασφάλεια, το περιβάλλον και τις εργασίες αποπεράτωσης.

18.2.3 Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλλει στον Ανεξάρτητο Μηχανικό, με κοινοποίηση στο Δημόσιο, κάθε Μελέτη, σε όσα αντίγραφα μπορεί να ζητήσει ο Ανεξάρτητος Μηχανικός αμέσως μετά την ολοκλήρωση της Μελέτης.

18.3 Έλεγχος Μελετών

18.3.1 Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα ελέγχει και θα εγκρίνει τις Μελέτες για όλα τα Εποπτευόμενα Έργα σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση και τα Παραρτήματά της και τη Σύμβαση Ανεξάρτητου Μηχανικού, και θα είναι υπεύθυνος για:

(α) την επισκόπηση και τον έλεγχο του βαθμού στον οποίο αυτές οι Μελέτες πληρούν τα Πρότυπα και Προδιαγραφές καθώς και τις Απαιτήσεις Έργων και θα είναι υπεύθυνος να ζητήσει την κατάρτιση τυχόν συμπληρωματικών μελετών που απαιτούνται για τη συμμόρφωση των Μελετών με αυτές τις απαιτήσεις·

(β) την έγκριση του χρονοδιαγράμματος ερευνών και δοκιμών στις Περιοχές Παραχώρησης, τον έλεγχο επάρκειας και καταλληλότητας τους για τους σκοπούς του σχεδιασμού καθώς και την αποστολή αντιγράφου αυτού του εγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος στον Παραχωρησιούχο και το Δημόσιο·

(γ) τον έλεγχο, την επιθεώρηση και την έγκριση των εγχειριδίων ελέγχου ποιότητας και διασφάλισης ποιότητας μελετών, ζητώντας τροποποιήσεις ή προσθήκες (κατά περίπτωση) και παρακολουθώντας την υλοποίησή τους·

(δ) την κατάρτιση και την υποβολή στον Παραχωρησιούχο και στο Δημόσιο μηνιαίων εκθέσεων προόδου που θα καλύπτουν τις δραστηριότητες της προηγούμενης περιόδου και τα προβλήματα που ανέκυψαν, καθώς και για την παρουσίαση του προγράμματος δραστηριοτήτων για την επόμενη περίοδο αναφορικά με όλους τους ελέγχους που πρέπει να πραγματοποιηθούν· και

(ε) τη διενέργεια των απαραίτητων μετρήσεων δομικής συμπεριφοράς και για την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων τους.

18.3.2 Εντός ενός μηνός από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος και ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα συμφωνήσουν εγγράφως στις λεπτομέρειες όσων ζητημάτων αναφέρονται στη Σύμβαση Ανεξάρτητου Μηχανικού, αναφορικά με τον τρόπο με τον οποίο οι σχετικές Μελέτες θα υποβληθούν στον Ανεξάρτητο Μηχανικό και τις προθεσμίες εντός των οποίων

ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα είναι υποχρεωμένος να εκδώσει το Πιστοποιητικό Έγκρισης Μελετών.

18.4 Πιστοποιητικό Έγκρισης Μελετών

18.4.1 Εντός της προθεσμίας που θα συμφωνηθεί μεταξύ του Παραχωρησιούχου και του Ανεξάρτητου Μηχανικού σύμφωνα με το Άρθρο 18.3.2, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα εκδώσει και θα παραδώσει στον Παραχωρησιούχο το Πιστοποιητικό Έγκρισης Μελετών με κοινοποίηση στο Δημόσιο και την ΥΠΑ και, στην περίπτωση της ΥΠΑ, θα επισυνάπτει ένα πλήρες σύνολο αντιγράφων των εν λόγω εγκεκριμένων Μελετών σε επίπεδο «μελέτης εφαρμογής» σύμφωνα με το Π.Δ. 696/74, καθώς και οποιωνδήποτε συναφών εγγράφων έχει στην κατοχή του και θα ενημερώσει την ΥΠΑ για τη διαδικασία σχολιασμού επί των Μελετών, όπως παρατίθεται στο παρόν Άρθρο 18.4 (*Πιστοποιητικό Έγκρισης Μελετών*). Το αντίγραφο που παραδίδεται στην ΥΠΑ θα συνοδεύεται από το δελτίο ελέγχου της εγκεκριμένης Μελέτης. Κατά την ημερομηνία έκδοσης του Πιστοποιητικού Έγκρισης Μελετών από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό, οι εγκεκριμένες Μελέτες θεωρούνται «κατάλληλες προς κατασκευή» και ο Παραχωρησιούχος μπορεί να ξεκινήσει αμέσως τα σχετικά Έργα.

18.4.2 Εντός τριάντα (30) ημερών από την ημερομηνία παραλαβής των προαναφερόμενων εγκεκριμένων Μελετών, η ΥΠΑ μπορεί να ενημερώσει τον Ανεξάρτητο Μηχανικό (με κοινοποίηση στον Παραχωρησιούχο και το Δημόσιο) για τυχόν παρατηρήσεις ή ενστάσεις όσον αφορά τον βαθμό στον οποίο οι Μελέτες συμμορφώνονται με τα Πρότυπα και Προδιαγραφές και τις Απαιτήσεις Έργων ή/και για κάθε ανακολουθία με πρότερα εγκριθείσες Μελέτες, αιτιολογώντας τη γνωμοδότησή της.

18.4.3 Εντός επτά (7) ημερών από την ημερομηνία παραλαβής αυτής της ειδοποίησης από την ΥΠΑ, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα ενημερώνει την ΥΠΑ και τον Παραχωρησιούχο αν συμφωνεί ή αν απορρίπτει τις παρατηρήσεις ή/και τις ενστάσεις. Η απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού θα είναι οριστική και δεσμευτική εκτός εάν και έως ότου ανατραπεί από την Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, στην περίπτωση που το Δημόσιο ή ο Παραχωρησιούχος παραπέμψει το ζήτημα σε αυτήν σύμφωνα με το Άρθρο 18.4.4.

18.4.4 Εάν η ΥΠΑ ή ο Παραχωρησιούχος αμφισβητήσει την απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού να επικυρώσει ή να απορρίψει τις παρατηρήσεις ή τις ενστάσεις της ΥΠΑ, το Δημόσιο ή ο Παραχωρησιούχος μπορεί να παραπέμψει το ζήτημα στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών εντός δέκα (10) ημερών από τη λήψη αυτής της απόφασης.

18.4.5 Εάν ο Ανεξάρτητος Μηχανικός ή η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών επικυρώσει τις παρατηρήσεις ή τις ενστάσεις της ΥΠΑ, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα δώσει τις απαραίτητες οδηγίες στον Παραχωρησιούχο ώστε να υποβάλει εκ νέου αίτηση για νέο Πιστοποιητικό Έγκρισης Μελετών, και οι διατάξεις του παρόντος Άρθρου 18.4 (*Πιστοποιητικό Έγκρισης Μελετών*) θα ισχύουν για αυτή τη νέα υποβολή. Οι παρατηρήσεις ή οι ενστάσεις που εξετάστηκαν κατά την πρώτη υποβολή δεν επιτρέπεται να υποβληθούν εκ νέου.

18.4.6 Εάν ο Ανεξάρτητος Μηχανικός έχει εγκρίνει την υποβληθείσα Μελέτη, και ο Παραχωρησιούχος ή η ΥΠΑ δεν έχει υποβάλει ενστάσεις κατά της εν λόγω έγκρισης εντός της προθεσμίας που ορίζεται στο παρόν Άρθρο 18.4 (*Πιστοποιητικό Έγκρισης Μελετών*) ή εάν η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών αποφασίσει ότι η εν λόγω έγκριση πρέπει να εκδοθεί, το σχετικό Πιστοποιητικό Έγκρισης Μελετών είναι οριστικό και δεσμευτικό.

18.5 Μεταβολή Μελετών

Καμία Μελέτη (ή μέρος αυτής) που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται στο παρόν Άρθρο 18 (*Έργα*) δεν μπορεί να μεταβληθεί, να τροποποιηθεί ή να υπάρξει παρέκκλιση από αυτή, παρά μόνο κατόπιν έγγραφης πρότασης μεταβολής, τροποποίησης ή παρέκκλισης, η οποία υποβάλλεται στον Ανεξάρτητο Μηχανικό προς έγκριση σύμφωνα με τις διαδικασίες που παρατίθενται στο Άρθρο 18.3 (*Έλεγχος Μελετών*).

18.6 Έναρξη Εποπτευόμενων Έργων

18.6.1 Με την επιφύλαξη του Άρθρου 18.6.2, ο Παραχωρησιούχος δεν μπορεί να ξεκινήσει Εποπτευόμενα Έργα αν δεν εκδοθεί Πιστοποιητικό Έγκρισης Μελετών από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό σύμφωνα με το Άρθρο 18.4.1.

18.6.2 Εάν ο Παραχωρησιούχος αρχίσει οποιοδήποτε Εποπτευόμενο Έργο προτού το εν λόγω Πιστοποιητικό Έγκρισης Μελετών καταστεί οριστικό και δεσμευτικό σύμφωνα με το Άρθρο 18.4.6, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός δεν θα φέρει καμία ευθύνη έναντι του Παραχωρησιούχου για αυτά τα Εποπτευόμενα Έργα.

18.7 Ευθύνη Παραχωρησιούχου

18.7.1 Η υποβολή κάποιας Μελέτης ή εγγράφου σύμφωνα με το παρόν Άρθρο, η έγκριση ή απόρριψή του, η έκδοση Πιστοποιητικού Έγκρισης Μελετών, η υποβολή παρατηρήσεων ή ενστάσεων από το Δημόσιο ή τυχόν παραπομπή

κάποιου ζητήματος στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών σύμφωνα με το παρόν Άρθρο ή τυχόν προσφυγή σε Διαιτησία, δεν θα απαλλάσσει με κανένα τρόπο τον Παραχωρησιούχο από οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις, τις ευθύνες και τις δεσμεύσεις του σύμφωνα με το παρόν Άρθρο ή άλλως.

18.7.2 Τυχόν αθέτηση των υποχρεώσεων του Ανεξάρτητου Μηχανικού σύμφωνα με τη Σύμβαση Ανεξάρτητου Μηχανικού ή τυχόν καθυστέρηση του Ανεξάρτητου Μηχανικού ή καθυστέρηση που προκαλεί ο Ανεξάρτητος Μηχανικός σε σχέση με την εκτέλεση των υποχρεώσεών του ή η όψιμη εκτέλεση των υποχρεώσεών του στο πλαίσιο της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού ή τυχόν διαφορά ανάμεσα στον Ανεξάρτητο Μηχανικό και τον Παραχωρησιούχο αναφορικά με την εκτέλεση των υποχρεώσεων του Ανεξάρτητου Μηχανικού ή για άλλη αιτία δεν θα απαλλάσσει με κανέναν τρόπο τον Παραχωρησιούχο από οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις, τις ευθύνες και τις δεσμεύσεις του σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

18.7.3 Εάν η παρούσα Σύμβαση καταγγελθεί σύμφωνα με το Άρθρο 33.2 (*Καταγγελία από το Δημόσιο και/ή τον Παραχωρητή*), το Δημόσιο μπορεί να παρέμβει στη Σύμβαση Ανεξάρτητου Μηχανικού στη θέση του Παραχωρησιούχου.

18.8 Διάρκεια Έργων

Ο Παραχωρησιούχος θα εκτελέσει και θα ολοκληρώσει όλα τα Επικείμενα Έργα εντός της προθεσμίας που παρατίθεται για τα σχετικά Έργα στο Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Επικείμενων Έργων και, σε κάθε περίπτωση, θα εκτελέσει και θα ολοκληρώσει:

18.8.1 τα Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης εντός είκοσι (20) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης,

18.8.2 τα Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης εντός σαράντα οκτώ (48) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης,

σε κάθε περίπτωση, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης, τα Πρότυπα και Προδιαγραφές, τις Απαιτήσεις Έργων και τις Ορθές Πρακτικές Κλάδου προκειμένου να διασφαλίσει ότι τα Έργα και κάθε μέρος αυτών θα είναι κατάλληλα για τον σκοπό για τον οποίο προορίζονται, όπως αυτός προσδιορίζεται ή μπορεί ευλόγως να συναχθεί από τις προδιαγραφές.

18.9 Η έκδοση του Πιστοποιητικού Οριστικής Ολοκλήρωσης για κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο σε σχέση με τα Επικείμενα Έργα θα θεωρείται ότι είναι η Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων για το εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο σύμφωνα με το Άρθρο 18.12 (*Διαδικασία Έκδοσης Πιστοποιητικού Ολοκλήρωσης*).

18.10 Εάν η συνολική υπέρβαση κάποιας από τις προθεσμίες που αναφέρονται στο Άρθρο 18.8 (*Διάρκεια Έργων*) είναι άνω του 30% και με εξαίρεση την περίπτωση που αυτή η καθυστέρηση προκύπτει μετά από Γεγονός Καθυστέρησης ή Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου, τότε θα έχει επέλθει Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου.

18.11 Πιστοποιητικό Ολοκλήρωσης Έργων

18.11.1 Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός πρέπει να εκδώσει όλα τα Πιστοποιητικά Ολοκλήρωσης σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου.

18.11.2 Η έκδοση Πιστοποιητικού Ολοκλήρωσης θα ισχύει στις ακόλουθες περιπτώσεις:

(α) όταν τα Επικείμενα Έργα σε κάποιο Περιφερειακό Αεροδρόμιο έχουν ολοκληρωθεί σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης, το Εγκεκριμένο Σχέδιο Υλοποίησης Επικείμενης Ανακαίνισης, το Εγκεκριμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan), τις Εγκεκριμένες Μελέτες και το Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Επικείμενων Έργων·

(β) όταν κάποια Μελλοντικά Ουσιώδη Έργα σε οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο έχουν ολοκληρωθεί σύμφωνα με το σχετικό Εγκεκριμένο Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης ή/και το Εγκεκριμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) ή/και τις Εγκεκριμένες Μελέτες, κατά περίπτωση· και

(γ) ο Ανεξάρτητος Μηχανικός μπορεί να εκδώσει πρόσθετα Πιστοποιητικά Ολοκλήρωσης εάν κάποια Έργα, επακόλουθα Μεταβολής, τα οποία είναι Εποπτευόμενα Έργα, έχουν ολοκληρωθεί.

18.11.3 Ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια της κατασκευής των Έργων, ο Παραχωρησιούχος και οι Εργολάβοι, με την προϋπόθεση ότι θα λάβουν εύλογη ειδοποίηση, θα παρέχουν στην ΥΠΑ πρόσβαση στην περιοχή των Έργων με σκοπό την επιθεώρηση αυτών των Έργων.

18.12 Διαδικασία Έκδοσης Πιστοποιητικού Ολοκλήρωσης

18.12.1 *Γενικά*

Η διαδικασία για την έκδοση Πιστοποιητικού Ουσιώδους Ολοκλήρωσης θα εφαρμόζεται ξεχωριστά σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο.

18.12.2 *Προκαταρκτικές Επιθεωρήσεις Ουσιώδους Ολοκλήρωσης*

Ο Παραχωρησιούχος θα ειδοποιήσει τον Ανεξάρτητο Μηχανικό τουλάχιστον είκοσι (20) ημέρες πριν αλλά όχι νωρίτερα από τριάντα (30) ημέρες πριν την ημερομηνία κατά την οποία ο Παραχωρησιούχος (εύλογα ενεργώντας) θεωρεί ότι τα σχετικά Εποπτευόμενα Έργα αναφορικά με οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο θα είναι Ουσιωδώς Ολοκληρωμένα, καλώντας τον να επιθεωρήσει τα σχετικά Εποπτευόμενα Έργα προκειμένου να διαπιστώσει την ολοκλήρωσή τους.

18.12.3 Εντός του προαναφερόμενου διαστήματος μεταξύ είκοσι (20) και τριάντα (30) ημερών, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός, ο Παραχωρησιούχος και η ΥΠΑ θα επιθεωρήσουν, παρουσία του Εργολάβου, τα σχετικά Εποπτευόμενα Έργα για τα οποία ο Παραχωρησιούχος έχει ζητήσει το Πιστοποιητικό Ουσιώδους Ολοκλήρωσης, ώστε να εξακριβωθεί ότι τα εν λόγω έργα είναι Ουσιωδώς Ολοκληρωμένα (σύμφωνα με τις Προδιαγραφές και άλλες διατάξεις της παρούσας Σύμβασης) και ότι τα σχετικά Έργα είναι έτοιμα για λειτουργία και συμμορφώνονται με τα ισχύοντα Πρότυπα και Προδιαγραφές και τις Απαιτήσεις Έργων. Η ΥΠΑ μπορεί να ζητήσει από τον Εργολάβο ποιοτικά και ποσοτικά δεδομένα για τα αντίστοιχα Εποπτευόμενα Έργα. Ο Παραχωρησιούχος ή/και ο Εργολάβος μπορεί να διεξαγάγουν επουσιώδη έργα στη διάρκεια αυτής της διαδικασίας.

18.12.4 Η απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού θα είναι οριστική και δεσμευτική, εκτός εάν και έως ότου ανατραπεί από την Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών.

18.12.5 Εάν η ΥΠΑ ή ο Παραχωρησιούχος διαφωνήσει με την απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού, θα ενημερώσει αμέσως τον Ανεξάρτητο Μηχανικό, και το Δημόσιο ή ο Παραχωρησιούχος μπορεί να παραπέμψει το ζήτημα στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών εντός επτά (7) ημερών από τη λήψη της απόφασης του Ανεξάρτητου Μηχανικού. Η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών θα εκδώσει απόφαση εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από την ημερομηνία στην οποία παραπέμφθηκε σε αυτήν η διαφορά.

18.12.6

(α) Εάν ο Ανεξάρτητος Μηχανικός αποφασίσει ότι τα σχετικά Έργα έχουν ολοκληρωθεί και συμμορφώνονται με τις Προδιαγραφές και τις Μελέτες και εάν η ΥΠΑ ή/και ο Παραχωρησιούχος δεν έχουν υποβάλει ενστάσεις επ' αυτών ή εάν έχει υποβληθεί ένσταση από την ΥΠΑ ή/και τον Παραχωρησιούχο και έχει παραπεμφθεί στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών από το Δημόσιο ή τον Παραχωρησιούχο, η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών αποφασίσει ότι τα σχετικά

Έργα έχουν ολοκληρωθεί και συμμορφώνονται με τις Προδιαγραφές και τις Μελέτες, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα εκδώσει αμέσως το σχετικό Πιστοποιητικό Ολοκλήρωσης στον Παραχωρησιούχο και θα παραδώσει επικυρωμένο αντίγραφο στην ΥΠΑ και το Δημόσιο.

(β) Εάν ο Ανεξάρτητος Μηχανικός ή η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών αποφασίσει ότι τα σχετικά Έργα δεν έχουν ολοκληρωθεί ή δεν συμμορφώνονται με τις Προδιαγραφές ή/και τις Μελέτες, τότε ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα δώσει οδηγίες στον Παραχωρησιούχο να ολοκληρώσει τις υπολειπόμενες ή τις επανορθωτικές εργασίες. Μετά την ολοκλήρωση των υπολειπόμενων ή των επανορθωτικών εργασιών, θα ισχύουν οι διατάξεις του Άρθρου 18 (*Έργα*).

18.12.7 *Ζητήματα Ουσιώδους Ολοκλήρωσης*

Εντός δέκα (10) ημερών από κάθε επιθεώρηση που θα πραγματοποιείται σύμφωνα με το Άρθρο 18.12.2 (*Προκαταρκτικές Επιθεωρήσεις Ουσιώδους Ολοκλήρωσης*), ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα ειδοποιεί και θα παρέχει λεπτομερή στοιχεία στον Παραχωρησιούχο, την ΥΠΑ και το Δημόσιο για τυχόν εκκρεμή ζητήματα που πρέπει να διευθετηθούν προτού τα σχετικά Εποπτευόμενα Έργα θεωρηθούν Ουσιωδώς Ολοκληρωμένα. Ο Παραχωρησιούχος θα διευθετεί αυτά τα ζητήματα το συντομότερο δυνατό. Μετά τη διευθέτηση των εκκρεμών ζητημάτων, ο Παραχωρησιούχος θα ειδοποιεί τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και θα ορίζεται περαιτέρω επιθεώρηση από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό ώστε να αποφασίσει εάν τα σχετικά Έργα είναι Ουσιωδώς Ολοκληρωμένα. Εάν τα εκκρεμή ζητήματα δεν έχουν διευθετηθεί, αυτή η διαδικασία θα επαναλαμβάνεται έως ότου τα σχετικά Έργα είναι Ουσιωδώς Ολοκληρωμένα.

18.12.8 *Πιστοποιητικά Ουσιώδους Ολοκλήρωσης*

(α) Όταν ο Ανεξάρτητος Μηχανικός πειστεί (εύλογα ενεργώντας) ότι τα σχετικά Εποπτευόμενα Έργα είναι Ουσιωδώς Ολοκληρωμένα, θα εκδώσει Πιστοποιητικό Ουσιώδους Ολοκλήρωσης για τα Έργα αυτά ορίζοντας την ημερομηνία στην οποία, κατά τη γνώμη του Ανεξάρτητου Μηχανικού, αυτά τα Έργα κατέστησαν Ουσιωδώς Ολοκληρωμένα.

(β) Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα εκδώσει το Πιστοποιητικό Ουσιώδους Ολοκλήρωσης για τα σχετικά Εποπτευόμενα Έργα, παρά το γεγονός ότι υπάρχουν Εκκρεμότητες. Όποτε υπάρχουν Εκκρεμότητες, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός και ο Παραχωρησιούχος θα

προγραμματίσουν αυτά τα ζητήματα κατά τον χρόνο της επιθεώρησης και ο Ανεξάρτητος Μηχανικός και ο Παραχωρησιούχος θα υπογράψουν το Χρονοδιάγραμμα Ουσιώδους Ολοκλήρωσης Εκκρεμοτήτων ως πρακτικό των συμφωνημένων Εκκρεμοτήτων για τα Έργα αυτά εντός επτά (7) ημερών από την ημερομηνία έκδοσης του σχετικού Πιστοποιητικού Ουσιώδους Ολοκλήρωσης.

(γ) Μετά την έκδοση του Χρονοδιαγράμματος Ουσιώδους Ολοκλήρωσης Εκκρεμοτήτων σύμφωνα με την παράγραφο (β) παραπάνω, ο Παραχωρησιούχος, σε συνεννόηση με τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και κατά τρόπο ώστε η χρήση του σχετικού Περιφερειακού Αεροδρομίου να διαταραχθεί όσο το δυνατόν λιγότερο, θα διευθετήσει όλες τις Εκκρεμότητες που παρατίθενται στο Χρονοδιάγραμμα Ουσιώδους Ολοκλήρωσης Εκκρεμοτήτων το συντομότερο δυνατό αφού το σχετικό Περιφερειακό Αεροδρόμιο καταστεί Ουσιωδώς Ολοκληρωμένο· και

(δ) Ο Παραχωρησιούχος θα αποκαταστήσει όλες τις Εκκρεμότητες, με τέτοιο τρόπο ώστε να προκαλέσει όσο το δυνατό λιγότερη διαταραχή, εντός εκατόν είκοσι (120) ημερών από την έκδοση του Πιστοποιητικού Ουσιώδους Ολοκλήρωσης ή το συντομότερο δυνατό κατόπιν αυτής της προθεσμίας, λαμβάνοντας υπ' όψιν το είδος των Εκκρεμοτήτων.

18.13 *Πιστοποιητικό Οριστικής Ολοκλήρωσης*

18.13.1 Ο Παραχωρησιούχος θα ειδοποιήσει τον Ανεξάρτητο Μηχανικό τουλάχιστον είκοσι (20) ημέρες αλλά όχι νωρίτερα από τριάντα (30) ημέρες πριν την ημερομηνία κατά την οποία ο Παραχωρησιούχος (εύλογα ενεργώντας) κρίνει ότι οι σχετικές Εκκρεμότητες έχουν διευθετηθεί. Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα επιθεωρεί τα σχετικά Έργα όχι νωρίτερα από πέντε (5) ημέρες πριν από την ημερομηνία κατά την οποία ο Παραχωρησιούχος κρίνει ότι οι σχετικές Εκκρεμότητες έχουν διευθετηθεί.

18.13.2 Όταν ο Ανεξάρτητος Μηχανικός πειστεί (εύλογα ενεργώντας) ότι τα σχετικά Έργα έχουν ολοκληρωθεί, θα εκδώσει Πιστοποιητικό Οριστικής Ολοκλήρωσης αναφορικά με το σχετικό Περιφερειακό Αεροδρόμιο ορίζοντας την ημερομηνία στην οποία, κατά τη γνώμη του Ανεξάρτητου Μηχανικού, αυτά τα Έργα ολοκληρώθηκαν.

18.14 Η έκδοση Πιστοποιητικού Ολοκλήρωσης δεν θα επηρεάζει με κανένα τρόπο τις υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης.

19 Έργα Δημοσίου

19.1 Γενικά

19.1.1 Το Δημόσιο θα διασφαλίσει ότι όλα τα Έργα Δημοσίου εκτελούνται και ολοκληρώνονται και ότι το Πιστοποιητικό Ολοκλήρωσης Έργων Δημοσίου, το Πρωτόκολλο Προσωρινής Παραλαβής και το Πρωτόκολλο Οριστικής Παραλαβής εκδίδονται όσον αφορά τα σχετικά Έργα Δημοσίου σε κάθε περίπτωση σύμφωνα με τα πρότυπα και τις προδιαγραφές που περιλαμβάνονται στη σχετική Σύμβαση Έργων Δημοσίου και τη σχετική νομοθεσία περί Έργων Δημοσίου.

19.1.2 Ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης των Έργων Δημοσίου, το Δημόσιο και οι εργολάβοι του, με την επιφύλαξη εύλογης ειδοποίησης, θα παρέχουν στον Ανεξάρτητο Μηχανικό και τον Παραχωρησιούχο πρόσβαση στην περιοχή των Έργων Δημοσίου με σκοπό την επιθεώρηση αυτών των έργων. Επιπλέον, το Δημόσιο θα ενημερώνει τον Παραχωρησιούχο σχετικά με την εξέλιξη των Έργων Δημοσίου όποτε σημειωθεί περιστατικό που επιφέρει καθυστέρηση της παράδοσης των Έργων Δημοσίου από το Δημόσιο.

19.1.3 Το Δημόσιο δεσμεύεται να παραδώσει τα Έργα Δημοσίου στον Παραχωρησιούχο εντός των σχετικών προθεσμιών που προβλέπονται στο Παράρτημα 11 (*Συμβάσεις Έργων Δημοσίου*). Τυχόν αδυναμία παράδοσης των Έργων Δημοσίου εντός των σχετικών προθεσμιών θα συνιστά Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου και Γεγονός Καθυστέρησης.

19.2 Παράδοση Έργων Δημοσίου

19.2.1 Η παράδοση των Έργων Δημοσίου θα πραγματοποιηθεί ως εξής:

(α) Το Δημόσιο θα ειδοποιήσει τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και τον Παραχωρησιούχο ότι έχει εκδοθεί το Πιστοποιητικό Ολοκλήρωσης Έργων Δημοσίου για τα σχετικά Έργα Δημοσίου, καλώντας τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και τον Παραχωρησιούχο να επιθεωρήσουν τα σχετικά Έργα Δημοσίου ώστε να αποφασίσουν αν αυτά τα έργα είναι Έτοιμα προς Παράδοση.

(β) Μετά την ειδοποίηση αυτή, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός, ο Παραχωρησιούχος και το Δημόσιο θα επιθεωρήσουν, παρουσία του εργολάβου του Δημοσίου (εφόσον το ζητήσει ο εργολάβος), τα σχετικά Έργα Δημοσίου για τα οποία έχει εκδοθεί το Πιστοποιητικό Ολοκλήρωσης Έργων Δημοσίου. Ο Παραχωρησιούχος και ο Ανεξάρτητος Μηχανικός μπορούν να ζητήσουν όλα τα ποιοτικά και

ποσοτικά δεδομένα για τα αντίστοιχα Έργα Δημοσίου, τα οποία είναι διαθέσιμα ή έπρεπε να είναι διαθέσιμα στο Δημόσιο εκείνη τη χρονική στιγμή σύμφωνα με τη Σύμβαση Έργων Δημοσίου.

(γ) Εντός δέκα (10) ημερών από επιθεώρηση που θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με την παράγραφο (β) ανωτέρω, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα ειδοποιήσει τον Παραχωρησιούχο και το Δημόσιο ότι:

(i) τα εν λόγω Έργα Δημοσίου είναι Έτοιμα προς Παράδοση, οπότε, σε αυτή την περίπτωση, το Δημόσιο θα παραδώσει, και ο Παραχωρησιούχος θα αποδεχτεί, τα σχετικά Έργα Δημοσίου· ή

(ii) υπάρχουν εκκρεμή ζητήματα, ουσιώδους αντικειμένου και σημασίας, τα οποία ο Ανεξάρτητος Μηχανικός κρίνει απαραίτητα προτού αποφασίσει ότι τα σχετικά Έργα Δημοσίου είναι Έτοιμα προς Παράδοση.

(δ) Το Δημόσιο ή ο Παραχωρησιούχος μπορεί να αμφισβητήσει την απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού που θα ληφθεί σύμφωνα με την παράγραφο (γ) παραπάνω, παραπέμποντας το ζήτημα στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την κοινοποίηση αυτής της απόφασης. Η απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού θα είναι δεσμευτική για τα Μέρη εάν το ζήτημα δεν παραπεμφθεί εντός της καθορισμένης προθεσμίας και, σε κάθε περίπτωση, έως ότου η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών εκδώσει διαφορετική απόφαση· και

(ε) Εάν ο Ανεξάρτητος Μηχανικός αποφασίσει ότι τα Έργα Δημοσίου δεν είναι Έτοιμα προς Παράδοση και αυτή η απόφαση δεν παραπεμφθεί στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, ή η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών επιβεβαιώσει ότι τα Έργα Δημοσίου δεν είναι Έτοιμα προς Παράδοση, το Δημόσιο θα διασφαλίσει ότι θα αναληφθούν και θα ολοκληρωθούν όλες οι εργασίες που είναι απαραίτητες ώστε τα σχετικά Έργα Δημοσίου να καταστούν Έτοιμα προς Παράδοση. Μετά την ολοκλήρωση αυτών των εργασιών, θα επαναληφθεί η διαδικασία που προβλέπεται στις παραγράφους (α) έως (δ) παραπάνω.

19.3 Εκκρεμότητες

19.3.1 Το Δημόσιο θα ειδοποιήσει τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και τον Παραχωρησιούχο ότι έχει εκδοθεί Πρωτόκολλο Προσωρινής Παραλαβής

αναφορικά με τα σχετικά Έργα Δημοσίου αμέσως μόλις αυτό καταστεί διαθέσιμο και, σε κάθε περίπτωση, το αργότερο εντός επτά (7) μηνών από την έκδοση του Πιστοποιητικού Ολοκλήρωσης Έργων Δημοσίου. Η ειδοποίηση σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 19.3.1 θα περιλαμβάνει αντίγραφο του Πρωτοκόλλου Προσωρινής Παραλαβής, του αρχείου καταγραφής Έργων Δημοσίου και της κατάστασης Εκκρεμοτήτων Έργων Δημοσίου και θα καλεί τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και τον Παραχωρησιούχο να επιθεωρήσουν τα σχετικά Έργα Δημοσίου προκειμένου να διαπιστωθεί η ολοκλήρωσή τους.

19.3.2 Μετά την ειδοποίηση αυτή, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός, ο Παραχωρησιούχος και το Δημόσιο θα επιθεωρήσουν, παρουσία του εργολάβου του Δημοσίου (εφόσον το ζητήσει ο εργολάβος), τα σχετικά Έργα Δημοσίου για τα οποία έχει εκδοθεί το Πιστοποιητικό Προσωρινής Παραλαβής. Ο Παραχωρησιούχος και ο Ανεξάρτητος Μηχανικός μπορούν να ζητήσουν όλα τα ποιοτικά και ποσοτικά δεδομένα για τα αντίστοιχα Έργα Δημοσίου, τα οποία είναι διαθέσιμα ή έπρεπε να είναι διαθέσιμα στο Δημόσιο εκείνη τη χρονική στιγμή σύμφωνα με την αντίστοιχη Σύμβαση Έργων Δημοσίου.

19.3.3 Εντός δέκα (10) ημερών από επιθεώρηση που θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με το Άρθρο 19.3.1 ανωτέρω, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα γνωστοποιήσει στον Παραχωρησιούχο και το Δημόσιο:

(α) εάν η παράδοση των Έργων Δημοσίου έχει πραγματοποιηθεί σύμφωνα με το Άρθρο 19.2.1(γ)(i) παραπάνω, την απόφασή του ότι τα Έργα Δημοσίου είναι ουσιωδώς ολοκληρωμένα σύμφωνα με τη σχετική Σύμβαση Έργων Δημοσίου και θα παραθέσει όσα ζητήματα έχουν παραλειφθεί από την κατάσταση Εκκρεμοτήτων Έργων Δημόσιου προκειμένου να ολοκληρωθούν τα Έργα Δημοσίου σύμφωνα με τη Σύμβαση Έργων Δημοσίου (οι **Εκκρεμότητες Πρόσθετων Έργων Δημοσίου**)· ή

(β) εάν η παράδοση των Έργων Δημοσίου δεν έχει πραγματοποιηθεί (θα γνωστοποιήσει)

(i) τα ζητήματα που πρέπει να διευθετηθούν σύμφωνα με το Άρθρο 19.2.1(γ)(ii) παραπάνω, οπότε σε αυτή την περίπτωση θα ισχύουν οι διατάξεις του Άρθρου 19.2 (*Παράδοση Έργων Δημοσίου*)· και

(ii) τυχόν Εκκρεμότητες Πρόσθετων Έργων Δημοσίου.

19.3.4 Το Δημόσιο ή ο Παραχωρησιούχος μπορεί να αμφισβητήσει την προαναφερόμενη απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού όσον αφορά τις Εκκρεμότητες Πρόσθετων Έργων Δημοσίου, παραπέμποντας το ζήτημα στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών εντός δεκαπέντε (15) ημερών από τη γνωστοποίηση αυτής της απόφασης. Η απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού θα είναι δεσμευτική για τα Μέρη εάν το ζήτημα δεν παραπεμφθεί εντός της καθορισμένης προθεσμίας και, σε κάθε περίπτωση, έως ότου η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών αποφασίσει διαφορετικά.

19.3.5

(α) Ανεξάρτητα από την προσφυγή στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, το Δημόσιο θα έχει έξι (6) μήνες για να αποκαταστήσει τις Εκκρεμότητες Πρόσθετων Έργων Δημοσίου. Επιπλέον, το Δημόσιο θα μεριμνήσει ώστε τυχόν Εκκρεμότητες Έργων Δημοσίου που προσδιορίζονται στο Πρωτόκολλο Προσωρινής Παραλαβής να αποκατασταθούν εντός έξι (6) μηνών από την ημερομηνία του Πρωτοκόλλου Προσωρινής Παραλαβής και, προς το σκοπό αυτό, οι σχετικές διατάξεις θα συμπεριληφθούν στο Πρωτόκολλο Προσωρινής Παραλαβής· και

(β) Εάν έχει πραγματοποιηθεί η παράδοση των Έργων Δημοσίου στον Παραχωρησιούχο, με την επιφύλαξη εύλογης ειδοποίησης και σε κάθε περίπτωση πριν από τη λήξη των προθεσμιών που ορίζονται στην παράγραφο (α) παραπάνω ή των μεγαλύτερων προθεσμιών που ενδέχεται να συμφωνηθούν μεταξύ του Παραχωρησιούχου και του Δημοσίου, ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει στο Δημόσιο και στον εργολάβο του πρόσβαση στον χώρο των Έργων Δημοσίου με σκοπό την αποκατάσταση των Εκκρεμοτήτων Έργων Δημοσίου ή/και τυχόν Εκκρεμοτήτων Πρόσθετων Έργων Δημοσίου.

19.3.6 Εάν το Δημόσιο δεν καταφέρει να αποκαταστήσει:

(α) τις Εκκρεμότητες Έργων Δημοσίου,

(β) τυχόν Εκκρεμότητες Πρόσθετων Έργων Δημοσίου τις οποίες δεν αμφισβητεί το Δημόσιο, ή

(γ) τυχόν σχετικά ζητήματα που, όπως ορίζει η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών βαρύνουν το Δημόσιο·

εντός, σε κάθε περίπτωση, της καθορισμένης προθεσμίας, ο Παραχωρησιούχος μπορεί να προβεί στην αποκατάσταση των σχετικών

Έργων Δημοσίου σύμφωνα με το Άρθρο 4.3.3 και, σε αυτές τις περιστάσεις, θα τεκμαίρεται ότι το Δημόσιο έχει παράσχει τη συναίνεσή του.

19.3.7 Το Δημόσιο θα ειδοποιήσει τον Ανεξάρτητο Μηχανικό όταν όλες οι Εκκρεμότητες Έργων Δημοσίου που προσδιορίζονται στο Πρωτόκολλο Προσωρινής Παραλαβής ή/και οι Εκκρεμότητες Πρόσθετων Έργων Δημοσίου έχουν διευθετηθεί και θα ορίζεται περαιτέρω επιθεώρηση από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό. Εάν ο Ανεξάρτητος Μηχανικός αποφανθεί ότι δεν έχουν αποκατασταθεί όλα τα ζητήματα, το Δημόσιο θα μεριμνήσει για την άμεση διευθέτηση αυτών των ζητημάτων ή, εάν έχει παρέλθει διάστημα μεγαλύτερο των έξι (6) μηνών από την ημερομηνία έκδοσης του Πρωτοκόλλου Προσωρινής Παραλαβής ή, σε περίπτωση Εκκρεμοτήτων Πρόσθετων Έργων Δημοσίου, έχουν παρέλθει έξι (6) μήνες από τη σχετική απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού ή έχει παρέλθει η προθεσμία που ορίζεται στην απόφαση της Επιτροπής Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, τότε ο Παραχωρησιούχος μπορεί να προβεί στην αποκατάσταση αυτών των Έργων Δημοσίου σύμφωνα με το Άρθρο 4.3.3 και, σε αυτές τις περιστάσεις, θα τεκμαίρεται ότι το Δημόσιο έχει παράσχει τη συναίνεσή του.

19.3.8 Το Δημόσιο θα είναι υπεύθυνο για τυχόν αφανή ελαττώματα (σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία περί Έργων Δημοσίου και τη σχετική Σύμβαση Έργων Δημοσίου) που εντοπίζονται στα Έργα Δημοσίου κατά ή πριν από την έκδοση του Πρωτοκόλλου Προσωρινής Παραλαβής. Ο Παραχωρησιούχος θα ειδοποιήσει το Δημόσιο και τον Ανεξάρτητο Μηχανικό για αυτά τα αφανή ελαττώματα.

19.3.9 Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός, εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την ειδοποίηση του Παραχωρησιούχου για αφανές ελάττωμα, θα επιθεωρήσει τα σχετικά Έργα Δημοσίου ώστε να αποφανθεί εάν υπάρχουν αφανή ελαττώματα και, εντός δέκα (10) ημερών από την επιθεώρηση αυτή, θα κοινοποιήσει στον Παραχωρησιούχο και το Δημόσιο τη σχετική απόφασή του.

19.3.10 Το Δημόσιο ή ο Παραχωρησιούχος μπορεί να αμφισβητήσει την προαναφερόμενη απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού, παραπέμποντας το ζήτημα στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την κοινοποίηση αυτής της απόφασης. Η απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού θα είναι δεσμευτική για τα Μέρη εάν το ζήτημα δεν παραπεμφθεί εντός της καθορισμένης προθεσμίας και, σε κάθε περίπτωση, έως ότου η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών αποφασίσει διαφορετικά.

19.3.11

(α) Παρά την προσφυγή στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, το Δημόσιο θα έχει τέσσερις (4) μήνες για να αποκαταστήσει τυχόν αφανή ελαττώματα.

(β) Εάν έχει πραγματοποιηθεί η παράδοση των Έργων Δημοσίου στον Παραχωρησιούχο, με την επιφύλαξη εύλογης ειδοποίησης και μόνο για τέσσερις (4) μήνες ή για όποιο μεγαλύτερο διάστημα ενδέχεται να συμφωνηθεί μεταξύ του Παραχωρησιούχου και του Δημοσίου, ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει στο Δημόσιο και στον εργολάβο του πρόσβαση στον χώρο των Έργων Δημοσίου με σκοπό την αποκατάσταση οποιωνδήποτε αφανών ελαττωμάτων.

19.3.12 Εάν το Δημόσιο δεν καταφέρει να αποκαταστήσει τα αφανή ελαττώματα εντός τεσσάρων (4) μηνών από την απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού ή εντός της προθεσμίας που ορίζει η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών (κατά περίπτωση), ο Παραχωρησιούχος μπορεί να προβεί στην αποκατάσταση των σχετικών Έργων Δημοσίου σύμφωνα με το Άρθρο 4.3.3 και, σε αυτές τις περιστάσεις, θα τεκμαίρεται ότι το Δημόσιο έχει παράσχει τη συναίνεσή του.

19.3.13 Οι δαπάνες που μπορεί να προκύψουν σε σχέση με τα Έργα Δημοσίου κατά τη διάρκεια της περιόδου υποχρεωτικής εγγύησης που προβλέπεται στη σχετική Σύμβαση Έργων Δημοσίου και την ισχύουσα νομοθεσία περί Έργων Δημοσίου θα βαρύνουν το Δημόσιο στον βαθμό που οι εν λόγω δαπάνες δεν μπορούν να αποδοθούν στη χρήση των Έργων Δημοσίου από τον Παραχωρησιούχο ή οποιονδήποτε από τους εργολάβους του ή οποιονδήποτε Κάτοχο Δικαιώματος Αεροδρομίου.

20 Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης και Έργα Ανακαίνισης

20.1 Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan)

20.1.1 Εντός πέντε (5) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα καταρτίσει το Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) για κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο το οποίο θα παραθέτει όλα τα Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης και τα Μελλοντικά Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης και τις σχετικές απαλλοτριώσεις που πρέπει να πραγματοποιηθούν ώστε να υλοποιηθούν αυτά τα Έργα. Ο Παραχωρησιούχος θα ενημερώσει το Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) την πέμπτη επέτειο της Ημερομηνίας Έναρξης Παραχώρησης και, εφεξής, θα το ενημερώνει ανά πενταετία (5ετία) ώστε να ενσωματώνει κάθε αύξηση της χωρητικότητας των περιοχών στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών ή/και

των αεροσταθμών Επιβατών που μπορεί να απαιτούνται στο Σχετικό Αεροδρόμιο ώστε να ικανοποιούνται τα υφιστάμενα και τα προβλεπόμενα μεγέθη εναέριας κυκλοφορίας.

20.1.2 Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλλει στον Ανεξάρτητο Μηχανικό όλα τα Ρυθμιστικά Σχέδια (Master Plan) και, στην περίπτωση των Επικείμενων Έργων, και το Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Επικείμενων Έργων. Εάν ο Ανεξάρτητος Μηχανικός αποφανθεί ότι το σχετικό Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) είναι κατάλληλο για τον σκοπό του, θα υποβάλλει αυτό το σχέδιο προς έγκριση στην ΥΠΑ σύμφωνα με το Άρθρο 20.3 (*Επισκόπηση και Έγκριση Σχεδίων Αποκατάστασης και Ρυθμιστικών Σχεδίων*).

20.2 Εκτίμηση Χωρητικότητας

20.2.1 Ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίσει ότι η χωρητικότητα των περιοχών στάθμευσης και ελιγμών των πολιτικών αεροσκαφών και των αεροσταθμών Επιβατών είναι, ανά πάσα στιγμή, επαρκής ώστε να ανταποκρίνεται στη ζήτηση εναέριας κυκλοφορίας με το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης και θα αναλαμβάνει Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης προκειμένου να εξασφαλίζει ότι οι Υπηρεσίες Αεροδρομίου παρέχονται σύμφωνα με τα Πρότυπα και Προδιαγραφές, τα Πρότυπα Επιδόσεων, τα Πρότυπα Ποιότητας Υπηρεσιών και τις απαιτήσεις χωρητικότητας, όπως έκαστο παρατίθεται στο Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

20.2.2 Η Αρχική Εκτίμηση Χωρητικότητας θα καταρτιστεί το συντομότερο δυνατό μετά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος και, σε κάθε περίπτωση, πριν από την ημερομηνία που έπεται τρεις (3) μήνες από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και θα αφορά την πιο πρόσφατη Περίοδο Αιχμής. Εφεξής, οι Εκτιμήσεις Χωρητικότητας θα πραγματοποιούνται από τον Φορέα Εκτίμησης Χωρητικότητας σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο ως εξής:

(α) σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο που είναι Κρίσιμης Χωρητικότητας, κατά την Περίοδο Αιχμής του επόμενου Έτους Παραχώρησης και, εάν επέλθει Μηχανισμός Ενεργοποίησης Επέκτασης ως επακόλουθο αυτής της Εκτίμησης Χωρητικότητας, κατά την Περίοδο Αιχμής του Έτους Παραχώρησης που τοποθετείται πέντε (5) έτη μετά την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων αυτού του Περιφερειακού Αεροδρομίου και, εφεξής, σε ετήσια βάση, έως ότου η Εκτίμηση Χωρητικότητας καταδείξει ότι αυτό το Περιφερειακό Αεροδρόμιο έχει παύσει να είναι Κρίσιμης Χωρητικότητας·

(β) σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο που είναι Δυνητικά Κρίσιμης Χωρητικότητας, κατά την Περίοδο Αιχμής του Έτους Παραχώρησης που τοποθετείται τρία (3) έτη μετά την προηγούμενη Εκτίμηση Χωρητικότητας και, εφεξής, ανά τριετία, έως ότου η Εκτίμηση Χωρητικότητας καταδείξει ότι αυτό το Περιφερειακό Αεροδρόμιο έχει παύσει να είναι Δυνητικά Κρίσιμης Χωρητικότητας· και

(γ) εφεξής, και σε όλες τις υπόλοιπες περιπτώσεις, πέντε (5) έτη μετά την προηγούμενη Εκτίμηση Χωρητικότητας.

20.2.3

(α) Οι Πόντοι Ανεπάρκειας σε σχέση με κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο που είναι Κρίσιμης Χωρητικότητας θα συσσωρεύονται σύμφωνα με το Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*)· και

(β) ανεξάρτητα από οποιαδήποτε άλλη διάταξη της παρούσας Σύμβασης, εάν επιβληθούν Πόντοι Ανεπάρκειας στον Παραχωρησιούχο επειδή προσδιορίστηκε ότι είναι Κρίσιμης Χωρητικότητας, ο Παραχωρησιούχος μπορεί να ζητήσει πρόσθετη Εκτίμηση Χωρητικότητας κατά την Περίοδο Αιχμής του Έτους Παραχώρησης μετά την εν λόγω διαπίστωση και, εφεξής, σε ετήσια βάση.

20.2.4 Τα αποτελέσματα κάθε Εκτίμησης Χωρητικότητας (πλην της Αρχικής Εκτίμησης Χωρητικότητας) θα υποβάλλονται στην ΥΠΑ ως μέρος της Ετήσιας Έκθεσης Επιδόσεων το αργότερο έως την 1η Μαρτίου κατά το ημερολογιακό έτος που έπεται της πιο πρόσφατης Περιόδου Αιχμής.

20.2.5 Κάθε Εκτίμηση Χωρητικότητας θα υποδεικνύει, με βάση την ανάλυση των δεδομένων σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 3 (*Εκτίμηση της Χωρητικότητας του Αεροσταθμού Επιβατών και της Περιοχής Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών*) του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*), αν κάποιο Περιφερειακό Αεροδρόμιο είναι Κρίσιμης Χωρητικότητας.

20.2.6 Εάν κατά την Αρχική Εκτίμηση Χωρητικότητας, κάποιο Περιφερειακό Αεροδρόμιο κριθεί Ουσιωδώς Κρίσιμης Χωρητικότητας και το αρχικό Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) που υποβλήθηκε σύμφωνα με το Άρθρο 20.1.1, κατά την εύλογη γνώμη της ΥΠΑ, δεν επιλύει αυτή τη μειωμένη χωρητικότητα, ο Παραχωρησιούχος θα ενημερώνει το Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) ώστε να συμπεριλαμβάνει τα Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης που μπορεί να απαιτούνται, κατά την εύλογη γνώμη της ΥΠΑ, για την κατασκευή ή/και την επέκταση των περιοχών στάθμευσης και ελιγμών πολιτικών αεροσκαφών ή/και των αεροσταθμών Επιβατών.

20.2.7 Με την επιφύλαξη του Άρθρου 20.2.6, εάν κάποιο Περιφερειακό Αεροδρόμιο κριθεί Κρίσιμης Χωρητικότητας, ο Παραχωρησιούχος θα καταρτίσει και θα υποβάλει στην ΥΠΑ προς έγκριση ένα Σχέδιο Αποκατάστασης το οποίο μπορεί να περιλαμβάνει σχέδια επαναδιευθέτησης ή/και επέκτασης των υφιστάμενων εγκαταστάσεων και/ή κατασκευής νέων εγκαταστάσεων.

20.2.8 Εάν κάποιο Περιφερειακό Αεροδρόμιο συνεχίζει να είναι Κρίσιμης Χωρητικότητας Περιοχής Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών επί δύο (2) συναπτά έτη, θα τεθεί σε ισχύ Μηχανισμός Ενεργοποίησης Επέκτασης και ο Παραχωρησιούχος θα καταρτίσει επικαιροποιημένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) για Μελλοντικά Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης σε σχέση με την κατασκευή και την επέκταση των περιοχών στάθμευσης και ελιγμών πολιτικών αεροσκαφών και τη δημιουργία πρόσθετων θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών.

20.2.9 Εάν κάποιο Περιφερειακό Αεροδρόμιο συνεχίζει να είναι Κρίσιμης Χωρητικότητας Αεροσταθμού επί δύο (2) συναπτά έτη, θα τεθεί σε ισχύ Μηχανισμός Ενεργοποίησης Επέκτασης και ο Παραχωρησιούχος θα καταρτίσει επικαιροποιημένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) για Μελλοντικά Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης σε σχέση με την κατασκευή επέκτασης του αεροσταθμού Επιβατών ή την κατασκευή νέων αεροσταθμών Επιβατών.

20.2.10 Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλλει μια Ετήσια Έκθεση Επιδόσεων στην ΥΠΑ.

20.3 Επισκόπηση και Έγκριση Σχεδίων Αποκατάστασης και Ρυθμιστικών Σχεδίων

20.3.1

(α) Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα επανεξετάζει κάθε υποβληθέν Σχέδιο Αποκατάστασης ή/και τα Ρυθμιστικά Σχέδια (συνολικά τα **Σχέδια**) και, εάν μείνει ικανοποιημένος ότι τα Σχέδια είναι κατάλληλα για τον σκοπό για τον οποίο προορίζονται υπό την έννοια ότι το Σχέδιο προβλέπει την απαιτούμενη χωρητικότητα του ελεγχόμενου χώρου αεροδρομίου (airside), των αστικών περιοχών (landside) και των αεροσταθμών *Ε*πιβατών για την εξυπηρέτηση των προβλεπόμενων επιπέδων εναέριας κυκλοφορίας τουλάχιστον για τα επόμενα δέκα (10) έτη, θα υποβάλει αυτά τα σχέδια στην ΥΠΑ προς έγκριση εντός είκοσι μίας (21) ημερών από την παραλαβή τους. Η ΥΠΑ, με την επιφύλαξη του παρόντος Άρθρου 20.3 (*Επισκόπηση και Έγκριση Σχεδίων Αποκατάστασης και Ρυθμιστικών Σχεδίων*), θα επανεξετάζει και θα εγκρίνει τα Ρυθμιστικά Σχέδια και, στην περίπτωση Επικείμενων Έργων, το Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης

Επικείμενων Έργων εντός σαράντα πέντε (45) ημερών από την υποβολή του. Η σχετική έγκριση θα κοινοποιείται στο Δημόσιο, τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και τον Παραχωρησιούχο.

(β) Σε περίπτωση που ο Παραχωρησιούχος αποδείξει στον Ανεξάρτητο Μηχανικό ότι είναι τεχνικώς αδύνατο να συμμορφωθεί με το Άρθρο 18.8 (*Διάρκεια Έργων*) σε σχέση με τα Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης χωρίς την πραγματοποίηση απαλλοτριώσεων και, λόγω της μη διαθεσιμότητας των αναγκαίων εκτάσεων, χωρίς την εφαρμογή λύσεων που θα ήταν πιο επαχθείς για τον Παραχωρησιούχο από αυτές που προβλέπονται στα Πρότυπα και Προδιαγραφές (σύμφωνα με σχετική απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού), τότε οι απαιτήσεις για το μέγεθος και το αντικείμενο των Επικείμενων Νέων Έργων ή των Έργων Επέκτασης θα πρέπει να προσαρμόζονται κατάλληλα από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και το Ρυθμιστικό Σχέδιο, το Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Επικείμενων Έργων καθώς και τα Πρότυπα και Προδιαγραφές και οι Απαιτήσεις Έργων θα πρέπει να τροποποιούνται αναλόγως, ούτως ώστε τα σχετικά έργα που δεν μπορούν να υλοποιηθούν εξαιτίας των λόγων που αναφέρονται ανωτέρω να μην περιλαμβάνονται πλέον στο μέγεθος και στο αντικείμενο των Επικείμενων Νέων Έργων ή Έργων Επέκτασης.

20.3.2 Εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από την υποβολή των σχετικών Σχεδίων, η ΥΠΑ μπορεί να κοινοποιήσει στον Ανεξάρτητο Μηχανικό και τον Παραχωρησιούχο τις παρατηρήσεις ή τις ενστάσεις που μπορεί να έχει.

20.3.3 Εάν ο Ανεξάρτητος Μηχανικός ή ο Παραχωρησιούχος αμφισβητήσει τις παρατηρήσεις ή/και τις ενστάσεις της ΥΠΑ, το Δημόσιο ή ο Παραχωρησιούχος μπορεί να παραπέμψει το ζήτημα στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών εντός δέκα (10) ημερών από τη λήψη αυτών των παρατηρήσεων ή ενστάσεων.

20.3.4 Εάν ο Ανεξάρτητος Μηχανικός κρίνει ότι κάποια Σχέδια δεν είναι κατάλληλα για τον σκοπό για τον οποίο προορίζονται ή εάν ο Ανεξάρτητος Μηχανικός και ο Παραχωρησιούχος ή η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών αποδεχθούν τις παρατηρήσεις ή τις ενστάσεις της ΥΠΑ, ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει εκ νέου το τροποποιημένο Σχέδιο προς έγκριση, οπότε σε αυτή την περίπτωση οι παραπάνω παράγραφοι θα ισχύουν, τηρουμένων των αναλογιών, για αυτή τη νέα υποβολή.

20.3.5 Αφού εγκριθεί, το σχετικό Σχέδιο θα αναφέρεται ως **Εγκεκριμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan)** ή **Εγκεκριμένο Σχέδιο Αποκατάστασης** (κατά περίπτωση) και ο Παραχωρησιούχος θα συμμορφωθεί αμέσως με τις προτάσεις που παρατίθενται στο Εγκεκριμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) ή το Εγκεκριμένο Σχέδιο Αποκατάστασης (κατά περίπτωση), συμπεριλαμβανομένων των προθεσμιών για την ολοκλήρωση των Έργων και σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης.

20.4 Έργα Ανακαίνισης – Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων

20.4.1 Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης και τη Σύμβαση Ανεξάρτητου Μηχανικού, θα είναι υπεύθυνος για τη διενέργεια και την κατάρτιση της Πρώτης Εκτίμησης Κατάστασης Εγκαταστάσεων το συντομότερο δυνατό και, σε κάθε περίπτωση, εντός τριών (3) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και, εφεξής, μιας ετήσιας Εκτίμησης Κατάστασης Εγκαταστάσεων, αξιολογώντας σε κάθε περίπτωση όλες τις σημαντικές εγκαταστάσεις και τα συστήματα που παρατίθενται στην παράγραφο 4.1 (*Μελλοντικά Έργα - Μελλοντικά Έργα Ανακαίνισης*) του Παραρτήματος 12 (*Έργα*). Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα υποβάλλει αντίγραφα της Πρώτης Εκτίμησης Κατάστασης Εγκαταστάσεων και κάθε επακόλουθης Εκτίμησης Κατάστασης Εγκαταστάσεων στην ΥΠΑ και στον Παραχωρησιούχο καθώς και μια σύνοψη των βασικών ζητημάτων που προσδιορίζονται σε αυτές εντός δέκα (10) ημερών από την κατάρτισή τους.

20.4.2 Ο Παραχωρησιούχος:

(α) εντός τριών (3) μηνών από τη λήψη της Πρώτης Εκτίμησης Κατάστασης Εγκαταστάσεων, θα καταρτίσει και θα υποβάλει στον Ανεξάρτητο Μηχανικό προς έγκριση ένα Σχέδιο Υλοποίησης Επικείμενης Ανακαίνισης, το οποίο θα καταρτιστεί σύμφωνα με την παράγραφο 4.1(δ) (*Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης*) του Παραρτήματος 12 (*Έργα*) και θα παραθέτει λεπτομερώς όλα τα Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης τα οποία θα αναλάβει ο Παραχωρησιούχος προκειμένου να διασφαλίσει ότι οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις λειτουργούν με μηδενικά ή μικρά ελαττώματα και για να διευθετήσει κάθε ανεπάρκεια της απόδοσης των εγκαταστάσεων που προσδιορίζεται στην Πρώτη Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων· και

(β) εντός δύο (2) μηνών από τη λήψη κάθε άλλης Εκτίμησης Κατάστασης Εγκαταστάσεων, εάν αυτή η Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων υποδεικνύει ότι οι εγκαταστάσεις σε οποιοδήποτε Περιφερειακό

Αεροδρόμιο είναι αντίστοιχες ή κατώτερες, σύμφωνα με την ταξινόμηση στην παράγραφο 4.1(γ) (*Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων*) του Παραρτήματος 12 (*Έργα*), θα καταρτίσει και θα υποβάλει στον Ανεξάρτητο Μηχανικό προς έγκριση ένα αναθεωρημένο Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης (το **Αναθεωρημένο Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης**), το οποίο θα περιλαμβάνει όλες τις λεπτομερείς πληροφορίες που απαιτούνται σύμφωνα με το Παράρτημα 12 (*Έργα*) και θα περιγράφει όλα τα άμεσα, ενδιάμεσα και μακροπρόθεσμα Μελλοντικά Έργα Ανακαίνισης, τα οποία θα αναλάβει ο Παραχωρησιούχος προκειμένου να διευθετήσει τυχόν ανεπάρκειες των εγκαταστάσεων που προσδιορίζονται στη σχετική Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων έναντι των προτύπων.

20.5 Επισκόπηση και Έγκριση Σχεδίων Υλοποίησης Ανακαίνισης

20.5.1 Οι προτάσεις που παρατίθενται σε κάθε Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης που καταρτίζεται σύμφωνα με το Άρθρο 20.4 (*Έργα Ανακαίνισης – Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων*) θα υποβάλλονται στον Ανεξάρτητο Μηχανικό προς έγκριση.

20.5.2 Εντός είκοσι μίας (21) ημερών από την ημερομηνία υποβολής κάθε Σχεδίου Υλοποίησης Ανακαίνισης, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα κοινοποιεί στον Παραχωρησιούχο, το Δημόσιο και την ΥΠΑ την απόφασή του σχετικά με την έγκριση ή την απόρριψη των προτάσεων.

20.5.3 Εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από την κοινοποίηση της προαναφερόμενης απόφασης του Ανεξάρτητου Μηχανικού, η ΥΠΑ ή/και ο Παραχωρησιούχος μπορούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους στον Ανεξάρτητο Μηχανικό. Σε αυτή την περίπτωση, εντός δέκα (10) ημερών από την τελευταία κοινοποίηση, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός είτε θα αποδεχθεί τις παρατηρήσεις είτε θα επιβεβαιώσει την αρχική του απόφαση στον Παραχωρησιούχο, το Δημόσιο και την ΥΠΑ.

20.5.4 Η απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού είναι οριστική και δεσμευτική, εκτός εάν ανατραπεί από την Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, μετά την αμφισβήτηση αυτής της απόφασης από το Δημόσιο ή τον Παραχωρησιούχο εντός επτά (7) ημερών από την ημερομηνία κοινοποίησης της απόφασης.

20.5.5 Εάν ο Ανεξάρτητος Μηχανικός δεν εγκρίνει τις προτάσεις και η ΥΠΑ ή ο Παραχωρησιούχος δεν έχει υποβάλει ενστάσεις κατά της απόφασης αυτής ή εάν η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών διαπιστώσει ότι οι προτάσεις δεν πληρούν τις προϋποθέσεις έγκρισης, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα

υποβάλει τις παρατηρήσεις του υπό μορφή κατάστασης ανεπαρκειών στον Παραχωρησιούχο και θα προβεί στη σχετική κοινοποίηση στην ΥΠΑ και το Δημόσιο και θα δώσει εντολή στον Παραχωρησιούχο να τροποποιήσει το σχετικό Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης.

20.5.6 Μετά την τροποποίηση του σχετικού Σχεδίου Υλοποίησης Ανακαίνισης, ο Παραχωρησιούχος μπορεί να επανυποβάλει τις προτάσεις προς έγκριση, οπότε σε αυτή την περίπτωση θα ισχύουν ξανά οι διατάξεις του παρόντος Άρθρου.

20.5.7 Αφού εγκριθεί, το σχετικό Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης θα αναφέρεται ως Εγκεκριμένο Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης και ο Παραχωρησιούχος θα συμμορφώνεται με τις προτάσεις που παρατίθενται στο Εγκεκριμένο Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης, συμπεριλαμβανομένων των προθεσμιών για την ολοκλήρωση των Έργων και σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης.

20.6 Επιχειρηματικά Σχέδια

20.6.1 Κατά ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα καταρτίσει και θα υποβάλει στην ΥΠΑ το Επιχειρηματικό Σχέδιο. Το Επιχειρηματικό Σχέδιο θα περιλαμβάνει το Οικονομικό Μοντέλο για την Περίοδο Παραχώρησης.

20.6.2 Ο Παραχωρησιούχος θα ενημερώνει τα Επιχειρηματικά Σχέδια ανά πενταετία στην περίπτωση Περιφερειακών Αεροδρομίων τα οποία εξυπηρετούν λιγότερους από ένα (1) εκατομμύριο Επιβάτες ετησίως και ανά τριετία για όλα τα υπόλοιπα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

21 Ανεξάρτητος Μηχανικός

21.1 Γενικά

21.1.1 Ο Παραχωρησιούχος συμφώνησε με το Κράτος και τον Ανεξάρτητο Μηχανικό, ο οποίος είναι ανεξάρτητος και χαίρει διεθνούς φήμης και εξειδικεύεται στις μελέτες, στον έλεγχο μελετών και στην επίβλεψη παρόμοιων έργων το πρότυπο της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού[3], η οποία θα υπογραφεί πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης σύμφωνα με το Άρθρο 6.2.1 (β) (xvii), και οι κύριοι όροι της οποίας καθορίζονται στο παρόν Άρθρο 21 (*Ανεξάρτητος Μηχανικός*).

[3] Θα πρέπει να είναι σε ολοκληρωμένη μορφή, πλην της αμοιβής του Ανεξάρτητου Μηχανικού.

21.1.2 Όλα τα Εποπτευόμενα Έργα θα εποπτεύονται από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης και της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού.

21.1.3 Το Δημόσιο συμφωνεί και αποδέχεται δυνάμει της παρούσας Σύμβασης ότι, από την Ημερομηνία Έναρξης της Παραχώρησης, η Επίβλεψη των Έργων και η παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τα Πρότυπα και τις Προδιαγραφές, καθώς και με τις Απαιτήσεις των Έργων θα εκτελούνται από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό, σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης και της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού. Εάν προκύψει σύγκρουση ανάμεσα σε οποιονδήποτε από τους όρους της παρούσας Σύμβασης και τους όρους της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού, θα ισχύουν οι διατάξεις της παρούσας Σύμβασης, εκτός εάν και στον βαθμό που η Σύμβαση Ανεξάρτητου Μηχανικού περιλαμβάνει πρόσθετα καθήκοντα ή/και υπευθυνότητες του Ανεξάρτητου Μηχανικού, στην οποία περίπτωση θα υπερισχύσουν οι εν λόγω όροι.

21.1.4 Δεν είναι δυνατή η αντικατάσταση του Ανεξάρτητου Μηχανικού πριν από την Ημερομηνία Λήξης των Επικείμενων Έργων χωρίς την πρότερη συναίνεση του Δημοσίου και, κατόπιν, δεν είναι δυνατή η αντικατάσταση του Ανεξάρτητου Μηχανικού ούτε η διόρθωση, η τροποποίηση ή η διαφοροποίηση (ούτε η παραίτηση από οποιαδήποτε ουσιώδη άποψη) των όρων της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού χωρίς την πρότερη έγγραφη συναίνεση του Δημοσίου, την οποία δεν θα αρνείται ή καθυστερεί χωρίς εύλογη αιτία. Δεν θα θεωρείται χωρίς εύλογη αιτία η άρνηση της συναίνεσης από μέρους του Δημοσίου όσο τυχόν Έργα τα οποία εποπτεύει ο τρέχων Ανεξάρτητος Μηχανικός παραμένουν εκκρεμή. Κατά την Περίοδο Παραχώρησης, το Δημόσιο δύναται να ζητήσει από τον Παραχωρησιούχο ανά πάσα στιγμή να αντικαταστήσει τον Ανεξάρτητο Μηχανικό για λόγους εθνικής ασφάλειας και ο Παραχωρησιούχος οφείλει να καταγγείλει άμεσα τη Σύμβαση Ανεξάρτητου Μηχανικού δυνάμει του παρόντος Άρθρου.

21.1.5 Εάν το Δημόσιο, ενεργώντας εύλογα, διαπιστώσει ότι ο Ανεξάρτητος Μηχανικός δεν διαθέτει πλέον την ικανότητα, τη δυνατότητα και/ή τη γνώση να εκτελέσει τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας Σύμβασης και της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού και/ή ότι έχει παραβιάσει ουσιωδώς τις συμβατικές υποχρεώσεις του και η εν λόγω παραβίαση δεν αποκατασταθεί, κατόπιν γνωστοποίησής της από τον Παραχωρησιούχο προς τον Ανεξάρτητο Μηχανικό, σύμφωνα με τους όρους της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού, δύναται να ζητήσει εγγράφως από τον Παραχωρησιούχο να προβεί (και ο

Παραχωρησιούχος θα προβεί) στην καταγγελία της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού και την αντικατάσταση του Ανεξάρτητου Μηχανικού.

21.1.6 Ο Παραχωρησιούχος οφείλει να συμμορφώνεται με τους όρους της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού και, ανάλογα με την περίπτωση, με τις οδηγίες του Ανεξάρτητου Μηχανικού (με την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω οδηγίες δίνονται σύμφωνα με τα δικαιώματα του Ανεξάρτητου Μηχανικού δυνάμει της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού).

21.1.7 Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα έχει υποχρέωση επιμέλειας και θα είναι υπεύθυνος ως προς το Δημόσιο, καθώς και ως προς τον Παραχωρησιούχο, σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού.

21.1.8 Η Σύμβαση Ανεξάρτητου Μηχανικού θα παρέχει δικαιώματα υποκατάστασης του Παραχωρησιούχου από το Δημόσιο σε περίπτωση καταγγελίας της παρούσας Σύμβασης.

21.2 Επίβλεψη

21.2.1 Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα είναι, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης και της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού, υπεύθυνος για, μεταξύ άλλων, τα θέματα που αναφέρονται στο παρόν Άρθρο 21 (*Ανεξάρτητος Μηχανικός*).

21.2.2 Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός:

(α) θα επιβλέπει τα Εποπτευόμενα Έργα σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης και της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού·

(β) θα εξετάζει και θα επιβεβαιώνει ότι κάθε Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) και το Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης των Επικείμενων Έργων είναι κατάλληλα για τον συγκεκριμένο σκοπό ή θα πιστοποιεί και εγκρίνει την έλλειψη των αναγκαίων Συμπληρωματικών Εκτάσεων που απαιτούνται για τα Επικείμενα Νέα Έργα και Έργα Επέκτασης για τους σκοπούς του Άρθρου 20.3.1 (β) και θα προσαρμόζει ανάλογα το Ρυθμιστικό Σχέδιο και τα Χρονοδιαγράμματα Υλοποίησης των Επικείμενων Έργων καθώς και τα Πρότυπα, τις Προδιαγραφές και τις Απαιτήσεις Έργων

(γ) θα καταρτίζει την Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων σύμφωνα με το Παράρτημα 12 (*Έργα*)·

(δ) θα εξετάζει και θα εγκρίνει τα Σχέδια Υλοποίησης Ανακαίνισης·

(ε) θα παρέχει υπηρεσίες σε σχέση με τα Έργα Δημοσίου σύμφωνα με το Άρθρο 19 (*Έργα Δημοσίου*)·

(στ) θα εκπληρώνει τα ακόλουθα καθήκοντα σε σχέση με τα Εποπτευόμενα Έργα (σε όλες τις σχετικές περιπτώσεις λαμβάνοντας υπόψη τις επιπτώσεις στην ποιότητα, τον χρόνο και τις δαπάνες):

(i) τυχόν έρευνες που θεωρεί ευλόγως απαραίτητες·

(ii) θα ελέγχει και θα εγκρίνει όλες τις Μελέτες σύμφωνα με το Άρθρο 18.3 (*Έλεγχος* Μελετών)·

(iii) θα εκδίδει τα Πιστοποιητικά Έγκρισης Μελετών σύμφωνα με το Άρθρο 18.4 (*Πιστοποιητικό Έγκρισης Μελετών*)·

(iv) θα επιθεωρεί τα Έργα και θα διασφαλίζει τη συμμόρφωση των κατασκευαστικών έργων, των υλικών, της ποιότητας κατασκευής και της ποιότητας των Έργων με την παρούσα Σύμβαση, τα Πρότυπα και τις Προδιαγραφές, τις Απαιτήσεις Έργων και με τις Μελέτες (συμπεριλαμβανομένων τυχόν συμφωνημένων τροποποιήσεων σε αυτά)

(v) θα παρακολουθεί την εφαρμογή των Εγκεκριμένων Περιβαλλοντικών Όρων και τη συμμόρφωση του Παραχωρησιούχου στις Περιβαλλοντικές Απαιτήσεις·

(vi) θα ελέγχει ότι η πρόοδος των Έργων συμμορφώνεται με το πρόγραμμα των κατασκευαστικών έργων και θα εγκρίνει τις τροποποιήσεις από τον Εργολάβο στο λεπτομερές πρόγραμμα και/ή στο πρόγραμμα ορόσημων και/ή στις διευθετήσεις και στις μεθόδους τις οποίες προτίθεται να υιοθετήσει ο Εργολάβος για την εκτέλεση των Έργων και

(vii) θα πιστοποιεί τυχόν πρόσθετες δοκιμαστικές Αρχαιολογικές Τομές. Ο Παραχωρησιούχος θα αποζημιώνεται για οποιαδήποτε τέτοια ανασκαφή σύμφωνα με το Άρθρο 15.1 ·

(ζ) θα παρέχει επιβεβαιώσεις ή θα λαμβάνει αποφάσεις σε σχέση με καθυστερήσεις ή αναστολές των Εποπτευόμενων Έργων ή αιτήσεις για παράταση χρόνου ή αύξηση της αποζημίωσης σύμφωνα με το Άρθρο 30.1 (*Γεγονότα Καθυστέρησης - Αποζημιώσεις Περιόδου Έργων*)·

(η) θα ελέγχει τη συμβατότητα του χρονοδιαγράμματος πληρωμής στη Σύμβαση (ή στις Συμβάσεις) Μελέτης-Κατασκευής με τα διαθέσιμα κεφάλαια·

(θ) θα διασφαλίζει ότι ο Εργολάβος καθιερώνει και διατηρεί μια αποτελεσματική διαδικασία διασφάλισης ποιότητας για τα Εποπτευόμενα Έργα και θα παρέχει αναφορές σχετικά με τις δραστηριότητές του τελευταίου·

(ι) θα βοηθά σε όλες τις πτυχές των ελέγχων ολοκλήρωσης και της παράδοσης των Εποπτευόμενων Έργων, συμπεριλαμβανομένων (ενδεικτικά) της πιστοποίησης εάν οι τελικές δοκιμές κατά την ολοκλήρωση και άλλες απαιτούμενες δοκιμές έχουν ολοκληρωθεί ικανοποιητικά, εκδίδοντας το Πιστοποιητικό Ουσιώδους Ολοκλήρωσης, βοηθώντας τον Παραχωρησιούχο στην έκδοση του Πιστοποιητικού Ουσιώδους Ολοκλήρωσης και στην παράδοση των ολοκληρωμένων Έργων·

(ια) θα προετοιμάζει τον κατάλογο Εκκρεμοτήτων που υπάρχουν κατά την ημερομηνία έκδοσης Πιστοποιητικού Ουσιώδους Ολοκλήρωσης σύμφωνα με το Άρθρο 18.12.8 (*Πιστοποιητικά Ουσιώδους Ολοκλήρωσης*)·

(ιβ) θα επαληθεύει και θα εγκρίνει αιτήσεις πληρωμής που υποβάλλονται από τον Εργολάβο εντός δέκα (10) ημερών έπειτα από την αποδοχή αντιγράφου του τιμολογίου του Εργολάβου·

(ιγ) θα παρέχει συμβουλές σε τυχόν μεταβολές και προσαρμογές που απαιτούνται βάσει της Σύμβασης (Συμβάσεων) Μελέτης - Κατασκευής·

(ιδ) θα αναφέρει την πρόοδο των Έργων και των επιπέδων των δαπανών συγκριτικά με τις σχετικές προβλέψεις ταμειακών ροών, προκειμένου να διασφαλίσει την ολοκλήρωση των Έργων εντός του χρονικού διαστήματος και των προϋπολογισμών δαπανών που έχουν θεσπιστεί σύμφωνα με τη Σύμβαση (Συμβάσεις) Μελέτης - Κατασκευής·

(ιε) θα τηρεί πλήρη και ορθά πρακτικά όλων των συναντήσεων και των συζητήσεων που διεξάγονται από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό·

(ιστ) θα προετοιμάζει εκθέσεις για παρουσίαση στον Παραχωρησιούχο και στο Δημόσιο (οι οποίες εκθέσεις θα περιλαμβάνουν λεπτομέρειες αναφορικά με την ποιότητα, τον χρόνο και τις δαπάνες των Έργων)·

(ιζ) θα παρευρίσκεται στις εργοστασιακές δοκιμές αποδοχής και θα τις εποπτεύει·

(ιη) θα εκδίδει τα Πιστοποιητικά Ολοκλήρωσης σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 18.12 (*Διαδικασία Έκδοσης Πιστοποιητικών Ολοκλήρωσης*) και

(ιθ) θα παρέχει τυχόν πρόσθετες υπηρεσίες που ενδέχεται να συμφωνηθούν ανάμεσα στους Συμβαλλομένους.

21.2.3 Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα επαληθεύει τη συμμόρφωση με τις Απαιτήσεις Παράδοσης κατά τα τελευταία έτη της Περιόδου Παραχώρησης.

21.2.4 Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα παρέχει στο Δημόσιο και στον Παραχωρησιούχο:

(α) στο τέλος κάθε μήνα κατά τη διάρκεια της Μελέτης και της κατασκευής οποιουδήποτε Εποπτευόμενου Έργου, Εκθέσεις Προόδου σε σχέση με τα Έργα σύμφωνα με το Άρθρο 27.3 (*Εκθέσεις Προόδου*),

(β) κατά τη διάρκεια της Περιόδου Εγγύησης Παραχώρησης, εκθέσεις ανάλογα με τις απαιτήσεις και στο τέλος κάθε έτους στο πλαίσιο της Εκτίμησης Κατάστασης Εγκαταστάσεων και

(γ) κατά καιρούς κατόπιν εύλογου αιτήματος του Δημοσίου, της ΥΠΑ ή του Παραχωρησιούχου, συγκεκριμένες εκθέσεις σε σχέση με τα Έργα.

21.2.5 Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα παρέχει υπηρεσίες και δεδομένα σε διαδικασίες επίλυσης διαφορών εάν απαιτηθούν κατά καιρούς, σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

21.3 Αμοιβή Ανεξάρτητου Μηχανικού

21.3.1 Βάσει των Άρθρων 30.1 (*Γεγονότα Καθυστέρησης - Αποζημιώσεις Περιόδου Έργων*) και 30.3 (*Αποκατάσταση Γεγονότος Καθυστέρησης*), ο Παραχωρησιούχος θα είναι υπεύθυνος για την πληρωμή της αμοιβής, καθώς και άλλων δαπανών και εξόδων του Ανεξάρτητου Μηχανικού, ενώ το Δημόσιο δεν θα φέρει καμία ευθύνη για την εν λόγω αμοιβή, τις δαπάνες και τα έξοδα.

21.3.2 Η επίβλεψη τυχόν Έργων που προκύπτουν από Μεταβολή θα εκτελείται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου 21 (*Ανεξάρτητος Μηχανικός*). Η δαπάνη τυχόν πρόσθετης αμοιβής που οφείλεται στον

Ανεξάρτητο Μηχανικό για την επίβλεψη των εν λόγω Έργων (ανάλογα με την περίπτωση) θα βαρύνει το Δημόσιο.

22 Υπεργολάβοι Παραχωρησιούχου

22.1 Σε περίπτωση που κάτι τέτοιο ζητείται ενίοτε από το Δημόσιο, ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει έγκαιρα λεπτομέρειες σχετικά με τους υπεργολάβους του. Κατά την Περίοδο Παραχώρησης, το Δημόσιο δύναται να ζητήσει από τον Παραχωρησιούχο ανά πάσα στιγμή να καταγγείλει οποιαδήποτε σύμβαση υπεργολαβίας και/ή να αντικαταστήσει οποιονδήποτε υπεργολάβο για λόγους εθνικής ασφάλειας και ο Παραχωρησιούχος οφείλει να καταγγείλει άμεσα τη σχετική σύμβαση υπεργολαβίας και/ή να αντικαταστήσει τον σχετικό υπεργολάβο δυνάμει του παρόντος Άρθρου 22 (*Υπεργολάβοι Παραχωρησιούχου*).

22.2 Δεν επιτρέπεται στον Παραχωρησιούχο η εκχώρηση της υλοποίησης ουσιώδους τμήματος των συμβατικών υποχρεώσεών του, του οποίου η αξία υπερβαίνει τα πέντε εκατομμύρια Ευρώ (€5.000.000) ετησίως ή το ποσό των δέκα εκατομμυρίων Ευρώ (€10.000.000) συνολικά σε υπεργολάβους, χωρίς την πρότερη έγγραφη συγκατάθεση του Δημοσίου. Δεν απαιτείται η συγκατάθεση του Δημοσίου για υπεργολάβους:

(α) που υποδεικνύονται στην Προσφορά·

(β) οι συμβάσεις υπεργολαβίας των οποίων συμπεριλήφθηκαν ως Έγγραφα Ολοκλήρωσης, με την προϋπόθεση ότι δεν θα γίνει καμία ουσιαστική αλλαγή αναφορικά με τον σκοπό της σύμβασης υπεργολαβίας, συμπεριλαμβανομένης τυχόν αλλαγής στο ιδιοκτησιακό καθεστώς του Εργολάβου·

(γ) που έχουν επιλεγεί κατόπιν δημόσιου διαγωνισμού· ή

(δ) που είναι Συνδεδεμένες Επιχειρήσεις του Παραχωρησιούχου.

22.3 Εάν ο Παραχωρησιούχος επιθυμεί να εκχωρήσει ουσιώδες τμήμα των συμβατικών υποχρεώσεών του σε υπεργολάβο, θα παράσχει στο Δημόσιο όλα τα απαραίτητα στοιχεία του προτεινόμενου υπεργολάβου, όπως την εμπειρία, το προσωπικό που θα απασχοληθεί στην εν λόγω σύμβαση υπεργολαβίας, καθώς και οικονομικά στοιχεία, αλλά και τα συγκεκριμένα καθήκοντα που θα ανατεθούν στον εν λόγω υπεργολάβο. Το Δημόσιο οφείλει να απαντήσει στο αίτημα εντός τριάντα (30) ημερών.

22.4 Εάν το Δημόσιο δεν απαντήσει εντός του ανωτέρω χρονικού πλαισίου, θα θεωρηθεί ότι έχει δώσει τη συγκατάθεσή του.

22.5 Ο Παραχωρησιούχος παραμένει υπεύθυνος και δεν θα απαλλαγεί από καμία από τις υποχρεώσεις, τις ευθύνες ή τα καθήκοντά του βάσει της παρούσας Σύμβασης επειδή οι υποχρεώσεις του εκπληρώνονται από οποιονδήποτε υπεργολάβο.

22.6 Επιπλέον, ο Παραχωρησιούχος θα μεριμνήσει ώστε η σύμβαση υπεργολαβίας να προβλέπει πως:

22.6.1 Όλα τα δικαιώματα του Δημοσίου και του Παραχωρητή βάσει της παρούσας Σύμβασης είναι δεσμευτικά για τον υπεργολάβο και οι υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου αποτελούν επίσης υποχρεώσεις του υπεργολάβου·

22.6.2 Η σύμβαση υπεργολαβίας δεν έχει ως αποτέλεσμα την απόκτηση δικαιωμάτων έναντι του Δημοσίου ή του Παραχωρητή από μέρους οποιουδήποτε από τα συμβαλλόμενα μέρη της·

22.6.3 Το Δημόσιο διαθέτει δικαιώματα παρέμβασης·

22.6.4 Εάν για οποιονδήποτε λόγο υπάρξει πρόωρη καταγγελία της παρούσας Σύμβασης:

(α) το Δημόσιο δύναται, κατά την αποκλειστική του διακριτική ευχέρεια, να συνεχίσει την υλοποίηση της σύμβασης υπεργολαβίας αναφορικά με οποιοδήποτε τμήμα που δεν έχει υλοποιηθεί ακόμα από τον υπεργολάβο, υποκαθιστάμενο το ίδιο στη θέση του Παραχωρησιούχου, με τους ίδιους ή, κατόπιν σύμβασης με τον υπεργολάβο, με ευνοϊκότερους όρους. Εάν το Δημόσιο επιλέξει να μην συνεχίσει την υλοποίηση της σύμβασης υπεργολαβίας, δεν θα ευθύνεται έναντι του υπεργολάβου ούτε θα έχει οποιαδήποτε οικονομική ή άλλη υποχρέωση ως προς αυτόν·

(β) το Δημόσιο δεν ευθύνεται ούτε έχει οικονομικές ή άλλες υποχρεώσεις που προκύπτουν από την υλοποίηση, από μέρους του υπεργολάβου, οποιουδήποτε τμήματος της σύμβασης υπεργολαβίας, δεδομένου ότι η εν λόγω ευθύνη παραμένει του Παραχωρησιούχου· και

(γ) κατόπιν αιτήματος του Δημοσίου, ο Παραχωρησιούχος και ο υπεργολάβος οφείλουν να παρέχουν στο Δημόσιο όλες τις πληροφορίες που σχετίζονται με την κατάσταση της σύμβασης υπεργολαβίας.

22.7 Το Δημόσιο δεν θα παρεμβαίνει στις διευθετήσεις ανάμεσα στον Παραχωρησιούχο και τον υπεργολάβο, εκτός εάν:

22.7.1 παραβιαστεί ουσιωδώς οποιαδήποτε διάταξη της παρούσας Σύμβασης από τον υπεργολάβο, με την προϋπόθεση ότι το Δημόσιο έχει παράσχει, πριν από την εν λόγω παρέμβαση, ειδοποίηση στον Παραχωρησιούχο ζητώντας την αποκατάσταση της εν λόγω παραβίασης εντός εύλογου χρονικού διαστήματος και ο υπεργολάβος δεν έχει αποκαταστήσει τη συγκεκριμένη ουσιώδη παραβίαση εντός του σχετικού χρονικού διαστήματος· ή

22.7.2 δυνάμει του Άρθρου 23 (*Παρέμβαση του Δημοσίου*).

Η παρέμβαση του Δημοσίου σύμφωνα με το Άρθρο 23 (*Παρέμβαση του Δημοσίου)* μπορεί να επεκταθεί σε απαίτηση άμεσης αντικατάστασης του υπεργολάβου. Η παρέμβαση ή άλλη πράξη του Δημοσίου δεν απαλλάσσει τον Παραχωρησιούχο από την ευθύνη του δυνάμει της παρούσας Σύμβασης ούτε την περιορίζει.

22.8 Ο Παραχωρησιούχος οφείλει να υποβάλλει στο Δημόσιο επικυρωμένα αντίγραφα όλων των συμβάσεων που συνάπτει για την εκμετάλλευση των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης των οποίων η αξία υπερβαίνει τα πέντε εκατομμύρια Ευρώ (€5.000.000) ετησίως ή το συνολικό ποσό των δέκα εκατομμυρίων Ευρώ (€10.000.000) ή για οποιαδήποτε άλλη εκμετάλλευση επιτραπεί δυνάμει της παρούσας Σύμβασης εντός τριάντα (30) ημερών από τη σύναψη των σχετικών συμβάσεων.

23 Παρέμβαση του Δημοσίου

23.1 Υποχρεώσεις του Δημοσίου

Με εξαίρεση την περίπτωση στην οποία προβλέπεται άλλως στην παρούσα Σύμβαση και βάσει του Άρθρου 23.2 (*Επιτρεπόμενη Παρέμβαση*), κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης, το Δημόσιο δεν θα προβεί και θα εξασφαλίσει ότι καμία άλλη Αρμόδια Αρχή ή Κρατική Αρχή δεν θα προβεί σε οποιαδήποτε ενέργεια που παρεμβαίνει και/ή που διακόπτει την αναβάθμιση, τη χρηματοδότηση, τη συντήρηση, τη διαχείριση, τη λειτουργία και την εκμετάλλευση των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης. Με την επιφύλαξη του Άρθρου 33.1 (*Γεγονότα Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου*) οποιαδήποτε παραβίαση του παρόντος Άρθρου 23.1 (*Υποχρεώσεις του Δημοσίου*) από μέρους του Δημοσίου θα αποτελεί Γεγονός Καθυστέρησης και/ή Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου.

23.2 Επιτρεπόμενη Παρέμβαση

Το Δημόσιο δύναται να παρέμβει ή να διακόψει τη μελέτη, την αναβάθμιση, τη συντήρηση, τη διαχείριση, τη λειτουργία και την εκμετάλλευση των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης και ο Παραχωρησιούχος θα αποδεχτεί την εν λόγω παρέμβαση και/ή διακοπή από το Δημόσιο:

23.2.1 αμέσως, σε περίπτωση πολεμικής ενέργειας (είτε ανακηρυχθείσας είτε μη ανακηρυχθείσας), εισβολής, ένοπλης σύρραξης ή ενέργειας εξωτερικού εχθρού, επιστράτευσης λόγω εξωτερικού κινδύνου ή αποκλεισμού, εμπορικού αποκλεισμού, επανάστασης, ταραχών, εξέγερσης, εμφύλιων ταραχών, δολιοφθοράς ή τρομοκρατίας ή της απειλής οποιουδήποτε από τα ανωτέρω σε κάθε περίπτωση στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας ή αναφορικά με αυτήν ή με άμεσες συνέπειες για αυτήν ή σε περίπτωση επικείμενης απειλής στη δημόσια τάξη και/ή στην ασφάλεια του κράτους ή στην άμυνα.

23.2.2 Εάν:

(α) το Δημόσιο (και στην περίπτωση της παραγράφου (ii) παρακάτω, η ΥΠΑ), έχοντας αξιολογήσει όλους τους σχετικούς παράγοντες και προϋποθέσεις, θεωρεί εύλογα πως:

(i) ο Παραχωρησιούχος έχει παραβιάσει κάποια υποχρέωση βάσει της παρούσας Σύμβασης με τρόπο ώστε να δημιουργεί άμεσο και σοβαρό κίνδυνο στην ασφάλεια των Επιβατών και/ή των Χρηστών· ή

(ii) λόγω κάποιας ενέργειας ή παράλειψης από μέρους του Παραχωρησιούχου (είτε παραβιάζεται υποχρέωση βάσει της παρούσας Σύμβασης είτε όχι), έχει προκύψει ουσιώδης ζημία ή διαταραχή (ή υπάρχει σοβαρός κίνδυνος σημείωσης αυτών) στο Περιβάλλον ή υπάρχει σοβαρός και υφιστάμενος κίνδυνος για την ασφάλεια των Επιβατών, των Χρηστών, του προσωπικού που εργάζεται στα Περιφερειακά Αεροδρόμια ή για τρίτους και, κατά την άποψη του Δημοσίου, της ΥΠΑ ή της Αρμόδιας Αρχής, το επίπεδο σοβαρότητας της εν λόγω ζημίας ή διαταραχής δικαιολογεί τη συγκεκριμένη παρέμβαση ή διακοπή από μέρους του Δημοσίου, της ΥΠΑ ή της Αρμόδιας Αρχής·

(β) η εν λόγω παραβίαση ή κατάσταση επιδέχεται αποκατάστασης ή διόρθωσης από τον Παραχωρησιούχο, και το Δημόσιο αποστέλλει ειδοποίηση στον Παραχωρησιούχο με εντολή αποκατάστασης ή διόρθωσης (ει δυνατόν) της εν λόγω παραβίασης ή κατάστασης εντός του χρονικού διαστήματος που καθορίζεται στην εν λόγω ειδοποίηση (το οποίο θα πρέπει να οριστεί εύλογα λαμβάνοντας υπόψη τη σοβαρότητα της κατάστασης) και/ή λήψης μέτρων για την εξουδετέρωση του κινδύνου ή τη διόρθωση της ζημίας ή της διαταραχής και

(γ) παρ’ όλο που έχει αποσταλεί η ως άνω ειδοποίηση από το Δημόσιο, ο Παραχωρησιούχος δεν αποκαθιστά ούτε διορθώνει την εν λόγω παραβίαση εντός του χρονικού διαστήματος που καθορίζεται στην ειδοποίηση.

23.2.3 Εάν ο Παραχωρησιούχος εγκαταλείψει πλήρως ή εγκαταλείψει ουσιαστικό μέρος των Έργων για συνεχή περίοδο μεγαλύτερη των τριών (3) μηνών για λόγο διαφορετικό από Γεγονός Καθυστέρησης ή Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου.

23.2.4 Εάν ο Παραχωρησιούχος αναστείλει τις δραστηριότητες οποιουδήποτε από τα Περιφερειακά Αεροδρόμια και/ή την παροχή Υπηρεσιών Αεροδρομίου για περισσότερες από δύο (2) συνεχείς ημέρες, χωρίς αυτό να οφείλεται σε Γεγονός Καθυστέρησης, Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου, έργα έκτακτης ανάγκης που πρέπει να πραγματοποιηθούν, προγραμματισμένη συντήρηση (σύμφωνα με το Πρόγραμμα Συντήρησης) ή Άσκηση Ετοιμότητας.

23.2.5 Στον βαθμό που επιτρέπεται και σύμφωνα με το Πλαίσιο Συνεργασίας ΠΑ.

23.2.6 Ενώ συνεχίζεται οποιοδήποτε Γεγονός Ανωτέρας Βίας, αλλά μόνο εάν:

(α) ο Παραχωρησιούχος ζητήσει την παρέμβαση του Δημοσίου ή

(β) οποιοδήποτε από τα Περιφερειακά Αεροδρόμια ή ουσιαστικό τμήμα οποιουδήποτε εξ’ αυτών παραμείνει κλειστό ή δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε ουσιώδη βαθμό για περισσότερες από εβδομήντα δύο (72) συνεχείς ώρες.

23.3 Ενέργεια από το Δημόσιο

23.3.1 Εφόσον ανακύψει οποιοδήποτε από τα γεγονότα που καθορίζονται στο Άρθρο 23.2 (*Επιτρεπόμενη Παρέμβαση*), το Δημόσιο δύναται να θέσει τα Περιφερειακά Αεροδρόμια ή οποιοδήποτε εξ αυτών ή οποιοδήποτε επηρεαζόμενο τμήμα αυτών υπό τον άμεσο έλεγχο ή διαχείρισή του και (ανάλογα με την περίπτωση) δύναται να λάβει το ίδιο ή μέσω τρίτου κάθε απαραίτητο μέτρο για την αποκατάσταση των συνθηκών που οδήγησαν στην εν λόγω διακοπή ή παρέμβαση.

23.3.2 Καμία διακοπή ή παρέμβαση δεν θα πραγματοποιείται για διάρκεια ή σε έκταση μεγαλύτερη από όσο απαιτείται, λαμβάνοντας υπόψη τις συνθήκες που δημιουργούν την ανάγκη διακοπής ή παρέμβασης.

23.4 Αποζημίωση για Δαπάνες και Έξοδα

Εάν οποιαδήποτε διακοπή ή παρέμβαση από το Δημόσιο:

(i) οφείλεται σε γεγονός το οποίο καθορίζεται στα Άρθρα 23.2.1 ή 23.2.5, τότε οι διατάξεις του Άρθρου 25 (*Ανωτέρα Βία*), θα ισχύουν, εκτός εάν η παρέμβαση ή διακοπή αφορά παραβίαση από μέρους του Παραχωρησιούχου.

(ii) οφείλεται σε παραβίαση σύμβασης η οποία τελέστηκε διά ενέργειας ή παράλειψης του Παραχωρησιούχου (συμπεριλαμβανομένων γεγονότων που καθορίζονται στα Άρθρα 23.2.2, 23.2.3 και 23.2.4), ο Παραχωρησιούχος, εντός τριάντα (30) ημερών από την έγγραφη απαίτηση του Δημοσίου η οποία υποστηρίζεται από στοιχεία σχετικά με τις δαπάνες και τα έξοδα, θα αποζημιώσει το Δημόσιο για τυχόν δαπάνες και έξοδα που αυτό υπέστη σε σχέση με την εν λόγω παρέμβαση ή διακοπή.

23.5 Διαφορά

Εάν προκύψει διαφορά αναφορικά με τις αιτίες της διακοπής ή της παρέμβασης σύμφωνα με το παρόν Άρθρο, ο Παραχωρησιούχος δύναται να παραπέμψει το ζήτημα στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών εντός επτά (7) Εργάσιμων Ημερών από τη διακοπή ή την παρέμβαση από μέρους του Δημοσίου. Εάν η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών ταχθεί υπέρ του Παραχωρησιούχου και, με δεδομένη την εκπλήρωση των σχετικών προϋποθέσεων του Άρθρου 30.1 (*Γεγονότα Καθυστέρησης – Αποζημιώσεις Περιόδου Έργων*), η παρέμβαση από μέρους του Δημοσίου θα αποτελεί Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου. Εάν το ζήτημα δεν παραπεμφθεί στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών εντός της εν λόγω περιόδου επτά (7) Εργάσιμων Ημερών, θα θεωρηθεί ότι ο Παραχωρησιούχος έχει αποδεχθεί ότι η παρέμβαση ή η διακοπή επιτρεπόταν και ότι ο ίδιος δεν δικαιούται καμία τέτοια αποζημίωση. Ανεξάρτητα από τυχόν παραπομπή στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, το Δημόσιο θα δικαιούται να ασκήσει τα δικαιώματά του έως ότου η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών γνωστοποιήσει τα Πορίσματά της.

24 Ασφάλιση

24.1 Ο Παραχωρησιούχος θα διατηρεί σε ισχύ με δικά του έξοδα, από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης (ή από μεταγενέστερη ημερομηνία που ενδέχεται να συμφωνηθεί μεταξύ του Δημοσίου και του Παραχωρησιούχου) έως τη λήξη της παρούσας Σύμβασης, όποια ασφάλιση είναι υποχρεωτική βάσει της σχετικής νομοθεσίας, καθώς και όποια ασφάλιση απαιτείται βάσει της παρούσας Σύμβασης, σύμφωνα με το Παράρτημα 16 της παρούσας Σύμβασης (*Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης*).

24.2 Κάθε ασφάλιση που υποχρεούται ο Παραχωρησιούχος να συνάψει θα παρέχει ουσιωδώς κάλυψη έναντι των σχετικών κινδύνων και ευθυνών και θα διατηρείται τουλάχιστον στα σχετικά ποσά που εξειδικεύονται στο Παράρτημα 16 της παρούσας

Σύμβασης (*Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης*). Περαιτέρω, συμφωνείται ότι τα όρια της αποζημίωσης, είτε ως ασφαλισμένο ποσό είτε σε σχέση με τυχόν απαιτούμενη επέκταση αποτελούν τα ελάχιστα όρια και αντιπροσωπεύουν την τρέχουσα εκτίμηση της μέγιστης προβλεπόμενης ζημίας. Τα όρια θα επανεξετάζονται περιοδικά και κατά περίπτωση, θα αυξάνονται σύμφωνα με τη μέγιστη εκτιμώμενη ζημία ή θα διατηρούνται σύμφωνα με τα όρια που θα ασφαλιζόταν ένας φορέας λειτουργίας επιδεικνύοντας τέτοιο βαθμό δεξιότητας, επιμέλειας, σύνεσης και προνοητικότητας όπως θα αναμενόταν εύλογα και κανονικά από έναν εξειδικευμένο και έμπειρο φορέα ενεργώντας καλή τη πίστη και διεξάγοντας τον ίδιο τύπο δραστηριότητας κάτω από τις ίδιες ή ισοδύναμες περιστάσεις και προϋποθέσεις και ενεργώντας εν γένει σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

24.3 Οι ασφαλιστικές καλύψεις, όροι, προϋποθέσεις και εξαιρέσεις θα είναι αυτές που τίθενται στο Παράρτημα 16 (*Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης*) και συνήθως περιλαμβάνονται σε ασφαλίσεις που συνάπτονται από συνετούς φορείς διαχείρισης αεροδρομίων.

24.4 Τα ασφαλισμένα ποσά για κάθε ασφαλιστήριο συμβόλαιο θα εκφράζονται σε Ευρώ χρησιμοποιώντας τις ισχύουσες συναλλαγματικές ισοτιμίες κατά το χρόνο της ασφαλιστικής κάλυψης.

24.5 Εκτός εάν προβλέπεται άλλως στην παρούσα Σύμβαση, οι ασφαλίσεις δεν απαλλάσσουν τον Παραχωρησιούχο από τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες του βάσει της παρούσας Σύμβασης ούτε μειώνουν αυτές με οποιονδήποτε τρόπο.

24.6 Όλα τα ασφαλιστήρια συμβόλαια θα συνάπτονται εγγράφως και θα υπόκεινται στην έγκριση του Δημοσίου, την οποία δεν θα αρνείται ή καθυστερεί χωρίς εύλογη αιτία, προκειμένου να επιτρέπεται στο Δημόσιο να ελέγχει και να επιβεβαιώνει ότι οι εν λόγω ασφαλίσεις συμμορφώνονται επαρκώς με τους όρους της παρούσας Σύμβασης.

24.7 Ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίσει ότι η ασφάλιση που προβλέπεται στην παρούσα Σύμβαση θα συναφθεί μέσω μεσιτών ή άλλων ασφαλιστικών μεσαζόντων και με αναγνωρισμένες ασφαλιστικές ή αντασφαλιστικές εταιρείες που θα γνωστοποιηθούν στο Δημόσιο και θα υπόκεινται στην έγκριση αυτού, την οποία δεν θα αρνείται ή καθυστερεί χωρίς εύλογη αιτία. Ο Παραχωρησιούχος είναι υποχρεωμένος να παρέχει τυχόν στοιχεία ή άλλες πληροφορίες που ενδέχεται να ζητήσει το Δημόσιο αναφορικά με τις ασφαλιστικές εταιρείες, τις αντασφαλιστικές εταιρείες ή τους μεσάζοντες.

24.8 Ο Παραχωρησιούχος οφείλει να παρέχει έγκαιρα τυχόν πληροφορίες που ζητά εύλογα το Δημόσιο αναφορικά με τις ασφάλειες και θα διασφαλίσει ότι δεν θα υπάρχουν μείωση ή περιορισμοί στη συμφωνημένη ασφαλιστική κάλυψη.

24.9 Ο Παραχωρησιούχος πρέπει:

24.9.1 να λαμβάνει υπόψη και να συμμορφώνεται με όλες τις νομικές διατάξεις αναφορικά με την ασφάλιση,

24.9.2 να συμμορφώνεται πλήρως με όλα τα ασφαλιστικά καθήκοντα βάσει της νομοθεσίας και των ασφαλιστήριων συμβολαίων,

24.9.3 να διασφαλίζει ότι στις ασφαλιστικές εταιρείες έχουν παρασχεθεί και θα συνεχίσουν να παρέχονται όλες οι πληροφορίες που απαιτούνται, προκειμένου να αποφευχθούν οποιεσδήποτε αμφιβολίες αναφορικά με την εγκυρότητα της ασφαλιστικής κάλυψης,

24.9.4 να αποφεύγει οποιαδήποτε ενέργεια ή παράλειψη που θα έθετε σε κίνδυνο ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την εγκυρότητα, εν όλω ή εν μέρει, των ασφαλιστήριων συμβολαίων και

24.9.5 να συμμορφώνεται με όλες τις συμφωνημένες προτάσεις ή όρους των ασφαλιστικών εταιρειών.

24.10 Τα ασφαλιστήρια συμβόλαια θα υποβάλλονται έγκαιρα στο Δημόσιο και, σε κάθε περίπτωση, όχι αργότερα από τριάντα (30) ημέρες πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης (και στη συνέχεια πριν από την ανανέωση της ασφαλιστικής κάλυψης), ενώ θα υπόκεινται στην έγκριση του Δημοσίου, την οποία δεν θα αρνείται ή καθυστερεί χωρίς εύλογη αιτία. Κατά τη συγκεκριμένη υποβολή, το ασφαλιστήριο συμβόλαιο μπορεί να είναι στη μορφή ενός υπογεγραμμένου δεσμευτικού υπομνήματος κάλυψης, αλλά, σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να υποβληθεί στο Δημόσιο το πλήρες ασφαλιστήριο συμβόλαιο για τελική έγκριση εντός εύλογου χρονικού διαστήματος πριν από την ημερομηνία έναρξής του.

24.11 Κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης (και στη συνέχεια, σε κάθε περίπτωση, το αργότερο τριάντα (30) ημέρες πριν την ανανέωση), ο Παραχωρησιούχος πρέπει να μεριμνήσει και να παραδώσει στον Παραχωρητή μια επιστολή δέσμευσης, στη μορφή του υποδείγματος επιστολής δέσμευσης που περιέχεται στο Μέρος 3 του Παραρτήματος 16 (*Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης*), απευθυνόμενη στο Δημόσιο και υπογεγραμμένη από έναν ανεξάρτητο και διεθνώς αναγνωρισμένο ασφαλειομεσίτη ο οποίος θα έχει διοριστεί από τον Παραχωρησιούχο σε σχέση με την παροχή των ασφαλίσεων που καθορίζονται στο Μέρος 1 του Παραρτήματος 16 (*Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης*). Ο Παραχωρησιούχος πρέπει επίσης να μεριμνήσει και να παραδώσει στο Δημόσιο μια τέτοια επιστολή δέσμευσης από κάθε ασφαλειομεσίτη αντικατάστασης που παρέχει ασφάλιση, ο οποίος διορίζεται από τον Παραχωρησιούχο κατά την Περίοδο Παραχώρησης.

24.12 Εάν κατά τη διάρκεια της παρούσας Σύμβασης υπάρξει ουσιώδης αλλαγή στη διεθνή ασφαλιστική αγορά αναφορικά με την ασφάλιση των κινδύνων που απαιτείται να ασφαλισθούν από τον Παραχωρησιούχο βάσει της παρούσας Σύμβασης, με τρόπο που είτε το κόστος της ασφάλισης γίνει «υπερβολικό» είτε η κάλυψη «μη διαθέσιμη», τότε το Δημόσιο δικαιούται να καταβάλει το πρόσθετο ποσό του ασφαλίστρου, της προμήθειας ή οποιουδήποτε άλλου ποσού προκειμένου να διατηρήσει σε ισχύ την ασφαλιστική κάλυψη, εάν χρειάζεται, ή να δράσει ως έσχατος ασφαλιστής και, εάν καμία από αυτές τις επιλογές δεν ασκηθεί από το Δημόσιο, τότε ο Παραχωρησιούχος θα απαλλαχθεί από την υποχρέωσή του να ασφαλίσει τον εν λόγω κίνδυνο εν όλω ή εν μέρει. Εάν το Δημόσιο δράσει ως έσχατος ασφαλιστής και στη συνέχεια προκύψει ο κίνδυνος, θα καταβάλει ποσό ίσο με την ασφαλιστική αποζημίωση που θα είχε καταβληθεί σε περίπτωση που ήταν διαθέσιμη η ασφάλιση ή θα καταγγείλει την παρούσα Σύμβαση και θα καταβάλει αποζημίωση ίση με το οφειλόμενο ποσό δυνάμει του Άρθρου 35 (*Αποζημίωση λόγω Παρατεταμένης Ανωτέρας Βίας*). Εάν δεν ασκηθεί καμία από αυτές τις επιλογές από το Δημόσιο, τότε ο Παραχωρησιούχος θα απαλλαχθεί από την υποχρέωσή του να ασφαλίσει τον εν λόγω κίνδυνο εν όλω ή εν μέρει.

24.13 Όσον αφορά την προηγούμενη παράγραφο:

24.13.1 η ασφαλιστική κάλυψη θεωρείται «μη διαθέσιμη», εάν δεν παρέχεται από αναγνωρισμένες ασφαλιστικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Ευρωπαϊκή Ένωση και έχουν αξιολογηθεί από τη Standard & Poor’s με ένδειξη που δεν είναι χαμηλότερη από Α- (ή το ισοδύναμό του σύμφωνα με την A.M. Best), με όρους (συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικά του εύρους, των ορίων, των απαλλαγών και των εξαιρέσεων) ουσιαστικά παρόμοιους με τους όρους που είχε εξασφαλίσει ο Παραχωρησιούχος έως τη συγκεκριμένη στιγμή και είχαν εγκριθεί από το Δημόσιο ή, εάν η κάλυψη δεν έχει τεθεί ακόμα σε ισχύ, με ουσιαστικά παρόμοιους όρους με τους ασφαλιστικούς όρους που απαιτούνται βάσει της παρούσας Σύμβασης·

24.13.2 το κόστος της ασφάλισης θεωρείται «υπερβολικό», εάν είναι διαθέσιμο από αναγνωρισμένους ασφαλιστές που δραστηριοποιούνται στην Ευρωπαϊκή Ένωση και έχουν αξιολογηθεί από τη Standard & Poor’s με ένδειξη που δεν είναι χαμηλότερη από Α- (ή το ισοδύναμό του σύμφωνα με την A.M. Best) με ασφάλιστρο που είναι τουλάχιστον διπλάσιο από την Αναπροσαρμοζόμενη τιμή που περιλαμβάνεται στο Οικονομικό Μοντέλο, όπως αυτή επικαιροποιείται, ώστε να αντιπροσωπεύει το ασφάλιστρο που καταβάλλεται όντως από τον Παραχωρησιούχο ανά κίνδυνο. Η σύγκριση του κόστους θα πραγματοποιηθεί σε ασφαλιστική κάλυψη ή όρους (συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικά του εύρους, των ορίων, των απαλλαγών και των εξαιρέσεων)

ουσιαστικά παρόμοιους με τους όρους που είχε εξασφαλίσει ο Παραχωρησιούχος έως τη συγκεκριμένη στιγμή και είχαν εγκριθεί από το Δημόσιο.

24.14 Εάν υπάρξει διαφωνία σχετικά με το αν η κάλυψη είναι «μη διαθέσιμη» και σε ποιο βαθμό, καθώς και σχετικά με το αν το κόστος της κάλυψης είναι «υπερβολικό», τα Μέρη θα ορίσουν έναν ανεξάρτητο διεθνή ασφαλειομεσίτη με εμπειρία στην ασφάλιση μεγάλων έργων παραχώρησης, ο οποίος θα γνωμοδοτήσει σχετικά με το ζήτημα από το οποίο προέκυψε η διαφωνία. Το Μέρος που επιθυμεί να απευθυνθεί σε ασφαλειομεσίτη θα ειδοποιεί το άλλο Μέρος σχετικά με την πρόθεσή του, προκειμένου να αποφασίσουν από κοινού σε ποια εταιρεία να απευθυνθούν και, σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί συμφωνία, ο ασφαλειομεσίτης θα διορίζεται από τον Πρόεδρο της Lloyd's στο Λονδίνο. Η ασφαλειομεσιτική εταιρεία θα παρέχει γνωμοδότηση ως ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας και όχι ως διαιτητής. Το περιεχόμενο της γνωμοδότησης του εμπειρογνώμονα θα εφαρμόζεται από τα Μέρη έως την επίλυση του ζητήματος σύμφωνα με τη διαδικασία του Άρθρου 39 (*Επίλυση Διαφορών*), εάν κάποιο από τα Μέρη επιθυμεί να παραπέμψει το ζήτημα σε Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών. Το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος θα επιβαρυνθούν ισότιμα τη δαπάνη για τη γνωμοδότηση του εμπειρογνώμονα.

24.15 Ο Παραχωρησιούχος θα επιβεβαιώνει εγγράφως στο Δημόσιο την ανανέωση ή την παράταση (ανάλογα με την περίπτωση) των ασφαλιστήριων συμβολαίων, τουλάχιστον τριάντα (30) ημέρες πριν από την ημερομηνία λήξης τους, θα ενημερώνει το Δημόσιο σχετικά με τυχόν τροποποιήσεις στην κάλυψη που πρόκειται να λήξει και θα υποβάλλει για έγκριση το ασφαλιστήριο συμβόλαιο ανανέωσης ή την έγκριση της παράτασης αντίστοιχα, το συντομότερο δυνατόν και, σε κάθε περίπτωση όχι αργότερα από τριάντα (30) ημέρες πριν από την ημερομηνία έναρξης της κάλυψης που προβλέπεται από αυτά. Το Δημόσιο δεν θα αρνείται ή καθυστερεί την έγκρισή του χωρίς εύλογη αιτία.

24.16 Εάν το Δημόσιο έχει ειδοποιήσει τον Παραχωρησιούχο σχετικά με την πρόθεσή του να θέσει σε ισχύ την εν λόγω ασφάλιση ή να καταβάλει τα εν λόγω ασφάλιστρα σύμφωνα με το Άρθρο 24.12 και έχει εκχωρήσει στον Παραχωρησιούχο χρονικό διάστημα δεκατεσσάρων (14) ημερών για να κάνει το ίδιο:

24.16.1 και το Δημόσιο διαπιστώσει ανά πάσα στιγμή ότι οποιαδήποτε από τις ασφαλίσεις που προβλέπονται στην παρούσα δεν έχει τεθεί σε ισχύ ή έχει σταματήσει να βρίσκεται σε ισχύ, εν όλω ή εν μέρει, ή δεν έχει τεθεί σε ισχύ σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης, και προχωρήσει στην ενεργοποίηση των αντίστοιχων ασφαλιστήριων συμβολαίων, όπως δικαιούται, καταβάλλοντας τα αντίστοιχα ασφάλιστρα·

24.16.2 ή για οποιαδήποτε αιτία ο Παραχωρησιούχος αμελήσει την καταβολή των οφειλόμενων ασφαλίστρων και το Δημόσιο προχωρήσει στην πληρωμή των ασφαλιστικών εταιρειών για λογαριασμό του Παραχωρησιούχου όπως δικαιούται να κάνει, ώστε να μην τεθεί σε κίνδυνο η ασφαλιστική κάλυψη·

τότε ο Παραχωρησιούχος θα καταβάλει στο Δημόσιο τα ποσά των εν λόγω ασφαλίστρων, καθώς και οποιαδήποτε σχετικά, εύλογα και δικαιολογημένα έξοδα του Δημοσίου, εντός τριάντα (30) ημερών από τη σχετική ειδοποίηση. Εάν ο Παραχωρησιούχος δεν συμμορφωθεί με την υποχρέωσή του βάσει του παρόντος Άρθρου 24.16, ο Παραχωρητής δύναται, βάσει των Απευθείας Συμβάσεων με το Δημόσιο (εάν υπάρχουν, σύμφωνα με το Άρθρο 37.1.8), να εισπράξει τα εν λόγω ποσά μέσω πλήρους ή μερικής κατάπτωσης τυχόν Εγγυητικών Επιστολών Καλής Εκτέλεσης που έχουν υποβληθεί από τον Παραχωρησιούχο.

24.17 Με την επιφύλαξη του Άρθρου 24.12, ο Παραχωρησιούχος δεν επιτρέπεται να αναλάβει οποιαδήποτε δραστηριότητα αναφορικά με την υλοποίηση της Παραχώρησης, χωρίς η εν λόγω δραστηριότητα να καλύπτεται από ασφαλιστήριο συμβόλαιο που έχει εγκριθεί από το Δημόσιο.

24.18 Ο Παραχωρησιούχος θα ειδοποιεί το Δημόσιο σχετικά με την επέλευση ασφαλισμένων ζημιών ποσού που υπερβαίνει ή υπολογίζεται πως υπερβαίνει τα διακόσιες χιλιάδες Ευρώ (€200.000) και θα διατηρεί το Δημόσιο διαρκώς ενήμερο σχετικά με τις εξελίξεις της υπόθεσης, έως ότου ο σχετικός φάκελος κλείσει από την ασφαλιστική εταιρεία.

24.19 Αποζημίωση από τον Παραχωρησιούχο

24.19.1 Ο Παραχωρησιούχος θα αποζημιώνει πλήρως τον Παραχωρητή και το Δημόσιο, την Αρμόδια Αρχή και τους αντίστοιχους αντιπροσώπους, προστηθέντες και υπαλλήλους τους για όλες τις Ζημίες που προκύπτουν από ή σε σχέση με οποιαδήποτε ενέργεια ή παράλειψη του Παραχωρησιούχου ή των αντιπροσώπων, προστηθέντων ή υπαλλήλων του αναφορικά με την παρούσα Σύμβαση ή την παραβίαση αυτής ή την παραβίαση των υποχρεώσεων του Παραχωρησιούχου βάσει οποιασδήποτε Σύμβασης Παροχής Υπηρεσιών ή που απορρέει ή προκύπτει από τα Έργα ή τις Δραστηριότητες Παραχώρησης ή από την παρουσία στις Περιοχές Παραχώρησης του Παραχωρησιούχου ή των αντιπροσώπων, προστηθέντων ή υπαλλήλων του συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, τυχόν Ζημιών που υπέστησαν ή επωμίστηκαν σχετικά με τα εξής:

(α) θάνατο ή σωματική βλάβη·

(β) απώλεια ή ζημία σε οποιαδήποτε ακίνητα ή κινητά περιουσιακά στοιχεία του Δημοσίου ή του Παραχωρητή, οποιασδήποτε Αρμόδιας Αρχής και των αντίστοιχων αντιπροσώπων, προστηθέντων ή υπαλλήλων τους και

(γ) οποιαδήποτε παραβίαση υποχρέωσης εκ του νόμου προβλεπόμενης.

Το Δημόσιο θα καταβάλλει κάθε εύλογη προσπάθεια, στον βαθμό που αυτό είναι δυνατό (αλλά χωρίς αβάσιμα έξοδα ή αναστάτωση), να ελαχιστοποιήσει και/ή να μετριάσει τις Ζημίες στο παρόν Άρθρο 24.19.1.

24.19.2 Η αποζημίωση στο Άρθρο 24.19.1 δεν θα ισχύει για:

(α) οποιοδήποτε από τα ζητήματα που αναφέρονται στο Άρθρο 24.19.1, τα οποία προέκυψαν ως συνέπεια κατάλληλων ενεργειών του Παραχωρησιούχου υπό τις έγγραφες οδηγίες του Παραχωρητή και/ή του Δημοσίου ή οποιασδήποτε Κρατικής Αρχής και των αντίστοιχων αντιπροσώπων, προστηθέντων ή υπαλλήλων τους·

(β) οποιαδήποτε βλάβη, απώλεια, ζημία, δαπάνη και έξοδο που προκλήθηκε από αμέλεια ή δόλο του Δημοσίου, του Παραχωρητή ή της Κρατικής Αρχής και των αντίστοιχων αντιπροσώπων, προστηθέντων ή υπαλλήλων τους ή από παραβίαση της παρούσας Σύμβασης από το Δημόσιο ή από Κρατική Αρχή·

(γ) οποιοδήποτε ζήτημα το οποίο αποτελεί αντικείμενο Γεγονότος Ευθύνης Δημοσίου ή Γεγονότος Ανωτέρας Βίας·

(δ) έμμεσες ζημίες εκτός από την περίπτωση στην οποία οι εν λόγω ζημίες καλύπτονται από ασφάλιση·

(ε) κινδύνους ή ζημίες που δεν είναι ασφαλισμένες στον βαθμό που το ποσό τυχόν αξίωσης υπερβαίνει τις διακόσιες χιλιάδες Ευρώ (€200.000)· ή

(στ) εάν και στον βαθμό που το Δημόσιο, ο Παραχωρητής ή η Κρατική Αρχή διαθέτει εναλλακτική αποκατάσταση βάσει της παρούσας Σύμβασης.

24.19.3 Η συνολική ευθύνη του Παραχωρησιούχου κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης αναφορικά με την περιβαλλοντική ευθύνη (εκτός από δυσμενείς περιβαλλοντικές επιπτώσεις, μόλυνση ή δυσμενείς επιπτώσεις στην υγεία που οφείλονται άμεσα στις πράξεις, τις παραλείψεις ή σε αμέλεια

του Παραχωρησιούχου) δεν θα υπερβαίνει τα δέκα εκατομμύρια Ευρώ (€10.000.000) εκτός από την περίπτωση όπου οποιαδήποτε από τις ανωτέρω περιστάσεις οφείλεται σε απάτη, δόλο/ηθελημένα πλημμελή συμπεριφορά ή στην παραβίαση οποιουδήποτε ισχύοντα νόμου από τον Παραχωρησιούχο, συμπεριλαμβανομένης της παρούσας Σύμβασης, παρά μόνο εάν η εν λόγω παραβίαση οφείλεται σε Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου.

24.20 Αποζημίωση από το Δημόσιο

24.20.1 Το Δημόσιο θα αποζημιώνει τον Παραχωρησιούχο ή τους αντιπροσώπους, προστηθέντες ή υπαλλήλους του για κάθε ζημία που υφίσταται ο Παραχωρησιούχος ή οι αντιπρόσωποι, προστηθέντες ή υπάλληλοί του αναφορικά με κάθε αξίωση τρίτου σχετικά με τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, η οποία προκύπτει από περιστάσεις που υπήρχαν πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος και οι εν λόγω περιστάσεις δεν οφείλονται στις πράξεις ή τις παραλείψεις του Παραχωρησιούχου ή των υπεργολάβων του.

24.20.2 Ο Παραχωρησιούχος θα καταβάλλει κάθε εύλογη προσπάθεια, στον βαθμό που αυτό είναι δυνατό (αλλά χωρίς αβάσιμα έξοδα ή αναστάτωση), να ελαχιστοποιήσει και/ή να μετριάσει την εν λόγω απώλεια ή ζημία.

24.20.3 Το Δημόσιο θα αποζημιώνει τον Παραχωρησιούχο για κάθε αξίωση των υπαλλήλων της ΥΠΑ η οποία οφείλεται άμεσα στη μεταβίβαση της λειτουργίας των Περιφερειακών Αεροδρομίων στον Παραχωρησιούχο βάσει της παρούσας Σύμβασης, συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικά απαιτήσεων για μισθούς των υπαλλήλων, ασφαλιστικές εισφορές και αποζημιώσεις απόλυσης, με την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω αξιώσεις έχουν βεβαιωθεί με τελεσίδικη δικαστική απόφαση και ότι ο Παραχωρησιούχος έχει εξοφλήσει τις εν λόγω αξιώσεις και έχει παράσχει στο Δημόσιο τα αποδεικτικά στοιχεία της εν λόγω δικαστικής απόφασης και της σχετικής πληρωμής.

24.20.4 Το Δημόσιο θα αποζημιώνει τον Παραχωρησιούχο για κάθε Ζημία που αυτός υφίσταται λόγω της ύπαρξης οποιασδήποτε διάταξης των Συμβάσεων με την «Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών Α.Ε.» (Hellenic Duty Free S.A.), η οποία διαφέρει από αυτές που παρουσίασε το Δημόσιο στο Άρθρο 5.2.1(ια) ή τυχόν άλλες διατάξεις που επηρεάζουν δυσμενώς τις Δραστηριότητες Παραχώρησης.

25 Ανωτέρα Βία

25.1 Επέλευση Γεγονότων Ανωτέρας Βίας

25.1.1 Σε περίπτωση που είτε το Δημόσιο είτε ο Παραχωρησιούχος ισχυρίζεται ότι έχει παρεμποδιστεί ή καθυστερήσει η τήρηση των υποχρεώσεων του βάσει της παρούσας Σύμβασης λόγω κάποιου Γεγονότος Ανωτέρας Βίας, το εν λόγω Μέρος θα παράσχει ειδοποίηση (**Ειδοποίηση Ανωτέρας Βίας**) στο άλλο Μέρος, καθώς και στον Ανεξάρτητο Μηχανικό, εάν συνεχίζονται τα Εποπτευόμενα Έργα, το συντομότερο δυνατό, αλλά σε κάθε περίπτωση όχι αργότερα από πέντε (5) ημέρες αφού το Μέρος λάβει γνώση της επέλευσης του Γεγονότος Ανωτέρας Βίας. Η Ειδοποίηση Ανωτέρας Βίας θα εξειδικεύει τις συνθήκες που συντελούν στο Γεγονός Ανωτέρας Βίας και την εκτιμώμενη διάρκεια και συνέπειες (στον βαθμό που αυτές μπορούν να διαπιστωθούν) που το εν λόγω συμβάν ενδέχεται να έχει για τις υποχρεώσεις του ενδιαφερόμενου Μέρους, η τήρηση των οποίων έχει καθυστερήσει ή παρεμποδιστεί λόγω του Γεγονότος Ανωτέρας Βίας. Ο Παραχωρησιούχος δεν θα υποστεί Πόντους Ανεπάρκειας ή Μείωση λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων αναφορικά με τις εν λόγω υποχρεώσεις βάσει της παρούσας Σύμβασης, η τήρηση των οποίων παρεμποδίστηκε από το Γεγονός Ανωτέρας Βίας.

25.1.2 Εάν ο παραλήπτης της Ειδοποίησης Ανωτέρας Βίας αμφισβητήσει την επέλευση ή τις συνέπειες ενός Γεγονότος Ανωτέρας Βίας, θα παράσχει ειδοποίηση σχετικά με την εν λόγω αμφισβήτηση (**Ειδοποίηση Αμφισβήτησης**) στο άλλο Μέρος και στον Παραχωρητή και στον Ανεξάρτητο Μηχανικό εντός επτά (7) ημερών ακολούθως της παραλαβής της Ειδοποίησης Ανωτέρας Βίας, παραθέτοντας τους λόγους για τους οποίους η ανάκυψη και/ή οι συνέπειες του Γεγονότος Ανωτέρας Βίας τίθενται υπό αμφισβήτηση.

25.1.3 Εάν ούτε η Ειδοποίηση Ανωτέρας Βίας αλλά ούτε και η Ειδοποίηση Αμφισβήτησης αποσυρθούν εντός επτά (7) ημερών από την ημερομηνία παραλαβής της Ειδοποίησης Αμφισβήτησης, το Δημόσιο ή ο Παραχωρησιούχος θα έχουν το δικαίωμα, εντός είκοσι μίας (21) ημερών από την Ειδοποίηση Αμφισβήτησης, να παραπέμψουν την διαφορά προς επίλυση δυνάμει του Άρθρου 39 (*Επίλυση Διαφορών*).

25.1.4 Εάν η Ειδοποίηση Ανωτέρας Βίας δεν αμφισβητηθεί, στη συνέχεια και μόλις αυτό καταστεί ευλόγως δυνατό, ο Παραχωρητής, το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος θα συναντηθούν για να συζητήσουν το Γεγονός Ανωτέρας Βίας και τις συνέπειές του και, στον βαθμό που κάτι τέτοιο είναι δυνατό, θα ορίσουν τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο να προχωρήσουν τα Έργα ή οι Υπηρεσίες Αεροδρομίου, καταβάλλοντας κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να

ελαχιστοποιήσουν τις δυσμενείς επιπτώσεις του Γεγονότος Ανωτέρας Βίας στις Δραστηριότητες Παραχώρησης.

25.1.5 Εάν δεν μπορεί να προσδιοριστεί άμεσα αν το Γεγονός Ανωτέρας Βίας θα εξελιχθεί σε Παρατεταμένο Γεγονός Ανωτέρας Βίας (όπως ορίζεται στο Άρθρο 25.4 (*Παρατεταμένα Γεγονότα Ανωτέρας Βίας*)), ο Παραχωρητής, το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος θα προβούν σε οποιοδήποτε εύλογο μέτρο ώστε να συνεχιστούν οι Δραστηριότητες Παραχώρησης, με χρήση ασφαλιστικών αποζημιώσεων και τυχόν οφειλόμενων αποζημιώσεων από το Δημόσιο.

25.2 Οικονομική Ευθύνη Παραχωρησιούχου

Με την επιφύλαξη του Άρθρου 25.4 (*Παρατεταμένα Γεγονότα Ανωτέρας Βίας*):

(α) στον βαθμό που ο Παραχωρησιούχος, σύμφωνα με το Άρθρο 24 (*Ασφάλιση*), έχει ασφαλίσει τις Δραστηριότητες Παραχώρησης από τις συνέπειες Γεγονότος Ανωτέρας Βίας, θα υποστεί τις οικονομικές συνέπειες του εν λόγω Γεγονότος Ανωτέρας Βίας έως τα ποσά που οφείλονται βάσει των ασφαλιστήριων συμβολαίων, λαμβάνοντας υπόψη τυχόν απαλλαγές που προβλέπονται σε αυτά. Επιπλέον, εάν το Γεγονός Ανωτέρας Βίας έχει δυσμενείς επιπτώσεις στην ικανότητα του Παραχωρησιούχου να ανταποκριθεί σε οποιαδήποτε από τις συμφωνημένες προθεσμίες, ο Παραχωρησιούχος θα δικαιούται παράταση του χρονικού ορίου που επηρεάζεται, σύμφωνα με το Άρθρο 30.1.1(α) και

(β) ο Παραχωρησιούχος θα υποστεί τις οικονομικές συνέπειες οποιουδήποτε Γεγονότος Ανωτέρας Βίας, εάν το αποτέλεσμα του εν λόγω γεγονότος στις Δραστηριότητες Παραχώρησης οφειλόταν στη μη συμμόρφωση του Παραχωρησιούχου με τις Προδιαγραφές.

25.3 Οικονομική Ευθύνη Δημοσίου

Με την επιφύλαξη του Άρθρου 25.4 (*Παρατεταμένα Γεγονότα Ανωτέρας Βίας*), όλα τα Γεγονότα Ανωτέρας Βίας, εκτός από αυτά που, δυνάμει του Άρθρου 25.2 (*Οικονομική Ευθύνη Παραχωρησιούχου*), υφίσταται ο Παραχωρησιούχος (και μόνο στον βαθμό που τα υφίσταται αυτός), τα οποία:

(α) έχουν δυσμενείς επιπτώσεις στην ικανότητα του Παραχωρησιούχου να ανταποκριθεί σε οποιαδήποτε από τις συμφωνημένες προθεσμίες των Έργων θεωρούνται Γεγονότα Καθυστέρησης και το Δημόσιο θα

αποζημιώνει τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με το Άρθρο 30.1 (*Γεγονότα Καθυστέρησης – Αποζημιώσεις Περιόδου Έργων*),

(β) έχουν δυσμενείς επιπτώσεις στην ικανότητα του Παραχωρησιούχου να εκτελέσει τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου θεωρούνται Γεγονότα Ευθύνης Δημοσίου και το Δημόσιο θα αποζημιώνει τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με το Άρθρο 30.4 (*Γεγονότα Ευθύνης Δημοσίου – Αποζημίωση Δραστηριοτήτων Παραχώρησης*).

25.4 Παρατεταμένα Γεγονότα Ανωτέρας Βίας

25.4.1 **Παρατεταμένο Γεγονός Ανωτέρας Βίας** είναι ένα Γεγονός Ανωτέρας Βίας που σημειώνεται:

(α) ενώ συνεχίζονται τα Επικείμενα Έργα και:

(i) διαρκεί για περισσότερους από έξι (6) μήνες στην περίπτωση κατά την οποία ο Παραχωρησιούχος είναι ασφαλισμένος για τις συνέπειες ενός τέτοιου συμβάντος ή

(ii) διαρκεί για περισσότερους από τρεις (3) μήνες στην περίπτωση κατά την οποία ο Παραχωρησιούχος δεν είναι ασφαλισμένος για τις συνέπειες ενός τέτοιου συμβάντος και

(β) ενώ συνεχίζονται οι Υπηρεσίες Αεροδρομίου και:

(iii) διαρκεί για περισσότερους από έξι (6) μήνες στην περίπτωση κατά την οποία ο Παραχωρησιούχος είναι ασφαλισμένος για τις συνέπειες ενός τέτοιου συμβάντος ή

(iv) διαρκεί για περισσότερους από τρεις (3) μήνες στην περίπτωση κατά την οποία ο Παραχωρησιούχος δεν είναι ασφαλισμένος για τις συνέπειες ενός τέτοιου συμβάντος.

25.4.2 Σε περίπτωση Παρατεταμένου Γεγονότος Ανωτέρας Βίας, το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος θα συναντηθούν εντός δέκα (10) ημερών ακολούθως της λήξης της τρίμηνης (3) ή εξάμηνης (6) περιόδου, η οποία ορίζεται στο Άρθρο 25.4.1, ώστε να αποφασίσουν σε τι βαθμό μπορούν να συμφωνήσουν, ανάλογα με τις συνέπειες του Παρατεταμένου Γεγονότος Ανωτέρας Βίας έως τη δεδομένη χρονική στιγμή και με τις απόψεις τους σχετικά με τις προβλέψιμες συνέπειες, όσον αφορά τα επιπρόσθετα μέτρα αντιμετώπισης του Παρατεταμένου Γεγονότος Ανωτέρας Βίας και τη συνέχιση της παρούσας Σύμβασης. Εάν δεν επιτευχθεί συμφωνία μεταξύ του Δημοσίου και του

Παραχωρησιούχου εντός τριάντα (30) ημερών από τη λήξη της σχετικής περιόδου ή μεγαλύτερης περιόδου η οποία ενδέχεται να συμφωνηθεί μεταξύ τους, θα ισχύουν τα εξής:

(α) ένα Παρατεταμένο Γεγονός Ανωτέρας Βίας που έχει δυσμενείς επιπτώσεις στις Δραστηριότητες Παραχώρησης λόγω της μη συμμόρφωσης του Παραχωρησιούχου με τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας Σύμβασης (εκτός από τη μη συμμόρφωση λόγω Γεγονότος Ανωτέρας Βίας) θα αντιμετωπίζεται ως Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου και

(β) ένα Παρατεταμένο Γεγονός Ανωτέρας Βίας που δεν εμπίπτει στην παράγραφο (α) ανωτέρω και το οποίο έχει δυσμενείς επιπτώσεις στις Δραστηριότητες Παραχώρησης θα αντιμετωπίζεται ως Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου.

26 Δραστηριότητα Παραχώρησης

26.1 Υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου σε σχέση με τις Δραστηριότητες Παραχώρησης

26.1.1 Καθ' όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης ο Παραχωρησιούχος θα τηρεί τις ελάχιστες απαιτήσεις λειτουργίας και συντήρησης που περιλαμβάνονται στην παρούσα Σύμβαση, καθώς και σύμφωνα με τις Προδιαγραφές, τις Απαιτήσεις Συντήρησης και το Πρόγραμμα Συντήρησης και οποιαδήποτε άλλη ισχύουσα Νομοθεσία και τα Εγχειρίδια Αεροδρομίου, και θα λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα, προκειμένου να διασφαλίζει:

(α) τη λειτουργία (i) των Πιστοποιημένων Περιφερειακών Αεροδρομίων σε συμμόρφωση με τους Κανονισμούς Πιστοποίησης και σύμφωνα με το αντίστοιχο Πιστοποιητικό Αεροδρομίου, καθώς και τους όρους και τις προϋποθέσεις του, και (ii) των Μη Πιστοποιημένων Περιφερειακών Αεροδρομίων σύμφωνα με το προσχέδιο συνθηκών λειτουργίας που έχει συμφωνηθεί σύμφωνα με το Άρθρο 17.2.1.,

(β) την παροχή ασφαλούς, συνεπούς και υψηλού επιπέδου εξυπηρέτησης για τους Επιβάτες και τους Χρήστες· και

(γ) την έγκαιρη και αποτελεσματική ανταπόκριση σε περίπτωση ατυχήματος ή περιστατικού έκτακτης ανάγκης.

26.1.2 Καθ' όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα δρα με τρόπο ώστε να διασφαλίζει:

(α) την ασφάλεια όλων των προσώπων στα Περιφερειακά Αεροδρόμια ή στην περιοχή των Περιφερειακών Αεροδρομίων, υπό κανονικές συνθήκες (πρόληψη), καθώς και σε περίπτωση ατυχήματος συμπεριλαμβανομένου του διορισμού Υπευθύνου Ασφάλειας σύμφωνα με τα Πρότυπα και τις Προδιαγραφές·

(β) τη συμμόρφωση του συστήματος λειτουργίας και συντήρησης με όλους τους κανονισμούς ασφάλειας που ισχύουν κατά καιρούς· και

(γ) την ασφάλεια και ανθεκτικότητα των Περιφερειακών Αεροδρομίων ανά πάσα στιγμή σύμφωνα με τα Πρότυπα και τις Προδιαγραφές.

26.1.3 Ο Παραχωρησιούχος, εάν υπάρξει έκτακτη ανάγκη σε οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, συμπεριλαμβανομένων των εξής:

(α) ατυχήματος ή άλλης κατάστασης έκτακτης ανάγκης που απαιτεί άμεση αντίδραση·

(β) εντοπισμού επικείμενου κινδύνου ατυχήματος ή τρομοκρατικής ενέργειας·

(γ) επικίνδυνων παραμορφώσεων των οδοστρωμάτων των αεροδιαδρόμων στα Περιφερειακά Αεροδρόμια· ή

(δ) οποιαδήποτε κατάσταση που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια των Επιβατών, των Χρηστών ή του προσωπικού των Περιφερειακών Αεροδρομίων·

θα λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα και θα παρέχει κάθε βοήθεια στις Αρμόδιες Αρχές κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους, ακόμα και αν αυτό έχει δυσμενείς επιπτώσεις στα Αερολιμενικά Τέλη, ώστε να διασφαλίζονται ασφαλείς συνθήκες για τους Επιβάτες και τους Χρήστες, τα Περιφερειακά Αεροδρόμια και τους τρίτους.

26.1.4 Ο Παραχωρησιούχος θα καταρτίζει μια αιτιολογική έκθεση εντός εύλογης χρονικής περιόδου από την επέλευση οποιουδήποτε ουσιώδους περιστατικού ή ατυχήματος που σημειώνεται στα Περιφερειακά Αεροδρόμια. Η συγκεκριμένη έκθεση θα αποστέλλεται εντός ενός μηνός από την κατάρτισή της και σε κάθε περίπτωση όχι αργότερα από σαράντα πέντε (45) ημέρες από την ημερομηνία του περιστατικού στο Δημόσιο, στην ΥΠΑ, στον Υπεύθυνο Ασφάλειας και στις Υπηρεσίες Έκτακτης Ανάγκης. Εάν έχει συνταχθεί επίσημη έκθεση έρευνας η οποία αναλύει τις συνθήκες του περιστατικού ή του ατυχήματος ή τα συμπεράσματα που μπορούν να

συναχθούν από αυτό, ο Παραχωρησιούχος θα προωθεί την εν λόγω έκθεση εντός ενός μηνός από την ημερομηνία παραλαβής της στο Δημόσιο, στον Υπεύθυνο Ασφάλειας και στις Υπηρεσίες Έκτακτης Ανάγκης.

26.1.5 Κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης ή πριν από αυτή, ο Παραχωρησιούχος θα διορίζει έναν Υπεύθυνο Ασφάλειας. Τα καθήκοντα του Υπευθύνου Ασφάλειας θα περιλαμβάνουν τα καθήκοντα που παρατίθενται στον Κανονισμό (ΕΚ) 216/2008 και τους Εκτελεστικούς του Κανόνες, καθώς και στον Κανονισμό (ΕΕ) 139/2014 και τα Παραρτήματα Ι έως IV αυτού, και θα περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων τα εξής:

(α) επίβλεψη όλων των μέτρων για την ασφάλεια των Επιβατών και των Χρηστών και του προσωπικού των Περιφερειακών Αεροδρομίων·

(β) ανάπτυξη υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης και σχεδίων δράσης·

(γ) ανάπτυξη, εφαρμογή και αξιολόγηση μέτρων έκτακτης ανάγκης·

(δ) συμμετοχή στον προσδιορισμό σχεδίων δράσης και στην εφαρμογή τυχόν νέων προδιαγραφών στις εγκαταστάσεις υποδομής·

(ε) εκπαίδευση του λειτουργικού προσωπικού· και

(στ) επίβλεψη της συντήρησης και των επισκευών στις εγκαταστάσεις και στον εξοπλισμό των Περιφερειακών Αεροδρομίων.

26.1.6 Ο Υπεύθυνος Ασφάλειας μπορεί να είναι υπάλληλος του Παραχωρησιούχου, αλλά θα είναι ανεξάρτητος σε όλα τα ζητήματα που σχετίζονται με την ασφάλεια του Περιφερειακού Αεροδρομίου.

26.1.7 Το Δημόσιο, η ΥΠΑ ή οποιοδήποτε πρόσωπο που έχει εξουσιοδοτηθεί από το Δημόσιο και για το οποίο ο Παραχωρησιούχος λαμβάνει πρότερη ειδοποίηση, έχει το δικαίωμα να εκτελεί τακτικές επιθεωρήσεις, προκειμένου να διασφαλίσει ότι τα Περιφερειακά Αεροδρόμια συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης. Το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί ανάμεσα σε δύο διαδοχικές επιθεωρήσεις δεν θα είναι μεγαλύτερο από τρία (3) έτη. Σε κάθε επιθεώρηση ενδέχεται να εκτελούνται Ασκήσεις Ετοιμότητας κατόπιν οδηγιών του Παραχωρησιούχου ή του Δημοσίου.

26.1.8 Ο Παραχωρησιούχος, διά του Υπευθύνου Ασφάλειας θα διεξάγει, ανά τακτά χρονικά διαστήματα που θα ορίζονται στο Εγχειρίδιο Αεροδρομίου, Ασκήσεις Ετοιμότητας στα Περιφερειακά Αεροδρόμια. Οι Ασκήσεις Ετοιμότητας θα διεξάγονται με τη συμμετοχή των Υπηρεσιών Έκτακτης Ανάγκης και του

σχετικού προσωπικού του Παραχωρησιούχου και πρέπει, στον μέγιστο δυνατό βαθμό, να εκτελούνται σε τέτοια χρονική στιγμή ώστε να ελαχιστοποιείται η αναστάτωση στους Επιβάτες και τους Χρήστες στο σχετικό Περιφερειακό Αεροδρόμιο. Για το σκοπό της διεξαγωγής των ανωτέρω Ασκήσεων Ετοιμότητας, ο Παραχωρησιούχος δύναται να διακόψει τις Δραστηριότητες Παραχώρησης για τη χρονική περίοδο που ορίζεται στο Εγχειρίδιο Αεροδρομίου.

26.2 Διαθεσιμότητα των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης

26.2.1 Ο Παραχωρησιούχος θα συμμορφώνεται ανά πάσα στιγμή με το Εγχειρίδιο Αεροδρομίου, το Πρόγραμμα Συντήρησης, καθώς και τα Πρότυπα και τις Προδιαγραφές. Θα συντηρεί, θα διατηρεί σε καλή λειτουργική κατάσταση και θα ανανεώνει, αντικαθιστά και αναβαθμίζει, στο βαθμό που απαιτείται εύλογα, τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, τα κτίρια τους, τον εξοπλισμό, τα συστήματα και τις εγκαταστάσεις τους, τα Κινητά Περιουσιακά Στοιχεία και οποιοδήποτε τμήμα αυτών που ενδέχεται να υποστεί φθορές.

26.2.2 Εάν οποιαδήποτε προγραμματισμένη συντήρηση, επισκευή ή άλλο έργο απαιτεί τη διακοπή ή την αναστολή της χρήσης των Περιφερειακών Αεροδρομίων, εν όλω ή εν μέρει, ή το κλείσιμο οποιουδήποτε από αυτά, για οποιοδήποτε χρονικό διάστημα, ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει στην ΥΠΑ, στο Δημόσιο, στον Παραχωρητή και στους Χρήστες (ανάλογα με την περίπτωση) πρότερη ειδοποίηση. Τα Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης που ορίζονται στο Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) θεωρούνται προγραμματισμένα και η ειδοποίηση θεωρείται παρασχεθείσα διά της παρούσας. Εάν προκύψουν έργα από έκτακτα περιστατικά, ο Παραχωρησιούχος θα ενημερώνει την ΥΠΑ, το Δημόσιο, τον Παραχωρητή και τους Χρήστες (ανάλογα με την περίπτωση) το συντομότερο δυνατόν και θα υποδεικνύει με ακρίβεια, στο βαθμό που αυτό είναι δυνατό, την έκταση και τη διάρκεια των εν λόγω έργων.

26.2.3 Στον βαθμό που αυτό δεν αναλαμβάνεται από το Δημόσιο σύμφωνα με το Άρθρο 4 (*Αντικείμενο Σύμβασης - λειτουργία, εκμετάλλευση και συντήρηση*), ο Παραχωρησιούχος θα συντηρεί και θα διατηρεί σε συνεχή λειτουργία όλον τον εξοπλισμό και τις εγκαταστάσεις ασφάλειας και προστασίας αεροδρομίου που είναι απαραίτητα για τη λειτουργία των Περιφερειακών Αεροδρομίων, προκειμένου να συμμορφωθεί με τα πρότυπα ασφάλειας και προστασίας, όπως αυτά ορίζονται στα Εγχειρίδια Αεροδρομίου.

26.2.4 Με την επιφύλαξη των διατάξεων του Πλαισίου Συνεργασίας ΠΑ και στον μέγιστο δυνατό βαθμό ο Παραχωρησιούχος θα προγραμματίζει το κλείσιμο

τμημάτων των Περιφερειακών Αεροδρομίων σε περιόδους κατά τις οποίες προκαλείται η ελάχιστη δυνατή αναστάτωση στους Επιβάτες και στους Χρήστες, ώστε το τμήμα του σχετικού Περιφερειακού Αεροδρομίου που παραμένει ανοιχτό να έχει επαρκή δυνατότητα εξυπηρέτησης του αναμενόμενου όγκου αεροσκαφών που πραγματοποιούν προσγειώσεις και απογειώσεις κατά τη συγκεκριμένη περίοδο. Συγκεκριμένα:

(α) Το κλείσιμο των διαδρόμων και άλλοι παρόμοιοι περιορισμοί στο οδόστρωμα για συντήρηση ή για άλλους σκοπούς πρέπει να περιορίζεται στο ελάχιστο και, εάν πραγματοποιείται κατά το Ωράριο Λειτουργίας και για περίοδο μεγαλύτερη των δέκα (10) ωρών, θα γίνεται μόνο με προηγούμενη έγκριση της ΥΠΑ, την οποία έγκριση δεν θα αρνείται ή καθυστερεί χωρίς εύλογη αιτία και θα θεωρείται ότι παρασχέθηκε, εάν η ΥΠΑ δεν απαντήσει εντός πέντε (5) ημερών από την υποβολή του σχετικού αιτήματος. Ο Παραχωρησιούχος θα καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια, προκειμένου να εξασφαλίζει τις εγκρίσεις που απαιτούνται δυνάμει του παρόντος Άρθρου εντός του σχετικού χρονικού διαστήματος. Η εν λόγω έγκριση δεν απαιτείται σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, αλλά η ΥΠΑ και οι Χρήστες θα πρέπει να ειδοποιούνται το συντομότερο δυνατόν και σύμφωνα με το Εγχειρίδιο Αεροδρομίου·

(β) Ο Παραχωρησιούχος θα συνεργάζεται με τις αστυνομικές αρχές και την ΥΠΑ και θα τις συνδράμει αναφορικά με τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας και των Επιβατών κατά τη διάρκεια περιστατικών έκτακτης ανάγκης και ατυχημάτων·

(γ) Ο Παραχωρησιούχος θα αναπτύξει σε συνεργασία με το Δημόσιο και υπό την καθοδήγηση αυτού, σχέδια έκτακτων μέτρων για τις περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης στα Περιφερειακά Αεροδρόμια ή για άλλες περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης που απαιτούν άμεση αντίδραση κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης, όπως:

(i) το κλείσιμο των Περιφερειακών Αεροδρομίων ή τμήματος αυτών·

(ii) η εκδήλωση πυρκαγιάς στα Περιφερειακά Αεροδρόμια· και/ή

(iii) οποιαδήποτε άλλη κατάσταση την οποία το Δημόσιο θεωρεί εύλογα ότι θα πρέπει να αντιμετωπιστεί για την ασφάλεια των Επιβατών και των Χρηστών και/ή την Προστασία του Περιβάλλοντος.

26.2.5 Ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει στο Δημόσιο και στην ΥΠΑ την εύλογα απαιτούμενη πρόσβαση ώστε το Δημόσιο και/ή η ΥΠΑ να δύνανται να διεξάγουν επιθεωρήσεις σε όλα τα ουσιώδη ζητήματα που σχετίζονται με τη λειτουργία και τη συντήρηση του Περιφερειακού Αεροδρομίου κατά την Περίοδο Παραχώρησης, συμπεριλαμβανομένων της επίβλεψης και του ελέγχου των επιδόσεων του Παραχωρησιούχου αναφορικά με τις υποχρεώσεις του βάσει του παρόντος Άρθρου.

26.3 Πρόγραμμα Συντήρησης

26.3.1 Εντός τριών (3) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος οφείλει να προετοιμάσει το Πρόγραμμα Συντήρησης.

26.3.2 Ο Παραχωρησιούχος θα ενημερώνει ετησίως το Πρόγραμμα Συντήρησης με βάση:

(α) την κάθε Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων και τις συστάσεις αυτής·

(β) το αρχείο όλων των δυσλειτουργιών, των τεχνικών προβλημάτων και των επισκευών των περασμένων ετών·

(γ) τυχόν Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης που είναι προγραμματισμένα για το επόμενο έτος·

(δ) τυχόν Έργα Ανακαίνισης που είναι προγραμματισμένα για το επόμενο έτος· και

(ε) το συνολικό πρόγραμμα συντήρησης του αεροδρομίου, σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις του EASA σχετικά με τις λειτουργίες των αεροδρομίων.

26.4 Ευθύνη κατά την Περίοδο Εγγύησης Παραχώρησης

Ο Παραχωρησιούχος εγγυάται ότι κατά την έναρξη της Περιόδου Εγγύησης Παραχώρησης τα Περιφερειακά Αεροδρόμια βρίσκονται σε καλή κατάσταση και όλες οι εγκαταστάσεις έχουν ελάχιστη εναπομείνασα διάρκεια όπως ορίζεται στο Παράρτημα 15 (*Απαιτήσεις Παράδοσης*). Ο Παραχωρησιούχος θα έχει την υποχρέωση να αποκαθιστά με δικές του δαπάνες τυχόν δυσλειτουργίες των Περιφερειακών Αεροδρομίων οι οποίες προκύπτουν από την κατάσταση των Περιφερειακών Αεροδρομίων κατά την έναρξη της Περιόδου Εγγύησης Παραχώρησης ή θα χρεώνεται με τις σχετικές δαπάνες αποκατάστασης, σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση και τις Απαιτήσεις Συντήρησης. Ο Παραχωρησιούχος θα είναι υπεύθυνος για ζημίες που

προκύπτουν από τα δομικά στοιχεία και τον εξοπλισμό του με την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω στοιχεία και ο εξοπλισμός δεν τροποποιήθηκαν μετά την έναρξη της Περιόδου Εγγύησης Παραχώρησης. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν ότι ο Παραχωρησιούχος δεν θα είναι σε καμία περίπτωση υπεύθυνος για τυχόν ζημίες που προκλήθηκαν από Γεγονότα Ανωτέρας Βίας, αναμενόμενη φθορά ή λόγω σφάλματος ή αμέλειας ή μη κατάλληλης συντήρησης από το Δημόσιο (όπως απαιτείται σύμφωνα με τις Απαιτήσεις Παράδοσης).

27 Υπηρεσίες Αεροδρομίου και Επιδόσεις

27.1 Γενικά

Ο Παραχωρησιούχος, η ΥΠΑ και/ή το Δημόσιο (κατά περίπτωση) θα παρέχουν τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου (ή θα μεριμνούν για την παροχή αυτών) στα πρότυπα που επιβάλλονται από το Άρθρο 27.2 (*Πρότυπα Επιδόσεων και Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων*) και σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης.

27.2 Πρότυπα Επιδόσεων και Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων

27.2.1 Ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου (ή θα μεριμνά για την παροχή αυτών) στα πρότυπα του Εύλογου και Συνετού Φορέα Διαχείρισης ανά πάσα στιγμή κατά την Περίοδο Παραχώρησης, σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης.

27.2.2 Πέραν της υποχρέωσης του Άρθρου 27.2.1, και με την επιφύλαξη του Άρθρου 27.2.3, ο Παραχωρησιούχος:

(α) θα παρέχει ή θα μεριμνά για την παροχή των Καθορισμένων Υπηρεσιών Αεροδρομίου σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο σύμφωνα με τη Μέτρηση Επιδόσεων και τα Πρότυπα Ποιότητας Υπηρεσιών όπως προβλέπει η Μέτρηση Ποιότητας Υπηρεσιών, από την Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων έως και την τελευταία ημέρα της Περιόδου Παραχώρησης· και

(β) θα μεριμνά ώστε όλοι οι αντιπρόσωποι και οι υπεργολάβοι, καθώς και οι υπεργολάβοι αυτού ή αυτών και οι υπάλληλοι αυτού ή αυτών και οποιαδήποτε άλλα πρόσωπα για τα οποία είναι υπεύθυνος, συμμορφώνονται με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου 27 (*Υπηρεσίες Αεροδρομίου και Επιδόσεις*) και του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*) κατά τη διεξαγωγή των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης.

27.2.3

(α) Τυχόν Υπηρεσίες Ελεγχόμενες από Τρίτα Μέρη, οι οποίες παρέχονται δυνάμει των Μεταβιβασθεισών Συμβάσεων Αεροδρομίου δεν θα υπόκεινται στη Μέτρηση Επιδόσεων και στα Πρότυπα Ποιότητας Υπηρεσιών σύμφωνα με τη Μέτρηση Ποιότητας Υπηρεσιών έως ότου οι εν λόγω Συμβάσεις Αεροδρομίου αντικατασταθούν ή ανανεωθούν, με την προϋπόθεση ότι ο Παραχωρησιούχος έχει συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις του που τίθενται στην παράγραφο (β) παρακάτω·

(β) Ο Παραχωρησιούχος θα διαπραγματευτεί με το σχετικό Μέρος Σύμβασης Αεροδρομίου και θα καταβάλει κάθε εύλογη προσπάθεια (λαμβάνοντας υπόψη τους συνήθεις όρους της αγοράς), προκειμένου να διασφαλίσει ότι η σχετική Μεταβιβασθείσα Σύμβαση Αεροδρομίου θα προβλέπει τη συμμόρφωση από το σχετικό Μέρος Σύμβασης Αεροδρομίου με τα ισχύοντα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη εντός εννέα (9) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης της Παραχώρησης·

(γ) Εάν ο Παραχωρησιούχος, έχοντας καταβάλει κάθε εύλογη προσπάθεια σύμφωνα με την παράγραφο (β) ανωτέρω, αδυνατεί να συμφωνήσει με οποιονδήποτε Κάτοχο Δικαιώματος Αεροδρομίου την εισαγωγή σε οποιαδήποτε Μεταβιβασθείσα Σύμβαση Αεροδρομίου των σχετικών διατάξεων αναφορικά με τη συμμόρφωση με τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη, θα απαλλαχθεί από τη συμμόρφωση με το σχετικά Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη έως τη λήξη της εν λόγω Μεταβιβασθείσας Σύμβασης Αεροδρομίου (μη λαμβάνοντας υπόψη, για τους σκοπούς του ορισμού της λήξης, τυχόν ανανέωση αυτής) και ο Παραχωρησιούχος δεν θα υποστεί Μείωση λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων, με την προϋπόθεση ότι αυτός θα αποδείξει στο Δημόσιο και στον Παραχωρητή (κατά τρόπο ικανοποιητικό για αυτούς) ότι δεν είναι δυνατή στην αγορά η ικανοποίηση των σχετικών Προτύπων Ελεγχόμενων από Τρίτα Μέρη και η διαπραγμάτευση των εν λόγω όρων στη σχετική Μεταβιβασθείσα Σύμβαση Αεροδρομίου·

(δ) Περαιτέρω, ο Παραχωρησιούχος δεν θα υποστεί Μείωση λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων, με την προϋπόθεση ότι αυτός θα αποδείξει στο Δημόσιο (κατά τρόπο ικανοποιητικό για αυτό) ότι δεν είναι δυνατή στην αγορά η ικανοποίηση των σχετικών Προτύπων Ελεγχόμενων από Τρίτα Μέρη μέσω της διαπραγμάτευσης και της επιβολής των εν λόγω όρων στη σχετική σύμβαση με τον σχετικό τρίτο. Εάν ο Παραχωρησιούχος δεν υποστεί Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων σε συνέχεια του παρόντος Άρθρου 27.2.3(δ), τότε η πρώτη

στήλη του Πίνακα 11 στο Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*) θα τροποποιηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 5.3 του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*)·

(ε) Κάθε Σύμβαση με την «Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών Α.Ε.» (Hellenic Duty Free S.A.) εξαιρείται από τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου 27.2 (*Πρότυπα Επιδόσεων και Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων*).

27.2.4 Ο Παραχωρησιούχος είναι υπεύθυνος για την παρακολούθηση των επιδόσεών του αναφορικά με την παρούσα Σύμβαση από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και για όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης, με τον τρόπο και τη συχνότητα που ορίζονται στο Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

27.2.5 Ο Παραχωρησιούχος πρέπει πριν από την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων κάθε Περιφερειακού Αεροδρομίου να προσκομίσει στην ΥΠΑ προς έγκριση την περιγραφή της μεθοδολογίας που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για την παρακολούθηση των επιδόσεων σύμφωνα με τις διατάξεις που ορίζονται στο Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

27.2.6 Ο Παραχωρησιούχος πρέπει να προσκομίζει στην ΥΠΑ οποιαδήποτε τροποποίηση της εν λόγω μεθοδολογίας, η οποία τροποποίηση θα είναι σύμφωνη με τις διατάξεις που ορίζονται στο Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

27.2.7 Ο Παραχωρησιούχος πρέπει να προσκομίσει στην ΥΠΑ στοιχεία σχετικά με οποιαδήποτε σημεία των επιδόσεών του που δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης. Η ΥΠΑ δύναται σε εύλογα χρονικά διαστήματα να παρατηρεί και να επιθεωρεί κατά τρόπο ικανοποιητικό γι’ αυτήν ή να διορίζει έναν ανεξάρτητο τρίτο, προκειμένου αυτός να παρατηρεί, να επιθεωρεί και να αναφέρει στην ΥΠΑ την επάρκεια των διαδικασιών παρακολούθησης (συμπεριλαμβανομένης ενδεικτικά της διεξαγωγής δειγματοληπτικών ελέγχων) σύμφωνα με το Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

27.3 Εκθέσεις Προόδου

27.3.1 Ο Παραχωρησιούχος θα καταρτίζει και θα υποβάλλει στο Δημόσιο και στην ΥΠΑ Τριμηνιαίες Εκθέσεις Προόδου εντός τριάντα (30) ημερών από τη λήξη κάθε Τριμηνιαίας Περιόδου, οι οποίες εκθέσεις θα αρχίζουν και θα περιλαμβάνουν την πρώτη Τριμηνιαία Περίοδο που λήγει μετά:

(α) την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης όπου ορίζονται οι λεπτομέρειες που σχετίζονται με τις Δραστηριότητες Παραχώρησης όπως ενδέχεται να απαιτήσουν εύλογα το Δημόσιο και η ΥΠΑ·

(β) την Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων, με την επιφύλαξη του Άρθρου 27.3.3, όπου θα ορίζονται, με όσες λεπτομέρειες ενδέχεται να απαιτήσει εύλογα η ΥΠΑ, τα αποτελέσματα των μετρήσεων των Προτύπων Επιδόσεων και των Προτύπων Ποιότητας Υπηρεσιών με τα οποία είναι υποχρεωμένος να συμμορφώνεται ή να μεριμνά για τη συμμόρφωση ο Παραχωρησιούχος σύμφωνα με το Άρθρο 27.2 (*Πρότυπα Επιδόσεων και Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων*).

27.3.2 Τα αποτελέσματα που καθορίζονται στις Τριμηνιαίες Εκθέσεις Προόδου που διενεργούνται δυνάμει του Άρθρου 27.3.1 θα καθορίζονται και θα υπολογίζονται σύμφωνα με τη μεθοδολογία που έχει εγκριθεί από την ΥΠΑ πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων σύμφωνα με το Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

27.3.3 Ο Παραχωρησιούχος θα είναι υποχρεωμένος να αποδείξει μόνο:

(α) τη συμμόρφωση με τα Πρότυπα Επιδόσεων 15 και 16 στην Ετήσια Έκθεση Επιδόσεων· και

(β) τη συμμόρφωση με τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη από την ημερομηνία κατά την οποία ο Παραχωρησιούχος είναι υποχρεωμένος να συμμορφώνεται με το Άρθρο 27.2.3 αναφορικά με την παροχή των Υπηρεσιών Αεροδρομίου με τις οποίες σχετίζεται η εν λόγω Μεταβιβασθείσα Σύμβαση Αεροδρομίου.

27.3.4 Ο Παραχωρησιούχος θα καταρτίζει και θα υποβάλλει στο Δημόσιο και στην ΥΠΑ όχι αργότερα από την 1η Μαρτίου κατά το ημερολογιακό έτος που ακολουθεί την πρώτη Περίοδο Αιχμής έπειτα από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και στη συνέχεια ετησίως μια Ετήσια Έκθεση Επιδόσεων. Η Ετήσια Έκθεση Επιδόσεων θα ορίζει, με τις λεπτομέρειες που θα απαιτεί εύλογα η ΥΠΑ, τα αποτελέσματα της παρακολούθησης που είναι υποχρεωμένος να πραγματοποιεί ή να μεριμνά για την πραγματοποίηση της ο Παραχωρησιούχος σύμφωνα με το Παράρτημα 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*).

27.3.5 Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα καταρτίζει και θα υποβάλλει στο Δημόσιο και στην ΥΠΑ Μηνιαίες Εκθέσεις Προόδου, εντός δέκα (10) ημερών από τη λήξη κάθε ημερολογιακού μήνα και η υποχρέωση υποβολής των εκθέσεων παραμένει έως ότου ο Παραχωρησιούχος ολοκληρώσει όλα τα Επικείμενα

Έργα και κατά τη διάρκεια της συνέχισης οποιωνδήποτε Εποπτευόμενων Έργων, συμπεριλαμβανομένων όσων αναφέρονται ως εκκρεμή στο σχετικό Πιστοποιητικό Ουσιώδους Ολοκλήρωσης.

27.3.6 Το περιεχόμενο των Μηνιαίων Εκθέσεων Προόδου και/ή των Τριμηνιαίων Εκθέσεων Προόδου δύναται να τροποποιηθεί κατόπιν συμφωνίας ανάμεσα στο Δημόσιο ή την ΥΠΑ, τον Παραχωρησιούχο και τον Ανεξάρτητο Μηχανικό.

27.3.7 Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα υποβάλλει όποιες άλλες εκθέσεις ενδέχεται να ζητούν εύλογα το Δημόσιο ή η ΥΠΑ κατά καιρούς. Στον Παραχωρησιούχο θα παρέχεται πάντα αντίγραφο των εν λόγω εκθέσεων.

28 Αερολιμενικά Τέλη

28.1 Γενικά

Κανένα πρόσωπο (εκτός από τον Παραχωρησιούχο, οποιονδήποτε Κάτοχο Δικαιώματος Αεροδρομίου στον οποίο έχει χορηγηθεί σχετικό Δικαίωμα Αεροδρομίου, Κρατικό Χρήστη ή όπως ενδέχεται να προβλέπεται άλλως στην παρούσα Σύμβαση) δεν επιτρέπεται να επιβάλλει οποιαδήποτε χρέωση ή αμοιβή αναφορικά με:

28.1.1 την παροχή στα Περιφερειακά Αεροδρόμια οποιωνδήποτε εγκαταστάσεων και/ή υπηρεσιών που περιλαμβάνονται στις Υπηρεσίες Αεροδρομίου· και

28.1.2 την κίνηση των Επιβατών, των εμπορευμάτων ή της εναέριας κυκλοφορίας εντός των Περιφερειακών Αεροδρομίων ή των Περιοχών Παραχώρησης.

28.2 Κρατικά Αεροσκάφη

Τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούν οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο για μη εμπορικούς σκοπούς και ανήκουν ή χρησιμοποιούνται από το Δημόσιο, τον στρατό, την αστυνομία, τις τελωνειακές αρχές ή οποιαδήποτε άλλη υπηρεσία του Δημοσίου ή οποιοδήποτε άλλο κράτος (το οποίο, προς αποφυγή αμφιβολιών, δεν θα περιλαμβάνει κρατικούς ή ημι-κρατικούς εμπορικούς αερομεταφορείς), τον Οργανισμό Βορειοατλαντικού Συμφώνου (ΝΑΤΟ), τα Ηνωμένα Έθνη, τον Ερυθρό Σταυρό ή την Ερυθρά Ημισέληνο ή για λογαριασμό αυτών, θα εξαιρούνται από Αεροναυτικά Τέλη με την προϋπόθεση ότι, εκτός από τις περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, τα εν λόγω αεροσκάφη δεν θα παρεμβαίνουν χωρίς εύλογη αιτία στις κανονικές δραστηριότητες εξασφάλισης εσόδων του Παραχωρησιούχου στο σχετικό Περιφερειακό Αεροδρόμιο.

28.3 Απόδοση Κεφαλαίου

28.3.1 Με την επιφύλαξη του Άρθρου 28.4 (*Σταθερό Ανώτατο Όριο Χρεώσεων με Δείκτη Αύξησης*), τα Αεροναυτικά Τέλη για κάθε οικονομική περίοδο θα ορίζονται στο επίπεδο στο οποίο ο Παραχωρησιούχος θεωρεί εύλογα:

(α) ότι θα καλύπτουν:

(i) όλα τα Λειτουργικά Έξοδα κατά τη διάρκεια της συγκεκριμένης περιόδου, τα οποία καταλογίζονται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες σύμφωνα με το Άρθρο 28.3.2·

(ii) την αναλογία όλων των γενικών εξόδων (συμπεριλαμβανομένων των γενικών δαπανών διοίκησης και της καταβολής αμοιβών στον Παραχωρητή και στο Δημόσιο) για τη συγκεκριμένη περίοδο, τα οποία καταλογίζονται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες σύμφωνα με το Άρθρο 28.3.2·

(iii) την απόσβεση στη συγκεκριμένη περίοδο όλων των στοιχείων ενεργητικού, τα οποία ο Παραχωρησιούχος χαρακτηρίζει στους λογαριασμούς του ως υποκείμενα σε απόσβεση (συμπεριλαμβανομένης, προς αποφυγή αμφιβολιών, της Προκαταβολής Αμοιβής Παραχώρησης), η οποία καταλογίζεται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες σύμφωνα με το Άρθρο 28.3.2, με την εν λόγω απόσβεση για κάθε σχετικό στοιχείο ενεργητικού να πραγματοποιείται σε σταθερή βάση κατά την προβλεπόμενη διάρκεια ζωής του σχετικού στοιχείου ενεργητικού, όπως καθορίζεται εύλογα από τον Παραχωρησιούχο·

(iv) τον τόκο που καταβάλλεται κατά τη διάρκεια της συγκεκριμένης περιόδου επί της αναλογίας της οφειλής του Παραχωρησιούχου (με εξαίρεση, προς αποφυγή αμφιβολιών, του Δευτερογενούς Χρέους, αλλά συμπεριλαμβανομένων όλων των εξόδων χρηματοδότησης, όπως πληρωμών βάσει παράγωγων χρηματοοικονομικών προϊόντων), που κατανέμεται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες σύμφωνα με το Άρθρο 28.3.2·

(v) τους φόρους εισοδήματος που καταβάλλονται κατά τη διάρκεια της συγκεκριμένης περιόδου, οι οποίοι καταλογίζονται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες σύμφωνα με το Άρθρο 28.3.2·

(vi) την Αμοιβή Παραχώρησης της σχετικής οικονομικής περιόδου· και

(β) θα εξασφαλίζουν απόδοση στο Κεφάλαιο Αεροπορικών Δραστηριοτήτων, η οποία απόδοση δεν πρέπει να υπερβαίνει μια ανατοκιζόμενη σωρευτική απόδοση ύψους δεκαπέντε τοις εκατό (15%) ετησίως, με την προϋπόθεση ότι:

(i) εάν τα Αεροναυτικά Τέλη που εισπράχθηκαν μετά την αφαίρεση τυχόν Αμοιβής Παραχώρησης δυνάμει του Άρθρου 29.1.2, η οποία καταβλήθηκε στο σχετικό Έτος Παραχώρησης και, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα Λειτουργικά Έξοδα και τις πληρωμές βάσει των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν), έχουν ως αποτέλεσμα την επίτευξη απόδοσης κεφαλαίου για τους Μετόχους επί του Κεφαλαίου Αεροπορικών Δραστηριοτήτων, η οποία, σε τρία (3) από τέσσερα (4) διαδοχικά Έτη Παραχώρησης, υπερβαίνει την εν λόγω ανατοκιζόμενη σωρευτική απόδοση, ο Παραχωρησιούχος θα είναι υποχρεωμένος να καταβάλλει το υπερβάλλον ποσό πέραν της εν λόγω ανατοκιζόμενης σωρευτικής απόδοσης στον Παραχωρητή εντός σαράντα πέντε (45) ημερών από τη λήξη του τέταρτου (4ου) Έτους Παραχώρησης και

(ii) εάν ο Παραχωρησιούχος είναι υποχρεωμένος να καταβάλει τυχόν τέτοιο υπερβάλλον ποσό στον Παραχωρητή δυνάμει του Άρθρου 28.3.1(β)(i), θα καταβάλλει, εντός σαράντα πέντε (45) ημερών από τη λήξη κάθε επόμενου Έτους Παραχώρησης στη λήξη του οποίου η ανατοκιζόμενη σωρευτική απόδοση του Κεφαλαίου Αεροπορικών Δραστηριοτήτων υπερβαίνει το ανατοκιζόμενο σωρευτικό ποσοστό του δεκαπέντε τοις εκατό (15%), το υπερβάλλον ποσό στον Παραχωρητή έως ότου η ανατοκιζόμενη σωρευτική απόδοση κατά τη λήξη του Έτους Παραχώρησης να είναι ίση ή μικρότερη από δεκαπέντε τοις εκατό (15%), οπότε εφαρμόζονται και πάλι οι διατάξεις του Άρθρου 28.3.1.

28.3.2 Για τους σκοπούς του Άρθρου 28.3.1(β):

(α) τα Λειτουργικά Έξοδα που προκύπτουν σε οποιαδήποτε οικονομική περίοδο αποκλειστικά σε σχέση με τυχόν Αεροπορικές Δραστηριότητες θα κατανέμονται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένης τυχόν οφειλόμενης Εισφοράς, σε κάθε περίπτωση, στη σχετική περίοδο·

(β) τα Λειτουργικά Έξοδα που προκύπτουν σε οποιαδήποτε οικονομική περίοδο σε σχέση με δραστηριότητες που περιλαμβάνουν τόσο Αεροπορικές Δραστηριότητες όσο και άλλες δραστηριότητες θα

κατανέμονται ανάμεσα στις Αεροπορικές Δραστηριότητες και στις εν λόγω άλλες δραστηριότητες σε δίκαιη και ισότιμη βάση·

(γ) τα στοιχεία του ενεργητικού του Παραχωρησιούχου, συμπεριλαμβανομένης στο ακέραιο της Προκαταβολής Αμοιβής Παραχώρησης, τα οποία ο Παραχωρησιούχος χαρακτηρίζει στους λογαριασμούς του ως υποκείμενα σε απόσβεση και χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε σχέση με οποιεσδήποτε Αεροπορικές Δραστηριότητες (συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά, όλων των διαδρόμων και των τροχοδρόμων) θα καταλογίζονται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες·

(δ) τα στοιχεία του ενεργητικού του Παραχωρησιούχου τα οποία ο Παραχωρησιούχος χαρακτηρίζει στους λογαριασμούς του ως αποσβεστέα και χρησιμοποιούνται σε σχέση με οποιεσδήποτε δραστηριότητες που περιλαμβάνουν τόσο Αεροπορικές Δραστηριότητες όσο και άλλες δραστηριότητες θα κατανέμονται ανάμεσα στις Αεροπορικές Δραστηριότητες και στις εν λόγω άλλες δραστηριότητες ως εξής:

(i) αναφορικά με κάθε κτίριο, το τμήμα που επιμερίζεται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες θα είναι το ποσοστό της μικτής επιφάνειας των ορόφων του κτιρίου που ισούται με την αναλογία, η οποία εκφράζεται ως ποσοστό, με την οποία η επιφάνεια ορόφου του συγκεκριμένου κτιρίου στο οποίο διεξάγονται Αεροπορικές Δραστηριότητες αναλογεί στη μικτή επιφάνεια ορόφου του συγκεκριμένου κτιρίου·

(ii) αναφορικά με όλα τα υπόλοιπα τέτοια στοιχεία ενεργητικού σε δίκαιη και ισότιμη βάση· και

(ε) το τμήμα του τόκου που καταβάλλεται από τον Παραχωρησιούχο κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου αναφορικά με (α) οφειλές από δάνεια (με εξαίρεση το Δευτερογενές Χρέος) τα οποία ελήφθησαν αναφορικά με την παροχή, την απόκτηση, την κατασκευή, τη συντήρηση, την επισκευή, την ανανέωση και τη λειτουργία των στοιχείων του ενεργητικού που καταλογίζονται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες δυνάμει του Άρθρου 28.3.2 (γ) ή (β) το καθαρό χρέος (με εξαίρεση το Δευτερογενές Χρέος) που έχει αναληφθεί για τη χρηματοδότηση της αναλογίας των γενικών εξόδων του Παραχωρησιούχου τα οποία καταλογίζονται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες δυνάμει του Άρθρου 28.3.2 (στ), θα επιμερίζεται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες, με την προϋπόθεση ότι κάθε τόκος που καταβάλλεται στην προπληρωμή ή

στην επίσπευση αποπληρωμής οποιασδήποτε οφειλής ή λόγω αυτών δεν θα λαμβάνεται υπόψη κατά τη στιγμή της προπληρωμής ή της επίσπευσης αποπληρωμής στον βαθμό που ο εν λόγω τόκος υπερβαίνει το ποσό που θα ήταν καταβλητέο, εάν δεν υπήρχε η εν λόγω προπληρωμή ή επίσπευση αποπληρωμής , και αντιθέτως θα μεταφέρεται εκ νέου και θα λαμβάνεται υπόψη όταν, και στον βαθμό στον οποίο θα ήταν καταβλητέος, ο τόκος επί του χρέους , εάν δεν υπήρχε η εν λόγω προπληρωμή ή επίσπευση αποπληρωμής ·

(στ) το ποσοστό αυτό των γενικών εξόδων του Παραχωρησιούχου που είναι ίσο με το ποσοστό που προκύπτει από τα στοιχεία ενεργητικού του Παραχωρησιούχου που επιμερίζονται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες δυνάμει του Άρθρου 28.3.2 (γ) προς τα συνολικά στοιχεία ενεργητικού του Παραχωρησιούχου (είτε αυτά τα στοιχεία αντιμετωπίζονται στους λογαριασμούς του Παραχωρησιούχου ως αποσβεστέα είτε άλλως) θα επιμερίζεται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες·

(ζ) οι φόροι εισοδήματος που θα καταβάλλονται από τον Παραχωρησιούχο κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου θα κατανέμονται ανάμεσα στις Αεροπορικές Δραστηριότητες και σε άλλες δραστηριότητες σε δίκαιη και ισότιμη βάση·

(η) τυχόν διαφορά που σχετίζεται με οποιονδήποτε επιμερισμό δυνάμει του Άρθρου 28.3 θα παραπέμπεται από τον Παραχωρητή, την ΥΠΑ ή τον Παραχωρησιούχο στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, η οποία θα αποφασίζει βάσει του Άρθρου 28.3 και της οποίας η απόφαση θα θεωρείται οριστική.

28.4 Σταθερό Ανώτατο Όριο Χρεώσεων με Δείκτη Αύξησης

28.4.1 Δεν θα ορίζονται και δεν θα επιβάλλονται Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη από τον Παραχωρησιούχο στα Περιφερειακά Αεροδρόμια, παρά μόνο σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου 28 (*Αερολιμενικά Τέλη*), του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*), των άρθρων 107 – 109 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (των κανόνων της Ευρωπαϊκής Κρατικής Ενίσχυσης) και της ισχύουσας Νομοθεσίας. Ο Παραχωρησιούχος θα δικαιούται να ορίσει και να επιβάλει διαφορετικά επίπεδα Αεροναυτικών Τελών σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο με την προϋπόθεση ότι το επίπεδο των Αεροναυτικών Τελών σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο συμμορφώνεται πλήρως με το Άρθρο 28 (*Αερολιμενικά Τέλη*), το Παράρτημα 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*), τα άρθρα 107 - 109 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής

Ένωσης (τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Κρατικής Ενίσχυσης) και την ισχύουσα Νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένων των αρχών και των πολιτικών του ICAO (ΔΟΠΑ) οι οποίες περιγράφονται στα Έγγραφα 9562 και 9082 του ICAO (ΔΟΠΑ). Επιπροσθέτως, ο Παραχωρησιούχος θα έχει πλήρη ελευθερία να ορίζει διαφορετικές κατηγορίες βάρους αεροσκαφών ή διαφορετικές κατηγορίες επιβατικών δασμών με την προϋπόθεση ότι τα συνολικά έσοδα από τα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη διαιρούμενα με τον αριθμό των αναχωρούντων Επιβατών δεν υπερβαίνουν τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη όπως ορίζεται στο παρόν Άρθρο 28.4 *(Σταθερό Ανώτατο Όριο Χρεώσεων με Δείκτη Αύξησης).*

28.4.2 *Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη που προκύπτει από όλα τα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης έως την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων στο συγκεκριμένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο*

(α) Με την επιφύλαξη του Άρθρου 28.4.1, από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης έως την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων σε ένα Περιφερειακό Αεροδρόμιο, ο Παραχωρησιούχος θα ορίζει ή θα επιβάλλει Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη στο εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 28.4.2 και τον Πίνακα Β κατωτέρω έως ότου επέλθει η Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων στο εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο.

Πίνακας Β – Η Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης έως την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων στο συγκεκριμένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο (Τέλη σε Ευρώ) δεν θα υπερβαίνει τα €13	
Τέλη Προσγείωσης	
Αεροσκάφη με βάρος έως 10 τόνους MTOW	Δεν ρυθμίζονται
Αεροσκάφη με βάρος μεγαλύτερο από 10 τόνους MTOW ανά τόνο	Ρυθμίζονται και λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη
Τέλη Στάθμευσης	
Αεροσκάφη με βάρος έως 10 τόνους MTOW ανά τόνο	Δεν ρυθμίζονται
Μία έως πέντε ώρες μετά την ακινητοποίηση "on-blocks"	Ρυθμίζονται και λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη
Περισσότερες από πέντε ώρες μετά την ακινητοποίηση «on-blocks»	Δεν ρυθμίζονται

Πίνακας Β – Η Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης έως την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων στο συγκεκριμένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο (Τέλη σε Ευρώ) δεν θα υπερβαίνει τα €13	
Τέλη Φωτισμού	
Αεροσκάφη με βάρος έως 10 τόνους MTOW	Δεν ρυθμίζονται
Αεροσκάφη με βάρος μεγαλύτερο από 10 τόνους MTOW ανά κίνηση αεροσκάφους	Ρυθμίζονται και λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη
Τέλη Επιβατών	
Τέλη Επιβατών ανά αναχωρούντα Επιβάτη	Ρυθμίζονται και λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη
Τέλη Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων ανά αναχωρούντα Επιβάτη	Ρυθμίζονται και λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη

(β)

(i) Μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, κάθε 1η Νοεμβρίου εφεξής (με πρώτη τέτοια ημερομηνία να λογίζεται η 1η Νοεμβρίου αμέσως μετά την πρώτη επέτειο της Ημερομηνίας Έναρξης Παραχώρησης, εάν η Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης σημειωθεί σε μήνα εκτός του Νοεμβρίου ή του Δεκεμβρίου, ή η 1η Νοεμβρίου αμέσως μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, εάν η Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης σημειωθεί κατά τον μήνα του Νοεμβρίου ή του Δεκεμβρίου) έως την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων στο εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο, ο Παραχωρησιούχος θα Αναπροσαρμόζει τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη στον Πίνακα Β ανωτέρω και η Ημερομηνία Αναπροσαρμογής για τον σκοπό του παρόντος Άρθρου 28.4.2(β)(i) θα είναι η 1η Ιανουαρίου 2013. Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλλει τα αποτελέσματα των ανωτέρω υπολογισμών στην ΥΠΑ για έγκριση σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.5(β) – (ε).

(ii) Η ΥΠΑ, είτε κατά την ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, θα εγκρίνει το Ανώτατο Όριο Χρεώσεων για τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.2(α) συμπεριλαμβανομένου του Πίνακα Β αυτού, το οποίο δεν θα υπερβαίνει το ποσό των δεκατριών Ευρώ (€13) σύμφωνα με το Άρθρο 6.2.1(α)(viii). Προς αποφυγή αμφιβολιών,

το Ανώτατο Όριο Χρεώσεων για τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη που θα εφαρμόζεται για κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, δυνάμει του παρόντος Άρθρου 28.4.2(β)(ii), θα ισχύει στο εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο έως την επόμενη 1η Νοεμβρίου (με πρώτη τέτοια ημερομηνία να λογίζεται η 1η Νοεμβρίου αμέσως μετά την πρώτη επέτειο της Ημερομηνίας Έναρξης Παραχώρησης, εάν η Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης σημειωθεί σε μήνα εκτός του Νοεμβρίου ή του Δεκεμβρίου, ή η 1η Νοεμβρίου αμέσως μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, εάν η Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης σημειωθεί κατά τον μήνα του Νοεμβρίου ή του Δεκεμβρίου).

28.4.3 *Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη από την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο έως την 1η Νοεμβρίου αμέσως μετά την ολοκλήρωση των Επικείμενων Έργων σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια*

(α) Με την επιφύλαξη του Άρθρου 28.4.1, από την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων σε ένα Περιφερειακό Αεροδρόμιο έως την 1η Νοεμβρίου αμέσως μετά την ολοκλήρωση των Επικείμενων Έργων σε ένα Περιφερειακό Αεροδρόμιο, ο Παραχωρησιούχος θα ορίζει ή θα επιβάλλει Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη στο εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 28.4.3 και τον Πίνακα Γ κατωτέρω.

Πίνακας Γ – Η Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη από την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο έως την 1η Νοεμβρίου αμέσως μετά την ολοκλήρωση των Επικείμενων Έργων σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια (Τέλη σε Ευρώ) δεν θα υπερβαίνει τα €18,50	
Τέλη Προσγείωσης	
Αεροσκάφη με βάρος έως 10 τόνους MTOW	Δεν ρυθμίζονται
Αεροσκάφη με βάρος μεγαλύτερο από 10 τόνους MTOW	Ρυθμίζονται και λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη
Τέλη Στάθμευσης	
Αεροσκάφη με βάρος έως 10 τόνους MTOW ανά τόνο	Δεν ρυθμίζονται
Μία έως πέντε ώρες μετά την ακινητοποίηση «on-blocks»	Ρυθμίζονται και λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης

Πίνακας Γ – Η Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη από την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο έως την 1η Νοεμβρίου αμέσως μετά την ολοκλήρωση των Επικείμενων Έργων σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια (Τέλη σε Ευρώ) δεν θα υπερβαίνει τα €18,50	
	ανά Αναχωρούντα Επιβάτη
Περισσότερες από πέντε ώρες μετά την ακινητοποίηση «on-blocks»	Δεν ρυθμίζονται
Τέλη Φωτισμού	
Αεροσκάφη με βάρος έως 10 τόνους MTOW	Δεν ρυθμίζονται
Αεροσκάφη με βάρος μεγαλύτερο από 10 τόνους MTOW ανά κίνηση αεροσκάφους	Ρυθμίζονται και λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη
Τέλη Επιβατών	
Τέλη Επιβατών ανά αναχωρούντα Επιβάτη	Ρυθμίζονται και λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη
Τέλη Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων ανά αναχωρούντα Επιβάτη	Ρυθμίζονται και λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη

(β)

(i) Κατά την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων σε ένα Περιφερειακό Αεροδρόμιο, ο Παραχωρησιούχος θα Αναπροσαρμόζει τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη στον Πίνακα Γ ανωτέρω που χρησιμοποιείται στο εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο και η Ημερομηνία Αναπροσαρμογής για τον σκοπό του παρόντος Άρθρου 28.4.3(β)(i) θα είναι η 1η Ιανουαρίου 2013. Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλλει τα αποτελέσματα των ανωτέρω υπολογισμών στην ΥΠΑ για έγκριση σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.5(β) – (ε).

(ii) Το Ανώτατο Όριο Χρεώσεων για τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη για το εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο που υπολογίζεται σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.3(β)(i) ανωτέρω θα ισχύει άμεσα από την ημερομηνία που θα ληφθεί από τον Παραχωρησιούχο η έγκριση των υπολογισμών του Ανώτατου Ορίου Χρεώσεων για τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.5(β) – (ε) έως:

(A) την 1η Νοεμβρίου αμέσως μετά την πρώτη επέτειο της Ημερομηνίας Λήξης Επικείμενων Έργων για το εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο, εάν η Ημερομηνία Λήξης

Επικείμενων Έργων για το εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο σημειωθεί σε μήνα εκτός του Νοεμβρίου ή του Δεκεμβρίου· ή

(Β) την 1η Νοεμβρίου αμέσως μετά την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων για το εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο, εάν η Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων για το εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο σημειωθεί κατά τον μήνα του Νοεμβρίου ή του Δεκεμβρίου.

(iii) Προς αποφυγή αμφιβολιών, το Ανώτατο Όριο Χρεώσεων για τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη που θα εφαρμόζεται κατά το χρόνο υποβολής από τον Παραχωρησιούχο στην ΥΠΑ των αποτελεσμάτων των υπολογισμών του Ανωτάτου Ορίου Χρεώσεων σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.3(β)(i) θα ισχύει στο εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο έως την ημερομηνία στην οποία θα ληφθεί από τον Παραχωρησιούχο η έγκριση των υπολογισμών του Ανώτατου Ορίου Χρεώσεων για τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.5(β) – (ε).

(γ)

(i) Την 1η Νοεμβρίου αμέσως μετά την 1η Νοεμβρίου του Άρθρου 28.4.3(β)(ii)(Α) ή (Β) ανωτέρω, ανάλογα με την περίπτωση, και σε κάθε επέτειο αυτής έως την 1η Νοεμβρίου αμέσως μετά την ολοκλήρωση των Επικείμενων Έργων σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, ο Παραχωρησιούχος θα Αναπροσαρμόζει τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη στον Πίνακα Γ ανωτέρω που χρησιμοποιείται στο εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο και η Ημερομηνία Αναπροσαρμογής για τον σκοπό του παρόντος Άρθρου 28.4.3(γ)(i) θα είναι η 1η Ιανουαρίου 2013. Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλλει τα αποτελέσματα των ανωτέρω υπολογισμών στην ΥΠΑ για έγκριση σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.5(β) – (ε).

(ii) Το Ανώτατο Όριο Χρεώσεων για κάθε Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη για το εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο που υπολογίζεται σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.3(γ)(i) ανωτέρω θα ισχύει άμεσα από την ημερομηνία που θα ληφθεί από τον Παραχωρησιούχο η έγκριση των υπολογισμών του Ανώτατου Ορίου Χρεώσεων για κάθε Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά

Αναχωρούντα Επιβάτη σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.5(β) – (ε) έως την επόμενη 1η Νοεμβρίου.

(iii) Προς αποφυγή αμφιβολιών, το Ανώτατο Όριο Χρεώσεων για κάθε Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη που θα εφαρμόζεται κατά το χρόνο υποβολής από τον Παραχωρησιούχο στην ΥΠΑ των αποτελεσμάτων των υπολογισμών του Ανωτάτου Ορίου Χρεώσεων σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.3(γ)(i), θα ισχύει στο εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο έως την ημερομηνία που θα ληφθεί από τον Παραχωρησιούχο η έγκριση των υπολογισμών του Ανώτατου Ορίου Χρεώσεων για κάθε Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.5(β) – (ε).

28.4.4 *Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη από την 1η Νοεμβρίου αμέσως μετά την ολοκλήρωση των Επικείμενων Έργων σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια έως τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης*

(α) Με την επιφύλαξη του Άρθρου 28.4.1, από την 1η Νοεμβρίου αμέσως μετά την ολοκλήρωση των Επικείμενων Έργων σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια έως τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα ορίζει ή θα επιβάλλει Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 28.4.4 και τον Πίνακα Δ κατωτέρω.

Πίνακας Δ – Η Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη από την 1η Νοεμβρίου αμέσως μετά την ολοκλήρωση των Επικείμενων Έργων σε κάθε ένα από τα Περιφερειακά Αεροδρόμια έως τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης (Τέλη σε Ευρώ) δεν θα υπερβαίνει τα €18,50	
Τέλη Προσγείωσης	
Αεροσκάφη με βάρος έως 10 τόνους MTOW	Δεν ρυθμίζονται
Αεροσκάφη με βάρος μεγαλύτερο από 10 τόνους MTOW	Ρυθμίζονται και λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη
Τέλη Στάθμευσης	
Αεροσκάφη με βάρος έως 10 τόνους MTOW ανά τόνο	Δεν ρυθμίζονται
Μία έως πέντε ώρες μετά την ακινητοποίηση «on-blocks»	Ρυθμίζονται και λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη
Περισσότερες από πέντε ώρες μετά την ακινητοποίηση «on-blocks»	Δεν ρυθμίζονται
Τέλη Φωτισμού	

Πίνακας Δ – Η Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη από την 1η Νοεμβρίου αμέσως μετά την ολοκλήρωση των Επικείμενων Έργων σε κάθε ένα από τα Περιφερειακά Αεροδρόμια έως τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης (Τέλη σε Ευρώ) δεν θα υπερβαίνει τα €18,50	
Αεροσκάφη με βάρος έως 10 τόνους MTOW	Δεν ρυθμίζονται
Αεροσκάφη με βάρος μεγαλύτερο από 10 τόνους MTOW ανά κίνηση αεροσκάφους	Ρυθμίζονται και λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη
Τέλη Επιβατών	
Τέλη Επιβατών ανά αναχωρούντα Επιβάτη	Ρυθμίζονται και λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη
Τέλη Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων ανά αναχωρούντα Επιβάτη	Ρυθμίζονται και λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη

(β)

(i) Την 1η Νοεμβρίου αμέσως μετά την ολοκλήρωση των Επικείμενων Έργων σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια και σε κάθε επέτειο αυτής έως τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα πολλαπλασιάζει το εκάστοτε ισχύον Ανώτατο Όριο Χρεώσεων για τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη (από το οποίο θα εξαιρούνται τυχόν προσαρμογές που έχουν γίνει σε αυτό δυνάμει των Άρθρων 28.4.4(β)(ii) και 28.4.5(α) κατωτέρω, ανάλογα με την περίπτωση) με τον Συντελεστή Αποδοτικότητας Αναπροσαρμογής, προκειμένου να υπολογίζει το σχετικό Ανώτατο Όριο Χρεώσεων για τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη το οποίο θα ισχύει σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια για την περίοδο από την ημερομηνία κατά την οποία θα ληφθεί από τον Παραχωρησιούχο η έγκριση κάθε υπολογισμού του Ανώτατου Ορίου Χρεώσεων για τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.5(β) - (ε), ή σε συνέχεια, ανάλογα την περίπτωση, της διαδικασιας που τίθεται στην παράγραφο 1.6 (*Ανώτατο Όριο για Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη*) του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*) από την απόφαση σύμφωνα με τη Διαδικασία Επίλυσης Διαφορών, έως την επόμενη 1η Νοεμβρίου (η **Ημερομηνία Λήξης Απενεργοποίησης Ανώτατου Ορίου Χρεώσεων**). Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλλει τα αποτελέσματα των ανωτέρω υπολογισμών στην ΥΠΑ για έγκριση σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.5(β) - (ε).

(ii) Αφού ο Παραχωρησιούχος υποβάλει τα αποτελέσματα των υπολογισμών στην ΥΠΑ για έγκριση σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.4(β)(i) ανωτέρω, η ΥΠΑ ή ο Παραχωρησιούχος δύνανται να προβούν σε διαπραγματεύσεις μεταξύ τους σύμφωνα με την παράγραφο 1.6 (*Ανώτατο Όριο για Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη*) του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*), ώστε να προσαρμόσουν τον υπολογισμό σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια. Ο Παραχωρησιούχος και η ΥΠΑ θα ακολουθήσουν τη διαδικασία που ορίζεται στην παράγραφο 1.6 (*Ανώτατο Όριο για Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη*) του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*), προκειμένου να προσαρμόσουν τον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη η οποία θα ισχύει σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

(iii) Προς αποφυγή αμφιβολιών, το Ανώτατο Όριο Χρεώσεων για κάθε Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη που θα εφαρμόζεται στα Περιφερειακά Αεροδρόμια κατά το χρόνο υποβολής από τον Παραχωρησιούχο στην ΥΠΑ των αποτελεσμάτων των υπολογισμών του Ανωτάτου Ορίου Χρεώσεων σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.4(β)(i), θα ισχύει στο εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο έως την ημερομηνία που θα ληφθεί από τον Παραχωρησιούχο η έγκριση των υπολογισμών του Ανώτατου Ορίου Χρεώσεων για κάθε Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.5(β) – (ε), ή σε συνέχεια, ανάλογα την περίπτωση, της διαδικασιας που ορίζεται στην παράγραφο 1.6 (*Ανώτατο Όριο για Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη*) του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*) έως την απόφαση σύμφωνα με τη Διαδικασία Επίλυσης Διαφορών.

28.4.5 Απενεργοποίηση Ανώτατου Ορίου Χρεώσεων – Έγκριση από την ΥΠΑ Δείκτη Αύξησης Χρεώσεων

(α) Αφού συμφωνηθούν όλες οι αναπροσαρμογές ανάμεσα στον Παραχωρησιούχο και την ΥΠΑ σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.4(β)(ii) ανωτέρω και την παράγραφο 1.6 (*Ανώτατο Όριο για Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη*) του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*), ο Παραχωρησιούχος δύναται να ζητήσει από την ΥΠΑ εξαίρεση από την εφαρμογή Ανώτατου Ορίου Χρεώσεων για τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, για την περίοδο από την 1η Νοεμβρίου, όπως καθορίζεται σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.4(β)(i) ανωτέρω έως τη σχετική Ημερομηνία Λήξης Απενεργοποίησης Ανώτατου Ορίου Χρεώσεων, με την προϋπόθεση ότι και μόνο στον βαθμό που το εν λόγω Ανώτατο Όριο Χρεώσεων για τη

Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, για την περίοδο από την 1η Νοεμβρίου όπως καθορίζεται σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.4(β)(i) ανωτέρω έως τη σχετική Ημερομηνία Λήξης Απενεργοποίησης Ανώτατου Ορίου Χρεώσεων, δεν επιτρέπει στον Παραχωρησιούχο να εισπράξει μέσω των Αεροναυτικών Εσόδων κατά την Περίοδο Παραχώρησης:

(A) όλα τα Λειτουργικά Έξοδα του Παραχωρησιούχου που επιμερίζονται άμεσα στη λειτουργία της προσγείωσης, στάθμευσης ή απογείωσης αεροσκάφους και στην προμήθεια καυσίμων (εξαιρούμενης, προς αποφυγή αμφιβολιών, της πώλησης καυσίμων), καθώς και στην εξυπηρέτηση των Επιβατών (συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών τροφοδοσίας κατά τη διάρκεια των πτήσεων), των αποσκευών, των εμπορευμάτων ή του ταχυδρομείου σε όλα τα στάδια ενόσω βρίσκονται στις εγκαταστάσεις οποιουδήποτε Περιφερειακού Αεροδρομίου (συμπεριλαμβανομένης της μεταφοράς των αποσκευών των Επιβατών, εμπορευμάτων ή ταχυδρομείου από και προς το αεροσκάφος) συμπεριλαμβανομένων, προς αποφυγή κάθε αμφιβολίας, του εύλογου οριακού κόστους που υφίσταται ο Παραχωρησιούχος σε σχέση με τις δραστηριότητες οποιασδήποτε αεροπορικής εταιρείας στο συγκεκριμένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο, τυχόν εταιρικού φόρου εισοδήματος και άλλων φόρων αναφορικά με τις Αεροπορικές Δραστηριότητες, τόκων και αμοιβών, καθώς και εξοφλήσεων βάσει των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν) και όλων των κεφαλαιουχικών δαπανών για Έργα που σχετίζονται με Αεροπορικές Δραστηριότητες (**Κεφαλαιουχικές Δαπάνες Αεροπορικών Δραστηριοτήτων**)· και

(B) ένα εύλογο περιθώριο κέρδους, το οποίο υπολογίζεται με βάση τις ταμειακές ροές που απομένουν μετά την αφαίρεση από τα Αεροναυτικά Έσοδα του συνόλου των ποσών της παραγράφου (A) ανωτέρω, προκειμένου να επιτευχθεί ένας κατ' ελάχιστον ονομαστικός EBA ύψους 7,5% κατά την Περίοδο Παραχώρησης.

Με το αίτημά του προς την ΥΠΑ, ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλλει τα αποτελέσματα των ανωτέρω υπολογισμών στην ΥΠΑ για έγκριση σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.5 (β).

(β) Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλλει το αποτέλεσμα των υπολογισμών δυνάμει του Άρθρου 28.4 (*Σταθερό Ανώτατο Όριο Χρεώσεων με Δείκτη Αύξησης*), ανεξάρτητα από τα όσα αφορούν το Άρθρο 28.4.4(β)(ii) για το οποίο ορίζεται διακριτή διαδικασία στην παράγραφο 1.6 (*Ανώτατο Όριο για Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη*) του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*), στην ΥΠΑ για έγκριση εντός δέκα (10) ημερών από τους υπολογισμούς. Η ΥΠΑ θα επαληθεύει εντός είκοσι (20) ημερών από την ημερομηνία υποβολής την ορθότητα των στοιχείων που χρησιμοποιήθηκαν και των υπολογισμών που πραγματοποιήθηκαν, καθώς και αν, σε κάθε περίπτωση, αυτά συμμορφώνονται με τις διατάξεις του Άρθρου 28.4 (*Σταθερό Ανώτατο Όριο Χρεώσεων με Δείκτη Αύξησης*). Σε περίπτωση μη λήψης απόφασης από την ΥΠΑ εντός των προαναφερθεισών είκοσι (20) ημερών, ο υπολογισμός θα θεωρείται εγκεκριμένος από την ΥΠΑ.

(γ) Εάν η ΥΠΑ δεν εγκρίνει τους υπολογισμούς που υποβάλλονται δυνάμει του Άρθρου 28.4.5(β) ανωτέρω, τότε ο Παραχωρησιούχος δύναται να τροποποιήσει και να υποβάλει εκ νέου στην ΥΠΑ τους εν λόγω υπολογισμούς, στην οποία περίπτωση η ΥΠΑ θα έχει είκοσι (20) ημέρες, για να εγκρίνει τους εν λόγω αναθεωρημένους υπολογισμούς. Σε περίπτωση μη λήψης απόφασης από την ΥΠΑ εντός των προαναφερθεισών είκοσι (20) ημερών, ο υπολογισμός θα θεωρείται εγκεκριμένος από την ΥΠΑ.

(δ) Εάν η ΥΠΑ δεν εγκρίνει τους υπολογισμούς δυνάμει της παραγράφου (γ) ανωτέρω, τότε ο Παραχωρησιούχος θα εφαρμόσει την πρόταση της ΥΠΑ αναφορικά με το ισχύον Ανώτατο Όριο Χρεώσεων, αλλά θα έχει το δικαίωμα να παραπέμψει το ζήτημα για επίλυση σύμφωνα με τη Διαδικασία Επίλυσης Διαφορών.

(ε) Κατόπιν της έγκρισης από την ΥΠΑ, είτε έχουν εφαρμοσθεί σύμφωνα με την πρόταση της ΥΠΑ δυνάμει της παραγράφου (δ) ανωτέρω είτε έχουν προσδιορισθεί δυνάμει της Διαδικασίας Επίλυσης Διαφορών, ο Παραχωρησιούχος δύναται να δημοσιεύσει τα αναθεωρημένα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη.

(στ) Για κάθε ημερολογιακό έτος μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης κι εφεξής, ο Παραχωρησιούχος πρέπει να αποδεικνύει στην ΥΠΑ ότι δεν σημειώνεται υπέρβαση της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη. Ο σχετικός υπολογισμός

πρέπει να υποβάλλεται στην ΥΠΑ το αργότερο έως το τέλος του Φεβρουαρίου του επόμενου έτους. Σε περίπτωση που σημειώνεται υπέρβαση της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη άνω του 3% σε οποιοδήποτε ημερολογιακό έτος, ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να καταβάλλει στο Δημόσιο το υπερβάλλον ποσό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη πολλαπλασιασμένο επί τον πραγματικό αριθμό αναχωρούντων Επιβατών. Επιπλέον, θα καταβάλλεται στο Δημόσιο πρόστιμο ύψους 25% του σχετικού ποσού. Σε περίπτωση που σημειώνεται υπέρβαση της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη κατά λιγότερο από 3% ή κατά 3% ακριβώς σε οποιοδήποτε ημερολογιακό έτος, ο Παραχωρησιούχος θα προσμετρά το υπερβάλλον ποσό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη πολλαπλασιασμένο επί τον πραγματικό αριθμό αναχωρούντων Επιβατών στον υπολογισμό των Ρυθμιζόμενων Αεροναυτικών Εσόδων της πραγματικής απόδοσης ανά αναχωρούντα Επιβάτη του επόμενου έτους.

(ζ) Κατά παρέκκλιση τυχόν άλλων διατάξεων του παρόντος Άρθρου 28.4, ο Παραχωρησιούχος δύναται να επιβάλλει Τέλη Ασφάλειας στα Περιφερειακά Αεροδρόμια σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος 7(*Αερολιμενικά Τέλη*).

28.5 Ο Παραχωρησιούχος θα είναι ελεύθερος να ορίσει οποιαδήποτε Μη Αεροναυτικά Τέλη και Μη Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη. Το Δημόσιο και ο Παραχωρητής θα διασφαλίζουν ώστε κανένας Κρατικός Χρήστης, Κρατική Αρχή ή Αρμόδια Αρχή να μην παρεμβαίνει στη δυνατότητα του Παραχωρησιούχου να ορίζει τυχόν Αεροναυτικά Τέλη ή Μη Αεροναυτικά Τέλη όπως επιτρέπεται από το παρόν Άρθρο 28 και το Παράρτημα 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*) και σε αναγνώριση του γεγονότος ότι το Άρθρο 28.1 (*Γενικά*) χορηγεί έναν βαθμό διακριτικής ευχέρειας στον Παραχωρησιούχο και στους Κατόχους Δικαιωμάτων Αεροδρομίου αναφορικά με τον ορισμό χρεώσεων και τελών σχετικά με τα Περιφερειακά Αεροδρόμια. Το Δημόσιο και ο Παραχωρητής θα διασφαλίζουν ότι κανένας Κρατικός Χρήστης, Κρατική Αρχή ή Αρμόδια Αρχή δεν θα επιβάλλει τέλη ή χρεώσεις οποιουδήποτε είδους αναφορικά με τις συγκεκριμένες δραστηριότητες και υπηρεσίες, για τις οποίες δικαιούνται να επιβάλλουν χρεώσεις ο Παραχωρησιούχος ή τυχόν Κάτοχος Δικαιωμάτων Αεροδρομίου ούτε ακόμα στην περίπτωση που πρόκειται για τέλος το οποίο επικαλύπτει ένα παρόμοιο τέλος που έχει ορίσει ή δικαιούται να ορίσει ο Παραχωρησιούχος βάσει του παρόντος Άρθρου 28 ή του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*) (εκτός εάν τους έχει δοθεί ρητή άδεια για αυτό από τον Παραχωρησιούχο).

28.6 Με την επιφύλαξη της συμμόρφωσης ανά πάσα στιγμή με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου 28 (*Αερολιμενικά Τέλη*) και του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*), των άρθρων 107 – 109 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (των κανόνων της Ευρωπαϊκής Κρατικής Ενίσχυσης) και της ισχύουσας Νομοθεσίας, ο Παραχωρησιούχος καθορίζει ή επιτρέπει όλα τα τέλη και τις χρεώσεις (συμπεριλαμβανομένων των Αερολιμενικών Τελών) που θα επιβάλλονται αναφορικά με τις εγκαταστάσεις και τις υπηρεσίες που παρέχονται στα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

28.7 Κατά τον καθορισμό και/ή την επιβολή Αεροναυτικών Τελών, ο Παραχωρησιούχος πρέπει να δρα με τρόπο που συνάδει με τους κανονισμούς και τις κατευθυντήριες οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και σύμφωνα με το άρθρο 15 της Σύμβασης του Σικάγου και τις σχετικές πολιτικές του ICAO (ΔΟΠΑ).

28.8 Με την επιφύλαξη του Άρθρου 28.6, κατά τον προσδιορισμό των Αερολιμενικών Τελών πρέπει να εφαρμόζονται οι ακόλουθες αρχές:

28.8.1 οι αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν τα Περιφερειακά Αεροδρόμια πρέπει εν τέλει να επωμίζονται το πλήρες και δίκαιο μερίδιο επί των δαπανών που τους αναλογεί αναφορικά με την παροχή όλων των εγκαταστάσεων και των υπηρεσιών οι οποίες περιλαμβάνονται στις Αεροπορικές Δραστηριότητες·

28.8.2 τα Αερολιμενικά Τέλη δεν θα πρέπει να επιβάλλονται με τέτοιο τρόπο ώστε να αποθαρρύνουν τη χρήση των εγκαταστάσεων και των υπηρεσιών που απαιτούνται για την ασφάλεια και την προστασία των πτήσεων·

28.8.3 εν γένει, οι αερομεταφορείς , οι εμπορευματικοί αερομεταφορείς και οι Επιβάτες δεν θα πρέπει να χρεώνονται για εγκαταστάσεις και υπηρεσίες που δεν χρησιμοποιούν ή που δεν απαιτούνται για την παροχή των Υπηρεσιών Αεροδρομίου· και

28.8.4 τα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη δεν επιτρέπεται να υπερβαίνουν ποτέ τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη που υπολογίζεται κατά καιρούς σύμφωνα με το Άρθρο 28 (*Αερολιμενικά Τέλη*), το Παράρτημα 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*), τα άρθρα 107 – 109 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Κρατικής Ενίσχυσης) και την ισχύουσα Νομοθεσία.

28.9 Για κάθε Έτος Παραχώρησης που λήγει μετά (α) την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και μέχρι την 1η Νοεμβρίου 2024, ποσό που αντιστοιχεί στο οκτώ κόμμα πέντε τοις εκατό (8,5%) των Τελών Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων, τα οποία έχει εισπράξει ο Παραχωρησιούχος μετά την εν λόγω ημερομηνία σε οποιοδήποτε Έτος Παραχώρησης δυνάμει του Άρθρου 28.10 κατωτέρω και μετά (β)

την 1η Νοεμβρίου 2024, το τριάντα πέντε τοις εκατό (35%) των Τελών Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων, τα οποία έχει εισπράξει ο Παραχωρησιούχος μετά την εν λόγω ημερομηνία σε οποιοδήποτε Έτος Παραχώρησης δυνάμει του Άρθρου 28.10 κατωτέρω, θα καταβάλλεται στο Δημόσιο ως Εισφορά για τη χρηματοδότηση εν μέρει (i) της ΥΠΑ στον ρόλο της ως ρυθμιστικής αρχής αεροδρομίων, (ii) του ελλείμματος που προκύπτει από τη λειτουργία των αεροδρομίων τα οποία διατηρούνται από το Δημόσιο και (iii) των διαδρομών που παρέχονται στα πλαίσια ΥΠΔΥ.

28.10 Ο Παραχωρησιούχος θα δικαιούται στο ακέραιο το ποσό των Τελών Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίου που επιβάλλεται στους αναχωρούντες Επιβάτες. Το ποσό των Τελών Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίου κάθε μήνα θα είναι διαθέσιμο στον Παραχωρησιούχο αμέσως μετά την είσπραξή του και θα κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό που τηρείται στην Τράπεζα της Ελλάδος για κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στον νόμο 2065/1992 και τις σχετικές νομοθετικές πράξεις. Το Δημόσιο αναλαμβάνει ότι το ποσό των Τελών Εκσυγχρονισμού θα είναι διαθέσιμο στο ακέραιο στον Παραχωρησιούχο καθ’ όλη τη διάρκεια της Παραχώρησης ελεύθερο και απαλλαγμένο από οποιονδήποτε περιορισμό ή προϋπόθεση και χωρίς οποιαδήποτε μείωση ή παρακράτηση λόγω συμψηφισμού, ανταπαίτησης ή άλλως.

28.11 Όλα τα Αερολιμενικά Τέλη πρέπει να αναφέρονται σε Ευρώ.

28.12 Ο Παραχωρησιούχος δικαιούται να ζητήσει από την ΥΠΑ την κράτηση οποιουδήποτε αεροσκάφους οποιουδήποτε φυσικού ή νομικού προσώπου λόγω της μη καταβολής των Αεροναυτικών Τελών και το Δημόσιο αναλαμβάνει να εκδώσει τις απαραίτητες υπουργικές αποφάσεις που θα επιτρέπουν αυτήν την ενέργεια. Περαιτέρω, ο Παραχωρησιούχος δικαιούται, εκτός από την περίπτωση έκτακτης ανάγκης, να μην αποδέχεται την προσγείωση και την απογείωση υπερμεγεθών αεροσκαφών με πραγματικό αριθμό κατάταξης αεροσκαφών (ACN) μεγαλύτερο από τον δημοσιευμένο αριθμό κατάταξης οδοστρώματος (PCN) των οδοστρωμάτων του ελεγχόμενου χώρου του αερολιμένα.

28.13 Ο Παραχωρησιούχος (για λογαριασμό του ιδίου ή οποιουδήποτε Κατόχου Δικαιώματος Αεροδρομίου) πρέπει να εξασφαλίζει πάντα την προηγούμενη έγγραφη συναίνεση της ΥΠΑ για τυχόν νέα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη (τα οποία για τους σκοπούς του παρόντος Άρθρου 28.13 θα περιλαμβάνουν οποιοδήποτε νέο Ρυθμιζόμενο Αεροναυτικό Τέλος που ρυθμίζεται από την ΥΠΑ για λογαριασμό του Δημοσίου και το οποίο σχετίζεται με τις αεροναυτικές δραστηριότητες του αεροσκάφους, των αεροδρόμιων ή των εγκαταστάσεων αεροναυτιλίας, ακόμα και στην περίπτωση που το εν λόγω νέο Ρυθμιζόμενο Αεροναυτικό Τέλος δεν περιλαμβάνεται στο Παράρτημα 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*)) που θα επιβάλλονται στα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

29 Πληρωμές

29.1 Αμοιβή Παραχώρησης

29.1.1 Λαμβάνοντας υπόψη τα δικαιώματα που εκχωρούνται από τον Παραχωρητή στον Παραχωρησιούχο βάσει της παρούσας Σύμβασης, ο Παραχωρησιούχος θα καταβάλλει στον Παραχωρητή:

(α) την Προκαταβολή Αμοιβής Παραχώρησης κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης ή πριν από αυτήν· και

(β) την Αμοιβή Παραχώρησης η οποία υπολογίζεται δυνάμει του Άρθρου 29.1.2 και σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης, καταβλητέα σύμφωνα με το Άρθρο 29.2 (*Υπολογισμοί και Πληρωμή*).

29.1.2 Η Αμοιβή Παραχώρησης για κάθε Έτος Παραχώρησης της Περιόδου Παραχώρησης θα υπολογίζεται από τον Παραχωρησιούχο ως το άθροισμα των εξής:

(α) της Ετήσιας Αμοιβής Παραχώρησης·

(β) της Μεταβλητής Αμοιβής Παραχώρησης· και

(γ) συν ή πλην τυχόν Αναπροσαρμογών Αμοιβής Παραχώρησης ανάλογα με τις περιστάσεις,

όπως αυτά ενδέχεται να αναβληθούν σύμφωνα με το Άρθρο 45 (*Δυσμενή Συμβάντα*).

29.2 Υπολογισμοί και Πληρωμή

29.2.1 Εντός εξήντα (60) ημερών από τη λήξη του σχετικού Έτους Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει στον Παραχωρητή και στο Δημόσιο λεπτομέρειες του υπολογισμού της σχετικής Αμοιβής Παραχώρησης και της Εισφοράς με την προσυπογραφή του ορκωτού λογιστή του Παραχωρησιούχου και/ή τα στοιχεία σχετικά με τα Κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) (σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 29.3 (*Υποχρέωση Παροχής Στοιχείων*)) (ανάλογα με την περίπτωση) και θα καταθέτει την Αμοιβή Παραχώρησης σε έναν λογαριασμό που θα του γνωστοποιείται από τον Παραχωρητή, καθώς και την Εισφορά και τυχόν οφειλόμενα ποσά δυνάμει του Άρθρου 4.2.1(ι) σε έναν λογαριασμό που θα του γνωστοποιείται από τον Παραχωρητή τουλάχιστον τριάντα (30) ημέρες πριν από τη λήξη του σχετικού Έτους Παραχώρησης, με την επιφύλαξη του

Άρθρου 29.2.2, τρεις (3) μήνες μετά τη λήξη κάθε Έτους Παραχώρησης στο οποίο αναφέρονται.

29.2.2 Εάν ο Παραχωρητής ή το Δημόσιο (ανάλογα με την περίπτωση) διαφωνούν με τους υπολογισμούς του Παραχωρησιούχου αναφορικά με το ποσό της Αμοιβής Παραχώρησης, την Εισφορά και/ή τα Κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA), θα ειδοποιούν σχετικά τον Παραχωρησιούχο εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από την υποβολή του υπολογισμού και/ή των στοιχείων σύμφωνα με το Άρθρο 29.2.1 και θα δηλώνουν το ποσό που είναι υποχρεωμένος να καταβάλει ο Παραχωρησιούχος. Εάν ο Παραχωρησιούχος αμφισβητήσει τους υπολογισμούς του Παραχωρητή ή του Δημοσίου (ανάλογα με την περίπτωση), θα καταβάλει το ποσό που γνωστοποίησε στον Παραχωρητή ή στο Δημόσιο (ανάλογα με την περίπτωση) εντός πέντε (5) ημερών από την παραλαβή της ανωτέρω ειδοποίησης.

29.2.3 Τυχόν διαφορές αναφορικά με το ποσό της Αμοιβής Παραχώρησης, της Εισφοράς ή των Κερδών προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) θα παραπέμπονται εντός τεσσάρων (4) μηνών από τη λήξη του σχετικού Έτους Παραχώρησης στο Διαιτητικό Δικαστήριο. Εάν παρέλθει αυτό το χρονικό όριο χωρίς καμία ενέργεια, ο υπολογισμός του Παραχωρητή ή του Δημοσίου (ανάλογα με την περίπτωση) θα θεωρηθεί οριστικός και δεσμευτικός.

29.2.4 Με την επιφύλαξη του Άρθρου 25 (*Ανωτέρα Βία*), εάν ο Παραχωρησιούχος δεν υποβάλει τον υπολογισμό σχετικά με την Αμοιβή Παραχώρησης εντός των χρονικών ορίων που ορίζονται στο Άρθρο 29.2.1, θα θεωρηθεί τούτο Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου.

29.2.5 Εάν εντός τεσσάρων (4) μηνών από τη λήξη κάθε Έτους Παραχώρησης ο Παραχωρησιούχος δεν έχει καταβάλει:

(α) την Αμοιβή Παραχώρησης και η διαφορά σχετικά με τη μη καταβολή δεν έχει παραπεμφθεί ούτε εξετάζεται από το Διαιτητικό Δικαστήριο σύμφωνα με το Άρθρο 29.2.3, ο Παραχωρητής δύναται να εισπράξει το εν λόγω ποσό από την Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας και/ή

(β) την Αμοιβή Παραχώρησης, την Εισφορά ή/και τυχόν οφειλόμενα ποσά δυνάμει του Άρθρου 4.2.1(ι) , η εν λόγω μη καταβολή θα αποτελεί Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου.

29.2.6 Εφόσον δεν προβλέπεται ρητώς διαφορετικά στην παρούσα Σύμβαση, κάθε Μέρος δικαιούται, με επιφύλαξη κάθε άλλου δικαιώματος ή μέτρου αποκατάστασης, να λάβει τόκο για οποιαδήποτε πληρωμή που δεν έχει

καταβληθεί εμπρόθεσμα σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης, ο οποίος τόκος θα υπολογίζεται σε ημερήσια βάση με ετήσιο επιτόκιο ίσο με το Επιτόκιο Αναφοράς από την επομένη της παρέλευσης της προθεσμίας πληρωμής έως την ημερομηνία πληρωμής και συμπεριλαμβανομένης αυτής. Τυχόν αναβληθείσες πληρωμές σύμφωνα με το Άρθρο 25 (*Ανωτέρα Βία)* ή το Άρθρο 45 (*Δυσμενή Συμβάντα*) δεν θα είναι ληξιπρόθεσμες και απαιτητές ούτε θα τοκίζονται κατά την περίοδο της εν λόγω αναβολής.

29.2.7 Κατά παρέκκλιση των διατάξεων του Άρθρου 25 (*Ανωτέρα Βία)* και με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος Άρθρου 29 (*Πληρωμές*), για την περίοδο κατά την οποία υφίστανται οι επιπτώσεις ενός Γεγονότος Ανωτέρας Βίας, η Εισφορά και η Αμοιβή Παραχώρησης θα συσσωρεύονται και ο Παραχωρησιούχος θα είναι υποχρεωμένος βάσει της παρούσας Σύμβασης να καταβάλλει την Εισφορά στο Δημόσιο και την Αμοιβή Παραχώρησης στον Παραχωρητή σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 29 (*Πληρωμές*), με την προϋπόθεση ότι η πληρωμή της Εισφοράς, και εάν δεν επαρκεί, της Αμοιβής Παραχώρησης από τον Παραχωρησιούχο δυνάμει του παρόντος Άρθρου 29.2 (*Υπολογισμοί και Πληρωμή*):

(α) θα πραγματοποιηθεί μετά την πλήρη εξόφληση (ή αφαίρεση ή ικανοποίηση) τυχόν Λειτουργικών Εξόδων, Κεφαλαιουχικών Δαπανών όπως αυτά ορίζονται στο πιο πρόσφατο Οικονομικό Μοντέλο ή Φόρων που πιθανόν να καταβληθούν από τον Παραχωρησιούχο κατά την περίοδο στην οποία υφίστανται οι επιπτώσεις ενός Γεγονότος Ανωτέρας Βίας·

(β) θα αναβάλλεται στο βαθμό που είναι αναγκαίο, προκειμένου να διασφαλιστεί η δυνατότητα του Παραχωρησιούχου να ανταποκριθεί σε όλες τις οικονομικές υποχρεώσεις του βάσει των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν) κατά την περίοδο στην οποία υφίστανται οι επιπτώσεις ενός Γεγονότος Ανωτέρας Βίας· και

(γ) εάν υπάρξει Διαφορά αναφορικά με την ύπαρξη ή τη λήξη των επιπτώσεων ενός Γεγονότος Ανωτέρας Βίας, τότε το Δημόσιο ή ο Παραχωρησιούχος θα παραπέμψουν το ζήτημα στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, προκειμένου να προσδιοριστεί ως πραγματικό ζήτημα αν οι επιπτώσεις του Γεγονότος Ανωτέρας Βίας υφίστανται ή έχουν λήξει και, σε περίπτωση που οι επιπτώσεις του Γεγονότος Ανωτέρας Βίας υφίστανται, αν αυτό έχει ουσιώδεις επιπτώσεις στη δυνατότητα του Παραχωρησιούχου να ανταποκριθεί σε

οποιαδήποτε από τις οικονομικές υποχρεώσεις του βάσει των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν).

29.2.8 Οι Εισφορές και, ανάλογα με την περίπτωση, οι Αμοιβές Παραχώρησης που αναβάλλονται βάσει της παρούσας Σύμβασης λόγω ενός Γεγονότος Ανωτέρας Βίας θα καταβάλλονται στο Δημόσιο και στον Παραχωρητή μόλις αυτό είναι ευλόγως δυνατό μετά τη λήξη των επιπτώσεων ενός Γεγονότος Ανωτέρας Βίας με την προϋπόθεση ότι η πληρωμή του αναβαλλόμενου ποσού δεν θα έχει ως αποτέλεσμα την παραβίαση από μέρους του Παραχωρησιούχου των υποχρεώσεων αυτού βάσει των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν).

29.2.9 Εφόσον δεν προβλέπεται ρητώς διαφορετικά στην παρούσα Σύμβαση ή έχει συμφωνηθεί άλλως μεταξύ των Μερών, όλες οι πληρωμές που θα καταβάλλονται από τα Μέρη (είτε βάσει αποζημίωσης είτε άλλως), θα καταβάλλονται στο άλλο Μέρος εντός εξήντα (60) ημερών αφότου οι συγκεκριμένες πληρωμές καταστούν ληξιπρόθεσμες και απαιτητές.

29.3 Υποχρέωση Παροχής Στοιχείων

29.3.1 Ο Παραχωρησιούχος οφείλει να παρέχει στον Παραχωρητή και στο Δημόσιο:

(α) Εντός ενενήντα (90) ημερών από τη λήξη κάθε οικονομικού έτους (με κάθε οικονομικό έτος να είναι παράλληλο με κάθε Έτος Παραχώρησης) του Παραχωρησιούχου:

(i) τις σχετικές ετήσιες οικονομικές καταστάσεις και ένα πιστοποιητικό του μερίσματος που ελήφθη ή που πρόκειται να ληφθεί από τους Μετόχους·

(ii) την έκθεση του ορκωτού λογιστή σχετικά με τις οικονομικές καταστάσεις, καθώς και την έκθεση διαχείρισης του διοικητικού συμβουλίου για το ίδιο οικονομικό έτος·

(iii) ένα πιστοποιητικό των οικονομικών πηγών και της χρήσης των κεφαλαίων, στη μορφή που χρησιμοποιήθηκε από τον Παραχωρησιούχο και που συμφωνεί με αυτό το οποίο περιλαμβάνεται στο Επικαιροποιημένο Οικονομικό Μοντέλο· και

(iv) ένα Επικαιροποιημένο Οικονομικό Μοντέλο μαζί με μια έγγραφη επεξήγηση των κύριων αλλαγών·

(β) Εντός επτά (7) ημερών από το σχετικό αίτημα του Παραχωρητή ή του Δημοσίου, τις οικονομικές και άλλες πληροφορίες που πρέπει να παρασχεθούν στους Δανειστές δυνάμει των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν)·

(γ) Εντός εξήντα (60) ημερών από τη λήξη κάθε Έτους Παραχώρησης, τα εξής αναφορικά με το συγκεκριμένο Έτος Παραχώρησης, όπως αυτά έχουν πιστοποιηθεί από τον ορκωτό λογιστή του Παραχωρησιούχου:

(i) Δείκτες ή/και υπολογισμούς σχετικά με το Κεφάλαιο Αεροπορικών Δραστηριοτήτων·

(ii) Αεροναυτικά Τέλη που επιβλήθηκαν σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο·

(iii) τα συνολικά Έσοδα·

(iv) τα συνολικά Αεροναυτικά Έσοδα·

(v) τα συνολικά Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Έσοδα· και

(vi) Κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA).

29.4 Έλεγχος των Οικονομικών Λογαριασμών του Παραχωρησιούχου

Πέραν του δικαιώματός τους να διεξάγουν φορολογικούς ελέγχους ανά πάσα στιγμή, ο Παραχωρητής, το Δημόσιο ή η ΥΠΑ δύνανται να διεξάγουν με δικά τους έξοδα, χρησιμοποιώντας ανεξάρτητους ορκωτούς λογιστές, έλεγχο των λογαριασμών του Παραχωρησιούχου, με την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω έλεγχοι δεν θα διεξάγονται περισσότερο από μία φορά σε κάθε περίοδο δώδεκα (12) μηνών και κατόπιν πρότερης ειδοποίησης στον Παραχωρησιούχο.

30 Αποζημιώσεις

30.1 Γεγονότα Καθυστέρησης - Αποζημιώσεις Περιόδου Έργων

30.1.1 Εάν προκύψει Γεγονός Καθυστέρησης και με την επιφύλαξη των διατάξεων του Άρθρου 30.4 (*Γεγονότα Ευθύνης Δημοσίου - Αποζημίωση Δραστηριοτήτων Παραχώρησης*) και του Άρθρου 33 (*Καταγγελία από το Δημόσιο - Συνέπειες*), το Δημόσιο δύναται να εκχωρήσει:

(α) παράταση της σχετικής προθεσμίας ίση με την καθυστέρηση αναφορικά με οποιοδήποτε από τα Επικείμενα Έργα·

(β) αποζημίωση αναφορικά με τα Επικείμενα Έργα για:

(i) τυχόν έξοδα ή δαπάνες που σχετίζονται με τα εν λόγω έργα, για τα οποία ο Ανεξάρτητος Μηχανικός έχει πιστοποιήσει ότι υπάρχει βάσιμη πιθανότητα να έχουν προκύψει ως άμεση συνέπεια ενός τέτοιου Γεγονότος Καθυστέρησης και κατόπιν επιβεβαίωσης από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό ότι τα εν λόγω έξοδα ή δαπάνες δεν θα είχαν προκύψει, εάν δεν είχε συμβεί το συγκεκριμένο Γεγονός Καθυστέρησης·

(ii) τυχόν πρόσθετα έξοδα που σχετίζονται με τη χρηματοδότηση των στοιχείων τα οποία αναφέρονται στην παράγραφο (i) ανωτέρω, για τα οποία ο ορκωτός λογιστής του Παραχωρησιούχου έχει πιστοποιήσει ότι υπάρχει βάσιμη πιθανότητα να έχουν προκύψει ως άμεση συνέπεια ενός τέτοιου Γεγονότος Καθυστέρησης και κατόπιν επιβεβαίωσης από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό ότι τα εν λόγω έξοδα δεν θα είχαν προκύψει, εάν δεν είχε συμβεί το συγκεκριμένο Γεγονός Καθυστέρησης· και/ή

(iii) τυχόν ζημία ή υποχρέωση την οποία υφίσταται ο Παραχωρησιούχος λόγω ενός Γεγονότος Καθυστέρησης το οποίο αποτελεί Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου σύμφωνα με το Άρθρο 30.4 (*Γεγονότα Ευθύνης Δημοσίου – Αποζημίωση Δραστηριοτήτων Παραχώρησης*), συμπεριλαμβανομένης της επιβολής Μειώσεων λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων, οι οποίες προέκυψαν αποκλειστικά λόγω ενός τέτοιου Γεγονότος Καθυστέρησης (όλα τα ανωτέρω χωρίς αλληλεπικάλυψη).

Τυχόν αποζημίωση που οφείλεται στον Παραχωρησιούχο δυνάμει του παρόντος Άρθρου 30.1.1 θα καταβάλλεται εντός εξήντα (60) ημερών από την παραλαβή από το Δημόσιο του έγγραφου αιτήματος του Παραχωρησιούχου, το οποίο θα έχει πιστοποιηθεί από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και/ή τον ορκωτό λογιστή, ανάλογα με την περίπτωση, μαζί με όλα τα έγγραφα που τεκμηριώνουν τα έξοδα ή τις δαπάνες που διεκδικούνται.

30.1.2 Εάν ένα Γεγονός Καθυστέρησης επηρεάζει σωρευτικά μία ή περισσότερες προθεσμίες των Επικείμενων Έργων σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 30.1 (*Γεγονότα Καθυστέρησης - Αποζημιώσεις Περιόδου Έργων*), το Δημόσιο θα καταβάλλει αποζημίωση αναφορικά με κάθε προθεσμία που υπολογίζεται σύμφωνα με το Άρθρο 30.1.1.

30.1.3 Εάν ένα Γεγονός Καθυστέρησης επηρεάζει τις προθεσμίες Μελλοντικών Έργων, τότε δεν θα συσσωρεύονται Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων για τη διάρκεια της καθυστέρησης, όπως αυτή επαληθεύεται από Ανεξάρτητο Μηχανικό σύμφωνα με το Άρθρο 30.1 (*Γεγονότα Καθυστέρησης - Αποζημιώσεις Περιόδου Έργων*).

30.1.4 Εάν προκύψει Γεγονός Καθυστέρησης, ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει έγγραφες λεπτομέρειες στο Δημόσιο, στην ΥΠΑ και στον Ανεξάρτητο Μηχανικό, οι οποίες θα πρέπει να περιλαμβάνουν:

(α) τα γεγονότα που αποτελούν το Γεγονός Καθυστέρησης, λεπτομέρεια η οποία θα πρέπει να παρέχεται μόλις κάτι τέτοιο είναι ευλόγως δυνατό μετά το Γεγονός Καθυστέρησης·

(β) τη διάρκεια της καθυστέρησης ως προς τη σχετική προθεσμία·

(γ) την αποζημίωση που έχει υπολογιστεί σύμφωνα με το παρόν Άρθρο· και

(δ) τυχόν προτεινόμενη Αποκατάσταση Γεγονότος Καθυστέρησης και τη σχετική δαπάνη για τον Παραχωρησιούχο για την επιτάχυνση των έργων που επηρεάζονται (το **Κόστος Επιτάχυνσης**), σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 30.3 (*Αποκατάσταση Γεγονότος Καθυστέρησης*).

30.1.5 Εάν εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από την προσκόμιση των εγγράφων βάσει του Άρθρου 30.1.4:

(α) η διάρκεια της καθυστέρησης και η παράταση της προθεσμίας που έχει ζητηθεί δεν συμφωνηθούν ανάμεσα στο Δημόσιο και τον Παραχωρησιούχο· ή

(β) το Δημόσιο αμφισβητήσει εγγράφως, με αντίγραφο στον Ανεξάρτητο Μηχανικό, ότι η καθυστέρηση οφείλεται σε Γεγονός Καθυστέρησης ή ότι επηρεάζεται η σχετική ημερομηνία περάτωσης·

τότε τα συγκεκριμένα ζητήματα θα αποφασιστούν από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό το συντομότερο δυνατό και, σε κάθε περίπτωση, όχι αργότερα από δεκατέσσερις (14) ημέρες έπειτα από τη λήξη της ανωτέρω περιόδου δεκατεσσάρων (14) ημερών.

30.1.6 Εάν το Δημόσιο ή ο Παραχωρησιούχος αμφισβητήσουν την απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού σύμφωνα με το Άρθρο 30.1.5, έχουν τη δυνατότητα, εντός επτά (7) ημερών από την παραλαβή της εν λόγω απόφασης, να

παραπέμψουν το ζήτημα στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών. Η απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού θα ισχύσει (ανάλογα με την περίπτωση) έως την επίλυση της διαφοράς από την Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών.

30.2 Υποχρέωση Μετριασμού Ζημίας

Ο Παραχωρησιούχος πρέπει να μετριάζει με κάθε κατάλληλο τρόπο τις συνέπειες που προκύπτουν από οποιοδήποτε Γεγονός Καθυστέρησης, εάν και στον βαθμό που μπορεί να κάνει κάτι τέτοιο.

30.3 Αποκατάσταση Γεγονότος Καθυστέρησης

30.3.1 Εάν προκύψει ένα Γεγονός Καθυστέρησης, το Δημόσιο δύναται να συμφωνήσει, εναλλακτικά με την εκχώρηση της παράτασης που ζητείται ή τμήματος αυτής:

(α) να αποδεχτεί τυχόν προτεινόμενα μέτρα Αποκατάστασης Γεγονότος Καθυστέρησης που υποβάλλονται από τον Παραχωρησιούχο, με το προτεινόμενο Κόστος Επιτάχυνσης·

(β) ή, εάν ο Παραχωρησιούχος δεν έχει προτείνει μέτρα τέτοιου είδους, να ζητήσει από τον Παραχωρησιούχο να προτείνει μέτρα Αποκατάστασης Γεγονότος Καθυστέρησης μαζί με το σχετικό Κόστος Επιτάχυνσης.

30.3.2 Το Κόστος Επιτάχυνσης που θα καταβληθεί από το Δημόσιο, συμπεριλαμβανομένων τυχόν γενικών εξόδων ή πιθανής πρόσθετης αμοιβής του Ανεξάρτητου Μηχανικού, δεν μπορεί να υπερβαίνει το πενήντα τοις εκατό (50%) του κόστους των Έργων που επηρεάζονται. Ο ΦΠΑ του Κόστους Επιτάχυνσης θα βαρύνει το Δημόσιο.

30.3.3 Το κόστος των Έργων που επηρεάζονται υπολογίζεται μέσω προσδιορισμού του ποσοστού επί των συνολικών Έργων τα οποία αντιπροσωπεύουν τα Έργα που επηρεάζονται και μέσω υπολογισμού του αντίστοιχου ποσοστού επί του συνολικού κόστους των εν λόγω Έργων. Με την επιφύλαξη του ανωτέρω περιορισμού, το ποσό του Κόστους Επιτάχυνσης και το χρονοδιάγραμμα πληρωμής του θα καθοριστούν σε επιμέρους σύμβαση ανάμεσα στο Δημόσιο και τον Παραχωρησιούχο.

30.3.4 Ο Παραχωρησιούχος, εάν του ζητηθεί από το Δημόσιο, θα αποδεχτεί μια Αποκατάσταση Γεγονότος Καθυστέρησης με διάρκεια ίση ή μικρότερη των τριών (3) μηνών. Είναι δυνατό να συμφωνηθεί Αποκατάσταση Γεγονότος

Καθυστέρησης μεγαλύτερης διάρκειας ανάμεσα στο Δημόσιο και τον Παραχωρησιούχο.

30.4 Γεγονότα Ευθύνης Δημοσίου - Αποζημίωση Δραστηριοτήτων Παραχώρησης

30.4.1 Εάν κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης ο Παραχωρησιούχος αποδείξει ότι λόγω Γεγονότος Ευθύνης Δημοσίου μειώθηκαν τα Έσοδά του, συμπεριλαμβανομένων των Μειώσεων λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων τις οποίες υπέστη αποκλειστικά λόγω Γεγονότος Ευθύνης Δημοσίου, το Δημόσιο θα αποζημιώσει τον Παραχωρησιούχο με ποσό ίσο με τη διαφορά ανάμεσα στα Έσοδα που πραγματοποιήθηκαν κατά την Τριμηνιαία Περίοδο στην οποία ανέκυψε το εν λόγω γεγονός ή κατά οποιαδήποτε Τριμηνιαία Περίοδο στην οποία το εν λόγω γεγονός ή οι συνέπειες αυτού συνέχισαν να υφίστανται, με βάση την πρόβλεψη Εσόδων στο Οικονομικό Μοντέλο για την ίδια περίοδο. Ωστόσο, για τον υπολογισμό της αποζημίωσης την οποία ενδέχεται να δικαιούται ο Παραχωρησιούχος για τις Ζημίες που υπέστη λόγω Γεγονότος Ευθύνης Δημοσίου, θα ληφθούν υπόψη και θα συμψηφιστούν οι πληρωμές προς τον Παραχωρητή οι οποίες ενδέχεται να προκύπτουν από την εφαρμογή των διατάξεων του Άρθρου 29 (*Πληρωμές*) για την περίοδο για την οποία υπολογίζεται η αποζημίωση.

30.4.2 Η πληρωμή τυχόν αποζημίωσης δυνάμει του Άρθρου 30.4.1 θα πραγματοποιείται εντός εξήντα (60) ημερών από τη λήξη της Τριμηνιαίας Περιόδου κατά την οποία ανέκυψε το γεγονός και οποιασδήποτε Τριμηνιαίας Περιόδου κατά την οποία το εν λόγω γεγονός ή οι συνέπειες αυτού συνέχισαν να υφίστανται.

30.4.3 Τυχόν μείωση των δαπανών του Παραχωρησιούχου λόγω της επέλευσης Γεγονότος Ευθύνης Δημοσίου, η οποία υπολογίζεται με βάση το Οικονομικό Μοντέλο ή τυχόν ασφαλιστική αποζημίωση που έχει εισπραχθεί ή είναι εισπρακτέα από τον Παραχωρησιούχο αναφορικά με το εν λόγω Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου θα αφαιρούνται από το οφειλόμενο από το Δημόσιο ποσό της αποζημίωσης δυνάμει του παρόντος Άρθρου 30 (*Αποζημιώσεις*).

30.4.4 Εάν κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης ο Παραχωρησιούχος αποδείξει ότι λόγω Γεγονότος Ευθύνης Δημοσίου προέκυψε ουσιώδης αύξηση στις δαπάνες λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης σε σύγκριση με τις αντίστοιχες Προβλέψεις, το Δημόσιο θα αποζημιώσει τον Παραχωρησιούχο για τη διαφορά που θα υπολογιστεί σύμφωνα με το Οικονομικό Μοντέλο. Η καταβολή της εν λόγω αποζημίωσης θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με το Άρθρο 30.4.2. Οι

υπολογισμοί, σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 30.4.4, θα πραγματοποιούνται σε τριμηνιαία βάση, εκτός εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνήσουν άλλως.

30.4.5 Εάν το Δημόσιο αμφισβητήσει την επέλευση Γεγονότος Ευθύνης Δημοσίου ή τα στοιχεία στα οποία βασίζεται ο υπολογισμός της αποζημίωσης ή το ποσό της αποζημίωσης ή ισχυριστεί ότι οι ενέργειες του Παραχωρησιούχου συνέβαλαν στη μείωση των Εσόδων ή την ουσιώδη αύξηση των δαπανών του, δύναται να παραπέμψει το ζήτημα σε Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών. Ο Παραχωρησιούχος δύναται να ζητήσει εν συνεχεία την καταβολή του ποσού της αποζημίωσης ή, ανάλογα με την περίπτωση, τη μείωση της οφειλόμενης Εισφοράς στο Δημόσιο δυνάμει του Άρθρου 28.9 (*Αερολιμενικά Τέλη*) και τυχόν οφειλόμενων ποσών δυνάμει του Παραρτήματος 20 (*Πλαίσιο Συνεργασίας ανάμεσα στην Ελληνική Πολεμική Αεροπορία (ΕΠΑ), την Ελληνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) και τον Παραχωρησιούχο στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης*).

30.4.6 Τυχόν πληρωμές δυνάμει Διαιτητικής Απόφασης θα πραγματοποιούνται εντός είκοσι μίας (21) ημερών από την ημερομηνία της Διαιτητικής Απόφασης. Εάν η πληρωμή καθυστερήσει πέραν αυτού του χρονικού ορίου, θα οφείλεται τόκος ο οποίος υπολογίζεται με το Επιτόκιο Αναφοράς.

30.5 Εάν η αποζημίωση την οποία οφείλει το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο δυνάμει του παρόντος Άρθρου 30 (*Αποζημιώσεις*) ανέρχεται συνολικά σε ποσό μεγαλύτερο ή ίσο των πέντε εκατομμυρίων Ευρώ (€5.000.000) και παραμένει μη καταβληθείσα κατά την καταληκτική ημερομηνία πληρωμής της σύμφωνα με το Άρθρο 30.1.1 ή το Άρθρο 30.4 (*Γεγονότα Ευθύνης Δημοσίου – Αποζημίωση Δραστηριοτήτων Παραχώρησης*), ο Παραχωρησιούχος δύναται, αλλά δεν υποχρεούται, εναλλακτικά αντί για τη λήψη της πληρωμής της εν λόγω αποζημίωσης, να επιλέξει την παράταση της Περιόδου Παραχώρησης για τέτοιο χρονικό διάστημα ώστε ο Παραχωρησιούχος να μην βρεθεί σε καλύτερη ή χειρότερη θέση από αυτή στην οποία θα ήταν εάν είχε καταβληθεί η αποζημίωση σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 30 (*Αποζημιώσεις*).

30.6 Ο Φορέας Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας θα παρέχει την Απαιτούμενη Χωρητικότητα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, προκειμένου να εξυπηρετήσει ουσιαστικά όλες τις πτήσεις για τις οποίες γίνονται αιτήσεις στην ΕΑΣΠ. Η υποχρέωση του Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας να παρέχει την Απαιτούμενη Χωρητικότητα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας θα αποτελεί Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου.

30.7 Εάν η Απαιτούμενη Χωρητικότητα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας δεν επιτευχθεί για δύο διαδοχικές Περιόδους Αιχμής, ο Παραχωρησιούχος δύναται να αγοράσει υπέρ του Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας τον απαραίτητο εξοπλισμό αεροναυτιλίας

ώστε να επιτευχθεί η Απαιτούμενη Χωρητικότητα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας και να αφαιρέσει το κόστος του εν λόγω εξοπλισμού αεροναυτιλίας από την οφειλόμενη Εισφορά σύμφωνα με το Άρθρο 28.9. Σε περίπτωση αγοράς τέτοιου είδους, ο Παραχωρησιούχος θα τηρήσει τις προδιαγραφές που ορίζονται για τον εξοπλισμό αεροναυτιλίας από τον Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας. Η προσφορά του Παραχωρησιούχου πρέπει να εξασφαλίσει την έγκριση του Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, την οποία έγκριση δεν θα αρνείται ή καθυστερεί χωρίς εύλογη αιτία.

31 Οικονομικό Μοντέλο

31.1 Το Οικονομικό Μοντέλο της Προσφοράς, όπως έχει ελεγχθεί, επισυνάπτεται στην παρούσα Σύμβαση ως Παράρτημα 25 (*Οικονομικό Μοντέλο).*

31.2 Το Οικονομικό Μοντέλο θα ενημερώνεται από και με έξοδα του Παραχωρησιούχου και σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου. Αφού ενημερωθεί, το Οικονομικό Μοντέλο θα αναφέρεται στην παρούσα Σύμβαση ως **Επικαιροποιημένο Οικονομικό Μοντέλο** και η αναφορά στο Οικονομικό Μοντέλο στην παρούσα Σύμβαση έπειτα από την πρώτη του ενημέρωση θα θεωρείται αναφορά στο Επικαιροποιημένο Οικονομικό Μοντέλο.

31.3 Η ενημέρωση του Οικονομικού Μοντέλου ενδέχεται να αφορά τα εξής:

31.3.1 Την ενσωμάτωση στοιχείων ιστορικού, η οποία θα πραγματοποιείται σε ετήσια βάση, και τα στοιχεία στο Οικονομικό Μοντέλο τα οποία αναφέρονται σε προηγούμενες περιόδους θα αντικαθίστανται με πραγματικά στοιχεία που είναι διαθέσιμα σε σχέση με το Έργο·

31.3.2 Την ενσωμάτωση στοιχείων που αντικατοπτρίζουν αλλαγές οι οποίες έχουν συμφωνηθεί ή συνάγονται από τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης και έχουν άμεσες επιπτώσεις στην εκτίμηση της μελλοντικής οικονομικής υπόστασης του Παραχωρησιούχου (π.χ. παρατάσεις και αποζημίωση λόγω Γεγονότων Καθυστέρησης), η οποία πραγματοποιείται σε ετήσια βάση·

31.3.3 Την ενσωμάτωση στοιχείων που αντικατοπτρίζουν την ενημέρωση των Προβλέψεων στο Οικονομικό Μοντέλο και περιλαμβάνει τροποποιήσεις στις παραδοχές που αποσκοπούν στην απεικόνιση της πλέον ρεαλιστικής πρόβλεψης, η οποία παρέχεται σε χρονική στιγμή κατά την οποία η εν λόγω ενημέρωση είναι ουσιώδης:

(α) λόγω αλλαγών σε μεταβλητές οι οποίες στη συγκεκριμένη χρονική στιγμή έχουν τροποποιηθεί ή αναμένεται με μεγάλο βαθμό βεβαιότητας να τροποποιηθούν και έχουν άμεσες επιπτώσεις στις προβλέψεις του

Παραχωρησιούχου (συμπεριλαμβανομένης της επιτρεπόμενης εκτέλεσης μιας συμφωνίας, αναφορικά με ένα αντικείμενο που περιλαμβάνεται στην παρούσα Σύμβαση, σύμφωνα με την οποία προβλέπονται σαφώς συγκεκριμένες μελλοντικές πληρωμές του Παραχωρησιούχου στον συγκεκριμένο υπεργολάβο, οι οποίες είναι διαφορετικές από τις σχετικές υπάρχουσες προβλέψεις στο Οικονομικό Μοντέλο)· ή

(β) λόγω αλλαγών σε μεταβλητές οι οποίες στη συγκεκριμένη χρονική στιγμή έχουν τροποποιηθεί ή αναμένεται με μεγάλο βαθμό βεβαιότητας να τροποποιηθούν και έχουν έμμεσες επιπτώσεις στις προβλέψεις του Παραχωρησιούχου (συμπεριλαμβανομένων στοιχείων εναέριας κυκλοφορίας και εσόδων ιστορικού ή στοιχείων πληθωρισμού ιστορικού, τα οποία απαιτούν την τροποποίηση των σχετικών προβλέψεων),

31.3.4 Η ενημέρωση Προβλέψεων λόγω της επέλευσης Γεγονότος Καθυστέρησης ή Γεγονότος Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου το οποίο συνεχίζεται, θα πραγματοποιείται ώστε το Οικονομικό Μοντέλο να περιλαμβάνει:

(i) τις Προβλέψεις με βάση την παραδοχή ότι το Γεγονός Καθυστέρησης ή/και το Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου δεν έχει συμβεί,

(ii) τις Προβλέψεις αφού ληφθούν υπόψη οι συνέπειες από την επέλευση γεγονότος(-ων) τέτοιου είδους και

(iii) τις σχετικές αποζημιώσεις που οφείλονται δυνάμει του Άρθρου 30 (*Αποζημιώσεις*) ως αποτέλεσμα τέτοιων γεγονότων.

31.4 Ένα Οικονομικό Μοντέλο που έχει ενημερωθεί δυνάμει των διατάξεων των Άρθρων 31.3.3(α), 31.3.3(β) και 31.3.4 θα υποβληθεί στον Παραχωρητή και στο Δημόσιο για έγκριση, συνοδευόμενο από μια επιστολή από τους Δανειστές στην οποία οι Δανειστές εγκρίνουν όλες τις σχετικές τροποποιήσεις/ενημερώσεις στο Οικονομικό Μοντέλο. Το Οικονομικό Μοντέλο θα υποβάλλεται στον Παραχωρητή και στο Δημόσιο σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 29.3.1(α).

31.5 Οι ενημερώσεις στο Οικονομικό Μοντέλο που υποβάλλονται για έγκριση στον Παραχωρητή και στο Δημόσιο θα συνοδεύονται από το αντίστοιχα τροποποιημένο έγγραφο παραδοχών και υποθέσεων και από ένα λεπτομερές υπόμνημα που περιγράφει τις ενημερώσεις που έχουν πραγματοποιηθεί αναφορικά με τις διατάξεις των Άρθρων 31.3.3(α), 31.3.3(β), 31.3.4(i) και 31.3.4(ii).

31.6 Δεν επιτρέπεται στον Παραχωρητή και το Δημόσιο, σε περίπτωση ενημέρωσης στο Οικονομικό Μοντέλο, σύμφωνα με τα Άρθρα 31.3.3(α) και 31.3.3(β), να αρνούνται ή να καθυστερούν την έγκριση του Επικαιροποιημένου Οικονομικού Μοντέλου χωρίς εύλογη αιτία.

31.7 Αναφορικά με ενημερώσεις σύμφωνα με το Άρθρο 31.3.4, ο Παραχωρητής και/ή το Δημόσιο δύνανται να επαληθεύσουν και να εκφράσουν τη διαφωνία τους και/ή να υποβάλουν μια εναλλακτική πρόταση. Τυχόν άρνηση τέτοιου είδους από τον Παραχωρητή και/ή το Δημόσιο να αποδεχτούν τις προτεινόμενες ενημερώσεις και/ή την υποβολή εναλλακτικών προτάσεων από τον Παραχωρητή και/ή το Δημόσιο θα συνοδεύεται από αιτιολογία της θέσης και των προτάσεων του Παραχωρητή και του Δημοσίου. Ο Παραχωρητής και το Δημόσιο οφείλουν να απαντούν στο αίτημα του Παραχωρησιούχου εντός σαράντα πέντε (45) ημερών από την ημερομηνία υποβολής του σχετικού αιτήματος. Εάν ο Παραχωρητής και/ή το Δημόσιο δεν απαντήσουν εντός της περιόδου σαράντα πέντε (45) ημερών, το αίτημα του Παραχωρησιούχου θα θεωρηθεί εγκεκριμένο. Σημειώνεται επίσης ότι ο Παραχωρητής και/ή το Δημόσιο έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν την ενημέρωση μεταβλητών του Οικονομικού Μοντέλου σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 31.3.3(α), 31.3.3(β) και 31.3.4 (ανάλογα με την περίπτωση), εάν ο Παραχωρησιούχος δεν έχει προβεί σε αυτήν. Εάν δεν επιτευχθεί συμφωνία ανάμεσα στον Παραχωρητή, το Δημόσιο και τον Παραχωρησιούχο εντός σαράντα πέντε (45) ημερών από την ειδοποίηση σχετικά με την απάντηση του Παραχωρητή και/ή του Δημοσίου στον Παραχωρησιούχο, το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρητής και/ή ο Παραχωρησιούχος δύνανται να προσφύγουν στο Διαιτητικό Δικαστήριο.

32 Παράδοση της Παραχώρησης στο Δημόσιο

32.1 Γενικά

32.1.1 Κατά τους τελευταίους έξι (6) μήνες της Περιόδου Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει εκπαίδευση στο προσωπικό που θα απασχοληθεί από το Δημόσιο στη λειτουργία και τη συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων. Ο αριθμός των εργαζομένων που θα εκπαιδευτούν και η διάρκεια και η περίοδος της εκπαίδευσης θα συμφωνηθούν ανάμεσα στο Δημόσιο και στον Παραχωρησιούχο μέσω μιας ειδικής σύμβασης που θα συναφθεί τουλάχιστον δύο (2) μήνες πριν από την έναρξη της ανωτέρω περιόδου έξι (6) μηνών.

32.1.2 Με τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα μεταβιβάσει τυχόν δικαιώματα που διαθέτει βάσει συμβάσεων που σχετίζονται με τις Δραστηριότητες Παραχώρησης και θα παραδώσει τα Περιφερειακά Αεροδρόμια στο Δημόσιο, συμπεριλαμβανομένων όλων των

βελτιώσεων που πραγματοποιήθηκαν δυνάμει των Έργων, σε κατάσταση που συμμορφώνεται με τις Απαιτήσεις Παράδοσης και σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 32 (*Παράδοση της Παραχώρησης στο Δημόσιο*) και τις Απαιτήσεις Συντήρησης.

32.2

32.2.1 Η διαδικασία παράδοσης των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου 32 (*Παράδοση της Παραχώρησης στο Δημόσιο*). Η παράδοση των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης από τον Παραχωρησιούχο προς το Δημόσιο θα λάβει χώρα με την εκτέλεση του σχετικού πρωτοκόλλου παράδοσης – παραλαβής με τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης.

32.2.2 Με τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα παραδώσει στο Δημόσιο:

(α) όλες τις Δραστηριότητες Παραχώρησης, συμπεριλαμβανομένων των Κινητών Περιουσιακών Στοιχείων και όλων των βελτιώσεων και εκσυγχρονισμών που έχουν πραγματοποιηθεί από τον Παραχωρησιούχο κατά την Περίοδο Παραχώρησης·

Τα ανταλλακτικά που θα συμπεριληφθούν στα Κινητά Περιουσιακά Στοιχεία θα είναι ανταλλακτικά τύπου και ποσότητας αντίστοιχης με τη μέση ετήσια χρήση ανταλλακτικών κατά την περίοδο πέντε (5) ετών πριν από τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης·

(β) τα τρέχοντα Εγχειρίδια Αεροδρομίου, όλα τα στοιχεία ηλεκτρονικού εξοπλισμού συμπεριλαμβανομένων του λογισμικού και υλικού υπολογιστών, καθώς και των υπολογιστών, και όλα τα αρχεία και τα έγγραφα που αφορούν τη διαχείριση, τη λειτουργία και την εκμετάλλευση των Περιφερειακών Αεροδρομίων· και

(γ) όλα τα υπόλοιπα δικαιώματα και στοιχεία ενεργητικού του Παραχωρησιούχου που εισήχθηκαν ή χρησιμοποιήθηκαν σε σχέση με την αναβάθμιση, τη δοκιμαστική λειτουργία, την ολοκλήρωση, τη λειτουργία και/ή τη συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων ή την επιβολή και είσπραξη Αερολιμενικών Τελών κατά τη στιγμή της παράδοσης.

32.2.3 Ο Παραχωρησιούχος θα αντικαταστήσει με δικά του έξοδα τον εξοπλισμό που αναγράφεται στην Κατάσταση Απογραφής και σε άλλα βιβλία

απογραφής του Παραχωρησιούχου, και του οποίου δεν είναι δυνατός ο εντοπισμός.

32.2.4 Η παράδοση θα διεξαχθεί από τους εξουσιοδοτημένους εκπροσώπους του Δημοσίου, του Παραχωρησιούχου και του Ανεξάρτητου Μηχανικού. Εάν οι εκπρόσωποι του Παραχωρησιούχου δεν πραγματοποιήσουν την παράδοση, η εργασία των εκπροσώπων του Δημοσίου και του Ανεξάρτητου Μηχανικού δεν θα ανασταλεί. Οι εκπρόσωποι του Δημοσίου και του Παραχωρησιούχου θα υπογράψουν το πρωτόκολλο παράδοσης - παραλαβής έπειτα από την ολοκλήρωση της διαδικασίας που ορίζεται στο παρόν Άρθρο 32 (*Παράδοση της Παραχώρησης στο Δημόσιο*).

32.2.5 Η άρνηση του Παραχωρησιούχου να παραδώσει τις Δραστηριότητες Παραχώρησης στο Δημόσιο κατά τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης ή να υπογράψει το πρωτόκολλο παράδοσης - παραλαβής δίνει στο Δημόσιο το δικαίωμα να αποβάλει τον Παραχωρησιούχο κατά τη λήξη της εν λόγω περιόδου και να τον υποκαταστήσει άμεσα και χωρίς περαιτέρω διαδικασίες στη λειτουργία και την εκμετάλλευση της Παραχώρησης.

32.2.6 Η Περίοδος Εγγύησης Παραχώρησης της Παραχώρησης άρχεται με τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης και πρόκειται να συνεχιστεί για δύο (2) έτη.

32.2.7 Η μεταβίβαση του κινδύνου των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης από τον Παραχωρησιούχο στο Δημόσιο λαμβάνει χώρα κατά την ίδια στιγμή με την παράδοση των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης, σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 32 (*Παράδοση της Παραχώρησης στο Δημόσιο*).

32.3 Τελική Αποδοχή της Παραχώρησης

32.3.1 Η τελική αποδοχή των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης θα λάβει χώρα από το Δημόσιο εντός τεσσάρων (4) μηνών από τη λήξη της Περιόδου Εγγύησης Παραχώρησης. Σε κάθε περίπτωση η τελική αποδοχή θα λάβει χώρα κατόπιν ειδοποίησης από τον Παραχωρησιούχο.

32.3.2 Η ειδοποίηση από τον Παραχωρησιούχο μπορεί να λάβει χώρα αμέσως μετά τη λήξη της Περιόδου Εγγύησης Παραχώρησης.

32.3.3 Εάν η τελική αποδοχή δεν λάβει χώρα εντός έξι (6) μηνών από την ειδοποίηση του Παραχωρησιούχου, θεωρείται ότι έχει λάβει χώρα.

32.4 Απαιτήσεις Παράδοσης

32.4.1 Με τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης λόγω της παρόδου του χρόνου, ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίσει ότι τα Περιφερειακά Αεροδρόμια συμμορφώνονται με τις Απαιτήσεις Παράδοσης.

32.4.2 Τα Έργα Ανανέωσης πρέπει να διεξάγονται σύμφωνα με τα σχετικά τμήματα των Απαιτήσεων Έργων (ακριβώς όπως θα ήταν εάν οι αναφορές στα Έργα που περιέχονται σε αυτές να ήταν αναφορές σε Έργα Ανανέωσης) και με τις Απαιτήσεις Παράδοσης.

32.5 Αρχική Επιθεώρηση

32.5.1 Όχι αργότερα από τριάντα έξι (36) μήνες και όχι νωρίτερα από τριάντα (30) μήνες πριν από τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης λόγω της παρόδου του συμβατικού χρόνου, ο Παραχωρησιούχος μαζί με τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και το Δημόσιο θα διεξάγουν από κοινού επιθεώρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων και όλων των εγκαταστάσεων που αποτελούν τμήμα των Περιφερειακών Αεροδρομίων (η **Αρχική Επιθεώρηση**). Εάν δεν έχει συμφωνηθεί ημερομηνία για την Αρχική Επιθεώρηση ανάμεσα στον Παραχωρησιούχο, τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και το Δημόσιο, το Δημόσιο και ο Ανεξάρτητος Μηχανικός δύνανται να ξεκινήσουν την Αρχική Επιθεώρηση κατά τη συγκεκριμένη περίοδο παρέχοντας σχετική πρότερη ειδοποίηση τουλάχιστον τριάντα (30) ημερών στον Παραχωρησιούχο και η εν λόγω επιθεώρηση πρέπει να διεξαχθεί κατά την ημερομηνία που καθορίζεται στη συγκεκριμένη ειδοποίηση. Ο Παραχωρησιούχος πρέπει να επιβαρυνθεί με το κόστος της Αρχικής Επιθεώρησης.

32.5.2 Η Αρχική Επιθεώρηση πρέπει να καθορίσει τον βαθμό στον οποίο τα Περιφερειακά Αεροδρόμια θα συμμορφώνονταν με τις Απαιτήσεις Παράδοσης εάν δεν είχε διεξαχθεί Πρόγραμμα Ανανέωσης και ποια έργα ανανέωσης απαιτούνται για να ανταποκριθούν στις Απαιτήσεις Παράδοσης.

32.6 Πρόγραμμα Ανανέωσης

32.6.1 Εντός σαράντα πέντε (45) ημερών από την ολοκλήρωση της Αρχικής Επιθεώρησης σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα παράσχει στο Δημόσιο και στον Παραχωρησιούχο μια έκθεση αναφορικά με την κατάσταση των Περιφερειακών Αεροδρομίων και των Εγκαταστάσεων, καθώς και μια ειδοποίηση που αναφέρει:

(α) τις προτάσεις του Ανεξάρτητου Μηχανικού σχετικά με τα Έργα Ανανέωσης·

(β) τις προτάσεις του Ανεξάρτητου Μηχανικού σχετικά με το Πρόγραμμα Ανανέωσης· και

(γ) την εκτίμηση του Ανεξάρτητου Μηχανικού σχετικά με το Κόστος Ανανέωσης.

32.6.2 Η πρόταση που αναφέρεται στο Άρθρο 32.6.1(α) πρέπει να γίνει, μεταξύ άλλων:

(α) με βάση την πιο πρόσφατη Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων·

(β) με βάση την αξιολόγηση της Εναπομείνασας Διάρκειας του σχετικού στοιχείου των Περιφερειακών Αεροδρομίων σύμφωνα με το Παράρτημα 15 (*Απαιτήσεις Παράδοσης*)· και

(γ) με βάση την παραδοχή ότι τα Περιφερειακά Αεροδρόμια πρέπει να συντηρούνται σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση έως τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης λόγω της παρόδου του χρόνου, επιτρέποντας όμως την εύλογη φθορά.

32.6.3 Το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρησιούχος δύνανται, εντός τριάντα (30) ημερών μετά την παραλαβή της ειδοποίησης από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό σύμφωνα με το Άρθρο 32.6.1, να προβάλουν αντιρρήσεις στις προτάσεις μέσω ειδοποίησης προς τον Ανεξάρτητο Μηχανικό αναφορικά με οποιοδήποτε ή όλα τα Έργα Ανανέωσης, το Πρόγραμμα Ανανέωσης και το Κόστος Ανανέωσης όπως αυτά ορίζονται στην ειδοποίηση του Ανεξάρτητου Μηχανικού, με την προϋπόθεση ότι το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρησιούχος μπορούν να προβάλουν αντιρρήσεις στις εν λόγω προτάσεις μόνο σε περίπτωση που τα Έργα Ανανέωσης και/ή το Πρόγραμμα Ανανέωσης, ακόμα και εάν ακολουθούνταν, δεν θα είχαν ως αποτέλεσμα τη συμμόρφωση του σχετικού Περιφερειακού Αεροδρομίου με τις Απαιτήσεις Παράδοσης. Η ειδοποίηση από το Δημόσιο και/ή τον Παραχωρησιούχο πρέπει να παρέχει λεπτομέρειες σχετικά με τους λόγους της εναντίωσής τους, καθώς επίσης πρέπει να παρέχει τις προτάσεις του Δημοσίου και/ή του Παραχωρησιούχου αναφορικά με τα Έργα Ανανέωσης, το Πρόγραμμα Ανανέωσης και την εκτίμησή τους για το Κόστος Ανανέωσης.

32.6.4 Εντός είκοσι (20) ημερών από την ημερομηνία παραλαβής της εν λόγω ειδοποίησης από το Δημόσιο και/ή τον Παραχωρησιούχο, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα ενημερώσει το Δημόσιο και τον Παραχωρησιούχο αν συμφωνεί ή διαφωνεί με τα σχόλια ή και τις αντιρρήσεις. Η απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού θα είναι οριστική και δεσμευτική (και ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα

παράσχει στον Παραχωρησιούχο τις απαραίτητες οδηγίες προκειμένου τα Έργα Ανανέωσης να διεξαχθούν σύμφωνα με το Πρόγραμμα Ανανέωσης), εκτός και έως ότου η απόφασή του ανατραπεί από την Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, σε περίπτωση που το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρησιούχος παραπέμψουν το ζήτημα σε αυτή σύμφωνα με το Άρθρο 32.6.5.

32.6.5 Εάν το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρησιούχος αμφισβητήσουν την απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού να αποδεχτεί ή να απορρίψει τα σχόλια ή τις αντιρρήσεις του Δημοσίου και/ή του Παραχωρησιούχου, το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρησιούχος δύνανται να παραπέμψουν το ζήτημα στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, εντός είκοσι (20) ημερών από την παραλαβή της εν λόγω απόφασης.

32.6.6 Εάν ο Ανεξάρτητος Μηχανικός ή η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών αποδεχτούν τα σχόλια ή τις αντιρρήσεις του Δημοσίου ή/και του Παραχωρησιούχου, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός πρέπει να τροποποιήσει σχετικά την πρόταση, ώστε τα Έργα Ανανέωσης, το Πρόγραμμα Ανανέωσης και το Κόστος Ανανέωσης να συμμορφώνονται με τα προαναφερθέντα σχόλια. Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα δώσει τις απαραίτητες οδηγίες στον Παραχωρησιούχο ώστε τα τροποποιημένα Έργα Ανανέωσης να διεξαχθούν σύμφωνα με το τροποποιημένο Πρόγραμμα Ανανέωσης. Προς αποφυγή αμφιβολιών, ο Παραχωρησιούχος πρέπει να μεριμνήσει, με δικές του δαπάνες, ώστε τα Έργα Ανανέωσης να διεξάγονται ανεξάρτητα από το γεγονός ότι το πραγματικό κόστος των Έργων Ανανέωσης ενδέχεται να είναι μεγαλύτερο από το Κόστος Ανανέωσης.

32.6.7 Προς αποφυγή αμφιβολιών, ούτε η συμφωνία του Δημοσίου ή/και του Ανεξάρτητου Μηχανικού σε τυχόν Έργα Ανανέωσης, Πρόγραμμα Ανανέωσης ή Κόστος Ανανέωσης ούτε η συμμετοχή του Δημοσίου και του Ανεξάρτητου Μηχανικού σε οποιαδήποτε επιθεώρηση βάσει του παρόντος Άρθρου 32 (*Παράδοση της Παραχώρησης στο Δημόσιο*) ούτε η πλήρης ή τμηματική διεξαγωγή των Έργων Ανανέωσης απαλλάσσει ή αποδεσμεύει τον Παραχωρησιούχο από:

(α) τις υποχρεώσεις του βάσει του Άρθρου 32.4 (*Απαιτήσεις Παράδοσης*)· ή

(β) οποιαδήποτε υποχρέωση διεξαγωγής άλλης επιθεώρησης ή εκτέλεσης άλλων Έργων σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

32.7 Δεύτερη Επιθεώρηση

32.7.1 Όχι αργότερα από δώδεκα (12) μήνες και όχι νωρίτερα από εννέα (9) μήνες πριν από τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης λόγω της παρόδου του συμβατικού χρόνου, ο Παραχωρησιούχος μαζί με το Δημόσιο και τον Ανεξάρτητο Μηχανικό θα διεξάγουν από κοινού επιθεώρηση όλων των στοιχείων των Περιφερειακών Αεροδρομίων, συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά, των εγκαταστάσεων που αναφέρονται στο Άρθρο 32.5.1 ανεξάρτητα από το αν έχουν διεξαχθεί τα Έργα Ανανέωσης αναφορικά με τις εγκαταστάσεις (τη **Δεύτερη Επιθεώρηση**). Ο Παραχωρησιούχος πρέπει να επιβαρυνθεί με το κόστος της εν λόγω Δεύτερης Επιθεώρησης.

32.7.2 Η εν λόγω επιθεώρηση πρέπει να καθορίσει τον βαθμό στον οποίο τα Περιφερειακά Αεροδρόμια θα συμμορφώνονταν με τις Απαιτήσεις Παράδοσης εάν το Πρόγραμμα Ανανέωσης, τα Έργα Ανανέωσης και το Κόστος Ανανέωσης παρέμεναν όπως είχε συμφωνηθεί κατά τη συγκεκριμένη στιγμή, καθώς και εάν και ποιες αναθεωρήσεις θα χρειάζονταν για να ανταποκριθούν στις Απαιτήσεις Παράδοσης.

32.8 Αναθεωρημένο Πρόγραμμα Ανανέωσης

32.8.1 Εντός τριάντα (30) ημερών από την ολοκλήρωση της Δεύτερης Επιθεώρησης σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός πρέπει να παράσχει στο Δημόσιο και στον Παραχωρησιούχο μια έκθεση αναφορικά με την κατάσταση των Περιφερειακών Αεροδρομίων, καθώς και μια ειδοποίηση που αναφέρει:

(α) τις προτάσεις του Ανεξάρτητου Μηχανικού σχετικά με τυχόν αναθεωρήσεις ή προσθήκες στα Έργα Ανανέωσης που απαιτούνται προκειμένου να επιτευχθεί η ικανοποίηση των Απαιτήσεων Παράδοσης αναφορικά με όλα τα στοιχεία των Περιφερειακών Αεροδρομίων, κατά τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης·

(β) τις προτάσεις του Ανεξάρτητου Μηχανικού σχετικά με τυχόν αναθεωρήσεις στο Πρόγραμμα Ανανέωσης ως αποτέλεσμα των εν λόγω αναθεωρήσεων ή προσθηκών στα Έργα Ανανέωσης· και

(γ) την εκτίμηση του Ανεξάρτητου Μηχανικού σχετικά με τυχόν αλλαγές στο Κόστος Ανανέωσης ως αποτέλεσμα των εν λόγω αναθεωρήσεων ή προσθηκών στα Έργα Ανανέωσης.

32.8.2 Οι προτάσεις που αναφέρονται στο Άρθρο 32.8.1(α) πρέπει να γίνουν, μεταξύ άλλων, με βάση όσα ορίζονται στο Άρθρο 32.6.2.

32.8.3 Το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρησιούχος δύνανται, εντός είκοσι (20) ημερών μετά την παραλαβή της ειδοποίησης από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό σύμφωνα με το Άρθρο 32.8.1, να προβάλουν αντιρρήσεις μέσω ειδοποίησης προς τον Ανεξάρτητο Μηχανικό σε οποιεσδήποτε προτεινόμενες αναθεωρήσεις ή προσθήκες αναφορικά με οποιοδήποτε ή όλα τα Έργα Ανανέωσης, το Πρόγραμμα Ανανέωσης και το Κόστος Ανανέωσης όπως αυτά ορίζονται στην ειδοποίηση του Ανεξάρτητου Μηχανικού, με την προϋπόθεση ότι το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρησιούχος μπορούν να προβάλουν αντιρρήσεις στις εν λόγω προτάσεις μόνο σε περίπτωση που τα Έργα Ανανέωσης και/ή το Πρόγραμμα Ανανέωσης, ακόμα και αν ακολουθούνταν, δεν θα είχαν ως αποτέλεσμα τη συμμόρφωση του σχετικού Περιφερειακού Αεροδρομίου με τις Απαιτήσεις Παράδοσης. Η ειδοποίηση από το Δημόσιο και/ή τον Παραχωρησιούχο πρέπει να παρέχει λεπτομέρειες σχετικά με τους λόγους της εναντίωσής τους, καθώς και τις προτάσεις του Δημοσίου και/ή του Παραχωρησιούχου αναφορικά με τα εν λόγω ζητήματα και την εκτίμησή τους για το Κόστος Ανανέωσης.

32.8.4 Εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την ημερομηνία παραλαβής της εν λόγω ειδοποίησης από το Δημόσιο και/ή τον Παραχωρησιούχο, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα ενημερώσει το Δημόσιο και τον Παραχωρησιούχο αν συμφωνεί ή διαφωνεί με τα σχόλια και/ή τις αντιρρήσεις. Η απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού θα είναι οριστική και δεσμευτική και ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα παράσχει τις απαραίτητες οδηγίες προς τον Παραχωρησιούχο ώστε τα Έργα Ανανέωσης (με τις εν λόγω αναθεωρήσεις ή προσθήκες) να διεξαχθούν σύμφωνα με το Πρόγραμμα Ανανέωσης (με τις εν λόγω αναθεωρήσεις ή προσθήκες), εκτός και έως ότου αυτό ανατραπεί από την Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, σε περίπτωση που το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρησιούχος παραπέμψουν το ζήτημα σε αυτή σύμφωνα με το Άρθρο 32.8.5.

32.8.5 Εάν το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρησιούχος αμφισβητήσουν την απόφαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού να αποδεχτεί ή να απορρίψει τα σχόλια ή τις αντιρρήσεις του Δημοσίου ή/και του Παραχωρησιούχου, το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρησιούχος δύνανται να παραπέμψουν το ζήτημα στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, εντός είκοσι (20) ημερών από την παραλαβή της εν λόγω απόφασης.

32.8.6 Εάν ο Ανεξάρτητος Μηχανικός ή η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών αποδεχτούν τα σχόλια ή τις αντιρρήσεις του Δημοσίου και/ή του Παραχωρησιούχου, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός πρέπει να τροποποιήσει σχετικά την πρόταση για τις αναθεωρήσεις ή τις προσθήκες στα Έργα

Ανανέωσης, οι οποίες απαιτούνται για τη συμμόρφωση με τα προαναφερθέντα σχόλια ή αντιρρήσεις. Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα δώσει τις απαραίτητες οδηγίες στον Παραχωρησιούχο ώστε τα τροποποιημένα Έργα Ανανέωσης (με τις εν λόγω αναθεωρήσεις ή προσθήκες) να διεξαχθούν σύμφωνα με το τροποποιημένο Πρόγραμμα Ανανέωσης (με τις εν λόγω αναθεωρήσεις). Προς αποφυγή αμφιβολιών, ο Παραχωρησιούχος πρέπει να μεριμνήσει, με δικές του δαπάνες, ώστε τα Έργα Ανανέωσης (με τις εν λόγω αναθεωρήσεις) να διεξάγονται ανεξάρτητα από το γεγονός ότι το πραγματικό κόστος των Έργων Ανανέωσης (με τις εν λόγω αναθεωρήσεις) ενδέχεται να είναι μεγαλύτερο από το Κόστος Ανανέωσης (όπως αυτό έχει αλλάξει σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 32.8 (*Αναθεωρημένο Πρόγραμμα Ανανέωσης*)).

32.9 Επιθεώρηση Παράδοσης

32.9.1 Όχι αργότερα από σαράντα πέντε (45) ημέρες μετά τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης λόγω της παρόδου του χρόνου, ο Παραχωρησιούχος μαζί με το Δημόσιο και τον Ανεξάρτητο Μηχανικό πρέπει να διεξαγάγουν από κοινού επιθεώρηση των Αεροδρομίων (η **Επιθεώρηση Παράδοσης**). Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα έχει μόνο συμβουλευτικό ρόλο. Ο Παραχωρησιούχος πρέπει να επιβαρυνθεί με το κόστος της Επιθεώρησης Παράδοσης. Η εν λόγω αναθεώρηση πρέπει να καθορίσει αν πληρούνται οι Απαιτήσεις Παράδοσης όπως ισχύει για κάθε στοιχείο των Περιφερειακών Αεροδρομίων.

32.9.2 Εντός σαράντα πέντε (45) ημερών από την ολοκλήρωση της Επιθεώρησης Παράδοσης, το Δημόσιο ενεργώντας δικαιολογημένα πρέπει είτε:

(α) να εκδώσει στον Παραχωρησιούχο ένα Πιστοποιητικό Παράδοσης· ή

(β) δυνάμει του Άρθρου 32.9.3, να ειδοποιήσει τον Παραχωρησιούχο σχετικά με την απόφασή του να μην εκδώσει το Πιστοποιητικό Παράδοσης και να δηλώσει τις αιτίες της εν λόγω απόφασης.

32.9.3 Το Δημόσιο μπορεί να αρνηθεί την έκδοση του Πιστοποιητικού Παράδοσης εάν:

(α) ο Παραχωρησιούχος δεν έχει περατώσει όλα τα Έργα Ανανέωσης· ή

(β) εάν οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο για οποιονδήποτε λόγο δεν συμμορφώνεται καθ' όλες τις πτυχές με τις Απαιτήσεις Παράδοσης·

και το Δημόσιο πρέπει να ενεργεί δικαιολογημένα και σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση αναφορικά με οποιαδήποτε τέτοια άρνηση.

32.9.4 Οι ειδοποιήσεις που παρέχονται από το Δημόσιο σύμφωνα με το Άρθρο 32.9.2(β) πρέπει να ορίζουν κάθε τομέα στον οποίο τα Έργα Ανανέωσης δεν έχουν περατωθεί ή οποιοδήποτε από τα Περιφερειακά Αεροδρόμια δεν συμμορφώνεται με τις Απαιτήσεις Παράδοσης και πρέπει να αναφέρει την εκτίμηση του Δημοσίου αναφορικά με το κόστος περάτωσης των εν λόγω Έργων Ανανέωσης και/ή την εξασφάλιση ότι τα Περιφερειακά Αεροδρόμια συμμορφώνονται καθ' όλες τις πτυχές με τις Απαιτήσεις Παράδοσης.

32.9.5 Ο Παραχωρησιούχος δύναται, εντός τριάντα (30) ημερών μετά την παραλαβή μιας ειδοποίησης που έχει παρασχεθεί σύμφωνα με το Άρθρο 32.9.2(β), να προβάλει αντιρρήσεις μέσω ειδοποίησης στο Δημόσιο σε οποιοδήποτε ζήτημα ορίζεται στην ειδοποίηση του Δημοσίου. Η ειδοποίηση από τον Παραχωρησιούχο πρέπει να παρέχει λεπτομέρειες σχετικά με τους λόγους των συγκεκριμένων αντιρρήσεων, ενώ πρέπει να παρέχει τις προτάσεις του Παραχωρησιούχου αναφορικά με τα εν λόγω ζητήματα.

32.9.6 Εντός είκοσι (20) ημερών από την ημερομηνία παραλαβής της εν λόγω ειδοποίησης από τον Παραχωρησιούχο, το Δημόσιο θα ενημερώσει τον Παραχωρησιούχο αν συμφωνεί ή διαφωνεί με τα σχόλια ή και τις αντιρρήσεις. Η απόφαση του Δημοσίου θα είναι οριστική και δεσμευτική, εκτός εάν και έως ότου ανατραπεί από την Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, σε περίπτωση που ο Παραχωρησιούχος παραπέμψει το ζήτημα σε αυτή σύμφωνα με το Άρθρο 32.9.7.

32.9.7 Εάν ο Παραχωρησιούχος αμφισβητήσει την απόφαση του Δημοσίου να αποδεχτεί ή να απορρίψει τα σχόλια ή τις αντιρρήσεις του Παραχωρησιούχου, ο Παραχωρησιούχος δύναται να παραπέμψει το ζήτημα στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, εντός τριάντα (30) ημερών από την παραλαβή της εν λόγω απόφασης.

32.9.8 Εάν η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών αποφανθεί ότι ο Παραχωρησιούχος δεν έχει ολοκληρώσει τα Έργα Ανανέωσης ή ότι τα Περιφερειακά Αεροδρόμια δεν συμμορφώνονται καθ' όλες τις πτυχές με τις Απαιτήσεις Παράδοσης, τότε με επιφύλαξη οποιουδήποτε άλλου δικαιώματος ή μέτρου αποκατάστασης του Δημοσίου, ο Παραχωρησιούχος πρέπει να καταβάλει στο Δημόσιο ποσό ίσο με το εκτιμώμενο κόστος ολοκλήρωσης των εν λόγω Έργων Ανανέωσης ή να μεριμνήσει ώστε τα Περιφερειακά Αεροδρόμια να συμμορφώνονται καθ' όλες τις πτυχές με τις Απαιτήσεις Παράδοσης, όπως συμφωνείται ή προσδιορίζεται σύμφωνα με το Άρθρο

32.9.6 (το **Ποσό Παράδοσης**). Η εν λόγω πληρωμή πρέπει να καταβληθεί το αργότερο δεκατέσσερις (14) ημέρες μετά τη συμφωνία ή τον προσδιορισμό του εν λόγω εκτιμώμενου κόστους σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 32.9.

32.10 Λογαριασμός Παρακράτησης

Οι ακόλουθες διατάξεις του παρόντος Άρθρου 32.10 (*Λογαριασμός Παρακράτησης*) δεν εφαρμόζονται εάν, το αργότερο δύο (2) έτη πριν από τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης λόγω της παρόδου του χρόνου (αλλά δεν θα εφαρμόζονται, προς αποφυγή αμφιβολιών, εάν η παρούσα Σύμβαση καταγγελθεί για οποιαδήποτε αιτία πριν από τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης σαράντα (40) ετών), ο Παραχωρησιούχος μεριμνήσει ώστε να παρασχεθεί στο Δημόσιο μια εγγύηση εκτέλεσης σε ικανοποιητική μορφή για το τελευταίο αναφορικά με τις υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου βάσει του παρόντος Άρθρου 32 (εκτός από το παρόν Άρθρο 32.10 (*Λογαριασμός Παρακράτησης*)) από μια Αποδεκτή Τράπεζα σε ποσό ίσο με το Κόστος Ανανέωσης και η οποία δεν θα λήγει νωρίτερα από την πάροδο δώδεκα (12) μηνών μετά τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης.

32.10.1 Το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος πρέπει να μεριμνήσουν ώστε ο Λογαριασμός Παρακράτησης να δημιουργηθεί σε τράπεζα η οποία βρίσκεται στην Ελληνική Επικράτεια και είναι εγκεκριμένη από το Δημόσιο (την οποία έγκριση δεν θα αρνείται ή καθυστερεί χωρίς εύλογη αιτία) το αργότερο δύο (2) έτη πριν από τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης λόγω της παρόδου του χρόνου. Τυχόν δεδουλευμένοι τόκοι επί των ποσών που παραμένουν σε πίστωση του Λογαριασμού Παρακράτησης πρέπει να πιστώνονται στο Λογαριασμό Παρακράτησης. Όλα τα ποσά που παραμένουν ενίοτε σε πίστωση του Λογαριασμού Παρακράτησης, συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικά τυχόν δεδουλευμένων τόκων, πρέπει να αντιμετωπίζονται μόνο σύμφωνα με τις ακόλουθες διατάξεις του παρόντος Άρθρου 32.10 (*Λογαριασμός Παρακράτησης*).

32.10.2 Δυνάμει του Άρθρου 32.10.3, από την ημερομηνία δύο (2) ετών πριν από τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης λόγω της παρόδου του χρόνου, ο Παραχωρησιούχος θα καταβάλλει, κατά τη συγκεκριμένη ημερομηνία και σε κάθε επέτειο αυτής για ένα (1) περαιτέρω έτος, στο Λογαριασμό Παρακράτησης ποσό ίσο με το ήμισυ του Κόστους Ανανέωσης.

32.10.3 Όταν το ποσό που παραμένει σε πίστωση του Λογαριασμού Παρακράτησης (συμπεριλαμβανομένων τυχόν δεδουλευμένων τόκων αλλά χωρίς τις τραπεζικές χρεώσεις και τυχόν μειώσεις που απαιτούνται από οποιονδήποτε Νόμο για τον εν λόγω λογαριασμό) είναι μεγαλύτερο ή ίσο με το Κόστος

Ανανέωσης, τότε με την επιφύλαξη του Άρθρου 32.10.5 ο Παραχωρησιούχος δεν απαιτείται να καταθέσει περαιτέρω ποσά σύμφωνα με το Άρθρο 32.10.2.

32.10.4 Εάν, έπειτα από την Αρχική Επιθεώρηση, συμφωνηθεί ή προσδιοριστεί σύμφωνα με το Άρθρο 32.6 (*Πρόγραμμα Ανανέωσης*) ότι δεν απαιτούνται Έργα Ανανέωσης, τότε εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από την εν λόγω συμφωνία ή προσδιορισμό ο Παραχωρησιούχος πρέπει να αποδεσμεύσει υπέρ του ιδίου όλα τα ποσά που παραμένουν σε πίστωση του Λογαριασμού Παρακράτησης (συμπεριλαμβανομένων τυχόν δεδουλευμένων τόκων αλλά χωρίς τις τραπεζικές χρεώσεις και τυχόν μειώσεις που απαιτούνται από οποιονδήποτε Νόμο για τον εν λόγω λογαριασμό), αλλά με την επιφύλαξη των διατάξεων του Άρθρου 32.10.5.

32.10.5 Εάν, λόγω της Δεύτερης Επιθεώρησης:

(α) το Κόστος Ανανέωσης αυξηθεί, τότε εφαρμόζονται οι διατάξεις του Άρθρου 32.10.2, έως ότου το ποσό που διατηρείται στον Λογαριασμό Παρακράτησης να ισούται με το αυξημένο Κόστος Ανανέωσης· ή

(β) υπάρξει μείωση του Κόστους Ανανέωσης, ώστε το συνολικό ποσό που διατηρείται στον Λογαριασμό Παρακράτησης (συμπεριλαμβανομένων τυχόν δεδουλευμένων τόκων αλλά χωρίς τις τραπεζικές χρεώσεις και τυχόν μειώσεις που απαιτούνται από οποιονδήποτε Νόμο για τον εν λόγω λογαριασμό) να υπερβαίνει το αναθεωρημένο Κόστος Ανανέωσης, τότε ο Παραχωρησιούχος δύναται, εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών μετά τη συμφωνία ή τον προσδιορισμό του αναθεωρημένου Κόστους Ανανέωσης σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 32.8 (*Αναθεωρημένο Πρόγραμμα Ανανέωσης*), να αφαιρέσει το συγκεκριμένο υπερβάλλον ποσό από το Λογαριασμό Παρακράτησης.

32.10.6 Στις περιπτώσεις όπου ο Παραχωρησιούχος πρέπει να πληρώσει ένα στοιχείο των Έργων Ανανέωσης (**Στοιχείο Έργων Ανανέωσης**), τότε δύναται να ειδοποιήσει το Δημόσιο πως η πληρωμή για το εν λόγω Στοιχείο Έργων Ανανέωσης είναι ληξιπρόθεσμη και να ζητήσει τη δυνατότητα αφαίρεσης ποσού από τον Λογαριασμό Παρακράτησης ίσου με το κόστος του Στοιχείου Έργων Ανανέωσης, ενώ το Δημόσιο θα αποδεχτεί το εν λόγω αίτημα στις περιπτώσεις όπου ο Παραχωρησιούχος αποδείξει με ικανοποιητικό τρόπο στο Δημόσιο ότι η πληρωμή είναι ληξιπρόθεσμη αναφορικά με το σχετικό στοιχείο των Έργων Ανανέωσης. Έπειτα από την αποδοχή του εν λόγω αιτήματος από το Δημόσιο, ο Παραχωρησιούχος δύναται να αφαιρέσει το ποσό από τον Λογαριασμό Παρακράτησης για την πληρωμή του Στοιχείου Έργων Ανανέωσης έως ένα μέγιστο ποσό που έχει

τεθεί κατά μέρος για το εν λόγω Στοιχείο Έργων Ανανέωσης κατά τον προσδιορισμό του Κόστους Ανανέωσης. Δεκατέσσερις (14) ημέρες μετά την έκδοση Πιστοποιητικού Παράδοσης σύμφωνα με το Άρθρο 32.9 (*Επιθεώρηση Παράδοσης*), ο Παραχωρησιούχος δύναται να αφαιρέσει το υπόλοιπο (εάν υπάρχει) του ποσού που παραμένει σε πίστωση του Λογαριασμού Παρακράτησης (συμπεριλαμβανομένων τυχόν δεδουλευμένων τόκων αλλά χωρίς τις τραπεζικές χρεώσεις και τυχόν μειώσεις που απαιτούνται από οποιονδήποτε Νόμο για τον εν λόγω λογαριασμό).

32.10.7 Εάν το Δημόσιο παράσχει ειδοποίηση σύμφωνα με το Άρθρο 32.9.2(β), τότε όσο εκκρεμεί η συμφωνία ή η απόφαση από την Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών όλων των ζητημάτων που αναφέρονται στη συγκεκριμένη ειδοποίηση, το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος πρέπει να παρακρατήσουν στον Λογαριασμό Παρακράτησης ένα ποσό ίσο με το μικρότερο από τα εξής:

(α) το ποσό που παραμένει σε πίστωση του Λογαριασμού Παρακράτησης (συμπεριλαμβανομένων τυχόν δεδουλευμένων τόκων)· και

(β) το ποσό που αναφέρεται από το Δημόσιο στην ειδοποίηση που παρασχέθηκε σύμφωνα με το Άρθρο 32.9.2 ως εκτίμηση του κόστους ολοκλήρωσης των Έργων Ανανέωσης και/ή μέριμνας πως τα Αεροδρόμια συμμορφώνονται σε όλες τις πτυχές τους με τις Απαιτήσεις Παράδοσης·

και το υπόλοιπο (εάν υπάρχει) οποιουδήποτε ποσού παραμένει σε πίστωση του Λογαριασμού Παρακράτησης (συμπεριλαμβανομένων τυχόν δεδουλευμένων τόκων αλλά χωρίς τις τραπεζικές χρεώσεις και τυχόν μειώσεις που απαιτούνται από οποιονδήποτε Νόμο για τον εν λόγω λογαριασμό) μπορεί να αφαιρεθεί από τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με το Άρθρο 32.10.6.

32.10.8 Εάν παρακρατείται οποιοδήποτε ποσό στον Λογαριασμό Παρακράτησης σύμφωνα με το Άρθρο 32.10.7, τότε το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος πρέπει να συνεχίσουν να κρατούν το εν λόγω ποσό στον Λογαριασμό Παρακράτησης όσο εκκρεμεί η συμφωνία ή η απόφαση από την Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών για όλα τα ζητήματα που προκύπτουν από την ειδοποίηση η οποία έχει παρασχεθεί από το Δημόσιο σύμφωνα με το Άρθρο 32.9.2.

32.10.9 Εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από τη συμφωνία ή την απόφαση της Επιτροπής Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών του Ποσού Παράδοσης, ο

Παραχωρησιούχος πρέπει να καταβάλει από τον Λογαριασμό Παρακράτησης στο Δημόσιο ποσό ίσο με το Ποσό Παράδοσης ή, εάν το ποσό που παραμένει σε πίστωση του Λογαριασμού Παρακράτησης δεν είναι επαρκές για την πλήρη καταβολή του Ποσού Παράδοσης, ολόκληρο το ποσό (συμπεριλαμβανομένων τυχόν δεδουλευμένων τόκων αλλά χωρίς τις τραπεζικές χρεώσεις και τυχόν μειώσεις που απαιτούνται από οποιονδήποτε Νόμο για τον εν λόγω λογαριασμό) που παραμένει σε πίστωση του Λογαριασμού Παρακράτησης. Τυχόν ποσά που παραμένουν σε πίστωση του Λογαριασμού Παρακράτησης (μετά την αφαίρεση του οφειλόμενου ποσού στο Δημόσιο και τυχόν τραπεζικών χρεώσεων και μειώσεων που απαιτούνται από οποιονδήποτε Νόμο για τον εν λόγω λογαριασμό) μπορούν να επιστρέψουν στην κυριότητα του Παραχωρησιούχου.

32.10.10 Εάν το ποσό που παραμένει σε πίστωση του Λογαριασμού Παρακράτησης είναι μικρότερο από το Ποσό Παράδοσης, τότε η καταβολή οποιουδήποτε ποσού στο Δημόσιο σύμφωνα με το Άρθρο 32.10.2 με στόχο την κάλυψη του Ποσού Παράδοσης δεν πρέπει με κανέναν τρόπο να θέτει σε κίνδυνο ή να επηρεάζει τυχόν άλλα δικαιώματα ή μέτρα αποκατάστασης του Δημοσίου για τον σκοπό της ανάκτησης του υπολοίπου του Ποσού Παράδοσης.

32.10.11 Με την καταγγελία της παρούσας Σύμβασης, για λόγους διαφορετικούς από την πάροδο του χρόνου, τυχόν ποσά που παραμένουν σε πίστωση του Λογαριασμού Παρακράτησης θα αφαιρούνται από τις Υποχρεώσεις Έναντι των Δανειστών σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 33 (*Καταγγελία από το Δημόσιο - Συνέπειες*) ή του Άρθρου 35 (*Αποζημίωση λόγω Παρατεταμένης Ανωτέρας Βίας*).

32.11 Καθ' όλη την περίοδο δώδεκα (12) μηνών πριν από τη λήξη της παρούσας Σύμβασης λόγω της παρόδου του χρόνου, ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει πρόσβαση και βοήθεια σε τυχόν νέο παραχωρησιούχο.

33 Καταγγελία από το Δημόσιο – Συνέπειες

33.1 Γεγονότα Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου

33.1.1 Τα ακόλουθα γεγονότα, εκτός εάν αποκατασταθούν (εάν είναι δυνατή η αποκατάστασή τους) με τρόπο ικανοποιητικό για το Δημόσιο και/ή, αναφορικά με γεγονότα που ορίζονται στις παραγράφους (α), (β), (ε), (στ), (ζ), (θ), (ι), (ιδ), (ιε) και (ιστ) του παρόντος Άρθρου 33.1.1, για τον Παραχωρητή (ανάλογα με την περίπτωση) εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από την επίδοση ειδοποίησης από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο, εξαιρουμένων των γεγονότων που οφείλονται σε Γεγονός Καθυστέρησης,

Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου ή Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου, θα αποτελούν Γεγονότα Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου:

(α) Η πτώχευση, εκκαθάριση, ειδική εκκαθάριση, διακοπή εργασιών ή στάση πληρωμών, αναγκαστική διαχείριση, υπαγωγή στη διαχείριση των πιστωτών, ο πτωχευτικός συμβιβασμός του Παραχωρησιούχου και οποιαδήποτε άλλη πτωχευτική διαδικασία σύμφωνα με τον νόμο 3588/2007 ή η έναρξη οποιασδήποτε από τις ανωτέρω διαδικασίες. Προς αποφυγή αμφιβολιών, η λύση του Παραχωρησιούχου λόγω συγχώνευσης ή αναδιάρθρωσης του Παραχωρησιούχου με όρους στους οποίους έχει συμφωνήσει εκ των προτέρων το Δημόσιο δεν θα θεωρείται Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου·

(β) Η μη πλήρωση των αναβλητικών αιρέσεων από μέρους του Παραχωρησιούχου για εκταμίευση κεφαλαίων βάσει των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν), εκτός εάν έχει προσωρινό χαρακτήρα ή έχει υπάρξει παραίτηση, ή η καταγγελία οποιασδήποτε από τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (εάν υπάρχουν) από τα Μέρη της Χρηματοδότησης (όπως αυτά ορίζονται στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις, εάν υπάρχουν)·

(γ) Με την επιφύλαξη οποιωνδήποτε παρατάσεων που χορηγούνται λόγω Γεγονότων Καθυστέρησης ή για άλλους λόγους, το γεγονός ότι η διάρκεια των Επικείμενων Έργων υπερβαίνει ή ο Ανεξάρτητος Μηχανικός εκτιμά πως θα υπερβεί, σε ποσοστό μεγαλύτερο του 30% τυχόν Ημερομηνίες Προγραμματισμένης Ολοκλήρωσης αναφορικά με τα Επικείμενα Έργα σε οποιοδήποτε από τα Περιφερειακά Αεροδρόμια,

(δ) Η μη καταβολή τυχόν οφειλόμενου ποσού από τους Μετόχους του Παραχωρησιούχου σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Χρονοδιάγραμμα Καταβολών Δεσμευτικής Επένδυσης·

(ε) Η τροποποίηση των άρθρων του καταστατικού του Παραχωρησιούχου κατά παράβαση της παρούσας Σύμβασης·

(στ) Η απώλεια εγκυρότητας των Εγγυητικών Επιστολών Καλής Εκτέλεσης ή τυχόν άλλων εγγυητικών επιστολών σε πρώτη ζήτηση που έχουν εκδοθεί υπέρ του Δημοσίου και/ή του Παραχωρητή σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση πριν από τη λήξη τους σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση και η μη αντικατάστασή τους με αντίστοιχες εγγυητικές

επιστολές από τράπεζες που έχουν αξιολογηθεί και/ή ρυθμιστεί κατάλληλα από ρυθμιστικές αρχές στην Ευρωπαϊκή Ένωση·

(ζ) Η επέλευση Παρατεταμένου Γεγονότος Ανωτέρας Βίας που έχει δυσμενείς επιπτώσεις στην εκτέλεση των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης λόγω της μη συμμόρφωσης του Παραχωρησιούχου με οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας Σύμβασης. Εντούτοις, εάν η εν λόγω μη συμμόρφωση του Παραχωρησιούχου με οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας Σύμβασης λόγω Παρατεταμένου Γεγονότος Ανωτέρας Βίας αφορά σε ένα ή περισσότερα Περιφερειακά Αεροδρόμια αλλά όχι σε περισσότερα από τρία (3) Περιφερειακά Αεροδρόμια, θα λάβει χώρα μια περίοδος διαβούλευσης τριάντα (30) ημερών ανάμεσα στο Δημόσιο, τον Παραχωρητή και τον Παραχωρησιούχο με σκοπό την αξιολόγηση, μεταξύ άλλων, του αν η εξαίρεση του Περιφερειακού Αεροδρομίου το οποίο επηρεάζεται από το Παρατεταμένο Γεγονός Ανωτέρας Βίας από τις Δραστηριότητες Παραχώρησης είναι εμπορικά βιώσιμη και, εάν είναι εμπορικά βιώσιμη, με ποιους όρους (συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στην Αμοιβή Παραχώρησης) θα μπορούσε να γίνει αποδεκτή η εν λόγω εξαίρεση από το Δημόσιο, τον Παραχωρητή και τον Παραχωρησιούχο, προκειμένου να μην αλλάξει η θέση του Παραχωρησιούχου προς το καλύτερο ή προς το χειρότερο·

(η) Η επέλευση Παρατεταμένου Γεγονότος Ανωτέρας Βίας, διαφορετικού από αυτό που περιγράφεται στην παράγραφο (ζ) ανωτέρω, το οποίο έχει ως αποτέλεσμα την υπέρβαση της χρονικής περιόδου των Έργων κατά 30% σε σχέση με τις ημερομηνίες περάτωσης που ορίζονται στο Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Επικείμενων Έργων και η οποία έχει ως αποτέλεσμα την επίσπευση αποπληρωμής και την ακύρωση των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων·

(θ) Η μη καταβολή από μέρος του Παραχωρησιούχου οποιουδήποτε οφειλόμενου ποσού ή ποσών στο Δημόσιο ή στον Παραχωρητή βάσει της παρούσας Σύμβασης εντός τριάντα (30) ημερών από τη σχετική ημερομηνία πληρωμής, ή εάν το εν λόγω ποσό αποτελεί αντικείμενο αμφισβήτησης, εντός πέντε (5) ημερών από την παραλαβή από μέρους του Παραχωρησιούχου της σχετικής απόφασης της Επιτροπής Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών ή του Διαιτητικού Δικαστηρίου, ανάλογα με την περίπτωση, η οποία έχει εκδοθεί σύμφωνα με το Άρθρο 39

(*Επίλυση Διαφορών*) και υποχρεώνει τον Παραχωρησιούχο να καταβάλει το εν λόγω ποσό·

(ι) Η εγκατάλειψη ή η αναστολή των Έργων από μέρους του Παραχωρησιούχου για συνεχή περίοδο τριών (3) μηνών σε οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο και/ή η εγκατάλειψη ή η αναστολή των δραστηριοτήτων των Περιφερειακών Αεροδρομίων και της παροχής των Υπηρεσιών Αεροδρομίου και/ή το κλείσιμο ενός Περιφερειακού Αεροδρομίου κατά τη διάρκεια του σχετικού Ωραρίου Λειτουργίας δυνάμει των απαιτήσεων που ορίζονται στην παράγραφο 2 (*Ωράριο Λειτουργίας*) του Παραρτήματος 5 (*Υπηρεσίες Αεροδρομίου*) για μια περίοδο δύο (2) διαδοχικών ημερών, εκτός εάν η εν λόγω αναστολή ή εγκατάλειψη αποτελούν συνέπειες κάποιου Γεγονότος Καθυστέρησης, Γεγονότος Ευθύνης Δημοσίου ή Γεγονότος Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου,

(ια) Η παραβίαση από μέρους του Παραχωρησιούχου των Εγκεκριμένων Περιβαλλοντικών Όρων και τυχόν άλλων Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων·

(ιβ) Η καταγγελία της Σύμβασης Μελέτης - Κατασκευής ή της σύμβασης με οποιονδήποτε άλλον εγκεκριμένο υπεργολάβο από μέρους του Παραχωρησιούχου ή η αντικατάσταση οποιουδήποτε Εργολάβου χωρίς την πρότερη εξασφάλιση της έγκρισης του Δημοσίου, την οποία δεν θα αρνείται ή καθυστερεί χωρίς εύλογη αιτία·

(ιγ) Η παραβίαση από μέρους του Παραχωρησιούχου των Κανονισμών Υγιεινής και Ασφάλειας, η οποία έχει ουσιώδεις δυσμενείς επιπτώσεις στις επιχειρηματικές δραστηριότητες ή στις υπηρεσίες που παρέχονται από τα Περιφερειακά Αεροδρόμια·

(ιδ) Τυχόν παραβίαση από μέρους του Παραχωρησιούχου οποιασδήποτε από τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας Σύμβασης, του Πλαισίου Συνεργασίας ΠΑ ή οποιασδήποτε Σύμβασης Παροχής Υπηρεσιών, η οποία έχει ουσιώδεις δυσμενείς επιπτώσεις στις επιχειρηματικές δραστηριότητες ή στην κατάσταση των Περιφερειακών Αεροδρομίων·

(ιε) Η (άμεση ή έμμεση) επιβολή από μέρους του Παραχωρησιούχου Ρυθμιζόμενων Αεροναυτικών Τελών ή άλλων τελών, δασμών ή χρεώσεων αναφορικά με τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου πέραν των επιτρεπόμενων επιπέδων του σχετικού Ανώτατου Ορίου Χρεώσεων όπως αυτό υπολογίζεται σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση και το

Παράρτημα 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*) και η μη μείωση των εν λόγω τελών στα όρια του σχετικού επιτρεπόμενου επιπέδου εντός ενός (1) μηνός από την παραλαβή ειδοποίησης από το Δημόσιο η οποία ζητεί κάτι τέτοιο από τον Παραχωρησιούχο·

(ιστ) Εάν οι Αρχικοί Μέτοχοι παραβιάσουν την υποχρέωση διατήρησης μετοχικών μεριδίων σύμφωνα με το Άρθρο 11.3 (*Μετοχές Παραχωρησιούχου*)·

(ιζ) Η αντικατάσταση του Εργολάβου ή η αλλαγή των μελών του, κατά παράβαση του Άρθρου 16.2· και

(ιη) Εάν συγκεντρωθούν τέσσερις (4) ή περισσότεροι Πόντοι Καταγγελίας βάσει του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*) σε οποιαδήποτε περίοδο τριάντα έξι (36) διαδοχικών μηνών.

33.2 Καταγγελία από το Δημόσιο και/ή τον Παραχωρητή

33.2.1 Εάν προκύψει Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου, το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρητής, με την επιφύλαξη των διατάξεων του Άρθρου 37 (*Δικαιώματα Δανειστών - Δημόσιο*), δύνανται να καταγγείλουν την παρούσα Σύμβαση μέσω ειδοποίησης στον Παραχωρησιούχο και στους Δανειστές (η **Ειδοποίηση Καταγγελίας**) η οποία θα προσδιορίζει λεπτομερώς το Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου.

33.2.2 Με την επιφύλαξη των διατάξεων του Άρθρου 37 (*Δικαιώματα Δανειστών - Δημόσιο*), η καταγγελία θα φέρει τα αποτελέσματα της από την επίδοση της Ειδοποίησης Καταγγελίας.

33.2.3 Εκτός εάν σχετίζεται με κάποιο γεγονός που περιγράφεται στο Άρθρο 33.1.1(α), οποιαδήποτε Διαφορά που προβάλλει ο Παραχωρησιούχος αναφορικά με την εγκυρότητα της καταγγελίας και η οποία παραπέμπεται στο Διαιτητικό Δικαστήριο θα αναστέλλει τα αποτελέσματα της εν λόγω καταγγελίας έως την έκδοση της Διαιτητικής Απόφασης.

33.2.4 Η ημερομηνία κατά την οποία λαμβάνει χώρα η καταγγελία, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης θα αποτελεί την Ημερομηνία Καταγγελίας (η **Ημερομηνία Καταγγελίας**).

33.2.5 Έως την Ημερομηνία Καταγγελίας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα συνεχίσουν να εκπληρώνουν τις συμβατικές υποχρεώσεις τους στον βαθμό που είναι εύλογα δυνατό να το κάνουν, εκτός εάν, σε περίπτωση εκκρεμούσας Διαφοράς, το Διαιτητικό Δικαστήριο ορίσει άλλως.

33.2.6 Εάν το Δημόσιο προτίθεται να ασκήσει τα δικαιώματα υποκατάστασης που διαθέτει βάσει του Άρθρου 33.3.1(ε), θα συμπεριλάβει μια σχετική δήλωση στην Ειδοποίηση Καταγγελίας και θα ειδοποιήσει αμέσως εγγράφως τους αντισυμβαλλομένους στις σχετικές συμβάσεις ότι προτίθεται να υποκαταστήσει τον Παραχωρησιούχο.

33.3 Αποτελέσματα της Καταγγελίας από το Δημόσιο ή/και τον Παραχωρητή

33.3.1 Εάν το Δημόσιο ή/και ο Παραχωρητής καταγγείλουν την παρούσα Σύμβαση:

(α) όλα τα δικαιώματα, οι τίτλοι κυριότητας και τα συμφέροντα του Παραχωρησιούχου και τυχόν τρίτου τα οποία προέρχονται από την Παραχώρηση ή σχετίζονται με αυτή, συμπεριλαμβανομένων και αυτών που αφορούν σε τυχόν περιουσιακά στοιχεία που καταγράφονται στην Κατάσταση Απογραφής σχετικά με οποιαδήποτε Κινητά Περιουσιακά Στοιχεία θα παύσουν άμεσα, συμπεριλαμβανομένων τυχόν δικαιωμάτων που ενδέχεται να έχει ο Παραχωρησιούχος βάσει της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού ή τυχόν άλλης σύμβασης που σχετίζεται με την Παραχώρηση, και η Παραχώρηση θα μεταβιβαστεί εξ ολοκλήρου στον Παραχωρητή·

(β) όλα τα ταμειακά υπόλοιπα του Παραχωρησιούχου τα οποία δεν κρατούνται για τους Δανειστές ή για λογαριασμό αυτών θα μεταβιβαστούν στο Δημόσιο·

(γ) όλες οι απαιτήσεις του Παραχωρησιούχου προς τις ασφαλιστικές εταιρείες οι οποίες δεν κρατούνται για τους Δανειστές ή για λογαριασμό αυτών θα μεταβιβαστούν στο Δημόσιο·

(δ) ο Παραχωρησιούχος θα συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις του δυνάμει του Άρθρου 36 (*Συνεχιζόμενη Εκτέλεση*)·

(ε) ο Παραχωρητής και/ή το Δημόσιο, με την προϋπόθεση ότι έχουν συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις του Άρθρου 33.2.6 δύνανται να ασκήσουν τα δικαιώματα υποκατάστασης που διαθέτουν και να αντικαταστήσουν τον Παραχωρησιούχο:

(i) σε σχέση με οποιαδήποτε πτυχή της παρούσας Σύμβασης. Εάν ο Παραχωρητής/το Δημόσιο ασκήσει το εν λόγω δικαίωμα υποκατάστασης, θα αναλάβει, στην έκταση της υποκατάστασης αυτής, τις υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου βάσει οποιασδήποτε σύμβασης στην οποία υποκαθίσταται ο

Παραχωρησιούχος, όπως προκύπτουν μετά την υποκατάσταση του Παραχωρησιούχου·

(ii) στα ασφαλιστήρια συμβόλαια που υπάρχουν κατά την ημέρα αντικατάστασης και για όσο χρόνο έχουν πληρωθεί τα σχετικά ασφάλιστρα χωρίς να πρέπει να εκδοθεί πρόσθετη κάλυψη, αλλά δεν αναλαμβάνει την καταβολή οφειλόμενων ασφαλίστρων έως την Ημερομηνία Καταγγελίας. Ο Παραχωρησιούχος θα περιλαμβάνει μια σχετική διάταξη στα ασφαλιστήρια συμβόλαια, η οποία θα αντικατοπτρίζει τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου 33.3.1(ε)(ii)·

(στ) (i) η Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας θα καταπέσει υπέρ του Παραχωρητή· και

(ii) οποιεσδήποτε άλλες Εγγυητικές Επιστολές Καλής Εκτέλεσης που βρίσκονται στη διάθεση του Δημοσίου ή του Παραχωρητή (ανάλογα με την περίπτωση) και των Δανειστών, οι οποίες δεν έχουν ακυρωθεί και/ή καταπέσει σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης θα υπαχθούν, εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από την ημερομηνία κατά την οποία θα μεταβιβαστεί η Παραχώρηση στο Δημόσιο, στις διατάξεις της Απευθείας Σύμβασης με το Δημόσιο (εάν υπάρχει, σύμφωνα με το Άρθρο 37.1.8), ειδάλλως θα επιστραφούν στον Παραχωρησιούχο·

(ζ) το Δημόσιο θα καταβάλει στον Παραχωρησιούχο ή στους Δανειστές, (στους τελευταίους, εάν αυτό προβλέπεται στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις) το Ποσό Αποζημίωσης λόγω Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου το οποίο υπολογίζεται ως ποσό όχι μικρότερο του μηδενός και ίσο με το χαμηλότερο ποσό των εξής:

(i) των Υποχρεώσεων Έναντι των Δανειστών κατά την Ημερομηνία Καταγγελίας· και

(ii) του Ποσού Αποζημίωσης Καθαρής Παρούσας Αξίας (**Αποζημίωση ΚΠΑ**). Η Αποζημίωση ΚΠΑ υπολογίζεται για τους σκοπούς του παρόντος Άρθρου ως εξής:

Αποζημίωση ΚΠΑ = Α + Β-Γ

όπου:

Α = η ΚΠΑ των Εσόδων, τα οποία θα είχε εισπράξει ο Παραχωρησιούχος από την Ημερομηνία Καταγγελίας έως τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης (παραβλέποντας για αυτούς τους σκοπούς τυχόν πρόωρη καταγγελία αυτής) με βάση τις πιο πρόσφατες Προβλέψεις

Β = τυχόν οφειλόμενη αποζημίωση στον Παραχωρησιούχο βάσει της παρούσας Σύμβασης λόγω ενός γεγονότος που σημειώνεται πριν από την Ημερομηνία Καταγγελίας και

Γ = (Δ1 - Δ2) + Ε + Ζ + Η

όπου:

Δ1 = συνολικό κόστος κατά την Ημερομηνία Καταγγελίας για την αποκατάσταση της Παραχώρησης στα Πρότυπα και τις Προδιαγραφές και στο Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης που προβλέπονται από την παρούσα Σύμβαση,

Δ2 = την ασφαλιστική αποζημίωση που έλαβε το Δημόσιο αναφορικά με τις δαπάνες αποκατάστασης που αναφέρονται στο Δ1,

Ε = η ΚΠΑ των δαπανών για τη λειτουργία και τη συντήρηση της Παραχώρησης, συμπεριλαμβανομένων τυχόν Αμοιβών Παραχώρησης, της Εισφοράς ή άλλων οφειλόμενων αμοιβών και τυχόν κεφαλαιουχικών δαπανών από την Ημερομηνία Καταγγελίας έως τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης (παραβλέποντας για αυτούς τους σκοπούς τυχόν πρόωρη καταγγελία αυτής) (εξαιρουμένων των δαπανών που συμπεριλαμβάνονται στο Δ1 παραπάνω) με βάση τις πιο πρόσφατες Προβλέψεις,

Ζ = ποσά που έχουν κατατεθεί ή δοθεί από τον Παραχωρησιούχο ή για λογαριασμό αυτού σε οποιονδήποτε λογαριασμό αποθεματικών κάλυψης δανειακών υποχρεώσεων για τη διασφάλιση υποχρεώσεων που οφείλονται στους Δανειστές βάσει των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων,

Η = οποιοδήποτε ποσό, το οποίο δεν περιλαμβάνεται στο (Ζ) ανωτέρω, σε επενδύσεις μετρητών ή ισοδύναμων με

μετρητά που βρίσκονται στη διάθεση του Παραχωρησιούχου και άλλα ποσά που σε κάθε περίπτωση εξασφαλίζουν τις απαιτήσεις των Δανειστών και είναι οφειλόμενα ή εισπρακτέα από τους Δανειστές (είτε σε λογαριασμό αποθεματικών είτε άλλως) και, σε κάθε περίπτωση, χωρίς τον εκ νέου υπολογισμό των Εγγυητικών Επιστολών Καλής Εκτέλεσης.

ΚΠΑ σημαίνει την καθαρή παρούσα αξία της καθεμίας ανά περίπτωση ταμειακής ροής η οποία υπολογίζεται σε μια δεδομένη ημερομηνία ως εξής:

$$NPV = \sum_{t=1}^{t=n} \frac{C_t}{(1 + r_t)^t}$$

Όπου:

r_t = συντελεστής προεξόφλησης ίσος με το σταθμισμένο μέσο κόστος δανεισμού των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων, όπως υπολογίζεται για την περίοδο που ξεκινά από την Ημερομηνία Καταγγελίας έως τη συμβατικά συμφωνημένη ημερομηνία οριστικής αποπληρωμής των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων.

C_t = οι σχετικές ταμειακές ροές για το έτος t, είτε Έσοδα είτε δαπάνες για τη συντήρηση και τη λειτουργία (Ε), ανάλογα με την περίπτωση.

t = 1 αναφέρεται στο έτος που ξεκινά κατά την Ημερομηνία Καταγγελίας.

t = n αναφέρεται στο έτος κατά το οποίο έχει προγραμματιστεί να λήξει η Περίοδος Παραχώρησης (παραβλέποντας για αυτούς τους σκοπούς τυχόν πρόωρη καταγγελία αυτής).

33.3.2 Η πληρωμή του σχετικού ποσού που υπολογίζεται δυνάμει του ανωτέρω Άρθρου 33.3.1 θα πραγματοποιείται σύμφωνα με το Άρθρο 35.3 (*Πληρωμές κατά την Καταγγελία*). Ωστόσο, εάν το ποσό είναι μικρότερο του μηδενός, δεν θα απαιτείται πληρωμή από τον Παραχωρησιούχο προς το Δημόσιο ή τον Παραχωρητή.

33.3.3 Μετά την καταγγελία της παρούσας Σύμβασης λόγω μη αποκατάστασης από μέρους του Παραχωρησιούχου ενός Γεγονότος Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου και με την επιφύλαξη του Άρθρου 37 (*Δικαιώματα Δανειστών - Δημόσιο*), ο Παραχωρησιούχος πρέπει μόλις κάτι τέτοιο είναι ευλόγως εφικτό και, σε κάθε περίπτωση, εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από την Ημερομηνία Καταγγελίας, να ειδοποιεί το Δημόσιο σχετικά με τα ποσά που έχουν υπολογιστεί δυνάμει του Άρθρου 33.3.1.

33.3.4 Κατόπιν τυχόν ειδοποίησης δυνάμει του Άρθρου 33.3.3, τα Συμβαλλόμενα Μέρη πρέπει να συναντηθούν, προκειμένου να προσπαθήσουν να συμφωνήσουν το εν λόγω καθορισμένο ποσό. Σε περίπτωση που το εν λόγω ποσό δεν συμφωνηθεί εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών, η Διαφορά πρέπει να επιλυθεί σύμφωνα με τη Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, με την προϋπόθεση ότι τυχόν ποσό που δεν αποτελεί αντικείμενο διαφοράς πρέπει να καταβληθεί είκοσι οκτώ (28) ημέρες μετά την Ημερομηνία Καταγγελίας.

34 Καταγγελία από τον Παραχωρησιούχο – Συνέπειες

34.1 Γεγονότα Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου

34.1.1 Τα ακόλουθα περιστατικά θα θεωρούνται Γεγονότα Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου:

(α) το Δημόσιο δεν καταβάλλει κάποιο οφειλόμενο ποσό ή ποσά στον Παραχωρησιούχο βάσει της παρούσας Σύμβασης (όπου το Δημόσιο δεν έχει παράσχει ειδοποίηση στον Παραχωρησιούχο ότι τα εν λόγω ποσά αποτελούν αντικείμενο Διαφοράς) εντός των προβλεπόμενων χρονικών ορίων ή, στις περιπτώσεις όπου δεν προβλέπονται χρονικά όρια στην παρούσα Σύμβαση, εντός ενενήντα (90) ημερών από την ημερομηνία που ήταν ληξιπρόθεσμα και απαιτητά·

(β) η επέλευση ενός Παρατεταμένου Γεγονότος Ανωτέρας Βίας που δεν αποτελεί Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου δυνάμει των παραγράφων (ζ) και (η) του Άρθρου 33.1.1·

(γ) η ακύρωση ή η μονομερής τροποποίηση της παρούσας Σύμβασης από το Δημόσιο·

(δ) η κατάσχεση ή η κρατικοποίηση από το Δημόσιο ή από οποιαδήποτε Κρατική Αρχή του Παραχωρησιούχου ή των στοιχείων ενεργητικού του εν όλω ή εν μέρει με άλλον τρόπο από αυτόν που είναι σύμφωνος με την παρούσα Σύμβαση·

(ε) η καταγγελία από τους Δανειστές μιας Καθορισμένης Δανειακής Σύμβασης Δανείου (εάν υπάρχει) ως συνέπεια Γεγονότος Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου·

(στ) η παραβίαση από το Δημόσιο ή/και τον Παραχωρητή οποιασδήποτε άλλης διάταξης της παρούσας Σύμβασης συμπεριλαμβανομένης της παραβίασης των διατάξεων του Πλαισίου Συνεργασίας ΠΑ από το Δημόσιο ή από την ΠΑ, η οποία έχει ουσιώδεις δυσμενείς επιπτώσεις στις επιχειρηματικές δραστηριότητες και στην κατάσταση των Περιφερειακών Αεροδρομίων στον βαθμό που, σύμφωνα με την καλή πίστη και τις επιχειρηματικές πρακτικές, επηρεάζεται ουσιαστικά η κερδοφορία του Παραχωρησιούχου ή ο Παραχωρησιούχος δεν μπορεί να αναμένεται εύλογα ότι θα έχει εμπορικό ενδιαφέρον για περαιτέρω εφαρμογή της παρούσας Σύμβασης·

(ζ) με επιφύλαξη της άσκησης των δικαιωμάτων υποκαταστάσης του Παραχωρησιούχου δυνάμει του Άρθρου 4.3.3, ένα Γεγονός Καθυστέρησης που έχει ως αποτέλεσμα μια καθυστέρηση στην παράδοση των Δημόσιων Έργων για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο του τριάντα τοις εκατό (30%) της σχετικής προθεσμίας που ορίζεται στο Άρθρο 19.1.3·

(η) ένα Γεγονός Καθυστέρησης το οποίο έχει ως άμεσο αποτέλεσμα την καθυστέρηση στην ολοκλήρωση οποιωνδήποτε από τα Έργα για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο του τριάντα τοις εκατό (30%) της σχετικής εγκεκριμένης ημερομηνίας περάτωσης και το οποίο έχει ως αποτέλεσμα την καταγγελία των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων από τους Δανειστές για αυτόν τον σκοπό· και

(θ) τυχόν παραβίαση από το Δημόσιο των διατάξεων του Άρθρου 10.4 ή τυχόν γεγονότος ή συμβάντος (συμπεριλαμβανομένης τυχόν Μεταβολής της Νομοθεσίας ή προτεινόμενης Μεταβολής της Νομοθεσίας) που θα απαιτούσε την παραβίαση της εν λόγω διάταξης.

34.1.2 Εάν επέλθει Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου, ο Παραχωρησιούχος, με την επιφύλαξη των διατάξεων του Άρθρου 37 (*Δικαιώματα Δανειστών - Δημόσιο*), δύναται να καταγγείλει την παρούσα Σύμβαση ειδοποιώντας το Δημόσιο (η **Ειδοποίηση Καταγγελίας**), η οποία ειδοποίηση θα προσδιορίζει το Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου.

34.1.3 Με την επιφύλαξη των διατάξεων του Άρθρου 37 (*Δικαιώματα Δανειστών - Δημόσιο*), η καταγγελία θα φέρει τα αποτελέσματά της από την επίδοση της Ειδοποίησης Καταγγελίας.

34.1.4 Οποιαδήποτε διαφορά που προβάλλει το Δημόσιο αναφορικά με την εγκυρότητα της καταγγελίας και η οποία παραπέμπεται σε Διαιτησία θα αναστέλλει τα αποτελέσματα της εν λόγω καταγγελίας έως την έκδοση της Διαιτητικής Απόφασης.

34.1.5 Η ημερομηνία κατά την οποία λαμβάνει χώρα η καταγγελία, σύμφωνα με τις προηγούμενες παραγράφους, αποτελεί την Ημερομηνία Καταγγελίας (η **Ημερομηνία Καταγγελίας**).

34.1.6 Έως την Ημερομηνία Καταγγελίας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα συνεχίσουν να εκπληρώνουν τις συμβατικές υποχρεώσεις τους στον βαθμό που είναι εύλογα δυνατό για αυτά, εκτός εάν, σε περίπτωση εκκρεμούσας Διαφοράς, το Διαιτητικό Δικαστήριο ορίσει άλλως.

34.2 Αποτελέσματα της Καταγγελίας από τον Παραχωρησιούχο

34.2.1 Εάν ο Παραχωρησιούχος καταγγείλει την παρούσα Σύμβαση:

(α) όλα τα δικαιώματα, οι τίτλοι και τα συμφέροντα του Παραχωρησιούχου και τυχόν τρίτου τα οποία απορρέουν από την Παραχώρηση ή σχετίζονται με αυτή θα παύσουν αμέσως·

(β) η Παραχώρηση θα μεταβιβαστεί στον Παραχωρητή ή στο Δημόσιο, ανάλογα με την περίπτωση·

(γ) το Δημόσιο θα καταβάλει στον Παραχωρησιούχο ή στους Δανειστές, (στους τελευταίους, εάν αυτό προβλέπεται στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις) (εάν υπάρχουν) το **Ποσό Αποζημίωσης λόγω Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου** το οποίο υπολογίζεται ως ποσό ίσο με το άθροισμα των εξής:

(i) των Υποχρεώσεων Έναντι των Δανειστών κατά την Ημερομηνία Καταγγελίας· και

(ii) ενός ποσού το οποίο, εάν καταβαλλόταν στους Μετόχους, θα επιτύγχανε ΕΒΑ κατά την ημερομηνία καταβολής της δεύτερης δόσης σύμφωνα με το Άρθρο 35.3.1(α) ίσο με αυτό που ορίζεται στο Επικαιροποιημένο Οικονομικό Μοντέλο, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα ποσά της Δεσμευτικής Επένδυσης που

καταβάλλονται στον Παραχωρησιούχο, καθώς και τα μερίσματα και άλλες διανομές, συμπεριλαμβανομένων αμοιβών και τόκων ή αποπληρωμών που καταβάλλονται στους Μετόχους ή στους κατόχους του Δευτερογενούς Χρέους,

μείον το ποσό τυχόν ασφαλιστικής αποζημίωσης που είναι εισπρακτέα από τον Παραχωρησιούχο και δεν προορίζεται για τους Δανειστές ούτε έχει χρησιμοποιηθεί στην αποκατάσταση των σχετικών στοιχείων ενεργητικού.

34.2.2 Η πληρωμή του ποσού δυνάμει του Άρθρου 34.2.1 θα πραγματοποιείται σύμφωνα με το Άρθρο 35.3 (*Πληρωμές κατά την Καταγγελία*). Ωστόσο, εάν το ποσό είναι μικρότερο του μηδενός, δεν θα απαιτείται πληρωμή από τον Παραχωρησιούχο προς το Δημόσιο ή τον Παραχωρητή.

34.2.3 Μετά την καταγγελία της παρούσας Σύμβασης λόγω Γεγονότος Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου και με την επιφύλαξη του Άρθρου 37 (*Δικαιώματα Δανειστών - Δημόσιο*), ο Παραχωρησιούχος πρέπει μόλις κάτι τέτοιο είναι ευλόγως εφικτό και, σε κάθε περίπτωση, εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από την Ημερομηνία Καταγγελίας, να ειδοποιεί το Δημόσιο σχετικά με το ποσό που έχει υπολογιστεί δυνάμει του Άρθρου 34.2.1. Η εν λόγω ειδοποίηση πρέπει να παρουσιάζει με εύλογες λεπτομέρειες την προέλευση των σχετικών ποσών.

34.2.4 Κατόπιν τυχόν ειδοποίησης δυνάμει του Άρθρου 34.2.3, τα Συμβαλλόμενα Μέρη πρέπει να συναντηθούν, προκειμένου να προσπαθήσουν να συμφωνήσουν το εν λόγω καθορισμένο ποσό. Σε περίπτωση που το εν λόγω ποσό δεν συμφωνηθεί εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών, η Διαφορά θα παραπεμφθεί στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, με την προϋπόθεση ότι τυχόν ποσό που δεν αποτελεί αντικείμενο διαφοράς πρέπει να καταβληθεί είκοσι οκτώ (28) ημέρες μετά την Ημερομηνία Καταγγελίας.

34.2.5 Οποιεσδήποτε Εγγυητικές Επιστολές Καλής Εκτέλεσης που βρίσκονται στη διάθεση του Παραχωρητή και/ή του Δημοσίου και δεν έχουν ακυρωθεί ή καταπέσει σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης θα υπόκεινται στις διατάξεις της Απευθείας Σύμβασης με το Δημόσιο (εάν υπάρχει, σύμφωνα με το Άρθρο 37.1.8), ειδάλλως θα επιστρέφονται στον Παραχωρησιούχο εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από την ημερομηνία κατά την οποία θα μεταβιβαστεί η Παραχώρηση στον Παραχωρητή ή στο Δημόσιο, ανάλογα με την περίπτωση.

35 Αποζημίωση λόγω Παρατεταμένης Ανωτέρας Βίας

35.1 Εάν η παρούσα Σύμβαση καταγγελθεί για Παρατεταμένο Γεγονός Ανωτέρας Βίας, τότε το Δημόσιο θα καταβάλει στον Παραχωρησιούχο το **Ποσό Αποζημίωσης λόγω Ανωτέρας Βίας** σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 35 (*Αποζημίωση λόγω Παρατεταμένης Ανωτέρας Βίας*).

35.2

35.2.1 Το Ποσό Αποζημίωσης λόγω Ανωτέρας Βίας θα είναι ένα ποσό ίσο με το άθροισμα των εξής:

(α) των Υποχρεώσεων Έναντι των Δανειστών κατά την Ημερομηνία Καταγγελίας· και

(β) ενός ποσού το οποίο, εάν καταβαλλόταν στους Μετόχους, θα επιτύγχανε ΕΒΑ ίσο με το σταθμισμένο μέσο κόστος των κεφαλαίων χρέους των Μετόχων (σταθμισμένων με βάση το αντίστοιχο επίπεδο μετοχικών μεριδίων) όπως αποδεικνύεται στις πιο πρόσφατες δημόσια διαθέσιμες ελεγμένες ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις τους (διαιρώντας (α) ανεξόφλητα χρέη στην αρχή του έτους και ανεξόφλητα χρέη στο τέλος του έτους με (β) τις δαπάνες τόκων επί δύο), λαμβάνοντας υπόψη όλα τα ποσά της Δεσμευτικής Επένδυσης που καταβάλλονται στον Παραχωρησιούχο, καθώς και τα μερίσματα και άλλες διανομές, συμπεριλαμβανομένων αμοιβών και τόκων ή αποπληρωμών που έχουν καταβληθεί στους Μετόχους ή στους κατόχους του Δευτερογενούς Χρέους,

λαμβάνοντας υπόψη:

(α) το ποσό των ρευστών διαθέσιμων του Παραχωρησιούχου· και

(β) το ποσό τυχόν ασφαλιστικής αποζημίωσης που είναι εισπρακτέο από τον Παραχωρησιούχο και δεν προορίζεται για τους Δανειστές ούτε έχει χρησιμοποιηθεί στην αποκατάσταση των σχετικών στοιχείων ενεργητικού.

35.2.2 Η πληρωμή του ποσού που υπολογίζεται δυνάμει του Άρθρου 35.2.1 θα πραγματοποιείται σύμφωνα με το Άρθρο 35.3 (*Πληρωμές κατά την Καταγγελία*). Ωστόσο, εάν το ποσό είναι μικρότερο του μηδενός, δεν θα απαιτείται πληρωμή από τον Παραχωρησιούχο προς το Δημόσιο ή τον Παραχωρητή.

35.2.3 Μετά την καταγγελία της παρούσας Σύμβασης λόγω Παρατεταμένου Γεγονότος Ανωτέρας Βίας, ο Παραχωρησιούχος πρέπει μόλις κάτι τέτοιο είναι ευλόγως εφικτό και, σε κάθε περίπτωση, εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από την Ημερομηνία Καταγγελίας, να ειδοποιεί το Δημόσιο και τον Παραχωρητή σχετικά με το ποσό που έχει υπολογιστεί δυνάμει του Άρθρου 35.2.1. Η εν λόγω ειδοποίηση πρέπει να παρουσιάζει με εύλογες λεπτομέρειες την προέλευση των σχετικών ποσών.

35.2.4 Κατόπιν τυχόν ειδοποίησης δυνάμει του Άρθρου 35.2.3, τα Συμβαλλόμενα Μέρη πρέπει να συναντηθούν, προκειμένου να προσπαθήσουν να συμφωνήσουν το εν λόγω καθορισμένο ποσό. Σε περίπτωση που το εν λόγω ποσό δεν συμφωνηθεί εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών, η Διαφορά θα παραπεμφθεί στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, με την προϋπόθεση ότι τυχόν ποσό που δεν αποτελεί αντικείμενο διαφοράς πρέπει να καταβληθεί είκοσι οκτώ (28) ημέρες μετά την Ημερομηνία Καταγγελίας.

35.2.5 Εκτός εάν δηλώνεται άλλως στη σχετική Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης, οποιεσδήποτε Εγγυητικές Επιστολές Καλής Εκτέλεσης που βρίσκονται στη διάθεση του Παραχωρητή και/ή του Δημοσίου και δεν έχουν ακυρωθεί ή καταπέσει σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης θα επιστρέφονται στον Παραχωρησιούχο εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από την ημερομηνία μεταβίβασης της Παραχώρησης στον Παραχωρητή ή στο Δημόσιο, ανάλογα με την περίπτωση.

35.3 Πληρωμές κατά την Καταγγελία

35.3.1 Το Δημόσιο πρέπει να καταβάλει στον Παραχωρησιούχο:

(α) το Ποσό Αποζημίωσης λόγω Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου ή το Ποσό Αποζημίωσης λόγω Ανωτέρας Βίας (ανάλογα με την περίπτωση) σε δύο ισόποσες δόσεις, η πρώτη από τις οποίες θα είναι πληρωτέα έξι (6) μήνες και η δεύτερη δεκαοκτώ (18) μήνες μετά την Ημερομηνία Καταγγελίας· και

(β) το Ποσό Αποζημίωσης λόγω Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου, εάν υπάρχει, σε δόσεις που αντικατοπτρίζουν το πρόγραμμα αποπληρωμής των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων, η πρώτη από τις οποίες θα είναι πληρωτέα κατά την πρώτη προγραμματισμένη ημερομηνία αποπληρωμής έξι (6) μήνες μετά την Ημερομηνία Καταγγελίας και η τελευταία από τις οποίες θα είναι καταβλητέα κατά ή πριν την προγραμματισμένη τελική

ημερομηνία αποπληρωμής βάσει των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων·

με την προϋπόθεση ότι ο Παραχωρησιούχος έχει παράσχει τις ειδοποιήσεις που ορίζονται στα Άρθρα 33.3.3, 34.2.3 ή 35.2.3 (ανάλογα με την περίπτωση) εντός της απαιτούμενης περιόδου. Σε περίπτωση που ο Παραχωρησιούχος δεν έχει παράσχει τέτοια ειδοποίηση εντός της απαιτούμενης περιόδου, η υποχρέωση του Δημοσίου να πληρώσει θα παραταθεί κατά τον αριθμό ημερών καθυστέρησης της εν λόγω ειδοποίησης.

35.3.2 Από την ημερομηνία κατά την οποία το Δημόσιο λαμβάνει την ειδοποίηση που αναφέρεται στα Άρθρα 33.3.3, 34.2.3 ή 35.2.3 (ανάλογα με την περίπτωση), όπως αυτή ενδέχεται να παραταθεί δυνάμει του Άρθρου 35.3.1, έως την ημερομηνία πληρωμής και συμπεριλαμβανομένης αυτής, θα καταλογίζεται τόκος επί οποιουδήποτε οφειλόμενου τμήματος:

(α) του Ποσού Αποζημίωσης λόγω Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου ή του Ποσού Αποζημίωσης λόγω Ανωτέρας Βίας (ανάλογα με την περίπτωση) με τον σταθμισμένο μέσο όρο του επιτοκίου Κύριου Χρέους· και

(β) του Ποσού Αποζημίωσης λόγω Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου με επιτόκιο το χαμηλότερο από αυτό που υπολογίζεται δυνάμει της παραγράφου (α) ανωτέρω και από το βαθμό απόδοσης κατά την Ημερομηνία Καταγγελίας σε ομόλογα της Ελληνικής κυβερνήσεως μέσης λήξης όσο το δυνατόν πλησιέστερης στη μέση διάρκεια αποπληρωμής οφειλόμενων ποσών·

ο εν λόγω τόκος θα πρέπει να καταβληθεί κατά την ημερομηνία στην οποία το Ποσό Αποζημίωσης λόγω Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου, το Ποσό Αποζημίωσης λόγω Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου ή το Ποσό Αποζημίωσης λόγω Ανωτέρας Βίας θα καταβληθεί από το Δημόσιο. Δεν προβλέπεται συσσώρευση τόκων κατά την περίοδο από την Ημερομηνία Καταγγελίας έως την ημερομηνία κατά την οποία το Δημόσιο θα λάβει την ειδοποίηση που αναφέρεται στα Άρθρα 33.3.3, 34.2.3 ή 35.2.3 (ανάλογα με την περίπτωση) (όπως αυτή ενδέχεται να παραταθεί δυνάμει του Άρθρου 35.3.1).

35.3.3 Το Δημόσιο δύναται (με πρότερη ειδοποίηση είκοσι οκτώ (28) ημερών στον Παραχωρησιούχο) να επιλέξει να καταβάλει το Ποσό Αποζημίωσης λόγω Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου, το Ποσό Αποζημίωσης λόγω Ανωτέρας Βίας ή το Ποσό Αποζημίωσης λόγω Αθέτησης Υποχρεώσεων

Παραχωρησιούχου (ανάλογα με την περίπτωση) πλήρως σε οποιαδήποτε ημερομηνία δόσης.

35.3.4 Εάν το Δημόσιο:

(α) δεν καταβάλει μια πληρωμή στον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με το Άρθρο 35.3.1 ανωτέρω· ή

(β) παραβιάσει τις υποχρεώσεις του αναφορικά με την εκχώρηση της παρούσας Σύμβασης·

ο Παραχωρησιούχος δύναται να εκδώσει μια ειδοποίηση προς το Δημόσιο δηλώνοντας κάθε απλήρωτο και οφειλόμενο στοιχείο του Ποσού Αποζημίωσης λόγω Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου, του Ποσού Αποζημίωσης λόγω Ανωτέρας Βίας ή του Ποσού Αποζημίωσης λόγω Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου ως άμεσα ληξιπρόθεσμο και απαιτητό.

35.3.5 Περαιτέρω, οποιαδήποτε ποσά, τα οποία είναι πληρωτέα από το Δημόσιο στους Δανειστές δυνάμει των Άρθρων 33 (*Καταγγελία από το Δημόσιο – Συνέπειες*), 34 (*Καταγγελία από τον Παραχωρησιούχο – Συνέπειες*) και 35 (*Αποζημίωση λόγω Παρατεταμένης Ανωτέρας Βίας*), θα καταβάλλονται επίσης ελεύθερα και απαλλαγμένα από οποιονδήποτε περιορισμό ή προϋπόθεση και χωρίς οποιαδήποτε μείωση ή παρακράτηση λόγω συμψηφισμού, ανταπαίτησης ή άλλως.

36 Συνεχιζόμενη Εκτέλεση

36.1 Με την επιφύλαξη τυχόν άσκησης από μέρους του Παραχωρητή και του Δημοσίου των δικαιωμάτων τους να εκτελέσουν ή να μεριμνήσουν ώστε κάποιος τρίτος να εκτελέσει τις υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου βάσει της παρούσας Σύμβασης, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα συνεχίσουν να εκτελούν τις υποχρεώσεις τους βάσει της παρούσας Σύμβασης, παρά την παροχή ειδοποίησης αθέτησης υποχρεώσεων ή Ειδοποίησης Καταγγελίας, έως την Ημερομηνία Καταγγελίας. Από την ημερομηνία της ειδοποίησης σχετικά με Γεγονότα Αθέτησης Υποχρεώσεων δυνάμει των Άρθρων 33.2 (*Καταγγελία από το Δημόσιο και/ή τον Παραχωρητή*) και 34.1.2, ο Παραχωρησιούχος πρέπει να διασφαλίζει ότι δεν αφαιρούνται οριστικά ουσιώδη στοιχεία ενεργητικού, εγκαταστάσεις, αρχεία ή λογαριασμοί του έργου από τις Περιοχές Παραχώρησης ούτε αντικαθίστανται χωρίς την πρότερη έγγραφη έγκριση του Δημοσίου, ενώ ο Παραχωρησιούχος θα συνεχίσει να εκτελεί τα Έργα και να ασκεί τις Δραστηριότητες Παραχώρησης στα Περιφερειακά Αεροδρόμια σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

36.1.1 Από την Ημερομηνία Καταγγελίας:

(α) το Δημόσιο ενδέχεται να απαιτήσει από τον Παραχωρησιούχο να εκτελεί τα Έργα και να παρέχει τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου στα Περιφερειακά Αεροδρόμια (**Δραστηριότητες Πρόσθετης Περιόδου**) έως την Ημερομηνία Λήξης Πρόσθετης Περιόδου ή, εάν νωρίτερα, έως ότου το Δημόσιο ειδοποιήσει τον Παραχωρησιούχο ότι η εν λόγω Πρόσθετη Περίοδος θα λήξει, με τον σκοπό το Δημόσιο ή κάποιος διάδοχος φορέας διαχείρισης να έχει τη δυνατότητα να αναλάβει τα Έργα και/ή τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου στα Περιφερειακά Αεροδρόμια ανά πάσα στιγμή μετά τη λήξη της Πρόσθετης Περιόδου. Ο Παραχωρησιούχος πρέπει να καταβάλει κάθε εύλογη προσπάθεια, προκειμένου να διασφαλίσει ότι το Δημόσιο ή ο εν λόγω διάδοχος φορέας διαχείρισης θα έχει άμεση πρόσβαση σε όλους τους υπαλλήλους και όλες τις εγκαταστάσεις και τα στοιχεία ενεργητικού υπό τον έλεγχο του Παραχωρησιούχου για τον εν λόγω σκοπό τη συγκεκριμένη στιγμή· και

(β) ο Παραχωρησιούχος θα ασκεί τις Δραστηριότητες Πρόσθετης Περιόδου στα Περιφερειακά Αεροδρόμια επί τη βάσει ότι, στον βαθμό που αυτό είναι δυνατό και εφαρμόσιμο, τα Περιφερειακά Αεροδρόμια ενδέχεται να μεταβιβαστούν ως συνεχιζόμενη δραστηριότητα κατά τη λήξη της Πρόσθετης Περιόδου στο Δημόσιο ή σε διάδοχο φορέα διαχείρισης. Ο Παραχωρησιούχος πρέπει επομένως να καταβάλει κάθε εύλογη προσπάθεια, προκειμένου να διασφαλίσει ότι τα Περιφερειακά Αεροδρόμια διαθέτουν κατάλληλο αριθμό υπαλλήλων (οι οποίοι έχουν επαρκείς δεξιότητες, προσόντα και πείρα) κατά τη στιγμή της μεταβίβασης στο Δημόσιο ή σε οποιονδήποτε διάδοχο φορέα διαχείρισης έπειτα από τη λήξη της Πρόσθετης Περιόδου, με την προϋπόθεση ότι ο Παραχωρησιούχος δεν χρειάζεται να παρέχει κίνητρα για τη συμφωνία μεταβίβασης στο Δημόσιο ή σε οποιονδήποτε διάδοχο φορέα διαχείρισης ή να παραμείνει έως τη χρονική στιγμή της εν λόγω μεταβίβασης· και

(γ) το Δημόσιο θα καταβάλει στον Παραχωρησιούχο αμοιβή για την παροχή των Δραστηριοτήτων Πρόσθετης Περιόδου, η οποία θα είναι το κόστος της παροχής των εν λόγω δραστηριοτήτων συν ένα ποσοστό του εν λόγω κόστους το οποίο θα συμφωνηθεί από τα Συμβαλλομένα Μέρη πριν από την έναρξη της Πρόσθετης Περιόδου (**Αμοιβή Δραστηριοτήτων Πρόσθετης Περιόδου**) και η εν λόγω Αμοιβή Δραστηριοτήτων Πρόσθετης Περιόδου θα καταβάλλεται στον Παραχωρησιούχο κάθε μήνα της Πρόσθετης Περιόδου εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών μετά την παραλαβή από το Δημόσιο

τιμολογίου από τον Παραχωρησιούχο, με την προϋπόθεση ότι το τιμολόγιο δεν θα έχει εκδοθεί νωρίτερα από την έβδομη (7η) ημέρα του σχετικού μήνα και ότι το τιμολόγιο θα ορίζει το κόστος για τις Δραστηριότητες Πρόσθετης Περιόδου για τον συγκεκριμένο μήνα. Αναφορικά με τον πρώτο και τον τελευταίο μήνα της Πρόσθετης Περιόδου η Αμοιβή Δραστηριοτήτων Πρόσθετης Περιόδου θα είναι αντίστοιχα αναλογική. Προς αποφυγή αμφιβολιών, ο Παραχωρησιούχος δεν θα δικαιούται να παρακρατεί τυχόν έσοδα από την παροχή των Δραστηριοτήτων Πρόσθετης Περιόδου και όλα τα σχετικά έσοδα θα συγκεντρώνονται από τον Παραχωρησιούχο για λογαριασμό του Παραχωρητή.

37 Δικαιώματα Δανειστών – Δημόσιο

37.1 Αποκατάσταση από τον Παραχωρησιούχο - Δανειστές

37.1.1 Εάν επέλθει Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου, η Ειδοποίηση Καταγγελίας που θα επιδοθεί στον Παραχωρησιούχο και στους Δανειστές από το Δημόσιο θα περιλαμβάνει επίσης μια πρόσκληση επανόρθωσης ή αποκατάστασης του Γεγονότος Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου ή υποβολής σχεδίου για την αποκατάσταση του εν λόγω Γεγονότος Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου.

37.1.2 Ο Παραχωρητής και το Δημόσιο αναγνωρίζουν ότι οι Δανειστές δικαιούνται ανά πάσα στιγμή είτε πριν είτε μετά την επέλευση του Γεγονότος Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου να λάβουν μέτρα, ή να ζητήσουν τη λήψη τέτοιων μέτρων, που περιλαμβάνονται στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (εάν υπάρχουν) και στις Απευθείας Συμβάσεις με το Δημόσιο (εάν υπάρχουν, σύμφωνα με το Άρθρο 37.1.8) (ή η οποία αναλύεται σύμφωνα με το Άρθρο 37.1.8), συμπεριλαμβανομένης της αντικατάστασης του Παραχωρησιούχου και τυχόν υπεργολάβων του Παραχωρησιούχου, προκειμένου να αποτραπεί ή να αποκατασταθεί το Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου.

37.1.3 Ο Παραχωρησιούχος είναι υποχρεωμένος να ειδοποιεί τον Παραχωρητή και το Δημόσιο σχετικά με οποιεσδήποτε συμφωνίες με τους Δανειστές όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίο θα ασκηθεί το δικαίωμα αποκατάστασης του Γεγονότος Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου.

37.1.4 Οποιοδήποτε σχέδιο αποκατάστασης θα υπόκειται στην έγκριση του Παραχωρητή και του Δημοσίου, την οποία δεν θα αρνούνται ή καθυστερούν χωρίς εύλογη αιτία. Ο Παραχωρητής και το Δημόσιο θα ειδοποιούν εγγράφως

τον Παραχωρησιούχο και τους Δανειστές σχετικά με την αποδοχή ή την απόρριψη του σχεδίου αποκατάστασης εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την υποβολή του. Εάν ο Παραχωρητής και το Δημόσιο δεν απαντήσει εντός της συγκεκριμένης προθεσμίας, το σχέδιο αποκατάστασης θα θεωρείται εγκεκριμένο.

37.1.5 Οποιοδήποτε σχέδιο αποκατάστασης που υποβάλλεται από τους Δανειστές δύναται να προτείνει, μεταξύ άλλων ενεργειών, την αντικατάσταση του Παραχωρησιούχου με άλλο νομικό πρόσωπο (το **Αντικαθιστόν Πρόσωπο**), του οποίου η αντικατάσταση θα επιτραπεί με την προϋπόθεση ότι το εν λόγω νομικό πρόσωπο ικανοποιεί τα κριτήρια προεπιλογής που ισχύουν για τον Παραχωρησιούχο στο πλαίσιο της διαδικασίας του διαγωνισμού.

37.1.6 Οι Δανειστές μπορούν να προτείνουν επίσης την αντικατάσταση του Εργολάβου με νομικό πρόσωπο που είναι αποδεκτό από το Δημόσιο. Σε αυτήν την περίπτωση, οι όροι και οι ρυθμίσεις των προηγούμενων παραγράφων θα εφαρμόζονται ανάλογα με την περίπτωση.

37.1.7 Εάν παρά την επίδοση της Ειδοποίησης Καταγγελίας από το Δημόσιο, ο Παραχωρησιούχος ή οι Δανειστές του:

(α) δεν έχουν επανορθώσει το Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου εντός εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία επίδοσης της Ειδοποίησης Καταγγελίας· ή

(β) δεν έχουν υποβάλει σχέδιο αποκατάστασης εντός εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία επίδοσης της Ειδοποίησης Καταγγελίας ή το σχέδιο υποβλήθηκε έγκαιρα αλλά δεν έχει γίνει αποδεκτό από τον Παραχωρητή και το Δημόσιο ή

(γ) υπέβαλαν το σχέδιο αποκατάστασης εγκαίρως, αλλά δεν επανόρθωσαν το Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου εντός εκατόν ογδόντα (180) ημερών από την ημερομηνία επίδοσης της Ειδοποίησης Καταγγελίας ή εντός μεγαλύτερης περιόδου όπως ενδέχεται να έχει συμφωνηθεί με τον Παραχωρητή·

τότε με την επιφύλαξη του Άρθρου 33.2.3, η καταγγελία φέρει τα αποτελέσματά της από την επομένη της λήξης των αντίστοιχων προθεσμιών που ορίζονται ανωτέρω.

37.1.8

(α) Η άσκηση του δικαιώματος των Δανειστών να αποκαταστήσουν ένα Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Παραχωρησιούχου, η άσκηση των

δικαιωμάτων και των διακριτικών ευχερειών των Δανειστών βάσει των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν), η διασύνδεση ανάμεσα στα δικαιώματα του Δημοσίου, του Παραχωρητή και/ή των Δανειστών, οι διαδικασίες καταγγελίας, οι κατάλληλοι μηχανισμοί υποκατάστασης στα Έγγραφα Παραχώρησης, διευκρινίσεις οι οποίες ενδέχεται να είναι απαραίτητες αναφορικά με την παρούσα Σύμβαση και η επίλυση τυχόν διαφορών που ενδέχεται να προκύψουν ανάμεσα στους Δανειστές και το Δημόσιο και/ή τον Παραχωρητή και/ή τον Παραχωρησιούχο δυνάμει της άσκησης τέτοιων δικαιωμάτων και οποιοδήποτε ζήτημα επηρεάζει τα δικαιώματα των Δανειστών μπορεί να ρυθμίζεται από Απευθείας Συμβάσεις με το Δημόσιο ανάμεσα στο Δημόσιο, τον Παραχωρητή και τους Δανειστές, με την προϋπόθεση ότι οποιαδήποτε σύμβαση τέτοιου είδους δεν θα έχει δυσμενείς επιπτώσεις στα δικαιώματα και στις υποχρεώσεις του Δημοσίου και του Παραχωρητή βάσει της παρούσας Σύμβασης και θα συναφθεί για λογαριασμό του Παραχωρητή σύμφωνα με το Άρθρο 50.5·

(β) Εάν οι Δανειστές ζητήσουν να συναφθεί Απευθείας Σύμβαση με το Δημόσιο με τους όρους που αναφέρονται στο Άρθρο 37.1.8(α) ανωτέρω, η εν λόγω σύμβαση θα συναφθεί μετά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος και το κείμενο αυτής δεν θα απαιτείται να έχει συμφωνηθεί και μονογραφηθεί κατά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος ·

(γ) Με την επιφύλαξη της έγκρισης των Δανειστών, ο Παραχωρησιούχος ενδέχεται να είναι συμβαλλόμενος στην Απευθείας Σύμβαση με το Δημόσιο, προκειμένου η εν λόγω σύμβαση να εξακολουθήσει να ισχύει σε περίπτωση αποπληρωμής της αρχικής ομάδας Δανειστών και του μετέπειτα καθορισμού περαιτέρω Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων· και

(δ) Εάν δεν έχουν συναφθεί Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις κατά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος, αλλά το Δημόσιο επιλέξει να καθορίσει Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης στο πλαίσιο των οποίων οι Δανειστές ζητήσουν Απευθείας Σύμβαση με το Δημόσιο με τους όρους που αναφέρονται στο Άρθρο 37.1.8(α) ανωτέρω, το Δημόσιο θα συνάψει μια τέτοια σύμβαση και ο Υπουργός Οικονομικών και ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων είναι εξουσιοδοτημένοι να διαπραγματευτούν και να υπογράψουν μια τέτοια σύμβαση για λογαριασμό του Δημοσίου.

37.2 Αποκατάσταση από το Δημόσιο

37.2.1 Εάν επέλθει Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου, η Ειδοποίηση Καταγγελίας που παραδίδεται στο Δημόσιο από τον Παραχωρησιούχο θα περιλαμβάνει επίσης μια πρόσκληση επανόρθωσης ή αποκατάστασης του Γεγονότος Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου ή υποβολής σχεδίου για την αποκατάσταση του εν λόγω Γεγονότος Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου.

37.2.2 Εάν παρά την επίδοση της Ειδοποίησης Καταγγελίας από τον Παραχωρησιούχο, το Δημόσιο:

(α) δεν έχει επανορθώσει το Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου εντός εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία επίδοσης της Ειδοποίησης Καταγγελίας· ή

(β) δεν έχει υποβάλει σχέδιο αποκατάστασης εντός εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία επίδοσης της Ειδοποίησης Καταγγελίας ή το σχέδιο υποβλήθηκε έγκαιρα αλλά δεν έχει γίνει αποδεκτό από τον Παραχωρησιούχο και τους Δανειστές του ή

(γ) υπέβαλε το σχέδιο αποκατάστασης εγκαίρως, αλλά δεν επανόρθωσε το Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου εντός εκατόν ογδόντα (180) ημερών από την ημερομηνία επίδοσης της Ειδοποίησης Καταγγελίας ή εντός τέτοιας μεγαλύτερης περιόδου που ενδέχεται να έχει συμφωνηθεί με τον Παραχωρησιούχο·

τότε με την επιφύλαξη του Άρθρου 34.1.4, η καταγγελία θα λάβει χώρα από την επομένη της ημερομηνίας λήξης των αντίστοιχων προθεσμιών που ορίζονται ανωτέρω.

38 Δικαιώματα Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας

38.1 Υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου κατά την Περίοδο Παραχώρησης

38.1.1 Ο Παραχωρησιούχος θα συνάψει τις απαραίτητες συμβάσεις με τους ιδιοκτήτες ή τους κατόχους δικαιωμάτων πνευματικής και βιομηχανικής ιδιοκτησίας, αδειών, εμπορικών σημάτων, σχεδίων και μοντέλων αναφορικά με τυχόν σχέδια, μελέτες, πιστοποιητικά, προδιαγραφές, εκθέσεις, γραπτές πληροφορίες και αρχεία σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή (εκτός από αυτά που έχουν αποκτηθεί ή δημιουργηθεί από τον Παραχωρητή και/ή το Δημόσιο ή για λογαριασμό αυτών), στοιχεία ενεργητικού, υλικά, κάθε είδους εξοπλισμό, όργανα, εγκαταστάσεις, δικαιώματα ή κάθε είδους αντικείμενα που χρησιμοποιούνται για (ή αναφορικά με) τα Έργα ή τις Δραστηριότητες

Παραχώρησης (**Δικαιώματα Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας**), για τον σκοπό χρήσης αυτών για την υλοποίηση των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης.

38.1.2 Ο Παραχωρησιούχος αναλαμβάνει να καταβάλλει όλες τις αμοιβές, τα δικαιώματα, τα δικαιώματα εκμετάλλευσης, τα έξοδα, τις αποζημιώσεις και τους δασμούς που οφείλονται στους ιδιοκτήτες ή τους κατόχους των εν λόγω Δικαιωμάτων Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας, καθώς και να προβαίνει σε όλες τις ενέργειες και να θέτει σε ισχύ όλα τα έγγραφα που είναι απαραίτητα για να αποκτήσει ισχύ το παρόν Άρθρο 38 (*Δικαιώματα Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας*), συμπεριλαμβανομένων τυχόν δηλώσεων ή ανανεώσεων των συγκεκριμένων δικαιωμάτων.

38.1.3 Για τον σκοπό της χρήσης τους για τις Δραστηριότητες Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα θέσει στη διάθεση του Παραχωρητή και του Δημοσίου, ανάλογα με την περίπτωση, καθώς και οποιασδήποτε Αρμόδιας Αρχής, δωρεάν, όλα τα σχέδια, τις μελέτες, τα πιστοποιητικά, τις προδιαγραφές, τις εκθέσεις, τις γραπτές πληροφορίες και τα αρχεία σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή, τα οποία αποκτώνται, αποκτήθηκαν ή δημιουργήθηκαν από τον Παραχωρησιούχο ή για λογαριασμό του για τους σκοπούς των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης. Ο Παραχωρησιούχος θα λάβει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να θέσει στη διάθεση του Παραχωρητή και του Δημοσίου, ανάλογα με την περίπτωση, καθώς και οποιασδήποτε Αρμόδιας Αρχής, όλα τα στοιχεία και τα έγγραφα που δημιουργούνται από τρίτους για τους σκοπούς των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης, τα οποία βρίσκονται στην κατοχή του.

38.1.4 Ο Παραχωρησιούχος δύναται να χρησιμοποιήσει για τους σκοπούς των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης όλα τα σχέδια, τις μελέτες, τα πιστοποιητικά, τις προδιαγραφές, τις εκθέσεις, τις γραπτές πληροφορίες και τα αρχεία σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή, τα οποία αποκτώνται, αποκτήθηκαν ή δημιουργήθηκαν από τον Παραχωρητή και/ή το Δημόσιο ή για λογαριασμό αυτών για τους σκοπούς των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης, υπό την επιφύλαξη τυχόν προϋποθέσεων τις οποίες ενδέχεται να ορίσουν ο Παραχωρητής και/ή το Δημόσιο. Εάν ο Παραχωρησιούχος επιθυμεί να χρησιμοποιήσει τα εν λόγω στοιχεία και/ή έγγραφα για οποιονδήποτε άλλο σκοπό, θα ειδοποιεί τον Παραχωρητή και το Δημόσιο, και ο Παραχωρητής και/ή το Δημόσιο θα ενημερώσουν εντός εξήντα (60) ημερών εάν συμφωνούν ή όχι. Εάν ο Παραχωρητής και/ή το Δημόσιο δεν απαντήσει, το αίτημα του Παραχωρησιούχου θα θεωρηθεί ότι έχει απορριφθεί.

38.2 Παροχή Άδειας Χρήσης

38.2.1 Με την παρούσα Σύμβαση, ο Παραχωρητής και το Δημόσιο, ανάλογα με την περίπτωση, παρέχουν στον Παραχωρησιούχο ανέκκλητη, μη αποκλειστική και μεταβιβάσιμη άδεια χωρίς υποχρέωση πληρωμής δικαιωμάτων χρήσης (συμπεριλαμβανομένου του δικαιώματος του Παραχωρητή και του Δημοσίου να παρέχει υπο-άδειες) αντιγραφής, αναπαραγωγής, τροποποίησης, μετάφρασης και χρήσης κάθε Δικαιώματος Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας:

(α) το οποίο ενδέχεται να ανήκει στον Παραχωρησιούχο ή να έχει αδειοδοτηθεί σε αυτόν κατά την ημερομηνία θέσης σε ισχύ της παρούσας Σύμβασης· ή

(β) το οποίο ενδέχεται, μετά την ημερομηνία θέσης σε ισχύ της παρούσας Σύμβασης, να ανήκει στον Παραχωρησιούχο ή να έχει αδειοδοτηθεί σε αυτόν.

38.2.2 Στις περιπτώσεις όπου οποιοδήποτε τέτοιο Δικαίωμα Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας έχει μεταβιβαστεί σε οποιοδήποτε τρίτο μέρος, ο Παραχωρησιούχος θα καταβάλει τη μέγιστη δυνατή προσπάθεια να διασφαλίσει είτε (i) την παροχή μιας άδειας τέτοιου Δικαιώματος Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας στον ίδιο με όρους που επιτρέπουν την παροχή υπο-άδειας του εν λόγω δικαιώματος στον Παραχωρητή ή στο Δημόσιο, ανάλογα με την περίπτωση, είτε (ii) την παροχή στον Παραχωρητή ή στο Δημόσιο, ανάλογα με την περίπτωση, της σχετικής άδειας του εν λόγω δικαιώματος, βάσει των όρων που περιγράφονται στο Άρθρο 38.2.1.

38.2.3 Ο Παραχωρησιούχος θα καταβάλλει όλες τις αμοιβές, τις δαπάνες, τα δικαιώματα εκμετάλλευσης, τους φόρους πνευματικής και βιομηχανικής ιδιοκτησίας και την οφειλόμενη αποζημίωση βάσει της εν λόγω άδειας.

38.2.4 Με την παρούσα Σύμβαση, ο Παραχωρητής και/ή το Δημόσιο, ανάλογα με την περίπτωση, παρέχουν στον Παραχωρησιούχο ανέκκλητη, μη αποκλειστική άδεια χωρίς υποχρέωση πληρωμής δικαιωμάτων χρήσης (αλλά χωρίς δικαίωμα παροχής υπο-αδειών) για τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης μόνο των σχετικών Δικαιωμάτων Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας, τα οποία παρασχέθηκαν ή θα παρασχεθούν στον Παραχωρητή για τους σκοπούς της Παραχώρησης.

38.2.5 Από τη στιγμή δημοσίευσης του Κυρωτικού Νόμου η παρούσα Σύμβαση θεωρείται υποβληθείσα στον Οργανισμό Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας σύμφωνα

με τις διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 22 του νόμου 1733/1987 (ΦΕΚ 171-Α/30-6-1987).

38.3 Περαιτέρω Ενέργειες

Καθείς εκ του Δημοσίου και/ή του Παραχωρητή, ανάλογα με την περίπτωση, και ο Παραχωρησιούχος θα θέσουν σε ισχύ τέτοια έγγραφα (ή θα μεριμνήσουν σχετικά με τη θέση σε ισχύ τους) και θα προβούν σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες για την πλήρη εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος Άρθρου. Εάν ο Παραχωρησιούχος δεν συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας διάταξης, το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρητής, ανάλογα με την περίπτωση, δύνανται να προβούν στις εν λόγω ενέργειες, για λογαριασμό του Παραχωρησιούχου, δυνάμει ανέκκλητης εντολής που τους έχει παρασχεθεί από τον Παραχωρησιούχο δυνάμει της παρούσας Σύμβασης.

38.4 Αποζημίωση Δικαιωμάτων Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας

38.4.1 Ο Παραχωρησιούχος θα αποζημιώνει και θα απαλλάσσει το Δημόσιο και τον Παραχωρητή και καθέναν από τους αντιπροσώπους και υπαλλήλους αυτών από και έναντι κάθε απώλειας, δαπάνης, εξόδου, υποχρέωσης και/ή ζημίας που θα υποστούν ή θα επωμιστούν και θα τους απαλλάσσει όλους από οποιαδήποτε απαίτηση, αγωγή και διαδικασία εναντίον τους, που προκύπτουν από ή λόγω οποιασδήποτε παραβίασης Δικαιωμάτων Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας αναφορικά με οποιαδήποτε σχέδια, μελέτες, πιστοποιητικά, προδιαγραφές, εκθέσεις, γραπτές πληροφορίες και αρχεία σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή (εκτός από τα όσα αποκτώνται ή δημιουργούνται από το Δημόσιο και/ή τον Παραχωρητή, ανάλογα με την περίπτωση, ή για λογαριασμό αυτών), στοιχεία ενεργητικού, υλικά, κάθε είδους εξοπλισμό, όργανα, εγκαταστάσεις, δικαιώματα ή κάθε είδους αντικείμενα που χρησιμοποιούνται για (ή σχετικά με) τα Έργα.

38.4.2 Εάν ο Παραχωρησιούχος παραλείψει να αποκτήσει νόμιμα την άδεια χρήσης των Δικαιωμάτων Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας, η συγκεκριμένη παράλειψη θα θεωρηθεί παραβίαση των υποχρεώσεών του στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης και το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρητής, ανάλογα με την περίπτωση, δύνανται να παρακρατήσουν οποιοδήποτε ποσό που οφείλεται στον Παραχωρησιούχο ή δύνανται να αφαιρέσουν από την Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης Έργων το ποσό το οποίο ενδέχεται να υποχρεωθούν να καταβάλουν στον δικαιούχο των Δικαιωμάτων Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας.

38.4.3 Το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρητής, ανάλογα με την περίπτωση, θα ειδοποιούν τον Παραχωρησιούχο εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από τη

λήψη οποιασδήποτε απαίτησης, αγωγής ή διαδικασίας για παραβίαση οποιωνδήποτε Δικαιωμάτων Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας και δύνανται να παρακρατήσουν από οποιαδήποτε πληρωμή στον Παραχωρησιούχο ή από τις Εγγυητικές Επιστολές Καλής Εκτέλεσης τις οποίες έχει υποβάλει ο Παραχωρησιούχος, οποιοδήποτε ποσό το οποίο χρεώθηκαν για αυτόν τον λόγο.

38.5 Έναρξη Άδειας Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας

Αναφορικά με τα Δικαιώματα Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας που δημιουργούνται κατά την Περίοδο Παραχώρησης οι σχετικές άδειες θεωρούνται παρασχεθείσες αυτοδικαίως από και με τη δημιουργία του εν λόγω Δικαιώματος Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας.

38.6 Ηλεκτρονικά Δεδομένα

Εάν οποιαδήποτε δεδομένα, υλικά και έγγραφα, τα οποία αναφέρονται στο παρόν Άρθρο, δημιουργούνται ή τηρούνται σε υπολογιστή, ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίσει, υπέρ του Δημοσίου/Παραχωρητή, ανάλογα με την περίπτωση και χωρίς κανένα κόστος για τους τελευταίους, την απόκτηση από το Δημόσιο/τον Παραχωρητή, ανάλογα με την περίπτωση, άδειας χρήσης οποιουδήποτε απαραίτητου λογισμικού ή βάσης δεδομένων, ώστε αυτοί ή τα πρόσωπα που διορίζονται από αυτούς, να έχουν πρόσβαση και δυνατότητα χρήσης των εν λόγω δεδομένων για τον σκοπό των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης και για τέτοιους άλλους σκοπούς τους οποίους ενδέχεται να συμφωνήσουν ο Παραχωρητής/το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος.

38.7 Κατοχή και αποθήκευση εγγράφων

38.7.1 Ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίζει ότι οποιαδήποτε δεδομένα, υλικά και έγγραφα, τα οποία αναφέρονται στο παρόν Άρθρο 38 (*Δικαιώματα Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας*), θα διατηρούνται ανά πάσα στιγμή στην κατοχή του και θα είναι στη διάθεση του Παραχωρητή και του Δημοσίου για επιθεώρηση, εκτός εάν αυτά έχουν ήδη παρασχεθεί και/ή υποβληθεί στον Παραχωρητή και στο Δημόσιο σε συμμόρφωση με την παρούσα Σύμβαση.

38.7.2 Εντός δύο (2) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλλει στον Παραχωρητή και στο Δημόσιο τις προτάσεις του για τη διατήρηση εφεδρικών αρχείων και την ασφαλή αποθήκευση δεδομένων, υλικών και εγγράφων, τα οποία αναφέρονται στο παρόν Άρθρο 38 (*Δικαιώματα Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας*). Εάν ο Παραχωρητής και το Δημόσιο δεν εναντιωθούν στις ανωτέρω προτάσεις, ο Παραχωρησιούχος θα υλοποιεί τις συγκεκριμένες προτάσεις και

θα διασφαλίζει ότι ο Εργολάβος και οι τυχόν υπεργολάβοι του Παραχωρησιούχου συμμορφώνονται με αυτές.

39 Επίλυση Διαφορών

39.1 Γενικά

39.1.1 Όλες οι Διαφορές που προκύπτουν ανάμεσα στα Συμβαλλόμενα Μέρη, από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος έως την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, αναφορικά με την εφαρμογή, την ερμηνεία ή την εγκυρότητα της παρούσας Σύμβασης θα επιλύονται από τα αρμόδια δικαστήρια της Αθήνας.

39.1.2 Μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, όλες οι Διαφορές που προκύπτουν ανάμεσα στα Συμβαλλόμενα Μέρη θα επιλύονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου 39 (*Επίλυση Διαφορών*). Οι Τεχνικές Διαφορές θα επιλύονται μέσω της Διαδικασίας Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών όπως αυτή ορίζεται στο παρόν Άρθρο 39 (*Επίλυση Διαφορών*) και η παραπομπή μιας Τεχνικής Διαφοράς σε Διαιτησία θα επιτρέπεται μόνο αναφορικά με τις ακόλουθες παραμέτρους των Πορισμάτων της Επιτροπής Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών:

(α) καταμερισμός ζητημάτων υπαιτιότητας·

(β) καταμερισμός κινδύνων·

(γ) ερμηνεία νόμων και συμβατικών όρων της παρούσας Σύμβασης·

(δ) οικονομικά ζητήματα·

(ε) καταμερισμός ζητημάτων διαδικαστικών εξόδων· και

(στ) καταγγελία της παρούσας Σύμβασης.

39.1.3 Το δικαίωμα ενός Συμβαλλόμενου Μέρους να παραπέμψει μια Διαφορά σε Διαιτησία θα αναστέλλεται, εάν εκκινηθεί η Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών αναφορικά με τη συγκεκριμένη Διαφορά και θα παραμένει σε αναστολή έως ότου ολοκληρωθεί η Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών. Ο διορισμός ενός Εμπειρογνώμονα θα θεωρείται έναρξη της Διαδικασίας Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών.

39.1.4 Εκτός εάν προβλέπεται ρητά άλλως στην παρούσα Σύμβαση, η προσφυγή στη Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών δεν θα αναστέλλει την

εκτέλεση των υποχρεώσεων των Συμβαλλόμενων Μερών βάσει της παρούσας Σύμβασης.

39.1.5 Το δικαίωμα ενός Συμβαλλόμενου Μέρους να παραπέμπει μια Τεχνική Διαφορά στη Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών μπορεί να ασκηθεί εντός δύο (2) μηνών από την ειδοποίηση της Τεχνικής Διαφοράς, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετική περίοδος σχετικά με συγκεκριμένες Τεχνικές Διαφορές κάπου αλλού στην παρούσα Σύμβαση. Στις περιπτώσεις όπου το χρονικό όριο για την προσφυγή των Συμβαλλομένων στη Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών είναι μικρότερο από δύο (2) μήνες, η χρονική περίοδος μέσα στην οποία πρέπει να παρασχεθούν τα Πορίσματα μειώνεται σε σαράντα πέντε (45) ημέρες. Οι προθεσμίες των παρόντων Άρθρων αναφέρονται σε ημερολογιακές ημέρες, εκτός εάν προβλέπεται άλλως.

39.1.6 Οποιαδήποτε ειδοποίηση Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, οποιαδήποτε απάντηση στις εν λόγω ειδοποιήσεις, οποιοδήποτε αίτημα Διαιτησίας, οποιαδήποτε απάντηση στα εν λόγω αιτήματα και οποιαδήποτε απάντηση σε τυχόν ανταιτήματα θα επιδίδεται με δικαστικό επιμελητή ή με μέθοδο επίδοσης δικογράφου που αναγνωρίζεται ως έγκυρη στη δικαιοδοσία στην οποία γίνεται επίδοση στο σχετικό Συμβαλλόμενο Μέρος.

39.2 Επίλυση Τεχνικών Διαφορών

39.2.1 Όλες οι Τεχνικές Διαφορές, ανεξάρτητα από το αν ενέχουν οικονομικές επιπτώσεις, καθώς και (εκτός εάν καθορίζονται άλλα μέσα επίλυσης) η μη επίτευξη συμφωνίας μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών στην περίπτωση όπου η παρούσα Σύμβαση την απαιτεί πρέπει να υποβάλλονται και να αποφασίζονται μέσω της διαδικασίας που ορίζεται στο παρόν Άρθρο 39.2 (*Επίλυση Τεχνικών Διαφορών*) (η **Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών**). Η Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών θα πραγματοποιείται από τρεις Εμπειρογνώμονες που αποτελούν τριμελή επιτροπή (η **Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών**). Οι Εμπειρογνώμονες που διορίζονται στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών πρέπει να διαθέτουν την απαραίτητη εκπαίδευση και πείρα για την επίλυση των Τεχνικών Διαφορών τις οποίες απαιτείται να επιλύσουν.

39.2.2 Η προσφυγή στη Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών θα ξεκινά από ένα εκ των Συμβαλλόμενων Μερών που θα επιδίδει στο άλλο Μέρος, μέσω δικαστικού επιμελητή, ειδοποίηση της πρόθεσής του δυνάμει του Άρθρου 39.1.6. Η εν λόγω ειδοποίηση θα ορίζει λεπτομερή στοιχεία της φύσης της Τεχνικής Διαφοράς, των αιτημάτων του σχετικού Μέρους, θα συνοδεύεται από οποιαδήποτε αποδεικτικά στοιχεία στα οποία βασίζεται το εν λόγω

Συμβαλλόμενο Μέρος και πρέπει να καθορίζει έναν Εμπειρογνώμονα προς διορισμό.

39.2.3 Εντός είκοσι (20) ημερών από την παραλαβή της ειδοποίησης που περιγράφεται στην παράγραφο 39.2.2 ανωτέρω, το άλλο Μέρος θα διορίζει τον δεύτερο Εμπειρογνώμονα και θα επιδίδει τα έγγραφα επιχειρήματά του ως απάντηση στην Τεχνική Διαφορά μαζί με τυχόν αποδεικτικά στοιχεία στα οποία βασίζεται. Εάν το άλλο Μέρος αρνείται να διορίσει Εμπειρογνώμονα ή λήξει το χρονικό όριο είκοσι (20) ημερών για τον διορισμό του, το παραπέμπον Μέρος μπορεί να αιτηθεί στο ΔΕΕ να διορίσει τον δεύτερο Εμπειρογνώμονα. Η αίτηση προς το ΔΕΕ θα υποβάλλεται εντός δέκα (10) ημερών από την έγγραφη άρνηση του άλλου Μέρους να διορίσει Εμπειρογνώμονα ή τη λήξη του προαναφερθέντος χρονικού ορίου είκοσι (20) ημερών, όποια από αυτές τις ημερομηνίες είναι νωρίτερη, και θα συνοδεύεται υποχρεωτικά από ένα αντίγραφο της σχετικής αξίωσης. Το ΔΕΕ θα διορίζει τον δεύτερο Εμπειρογνώμονα μέσω ψηφοφορίας από τα άτομα που ορίζονται στη λίστα εμπειρογνωμόνων, εντός δέκα (10) ημερών.

39.2.4 Εντός χρονικού ορίου είκοσι (20) ημερών από τον διορισμό του δεύτερου Εμπειρογνώμονα, οι δύο διορισμένοι Εμπειρογνώμονες θα διορίζουν τον τρίτο Εμπειρογνώμονα. Εάν δεν είναι δυνατή η επίτευξη συμφωνίας ή λήξει το χρονικό όριο είκοσι (20) ημερών, καθείς εκ των Συμβαλλομένων Μερών μπορεί να ζητήσει από το ΔΕΕ να διορίσει τον τρίτο Εμπειρογνώμονα.

39.2.5 Προς αποφυγή αμφιβολιών, οι Εμπειρογνώμονες που υποδεικνύονται ή διορίζονται σε σχέση με οποιαδήποτε Τεχνική Διαφορά δυνάμει της παρούσας Σύμβασης δεν χρειάζεται να γνωρίζουν άπταιστα την Ελληνική γλώσσα (γραπτή ή προφορική). Σε περίπτωση που οποιοδήποτε Μέρος διορίσει έναν Εμπειρογνώμονα που δεν γνωρίζει άπταιστα την Ελληνική γλώσσα (γραπτή ή προφορική), το εν λόγω Μέρος θα μεριμνήσει, με δικά του έξοδα και επιμέλεια, για την παροχή μεταφράσεων (για έγγραφα) ή διερμηνείας (για προφορικές επικοινωνίες), ανάλογα με την περίπτωση, στα Ελληνικά για τους σκοπούς της Διαδικασίας Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών. Εάν κατόπιν του διορισμού ένας Εμπειρογνώμονας δεν έχει τη δυνατότητα ή δεν επιθυμεί να αναλάβει τα καθήκοντά του ή απομακρυνθεί κατόπιν εξαίρεσης, θα διοριστεί αντικαταστάτης μέσω της ίδιας διαδικασίας με αυτήν που χρησιμοποιήθηκε για τον διορισμό του Εμπειρογνώμονα που θα αντικατασταθεί. Σε περίπτωση που ένα Μέρος επιθυμεί να προβάλει εξαίρεση λόγω έλλειψης ουδετερότητας, αμεροληψίας, προσόντων ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο, στον διορισμό οποιουδήποτε από τους Εμπειρογνώμονες, η επίκληση εξαίρεσης θα πραγματοποιηθεί μέσω

υποβολής στο ΔΕΕ έγγραφης δήλωσης η οποία καθορίζει τα γεγονότα και τις καταστάσεις στις οποίες βασίζεται η επίκληση εξαίρεσης, ενώ για την εξαίρεση θα αποφανθεί το ΔΕΕ.

39.2.6 Κάθε Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών θα διέπεται από την Ελληνική νομοθεσία, θα διεξάγεται στην Ελληνική γλώσσα και οι ακροάσεις θα λαμβάνουν χώρα στην Αθήνα, στην Ελλάδα. Προς αποφυγή αμφιβολιών, οποιοσδήποτε συμμετέχων σε κάθε τέτοια Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών δύναται να επικοινωνεί στην Αγγλική (ή σε οποιαδήποτε άλλη γλώσσα της επιλογής του), στην οποία περίπτωση θα παρέχονται μεταφράσεις (εγγράφων) ή διερμηνεία (για προφορικές επικοινωνίες) στα Ελληνικά, με έξοδα και επιμέλεια του ενδιαφερόμενου Μέρους. Δυνάμει του Άρθρου 39.2.10, κάθε Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών θα ολοκληρώνεται με την έκδοση των Πορισμάτων της Επιτροπής Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών.

39.2.7 Η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από τον διορισμό του τρίτου Εμπειρογνώμονα, θα αποφασίζει αν και κατά πόσο η Διαφορά που παραπέμπεται σε αυτήν αποτελεί Τεχνική Διαφορά. Εάν η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών αποφασίσει ότι η Διαφορά δεν είναι Τεχνική Διαφορά, θα ειδοποιήσει αμέσως τα Μέρη επ' αυτού και, στη συνέχεια, τα Μέρη δύνανται να παραπέμψουν τη Διαφορά σε Διαιτησία σύμφωνα με τις κατωτέρω διατάξεις. Εάν η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών διαπιστώσει ότι υφίσταται Τεχνική Διαφορά, θα γνωστοποιήσει αμέσως την απόφασή της στα Μέρη και, στη συνέχεια, θα αποφανθεί σχετικά με τη Διαφορά σύμφωνα με το Άρθρο 39.2.8. Τα Μέρη συμφωνούν ότι θα τους επιτρέπεται να παραπέμπουν σε Διαιτησία ένα θέμα που η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών έχει ορίσει ως Τεχνική Διαφορά μόνο έπειτα από την έκδοση των Πορισμάτων και μόνο στον βαθμό που επιτρέπεται στο Άρθρο 39.2.10.

39.2.8 Αφού αποφανθεί ότι ένα θέμα που παραπέμπεται σε αυτήν αποτελεί Τεχνική Διαφορά, η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών θα εφαρμόζει τους όρους της παρούσας Σύμβασης και τις διατάξεις της Ελληνικής νομοθεσίας για να επιλύσει την Τεχνική Διαφορά. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρούσας Σύμβασης, η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών θα ορίσει τους κανόνες για τη διεξαγωγή της Διαδικασίας Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών δυνάμει της διακριτικής ευχέρειας που παρέχεται σχετικώς από την ισχύουσα Ελληνική νομοθεσία, αφού τα Μέρη εκφράσουν τις απόψεις τους αναφορικά με τους εν λόγω κανόνες. Η διακριτική ευχέρεια περιλαμβάνει (ενδεικτικά και όχι περιοριστικά) τη δυνατότητα: (i) να δέχεται

προφορικά και γραπτά αποδεικτικά στοιχεία· (ii) να εξετάζει μάρτυρες και να επιθεωρεί τυχόν σχετικά περιουσιακά στοιχεία ή άλλα στοιχεία· (iii) να επιτρέπει σε κάθε Μέρος να προβαίνει σε υποβολή και/ή σε τροποποίηση των υποβληθέντων· (iv) να συνεχίζει με την παραπομπή παρά την αδυναμία οποιουδήποτε Μέρους να παρουσιαστεί ή να συμμορφωθεί με τις διαδικασίες ή τις οδηγίες· (v) να δίνει εντολή δημοσιοποίησης των εγγράφων ή άλλων αποδεικτικών στοιχείων υπό την επιφύλαξη των περιορισμών εμπιστευτικότητας· (vi) να δίνει εντολές για δειγματοληψία, παρατήρηση ή πειραματισμό που κρίνονται, κατά τη γνώμη της Επιτροπής Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, απαραίτητες ή επιθυμητές· (vii) να ζητεί από τα Μέρη να παρέχουν γραπτώς τις δηλώσεις των αντίστοιχων υποθέσεών τους και τις απαντήσεις και τους λόγους τυχόν διαφωνίας· (viii) να καθορίζει την ημερομηνία, την ώρα και τον τόπο των συναντήσεων, των ακροάσεων και των επιθεωρήσεων (εάν υπάρχουν)· (ix) να παρέχει στα Μέρη έναν κατάλογο με υποχρεωτικές ερωτήσεις προς απάντηση· (x) να προσκαλεί τους Δανειστές ή τον τεχνικό σύμβουλο των Δανειστών· και (xi) να συμβουλεύεται τον Ανεξάρτητο Μηχανικό. Οποιεσδήποτε συναντήσεις, ακροάσεις ή επιθεωρήσεις θα είναι ιδιωτικές, εκτός εάν τα Μέρη συμφωνήσουν άλλως.

39.2.9 Η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών θα ειδοποιεί τα Μέρη σχετικά με την ετυμηγορία της για την Τεχνική Διαφορά, εκδίδοντας τα Πορίσματά της εντός τριών (3) μηνών από την ημερομηνία διορισμού του τρίτου Εμπειρογνώμονα. Τα Πορίσματα της Επιτροπής Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών θα είναι έγγραφα και θα περιέχουν το σκεπτικό της Επιτροπής Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών για την εξαγωγή των συγκεκριμένων Πορισμάτων. Τα Πορίσματα δεν θα κατατίθενται στη Γραμματεία του Μονομελούς Πρωτοδικείου. Εκτός εάν καθορίζεται άλλως στο παρόν Άρθρο, οι διατάξεις των άρθρων 867 έως 903 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας ισχύουν τηρουμένων των αναλογιών για την Επίλυση Τεχνικών Διαφορών.

39.2.10 Τα Πορίσματα της Επιτροπής Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών θα είναι τελεσίδικα και δεσμευτικά για τα Μέρη. Εάν τα Πορίσματα της Επιτροπής Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών σε οποιαδήποτε τεχνικά ζητήματα που σχετίζονται με οποιαδήποτε από τα θέματα που έχουν συμφωνηθεί στις παραγράφους (α) έως (στ) του Άρθρου 39.1.2 αμφισβητηθούν από οποιοδήποτε από τα Μέρη, το ενδιαφερόμενο Μέρος θα δικαιούται εντός τριάντα (30) ημερών από την ημερομηνία έκδοσης των Πορισμάτων να παραπέμψει αυτά τα θέματα μόνο σε Διαιτησία σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

39.2.11 Οι δαπάνες της Διαδικασίας Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών θα καθορίζονται από την Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών στο πλαίσιο των ορίων που τίθενται από τους Κανόνες ΔΕΕ. Οι δαπάνες της Διαδικασίας Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών θα προκαταβάλλονται από το παραπέμπον Μέρος και θα επιμερίζονται σύμφωνα με τα Πορίσματα της Επιτροπής Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών.

39.2.12 Κάθε Εμπειρογνώμονας που διορίζεται στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών αναφορικά με μια Τεχνική Διαφορά δεν δύναται να διοριστεί ως Διαιτητής σε περίπτωση που η Τεχνική Διαφορά παραπεμφθεί στη συνέχεια σε Διαιτησία σύμφωνα με τις ανωτέρω διατάξεις.

39.2.13 Όλες οι έγγραφες παρατηρήσεις και τα έγγραφα των Συμβαλλομένων Μερών, καθώς και η απόφαση της Επιτροπής Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών και τυχόν άλλα αρχεία της Επιτροπής Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών θα γίνονται αποδεκτά σε τυχόν ακόλουθη διαιτησία.

39.3 Διαιτησία

39.3.1 Με την επιφύλαξη του Άρθρου 39.4 (*Πολυμερείς Διαφορές*) οποιαδήποτε Διαφορά που δεν αποτελεί Τεχνική Διαφορά, συμπεριλαμβανομένων των Διαφορών που ορίζονται στο Άρθρο 39.1.2(α)-(στ) θα επιλύεται μέσω Διαιτησίας σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 39.3 (*Διαιτησία*).

39.3.2 Η Διαιτησία που εκκινεί βάσει της παρούσας Σύμβασης θα διεξάγεται βάσει των Κανόνων ΔΕΕ με την επιφύλαξη των αλλαγών που συμφωνούνται στο παρόν Άρθρο, οι οποίες θα υπερισχύουν έναντι των Κανόνων ΔΕΕ.

39.3.3 Με την επιφύλαξη των ανωτέρω διατάξεων αναφορικά με την Επίλυση Τεχνικών Διαφορών, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται να παραπέμπει σε Διαιτησία οποιαδήποτε Διαφορά η οποία δεν έχει ήδη παραπεμφθεί στη Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών που περιγράφεται στο Άρθρο 39.2 (*Επίλυση Τεχνικών Διαφορών*) και δεν αποτελεί αντικείμενο άλλης διαιτησίας στην οποία συμμετέχει ήδη το συγκεκριμένο Συμβαλλόμενο Μέρος. Εάν μια διαφορά παραπεμφθεί απευθείας σε Διαιτησία χωρίς να έχει πρώτα παραπεμφθεί στη Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών και ένα εκ των Συμβαλλομένων Μερών εγείρει το ζήτημα του αν η Διαφορά αποτελεί Τεχνική Διαφορά, η Διαιτησία θα συνεχιστεί και το Δικαστήριο που θα διοριστεί στη Διαιτησία, κατόπιν αίτησης ενός Συμβαλλόμενου Μέρους και σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση και την Ελληνική νομοθεσία, θα προσδιορίσει τη φύση της Διαφοράς και το αν πρόκειται για Τεχνική Διαφορά εντός είκοσι μίας (21) ημερών από την υποβολή της αίτησης. Η απόφαση του Διαιτητικού

Δικαστηρίου θα είναι τελεσίδικη και δεσμευτική για τα Μέρη. Εάν το Διαιτητικό Δικαστήριο αποφασίσει ότι το θέμα αποτελεί Τεχνική Διαφορά, οι διαδικασίες Διαιτησίας θα διακοπούν και η Διαφορά δύναται να παραπεμφθεί για απόφαση δυνάμει της Διαδικασίας Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 39.2 (*Επίλυση Τεχνικών Διαφορών*). Οι ενστάσεις αναφορικά με τη φύση μιας Διαφοράς που παραπέμπεται σε Διαιτησία θα επιτρέπονται μόνο πριν από την υπογραφή των όρων παραπομπής στη Διαιτησία ή πριν την απόφαση του Δικαστηρίου του ΔΕΕ να προχωρήσουν οι διαδικασίες χωρίς συμφωνία επί των όρων της παραπομπής σύμφωνα με το άρθρο 23 των Κανόνων ΔΕΕ.

39.3.4 Το Διαιτητικό Δικαστήριο θα αποτελείται από τρεις (3) Διαιτητές. Κάθε Μέρος θα υποδείξει έναν Διαιτητή σύμφωνα με το άρθρο 12(4) των Κανόνων ΔΕΕ. Σε περίπτωση που κάποιο από τα Μέρη δεν υποδείξει Διαιτητή όπως προβλέπεται, τότε ο εν λόγω Διαιτητής θα επιλεχθεί και θα διοριστεί από το Δικαστήριο του ΔΕΕ. Οι δύο Διαιτητές που θα διοριστούν με αυτόν τον τρόπο θα υποδείξουν τον τρίτο Διαιτητή, ο οποίος θα ενεργήσει ως επιδιαιτητής. Εάν οι δύο Διαιτητές δεν υποδείξουν τον επιδιαιτητή εντός τριάντα (30) ημερών από τον διορισμό του δεύτερου Διαιτητή, ο επιδιαιτητής θα επιλεχθεί και θα διοριστεί από το Δικαστήριο του ΔΕΕ. Προς αποφυγή αμφιβολιών, οι Διαιτητές που υποδεικνύονται ή διορίζονται σε οποιαδήποτε Διαιτησία που εκκινεί δυνάμει της παρούσας Σύμβασης δεν χρειάζεται να είναι γνώστες της Ελληνικής γλώσσας (γραπτής ή προφορικής). Σε περίπτωση που οποιοδήποτε Μέρος διορίσει έναν Διαιτητή που δεν γνωρίζει άπταιστα την Ελληνική γλώσσα (γραπτή ή προφορική), το εν λόγω Μέρος θα μεριμνήσει, με δικά του έξοδα και επιμέλεια, για την παροχή μεταφράσεων (για έγγραφα) ή διερμηνείας (για προφορικές επικοινωνίες), ανάλογα με την περίπτωση, στα Ελληνικά για τους σκοπούς των διαδικασιών Διαιτησίας. Τα Μέρη συμφωνούν ρητώς ότι το άρθρο 13(5) των Κανόνων ΔΕΕ δεν θα εφαρμόζεται σε οποιαδήποτε Διαιτησία εκκινεί βάσει της παρούσας Σύμβασης στον βαθμό που η εν λόγω διάταξη θα απέκλειε τον διορισμό ενός προσώπου Ελληνικής ιθαγένειας ως επιδιαιτητή και τα Μέρη συμφωνούν ανέκκλητα ότι οποιοσδήποτε Διαιτητής, συμπεριλαμβανομένου του επιδιαιτητή, μπορεί να είναι πρόσωπο Ελληνικής ιθαγένειας.

39.3.5 Σε περίπτωση που είναι απαραίτητη η αντικατάσταση ενός Διαιτητή, ο αντικαταστάτης Διαιτητής θα υποδεικνύεται από το Μέρος που είχε διορίσει τον συγκεκριμένο Διαιτητή, εντός είκοσι (20) ημερών από την ημερομηνία κατά την οποία ο Διαιτητής διακόπτει την εκτέλεση των καθηκόντων του ή, σε περίπτωση που αυτή η προθεσμία παρέλθει χωρίς την πραγματοποίηση καμίας ενέργειας, από το Δικαστήριο του ΔΕΕ, κατόπιν αιτήματος από το

άλλο Μέρος. Εάν πρόκειται να αντικατασταθεί ο τρίτος Διαιτητής, τον αντικαταστάτη Διαιτητή θα επιλέξει και θα διορίσει το Δικαστήριο του ΔΕΕ.

39.3.6 Η έδρα και η νόμιμη τοποθεσία Διαιτησίας θα είναι η Αθήνα, στην Ελλάδα. Γλώσσα της Διαιτησίας θα είναι τα Ελληνικά και τυχόν ακροάσεις θα λαμβάνουν χώρα στην Αθήνα και θα διεξάγονται στην Ελληνική γλώσσα. Προς αποφυγή αμφιβολιών, οποιοσδήποτε συμμετέχων σε τέτοιες διαδικασίες Διαιτησίας δύναται να επικοινωνεί στην Αγγλική (ή σε οποιαδήποτε άλλη γλώσσα της επιλογής του), στην οποία περίπτωση θα παρέχονται μεταφράσεις (εγγράφων) ή διερμηνεία (για προφορικές επικοινωνίες) στα Ελληνικά, με έξοδα και επιμέλεια του ενδιαφερόμενου Μέρους.

39.3.7 Το Διαιτητικό Δικαστήριο, κατά τη διακριτική του ευχέρεια κατόπιν έγγραφου αιτήματος κάθε συμβαλλομένου στη Διαιτησία μέρους , δύναται να διατάξει κατάλληλα ασφαλιστικά μέτρα.

39.3.8 Με την επιφύλαξη των άρθρων 36 και 37 των Κανόνων ΔΕΕ, η Διαιτητική Απόφαση θα καθορίζει τις δαπάνες Διαιτησίας και τον τελικό επιμερισμό τους ανάμεσα στα Μέρη, συμπεριλαμβανομένης της αμοιβής των Διαιτητών, η οποία θα περιορίζεται εντός των πλαισίων της Κλίμακας του ΔΕΕ ως προς τις Αμοιβές Διαιτητών, καθώς και της απόδοσης των εύλογων εξόδων κίνησής τους.

39.3.9 Η Διαιτητική Απόφαση θα είναι τελεσίδικη, δεσμευτική και αμετάκλητη, δεν θα υπόκειται σε έφεση ή αγωγή ακύρωσης βάσει του άρθρου 897 επ. του Ελληνικού Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, όπως ισχύει, ή σε οποιοδήποτε άλλο ισοδύναμο μέτρο και θα αποτελεί εκτελεστό τίτλο χωρίς να απαιτείται επικύρωση από Δικαστήριο, ενώ τα Μέρη αναλαμβάνουν ρητά την υποχρέωση άμεσης συμμόρφωσης με τους όρους της.

39.3.10 Τα ποσά που επιδικάζονται στον Παραχωρησιούχο δυνάμει Διαιτητικής Απόφασης θα έχουν δυνατότητα συμψηφισμού δυνάμει του Άρθρου 44 (*Συμψηφισμός*) χωρίς περαιτέρω διατυπώσεις, συμπεριλαμβανομένης ενδεικτικά, της διαδικασίας που έχει οριστεί στο νομοθετικό διάταγμα 356/1974 (ΚΕΔΕ), στην ΠΟΛ 1022/3012 και στον νόμο 4174/2013, ανάλογα με την περίπτωση.

39.4 Πολυμερείς Διαφορές

Κατά παρέκκλιση από κάθε άλλη διάταξη στην παρούσα Σύμβαση, τα Μέρη συμφωνούν ότι στην περίπτωση όπου κάποιο από τα μέρη της Συμφωνίας

Πολυμερούς Διαιτησίας έχει έννομο συμφέρον σε Διαφορά, η συγκεκριμένη Διαφορά θα επιλύεται σύμφωνα με τις διατάξεις της Συμφωνίας Πολυμερούς Διαιτησίας.

40 Επικοινωνία - Γνωστοποιήσεις

40.1 Τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν πως η αλληλογραφία, οι ειδοποιήσεις και οι επιδόσεις εγγράφων μεταξύ τους, θα πραγματοποιούνται στις ακόλουθες διευθύνσεις:

40.1.1 Προς το Δημόσιο και/ή τον Παραχωρητή:

Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου

Υπόψη του Προέδρου

Κολοκοτρώνη 1 και Σταδίου, 7ος όροφος, 105 62 Αθήνα, Ελλάδα

Fax: +30 210 327449

Υπουργείο Οικονομικών

Υπόψη του Γραφείου του Υπουργού

Νίκης 5-7, 101 80, Αθήνα, Ελλάδα

Fax: +30 210 3332608

Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

Υπόψη του Γραφείου του Υπουργού

Αναστάσεως 2 και Τσιγάντε, 101 90, Χολαργός, Ελλάδα

Fax: +30 210 6508040

40.1.2 Προς τον Παραχωρησιούχο:

FRAPORT ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ Β ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Υπόψη του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου

Λεωφόρος Κηφισίας 209, Μαρούσι, Ελλάδα

Fax: +30 210 6140371

40.1.3 Προς τους Αρχικούς Μετόχους:

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

Flughafen, Geb. 178, 60547 Frankfurt am Main, Germany

Υπόψη του Προϊσταμένου της Διεύθυνσης Παγκόσμιων Αγορών και Διαχείρισης

Fax: +49 69 690 20130

SLENTEL LIMITED

Εσπερίδων 15, ATLANTIC INSURANCE BUILDING, Στρόβολος 2001, Λευκωσία, Κύπρος

Υπόψη της μόνης Διευθύντριας

Fax: +35 722 028806

40.2 Η επικοινωνία του Δημοσίου ή/και του Παραχωρησιούχου με τον Ανεξάρτητο Μηχανικό θα πραγματοποιείται στις διευθύνσεις που θα παρασχεθούν κατά την ή μετά τη σύναψη της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού μεταξύ του Παραχωρησιούχου και του Ανεξάρτητου Μηχανικού,και σύμφωνα και με τις διατάξεις της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού.

40.3 Η επικοινωνία του Δημοσίου με τον Εργολάβο θα πραγματοποιείται αποκλειστικά μέσω του Παραχωρησιούχου.

40.4 Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα ειδοποιεί τα άλλα Μέρη σχετικά με τυχόν αλλαγή της διεύθυνσης και κάθε ειδοποίηση θα τίθεται σε ισχύ δεκαπέντε (15) ημέρες μετά την παραλαβή της από το Μέρος στο οποίο απευθύνεται. Περαιτέρω, ο Παραχωρησιούχος οφείλει να ειδοποιεί το Δημόσιο για οποιαδήποτε αλλαγή διευθύνσεων του Ανεξάρτητου Μηχανικού σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 40.4.

40.5 Καθ' όλη τη διάρκεια της παρούσας Σύμβασης, ο Παραχωρησιούχος οφείλει να ειδοποιεί τον Παραχωρητή και το Δημόσιο αμέσως σχετικά με το περιεχόμενο των εξής:

40.5.1 όλων των εγγράφων που απευθύνονται ή γνωστοποιούνται σε αυτόν αναφορικά με ζητήματα σχετικά με την υλοποίηση της Παραχώρησης·

40.5.2 όλων των δικαστικών εγγράφων ή άλλων δημόσιων ή ιδιωτικών εγγράφων που αναφέρονται σε οποιαδήποτε από τις ουσιώδεις υποχρεώσεις του στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης.

40.6 Όλα τα έγγραφα τα οποία ενδέχεται να είναι ουσιώδη για το Δημόσιο και ανταλλάσσονται ανάμεσα στον Παραχωρησιούχο, τον Εργολάβο και τον Ανεξάρτητο Μηχανικό θα κοινοποιούνται προς το Δημόσιο. Το παρόν Άρθρο δεν δημιουργεί αφ' εαυτού υποχρεώσεις προς το Δημόσιο εκτός από την υποχρέωση κοινοποίησης.

40.7 Ο Παραχωρησιούχος δύναται να εξουσιοδοτήσει τον Εργολάβο να ανταλλάσσει έγγραφα απευθείας με το Δημόσιο αποκλειστικά σε σχέση με ζητήματα που αφορούν την υλοποίηση των Συμβάσεων Μελέτης-Κατασκευής.

41 Εφαρμοστέο Δίκαιο – Μεταβολές Νομοθεσίας - Γλώσσα

41.1 Η παρούσα Σύμβαση διέπεται από το Ελληνικό δίκαιο. Από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος Κυρωτικού Νόμου, η παρούσα Σύμβαση διέπεται πρωτίστως από τις διατάξεις του Κυρωτικού Νόμου, ο οποίος ως ειδικότερος, θα υπερισχύει έναντι οποιασδήποτε άλλης διάταξης, με εξαίρεση τυχόν κανόνες αμέσου εφαρμογής της Ευρωπαϊκής νομοθεσίας και τους Νόμους περί Καταστημάτων Αφορολογήτων Ειδών.

41.2 Η παρούσα Σύμβαση καταρτίστηκε και υπεγράφη στην Ελληνική γλώσσα. Περαιτέρω:

41.2.1 Όλα τα έγγραφα σχετικά με την υλοποίηση της παρούσας Σύμβασης και άλλα έγγραφα ανάμεσα στα Μέρη θα καταρτίζονται είτε στα Ελληνικά είτε στα Αγγλικά, συνοδευόμενα από μετάφραση στα Ελληνικά·

41.2.2 Εάν πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεύτερη γλώσσα, αυτή θα είναι τα Αγγλικά. Εάν ένα έγγραφο έχει συνταχθεί σε δύο γλώσσες, θα υπερισχύει το κείμενο στα Ελληνικά·

41.2.3 Ο Παραχωρησιούχος θα διευκολύνει την επικοινωνία του αλλοδαπού προσωπικού του με τον Παραχωρητή και το Δημόσιο εξασφαλίζοντας διερμηνείς ή μεταφραστές·

41.2.4 Ανεξάρτητα από τη χρήση δεύτερης γλώσσας από τα Μέρη, η επίσημη και υπερισχύουσα γλώσσα για αυτήν τη Σύμβαση θα είναι τα Ελληνικά·

41.2.5 Το Οικονομικό Μοντέλο και κατ' εξαίρεση, άλλα ενημερωτικά φυλλάδια για υλικά ή εξοπλισμό μπορούν να υποβληθούν αρχικώς μόνο στα Αγγλικά και να μεταφραστούν, εάν ζητηθεί από τον Παραχωρητή ή/και το Δημόσιο. Η ευθύνη και το κόστος για τη μετάφραση θα επιβαρύνει τον Παραχωρησιούχο. Οι Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης, το Οικονομικό Μοντέλο, η(οι) Σύμβαση

(Συμβάσεις) Μελέτης – Κατασκευής, επισυνάπτονται στην παρούσα Σύμβαση ως Παράρτημα 16 (*Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης*), Παράρτημα 25 (*Οικονομικό Μοντέλο*) και Παράρτημα 28 (*Σύμβαση (Συμβάσεις) Μελέτης – Κατασκευής ή/και Υπόδειγμα Σύμβασης (Συμβάσεων) Μελέτης - Κατασκευής για Επικείμενα Έργα*) αντιστοιχα μόνο στα Αγγλικά.

41.3 Εάν προκύψουν Μεταβολές Νομοθεσίας σε ημερομηνία μεταγενέστερη των τριάντα (30) ημερών πριν από την Ημερομηνία Διαγωνισμού Παραχώρησης, οι οποίες επηρεάζουν ουσιωδώς το οφειλόμενο αντίτιμο βάσει της παρούσας Σύμβασης, τότε οι οικονομικές επιπτώσεις που απορρέουν από την εν λόγω τροποποίηση, όπως θα αξιολογηθούν με βάση το Οικονομικό Μοντέλο και τις αρχές του Παραρτήματος 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*):

41.3.1 θα καταβληθούν από το Δημόσιο προς τον Παραχωρησιούχο, εάν είναι επιζήμιες για τον Παραχωρησιούχο, κατά τη στιγμή που ανακύπτουν οι εν λόγω οικονομικές επιπτώσεις· ή

41.3.2 με εξαίρεση τις Μεταβολές Νομοθεσίας που σχετίζονται με τη βελτίωση των γενικών οικονομικών συνθηκών και της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας και των επιχειρήσεων, εάν οι Μεταβολές Νομοθεσίας είναι επωφελείς για τον Παραχωρησιούχο, ο Παραχωρητής θα δικαιούται και ο Παραχωρησιούχος θα υποχρεούται να καταβάλει στον Παραχωρητή το ποσό με το οποίο επωφελήθηκε, όταν πράγματι το εισπράξει ή το εξασφαλίσει.

41.4 Η εφαρμογή του Άρθρου 41.3 σε κάθε περίπτωση θα καθορίζεται μέσω συμφωνίας ανάμεσα στον Παραχωρητή, το Δημόσιο και τον Παραχωρησιούχο και, εάν υπάρχει Διαφορά, μέσω απόφασης από το Διαιτητικό Δικαστήριο, σύμφωνα με το Άρθρο 39 (*Επίλυση Διαφορών*).

41.5 Ειδοποίηση Μεταβολών Νομοθεσίας

Εάν προκύψουν ή πρόκειται σύντομα να προκύψουν Μεταβολές Νομοθεσίας, τότε ο Παραχωρησιούχος δικαιούται, δυνάμει του Άρθρου 41.8.2, τις απαλλαγές και την αποζημίωση που ορίζονται κατωτέρω:

41.5.1 κάθε απαραίτητη αλλαγή στα Έργα και στις Δραστηριότητες Παραχώρησης·

41.5.2 οποιεσδήποτε αλλαγές απαιτούνται στους όρους της παρούσας Σύμβασης ή σε κάποιο από τα Έγγραφα του Έργου (όπως αυτά ορίζονται στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (εάν υπάρχουν)) για την αντιμετώπιση των Μεταβολών Νομοθεσίας·

41.5.3 απαλλαγή από τη συμμόρφωση με υποχρεώσεις, συμπεριλαμβανομένης της υποχρέωσης του Παραχωρησιούχου να επιτύχει τις συμφωνημένες ημερομηνίες ολοκλήρωσης σε σχέση με τα Έργα σε οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο και/ή να ανταποκριθεί στα Πρότυπα Επιδόσεων και/ή στο Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης, στις οποίες δεν μπορεί να ανταποκριθεί σε κάθε περίπτωση λόγω της εφαρμογής σχετικών Μεταβολών Νομοθεσίας, αλλά μόνο στον βαθμό που αυτό είναι απαραίτητο για να επιτραπεί στον Παραχωρησιούχο (ενεργώντας εύλογα) να συμμορφωθεί με τη σχετική Μεταβολή Νομοθεσίας·

41.5.4 σε σχέση με τυχόν (i) Μεροληπτικές Μεταβολές Νομοθεσίας, οποιαδήποτε Εκτιμώμενη Μεταβολή Δαπανών Παραχώρησης που προκύπτει άμεσα από τις εν λόγω Μεροληπτικές Μεταβολές Νομοθεσίας και (ii) Γενικές Μεταβολές Νομοθεσίας, οποιαδήποτε Εκτιμώμενη Μεταβολή Δαπανών Παραχώρησης η οποία υπερβαίνει το ποσό που μπορεί να ανακτήσει ο Παραχωρησιούχος μέσω της αύξησης των Αερολιμενικών Τελών χωρίς να υπερβεί το ισχύον Ανώτατο Όριο Χρεώσεων και/ή το ποσοστό απόδοσης που ορίζεται στο Άρθρο 28.3.1 (το **Ανακτήσιμο Ποσό**) και χωρίς ο Παραχωρησιούχος να παραβιάσει οποιονδήποτε άλλον όρο της παρούσας Σύμβασης (ανάλογα με την περίπτωση)· και

41.5.5 σε σχέση με τυχόν (i) Μεροληπτικές Μεταβολές Νομοθεσίας, Κεφαλαιουχικές Δαπάνες και/ή Λειτουργικά Έξοδα που απαιτούνται ή είναι πιθανόν να προκύψουν εξαιτίας των εν λόγω Μεροληπτικών Μεταβολών Νομοθεσίας, συμπεριλαμβανομένων τυχόν σχετικών χρηματοδοτικών δαπανών τις οποίες υφίσταται ο Παραχωρησιούχος λόγω των Κεφαλαιουχικών Δαπανών και/ή των Λειτουργικών Εξόδων· και (ii) Γενικές Μεταβολές Νομοθεσίας, αντίστοιχα Λειτουργικά Έξοδα και/ή Κεφαλαιουχικές Δαπάνες, συμπεριλαμβανομένων τυχόν σχετικών χρηματοδοτικών δαπανών τις οποίες υφίσταται ο Παραχωρησιούχος λόγω των Κεφαλαιουχικών Δαπανών και/ή των Λειτουργικών Εξόδων, οι οποίες υπερβαίνουν το Ανακτήσιμο Ποσό (ανάλογα με την περίπτωση), προς αποφυγή αμφιβολιών, χωρίς να υπολογίζονται διπλά·

και κάθε Μέρος δύναται να παράσχει ειδοποίηση στο άλλο Μέρος, προκειμένου να εκφράσει γνώμη σχετικά με τις πιθανές επιπτώσεις και σε κάθε περίπτωση, παρέχοντας με πλήρεις λεπτομέρειες τη διαδικασία εφαρμογής της αλλαγής στα Έργα ή στις Δραστηριότητες Παραχώρησης. Η ευθύνη για τις δαπάνες εφαρμογής (και για τυχόν μεταβολή που θα προκύψει στην Αμοιβή Παραχώρησης) θα αντιμετωπιστεί σύμφωνα με τα Άρθρα 41.6 (*Διαβούλευση Συμβαλλομένων Μερών*) έως 41.7 (*Χρηματοδότηση για Κεφαλαιουχικές Δαπάνες*).

41.6 Διαβούλευση Συμβαλλομένων Μερών

41.6.1 Μόλις αυτό καταστεί δυνατό μετά την παραλαβή τυχόν ειδοποίησης από οποιοδήποτε Μέρος βάσει του Άρθρου 41.5 (*Ειδοποίηση Μεταβολών Νομοθεσίας*), τα Μέρη θα διαβουλευθούν και θα προσπαθήσουν να επιτύχουν συμφωνία σχετικά με τα ζητήματα που αναφέρονται στο Άρθρο 41.5 (*Ειδοποίηση Μεταβολών Νομοθεσίας*) και τυχόν τρόπους με τους οποίους ο Παραχωρησιούχος μπορεί να μετριάσει τις επιπτώσεις των Μεταβολών Νομοθεσίας, συμπεριλαμβανομένων των εξής:

(α) ότι ο Παραχωρησιούχος έχει καταβάλει εύλογες προσπάθειες (συμπεριλαμβανομένης (όπου αυτό είναι δυνατό) της χρήσης ανταγωνιστικών τιμών), προκειμένου να υποχρεώσει τους υπεργολάβους του να ελαχιστοποιήσουν τις αυξήσεις στις δαπάνες και να μεγιστοποιήσουν τη μείωση των δαπανών·

(β) με ποιον τρόπο οι Κεφαλαιουχικές Δαπάνες και/ή τα Λειτουργικά Έξοδα που πρόκειται να υποστεί ή να αποφύγει ο Παραχωρησιούχος, συμπεριλαμβανομένων τυχόν σχετικών χρηματοδοτικών δαπανών που πρόκειται να υποστεί ή να αποφύγει ο Παραχωρησιούχος ως αποτέλεσμα των εν λόγω Κεφαλαιουχικών Δαπανών και/ή Λειτουργικών Εξόδων, υπολογίζονται με οικονομικά αποδοτικό τρόπο· στον ανωτέρω οικονομικά αποδοτικό τρόπο υπολογισμού συμπεριλαμβάνεται η τεκμηρίωση πως, κατά το χρόνο που θα προκύψουν οι Κεφαλαιουχικές Δαπάνες και/ή τα Λειτουργικά Έξοδα (συμπεριλαμβανομένων σε κάθε περίπτωση τυχόν σχετικών χρηματοδοτικών δαπανών), ο Παραχωρησιούχος έχει λάβει υπόψη του τυχόν άλλες Μεταβολές Νομοθεσίας (οι οποίες δεν ισχύουν κατά τη στιγμή της διαβούλευσης, αλλά θα ισχύουν κατά το χρόνο που θα προκύψουν οι Κεφαλαιουχικές Δαπάνες και/ή τα Λειτουργικά Έξοδα, συμπεριλαμβανομένων σε κάθε περίπτωση, τυχόν σχετικών χρηματοδοτικών δαπανών που θα προκύψουν)·

(γ) με ποιον τρόπο οι Αποζημιώσιμες Μεταβολές Νομοθεσίας έχουν επηρεάσει τις τιμές που χρεώνουν επιχειρήσεις παρόμοιες με την Παραχώρηση, συμπεριλαμβανομένων παρόμοιων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων με τις οποίες ασχολείται ο Παραχωρησιούχος ή οι υπεργολάβοι του· και

(δ) ότι τυχόν Κεφαλαιουχικές Δαπάνες και/ή Λειτουργικά Έξοδα που έχουν αποφευχθεί και τα οποία αναμένετο να προκύψουν για την αντικατάσταση ή τη συντήρηση εγκαταστάσεων και/ή στοιχείων

ενεργητικού που επηρεάστηκαν από τις σχετικές Αποζημιώσιμες Μεταβολές Νομοθεσίας, έχουν ληφθεί υπόψη στο ποσό που έχει προκύψει ή απαιτείται βάσει των Άρθρων 41.5.4 και/ή 41.5.5.

41.6.2 Εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν ή διαπιστωθεί ότι οι Μεταβολές Νομοθεσίας θα επιβάλλουν αλλαγή στις Δραστηριότητες Παραχώρησης, το Δημόσιο θα εκδώσει μια Διερεύνηση Μεταβολής αναφορικά με τις Μεταβολές Νομοθεσίας και θα ισχύσουν οι διατάξεις του Παραρτήματος 19 (*Μεταβολές*). Προς αποφυγή αμφιβολιών, σε τέτοιες περιστάσεις, ο Παραχωρησιούχος δύναται επίσης να αναζητήσει κατάλληλη προστασία από Γεγονός Καθυστέρησης σύμφωνα με το Άρθρο 30 (*Αποζημιώσεις*).

41.6.3 Με την επιφύλαξη του Άρθρου 41.4, εάν τα Μέρη δεν μπορούν να συμφωνήσουν σε κάποιο θέμα ή θέματα τα οποία ορίζονται στο παρόν Άρθρο 41 (*Εφαρμοστέο Δίκαιο – Μεταβολές Νομοθεσίας – Γλώσσα*) εντός σαράντα δύο (42) ημερών από την παραλαβή ειδοποίησης βάσει του Άρθρου 41.5 (*Ειδοποίηση Μεταβολών Νομοθεσίας*), τότε το εν λόγω θέμα ή θέματα οφείλουν να παραπέμπονται για επίλυση στο Διαιτητικό Δικαστήριο.

41.7 Χρηματοδότηση για Κεφαλαιουχικές Δαπάνες

41.7.1 Εάν τα Μέρη συμφωνήσουν ή διαπιστωθεί βάσει της Διαδικασίας Επίλυσης Διαφορών ότι ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να επωμιστεί τυχόν Κεφαλαιουχικές Δαπάνες λόγω Αποζημιώσιμων Μεταβολών Νομοθεσίας (με εξαίρεση τα Ανακτήσιμα Ποσά (ή τμήματα αυτών) οποιωνδήποτε Κεφαλαιουχικών Δαπανών), τότε ο Παραχωρησιούχος θα καταβάλει τη μέγιστη δυνατή προσπάθεια εξασφάλισης χρηματοδότησης για τις εν λόγω Κεφαλαιουχικές Δαπάνες με όρους εύλογα ικανοποιητικούς για τον ίδιο και για τους Δανειστές.

41.7.2

(α) Ο Παραχωρησιούχος θα αποστέλλει ειδοποίηση στον Παραχωρητή, όταν ο Παραχωρησιούχος έχει υποστεί ή πρόκειται να υποστεί Κεφαλαιουχικές Δαπάνες και/ή Λειτουργικά Έξοδα λόγω Μεταβολών Νομοθεσίας, συμπεριλαμβανομένων τυχόν σχετικών χρηματοδοτικών δαπανών που υφίσταται ο Παραχωρησιούχος εξαιτίας των εν λόγω Κεφαλαιουχικών Δαπανών και/ή Λειτουργικών Εξόδων, καθ' υπέρβαση τυχόν Ανακτήσιμων Ποσών, η οποία ειδοποίηση θα περιλαμβάνει εύλογες λεπτομέρειες των σχετικών Μεταβολών Νομοθεσίας και των αντίστοιχων Κεφαλαιουχικών Δαπανών και/ή Λειτουργικών Εξόδων, συμπεριλαμβανομένων τυχόν σχετικών χρηματοδοτικών δαπανών, τις οποίες έχει υποστεί ή πρόκειται να

υποστεί ο Παραχωρησιούχος. Εάν ο Παραχωρητής αμφισβητήσει το περιεχόμενο οποιασδήποτε ειδοποίησης που παρέχει ο Παραχωρησιούχος δυνάμει του παρόντος Άρθρου 41.7.2, τότε η εν λόγω Διαφορά θα παραπέμπεται στο Διαιτητικό Δικαστήριο σύμφωνα με το Άρθρο 41.6.3·

(β) Τυχόν Ανακτήσιμα Ποσά θα ανήκουν αποκλειστικά στον Παραχωρησιούχο,

(γ) Ο Παραχωρησιούχος θα αποζημιώνεται για οποιαδήποτε ποσά που υπερβαίνουν τα Ανακτήσιμα σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 41 (*Εφαρμοστέο Δίκαιο – Μεταβολές Νομοθεσίας – Γλώσσα*).

41.8 Αναπροσαρμογή στην Εισφορά

41.8.1 Τυχόν οφειλόμενη αποζημίωση βάσει του παρόντος Άρθρου 41.8 (*Αναπροσαρμογή στην Εισφορά*) μέσω αναπροσαρμογής στην Εισφορά συμπεριλαμβανομένης τυχόν αναπροσαρμογής στην Εισφορά ώστε να αντανακλά τη χρηματοδότηση που έχει εξασφαλίσει ο Παραχωρησιούχος δυνάμει του Άρθρου 41.7 (*Χρηματοδότηση για Κεφαλαιουχικές Δαπάνες*), θα υπολογίζεται σύμφωνα με το Παράρτημα 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*).

41.8.2 Σε περίπτωση Μεταβολών Νομοθεσίας κατά την πραγματοποίηση αναπροσαρμογών στην Εισφορά, η επικρατούσα αρχή είναι ότι ο Παραχωρησιούχος δεν θα βρεθεί σε καλύτερη ή χειρότερη θέση, σύμφωνα με το Παράρτημα 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*) από αυτή στην οποία βρισκόταν πριν προκύψουν οι Μεταβολές Νομοθεσίας και ότι υπάρχει δυνατότητα βάσει του παρόντος Άρθρου 41 (*Εφαρμοστέο Δίκαιο – Μεταβολές Νομοθεσίας – Γλώσσα*) και του Παραρτήματος 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*) αποζημίωσής του στον απαραίτητο βαθμό, για να επιτευχθεί αυτή η αρχή. Οι Μεταβολές Νομοθεσίας που έχουν μειώσει τα Λειτουργικά Έξοδα, τις Κεφαλαιουχικές Δαπάνες ή το ποσό Φόρου που καταβάλλει ο Παραχωρησιούχος θα ληφθούν υπόψη από τα Μέρη κατά τον προσδιορισμό της απαραίτητης αναπροσαρμογής, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο Παραχωρησιούχος δεν θα βρεθεί σε καλύτερη ή χειρότερη θέση.

42 Διαδικασία Μεταβολών

Οι διατάξεις του Παραρτήματος 19 (*Μεταβολές*) ισχύουν αναφορικά με τις Μεταβολές και τις Μεταβολές Παραχωρησιούχου εκτός αν ρητώς προβλέπεται διαφορετικά στην παρούσα Σύμβαση. Προς αποφυγή αμφιβολιών, κανένα Μέρος δεν δύναται να αιτηθεί Μεταβολή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

42.1 Μεταβολή στα Έργα και στις Υπηρεσίες Αεροδρομίου

42.1.1 Ο Παραχωρησιούχος μπορεί να προβεί μόνο σε:

(α) Μεταβολή· ή

(β) Μεταβολή Παραχωρησιούχου·

στα Έργα και/ή στις Υπηρεσίες Αεροδρομίου από τη στιγμή που η Μεταβολή είναι Αποζημιώσιμη Μεταβολή ή που η Μεταβολή Παραχωρησιούχου έχει γίνει αποδεκτή από το Δημόσιο δυνάμει του Παραρτήματος 19 (*Μεταβολές*).

42.2 Μεταβολή και Μεταβολές Νομοθεσίας

Καθένα από τα Μέρη μπορεί να παρέχει ειδοποίηση στο άλλο Μέρος σχετικά με την αναγκαιότητα Μεταβολής η οποία είναι απαραίτητη προκειμένου να επιτρέψει στον Παραχωρησιούχο να συμμορφωθεί με τις Μεταβολές Νομοθεσίας, στην οποία περίπτωση:

42.2.1 τα Μέρη πρέπει να συναντηθούν εντός έξι (6) ημερών για διαβούλευση αναφορικά με τις Μεταβολές Νομοθεσίας και τυχόν Μεταβολή που απαιτείται λόγω αυτών·

42.2.2 εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών μετά τη συνάντηση που αναφέρεται στο Άρθρο 42.2.1 ανωτέρω, το Δημόσιο πρέπει, εάν απαιτείται Μεταβολή προκειμένου να συμμορφωθεί με τις Μεταβολές Νομοθεσίας, να εκδώσει Διερεύνηση Μεταβολής και θα εφαρμοστούν οι διατάξεις του Παραρτήματος 19 (*Μεταβολές*).

43 Φορολογικά Ζητήματα

43.1 Φορολογικά Ζητήματα

43.1.1 Οι πληρωμές στον Παραχωρητή δυνάμει του Άρθρου 29.1 (*Αμοιβή Παραχώρησης*) και στο Δημόσιο δυνάμει του Άρθρου 28.9 και του Παραρτήματος 20 (*Πλαίσιο Συνεργασίας ανάμεσα στην Πολεμική Αεροπορία (ΠΑ), την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) και τον Παραχωρησιούχο στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης*) αποτελούν εισόδημα για τον Παραχωρητή και για το Δημόσιο αντίστοιχα, το οποίο υπόκειται σε ΦΠΑ, ενώ αποτελούν δαπάνη λειτουργίας για τον Παραχωρησιούχο. Προς αποφυγή αμφιβολιών, η Προκαταβολή Αμοιβής Παραχώρησης δεν αποτελεί δαπάνη λειτουργίας του Παραχωρησιούχου. Η καταβολή μέρους της Προκαταβολής Αμοιβής Παραχώρησης που πρέπει να πληρωθεί από τον Παραχωρησιούχο δυνάμει

του Άρθρου 29.1 (*Αμοιβή Παραχώρησης*) κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης ή πριν από αυτή και η οποία ισοδυναμεί με το ποσό του ΦΠΑ που αντιστοιχεί στην Προκαταβολή Αμοιβής Παραχώρησης, θα αναβάλλεται, κατά τη διακριτική ευχέρεια του Παραχωρησιούχου, έως ότου το εν λόγω ποσό ΦΠΑ πράγματι επιστραφεί από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο, με την επιφύλαξη τυχόν εκχώρησης στον Παραχωρητή ισόποσου πιστωτικού υπολοίπου ΦΠΑ δυνάμει του Άρθρου 43.1.1. Ο Παραχωρησιούχος θα φέρει την πλήρη ευθύνη να επιδιώξει την επιστροφή οποιουδήποτε πιστωτικού υπολοίπου ΦΠΑ, συμπεριλαμβανομένου τόκου υπερημερίας για τυχόν καθυστερήσεις στην εν λόγω επιστροφή ΦΠΑ, δεόντως και εγκαίρως. Διευκρινίζεται ότι η εκχώρηση του πιστωτικού υπολοίπου ΦΠΑ δυνάμει του Άρθρου 43.1.1 θα εκτείνεται επίσης στον τόκο υπερημερίας για τυχόν καθυστερήσεις στην εν λόγω επιστροφή ΦΠΑ.

43.1.2

(α) οι διατάξεις του τελευταίου μέρους της παραγράφου 3 του άρθρου 33 του νόμου 2859/2000, όπως ισχύουν επί του παρόντος, εφαρμόζονται τηρουμένων των αναλογιών στην Παραχώρηση αυτή, χωρίς ωστόσο η εν λόγω ισχύς να έχει ως αποτέλεσμα να θεωρείται ο Παραχωρησιούχος ως Οργανισμός Κοινής Ωφέλειας ή εταιρεία ή επιχείρηση κοινής ωφέλειας με οποιονδήποτε τρόπο·

(β) Η απόδοση τυχόν πιστωτικού υπολοίπου του ΦΠΑ στον Παραχωρησιούχο θα πραγματοποιείται εντός του χρονικού διαστήματος που προβλέπεται στη Νομοθεσία και, σε κάθε περίπτωση, όχι σε περισσότερες από ενενήντα (90) ημέρες από την υποβολή της σχετικής αίτησης. Συγκεκριμένα, για την πρώτη αποζημίωση η εν λόγω προθεσμία δεν μπορεί να υπερβαίνει τους έξι (6) μήνες. Εάν σημειωθεί υπέρβαση της συγκεκριμένης προθεσμίας, το Δημόσιο θα καταβάλει στον Παραχωρησιούχο τόκους υπερημερίας αναφορικά με το ποσό που πρέπει να αποζημιωθεί, ενώ το χρονικό διάστημα της συσσώρευσης θα υπολογιστεί σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 53 του νόμου 4174/2013, όπως ισχύει επί του παρόντος, με επιτόκιο το οποίο θα καθορίζεται κάθε φορά δυνάμει της παραγράφου 4 του άρθρου 53 του εν λόγω νόμου.

43.1.3 Ο προσδιορισμός του καθαρού εισοδήματος του Παραχωρησιούχου το οποίο υπόκειται σε φόρο και της πληρωμής του σχετικού φόρου από τον Παραχωρησιούχο, καθώς και των εργολάβων και των υπεργολάβων, οι οποίοι εκτελούν έργα στο πλαίσιο των Συμβάσεων Μελέτης - Κατασκευής, θα

πραγματοποιείται κάθε οικονομικό έτος με βάση τη φορολογική τους δήλωση η οποία καταρτίζεται δυνάμει των διατάξεων του νόμου 4172/2013, όπως ισχύει επί του παρόντος.

43.1.4 Οι συσσωρευμένες ζημίες του Παραχωρησιούχου μπορούν να μεταφερθούν εις νέον ώστε να συμψηφιστούν με κέρδη που υπόκεινται σε φόρο των πέντε (5) επόμενων οικονομικών ετών.

43.1.5 Η συνολική επενδυτική δαπάνη η οποία θα περιλαμβάνει το κόστος των Συμβάσεων Μελέτης - Κατασκευής, συμπεριλαμβανομένου του αρχικού κόστους όλου του απαιτούμενου εξοπλισμού, καθώς και οποιασδήποτε δαπάνης και εξόδου κάθε φύσης, συμπεριλαμβανομένων των τόκων με τους οποίους έχει επιβαρυνθεί ο Παραχωρησιούχος πριν από την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων, μαζί με την Προκαταβολή Αμοιβής Παραχώρησης θα αποσβεστεί δυνάμει της μεθόδου και των ποσοστών απόσβεσης βάσει του άρθρου 24 του νόμου 4172/2013, όπως ισχύει επί του παρόντος.

43.1.6 Τα έξοδα τόκων που συσσωρεύονται βάσει των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν) για τους σκοπούς των Έργων μπορούν να αφαιρεθούν, στον βαθμό που επιτρέπεται από τα άρθρα 23 και 49 του νόμου 4172/2013, όπως ισχύει επί του παρόντος, από τα έσοδα του οικονομικού έτους στο οποίο συσσωρεύτηκαν, ανεξάρτητα από τον χρόνο ολοκλήρωσης των εν λόγω Έργων, με την προϋπόθεση ότι δεν θα κεφαλαιοποιηθούν από τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με το Άρθρο 43.1.5.

43.1.7 Όλες οι πληρωμές από το Δημόσιο αναφορικά με αποζημιώσεις οποιουδήποτε είδους δυνάμει των Άρθρων 30 (*Αποζημιώσεις*), 33 (*Καταγγελία από το Δημόσιο – Συνέπειες*), 34 (*Καταγγελία από τον Παραχωρησιούχο – Συνέπειες*), 35 (*Αποζημίωση λόγω Παρατεταμένης Ανωτέρας Βίας*) και 41.3.1 θα πραγματοποιούνται σε εκκαθαρισμένα κεφάλαια, ελεύθερα και απαλλαγμένα από μειώσεις λόγω τελών χαρτοσήμου ή χρεώσεων και αμοιβών τρίτων, εκτός από τις περιπτώσεις στις οποίες απαιτείται από τη νομοθεσία. Εάν ισχύει τέλος χαρτοσήμου, χρέωση ή αμοιβή τρίτου κατά τη στιγμή της πληρωμής, το ποσό της αποζημίωσης θα αυξηθεί κατά το ποσό του εν λόγω τέλους χαρτοσήμου, χρέωσης ή αμοιβής τρίτου.

43.1.8 Η Αμοιβή Παραχώρησης και η Εισφορά που είναι πληρωτέα από τον Παραχωρησιούχο στον Παραχωρητή και το Δημόσιο αντίστοιχα απαλλάσσονται φόρων και αφαιρούνται από τα έσοδα του οικονομικού έτους κατά το οποίο καταβλήθηκαν.

43.1.9 Προς αποφυγή αμφιβολιών, ο Παραχωρησιούχος (συμπεριλαμβανομένου τυχόν Κατόχου Δικαιώματος Αεροδρομίου), ως μη δικαιούχος εμπράγματου δικαιώματος στις Περιοχές Παραχώρησης, δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του νόμου 4223/2013, όπως ισχύει, ή οποιουδήποτε άλλου Νόμου με παρόμοιο αποτέλεσμα και δεν υποχρεούται σε καταβολή φόρων ή δασμών ακίνητης περιουσίας (ειδικών ή συγκεντρωτικών) αναφορικά με οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο.

43.1.10 Προς αποφυγή αμφιβολιών, η συμφωνία του Παραχωρητή ή/και του Δημοσίου για συμψηφισμό και η δήλωση ή/και συμφωνία οποιουδήποτε Μέρους για συμψηφισμό οποιουδήποτε κόστους απαλλοτρίωσης με την απαίτησή του για οποιοδήποτε μέρος της Αμοιβής Παραχώρησης σύμφωνα με το Άρθρο 14.1.8 δεν θα υπόκειται σε οποιονδήποτε φόρο, χαρτόσημο, τέλη τρίτων ή αμοιβή που τυχόν εφαρμόζεται κατά τη σύναψη της εν λόγω συμφωνίας ή κατά τον συμψηφισμό.

44 Συμψηφισμός

Ο Παραχωρησιούχος παραιτείται τυχόν δικαιωμάτων συμψηφισμού που ενδέχεται να έχει έναντι του Παραχωρητή. Το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος δύνανται να παρακρατούν ή να συμψηφίζουν οποιαδήποτε οφειλόμενα σε αυτούς ποσά από το άλλο Μέρος βάσει της παρούσας Σύμβασης με εξαίρεση, προς αποφυγή αμφιβολιών, χρηματικών απαιτήσεων που ενδέχεται να έχει ο Παραχωρητής (συμπεριλαμβανομένης της Αμοιβής Παραχώρησης) έναντι οποιουδήποτε ληξιπρόθεσμου και απαιτητού ποσού από αυτόν προς το άλλο Μέρος βάσει της παρούσας Σύμβασης, υπό τον όρο ότι το εν λόγω ποσό έχει επιβεβαιωθεί ή ότι το τμήμα οποιουδήποτε ποσού, που δεν υπόκειται σε Διαφορά και το οποίο είναι ρητά ληξιπρόθεσμο και απαιτητό σύμφωνα με τους όρους της παρούσας Σύμβασης, έχει γνωστοποιηθεί εκ των προτέρων εγγράφως στο άλλο Μέρος (όπου η ειδοποίηση αυτή ενημερώνει σχετικά με την πρόθεση του εν λόγω Μέρους να παρακρατήσει ή να συμψηφίσει το συγκεκριμένο ποσό). Εάν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος παρακρατεί ή συμψηφίζει ένα ποσό δυνάμει του παρόντος Άρθρου 44 (*Συμψηφισμός*), τότε κατά τη στιγμή της εν λόγω παρακράτησης ή του συμψηφισμού, θα ειδοποιεί το άλλο Μέρος προσδιορίζοντας τα ποσά και το δικαίωμα του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους για παρακράτηση ή συμψηφισμό, ανάλογα με την περίπτωση. Το παρόν Άρθρο 44 (*Συμψηφισμός*):

(α) δεν θα εμποδίζει τον Παραχωρησιούχο από την αναβολή της πληρωμής της Αμοιβής Παραχώρησης βάσει του Άρθρου 45.5 (*Δυσμενή Συμβάντα*)·

(β) δεν θα εμποδίζει το Δημόσιο να συμψηφίζει ποσά που οφείλονται από τον Παραχωρησιούχο, εκτός από ποσά που υπόκεινται σε Διαφορά βάσει της

παρούσας Σύμβασης, τα οποία έχουν βεβαιωθεί ακόμα και εάν δεν έχουν καταστεί ακόμα ληξιπρόθεσμα και απαιτητά, στο βαθμό που η ύπαρξη των εν λόγω οφειλών δεν έχει υπαχθεί σε δικαστική διαμάχη ή

(γ) δεν θα εφαρμόζεται σε σχέση με οποιονδήποτε συμψηφισμό βάσει του Άρθρου 14.1.8.

45 Δυσμενή Συμβάντα

45.1 Όταν προκύπτει ένα Δυσμενές Συμβάν, ο Παραχωρησιούχος δύναται, δυνάμει των διατάξεων του παρόντος Άρθρου 45 (*Δυσμενή Συμβάντα*), να αναβάλει τμήμα της πληρωμής της Εισφοράς και, ανάλογα με την περίπτωση, της Αμοιβής Παραχώρησης κατά την Περίοδο του Δυσμενούς Συμβάντος, ενώ ο Παραχωρησιούχος πρέπει να αποπληρώσει την αναβαλλόμενη πληρωμή στο Δημόσιο και, ανάλογα με την περίπτωση, στον Παραχωρητή σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου 45 (*Δυσμενή Συμβάντα*).

45.2 Όχι αργότερα από είκοσι οκτώ (28) ημέρες πριν από τη λήξη ενός Έτους Παραχώρησης ή στις περιπτώσεις κατά τις οποίες προκύπτει Δυσμενές Συμβάν κατά τις είκοσι οκτώ (28) ημέρες πριν από τη λήξη ενός Έτους Παραχώρησης όσο το δυνατό συντομότερα μετά την επέλευση του εν λόγω Δυσμενούς Συμβάντος αλλά το αργότερο εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών μετά τη λήξη του εν λόγω Έτους Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος δύναται, εάν το θεωρεί εύλογο, τηρώντας τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου 45 (*Δυσμενή Συμβάντα*), να αναβάλει τμήμα της πληρωμής της επόμενης Εισφοράς και, ανάλογα με την περίπτωση, της Αμοιβής Παραχώρησης, να επιδώσει ειδοποίηση στο Δημόσιο και τον Παραχωρητή (η **Ειδοποίηση Δυσμενούς Συμβάντος από τον Παραχωρησιούχο**) στην οποία θα παρέχει στο Δημόσιο και στον Παραχωρητή:

45.2.1 εύλογες λεπτομέρειες προκειμένου να επιβεβαιώσει:

(α) ότι προέκυψε και/ή συνεχίζεται ένα Δυσμενές Συμβάν ή ότι θεωρεί εύλογα ότι θα προκύψει ένα Δυσμενές Συμβάν μαζί με λεπτομέρειες σχετικά με τον αναμενόμενο αριθμό των Επιβατών στα Περιφερειακά Αεροδρόμια κατά την ημερομηνία της εν λόγω ειδοποίησης για το σχετικό Έτος Παραχώρησης· και

(β) ότι το χρέος βάσει των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχει) είναι οφειλόμενο κατά το συγκεκριμένο Έτος Παραχώρησης·

45.2.2 μια δήλωση σχετικά με το αν θεωρεί ευλόγως ότι υπάρχει πιθανότητα η επόμενη πληρωμή της Εισφοράς και, ανάλογα με την περίπτωση, της Αμοιβής Παραχώρησης να έχει ως αποτέλεσμα τη μη επίτευξη των

Ελάχιστων Δεικτών Κάλυψης κατά την επόμενη Ημερομηνία Υπολογισμού ή την αδυναμία του να ανταποκριθεί στα Λειτουργικά Έξοδα κατά το επόμενο Έτος Παραχώρησης.

45.3 Εάν ο Παραχωρησιούχος έχει επιδώσει στο Δημόσιο και στον Παραχωρητή Ειδοποίηση Δυσμενούς Συμβάντος από τον Παραχωρησιούχο δυνάμει του Άρθρου 45.2 η Εισφορά και, εάν δεν επαρκεί για τους συγκεκριμένους σκοπούς, η Αμοιβή Παραχώρησης δεν θα είναι πλέον πληρωτέες, δυνάμει του παρόντος Άρθρου 45 (*Δυσμενή Συμβάντα*), έως τη σχετική Ημερομηνία Λήξης Δυσμενούς Συμβάντος.

45.4 Εάν:

45.4.1 ο Παραχωρησιούχος έχει επιδώσει στο Δημόσιο και στον Παραχωρητή Ειδοποίηση Δυσμενούς Συμβάντος από τον Παραχωρησιούχο δυνάμει του Άρθρου 45.2· και

45.4.2 είτε:

(α) ο Παραχωρησιούχος επέδειξε προς εύλογη ικανοποίηση του Παραχωρητή ότι τα Έσοδα που εισέπραξε ο ίδιος κατά το Έτος Παραχώρησης για το οποίο ισχύει η Ειδοποίηση Δυσμενούς Συμβάντος από τον Παραχωρησιούχο είναι μειωμένα λόγω του Δυσμενούς Συμβάντος με αποτέλεσμα ο Παραχωρησιούχος να αδυνατεί να καταβάλει τα Λειτουργικά Έξοδα (όπως ορίζονται στο Οικονομικό Μοντέλο) τα οποία θα είναι ληξιπρόθεσμα και απαιτητά κατά τη σχετική περίοδο· είτε

(β) οι Ελάχιστοι Δείκτες Κάλυψης ή άλλοι συντελεστές που ορίζονται στις διατάξεις της οικονομικής δέσμευσης των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων δεν έχουν επιτευχθεί ή δεν θα επιτευχθούν στην επόμενη Ημερομηνία Υπολογισμού·

τότε ο Παραχωρησιούχος μπορεί να αναβάλει την πληρωμή τμήματος της Εισφοράς και, εάν δεν επαρκεί, της Αμοιβής Παραχώρησης σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 45.5.

45.5 Εάν ο Παραχωρησιούχος έχει συμμορφωθεί με την υποχρέωσή του βάσει του Άρθρου 45.4.1 και οι περιστάσεις στο Άρθρο 45.4.2 έχουν επέλθει, τότε, δυνάμει του Άρθρου 45.7, ο Παραχωρησιούχος μπορεί να αναβάλει την πληρωμή τμήματος της Εισφοράς και, εάν δεν επαρκεί, της Αμοιβής Παραχώρησης για το Έτος Παραχώρησης με το οποίο σχετίζεται η Ειδοποίηση Δυσμενούς Συμβάντος από τον Παραχωρησιούχο, κατά ποσό ίσο με το ποσό της Εισφοράς και, εάν δεν επαρκεί, της Αμοιβής Παραχώρησης που πρέπει να αναβληθεί, προκειμένου αυτός να ανταποκριθεί:

(α) στους Ελάχιστους Δείκτες Κάλυψης ή άλλους συντελεστές κατά την επόμενη Ημερομηνία Υπολογισμού· ή

(β) στα Λειτουργικά Έξοδα μείον την Εισφορά που καθίσταται ληξιπρόθεσμη στο εν λόγω Έτος Παραχώρησης·

(το **Αναβαλλόμενο Ποσό**) υπό τον όρο ότι το ποσό που θα αναβληθεί σε οποιοδήποτε Έτος Παραχώρησης αναφορικά με το σχετικό Δυσμενές Συμβάν δεν θα υπερβαίνει, όταν υπολογίζεται μαζί με άλλες Αναπροσαρμογές Αμοιβής Παραχώρησης (οι οποίες αναπροσαρμογές ενδεχομένως να ισχύουν για την Αμοιβή Παραχώρησης), τη συγκεντρωτική Εισφορά και την Αμοιβή Παραχώρησης για το Έτος Παραχώρησης και ότι οποιοδήποτε ποσό κατά το οποίο το αναβαλλόμενο ποσό (όπως υπολογίζεται βάσει του παρόντος Άρθρου 45.5) υπερβαίνει τα Αναβαλλόμενα Ποσά θα προστεθεί στα Αναβαλλόμενα Ποσά που υπολογίζονται για το ακόλουθο Έτος Παραχώρησης και θα αναβληθεί επίσης βάσει του παρόντος Άρθρου 45.5.

45.6 Τα Αναβαλλόμενα Ποσά θα παρακρατούνται στον Λογαριασμό Εσόδων (όπως αυτός ορίζεται στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις) και είναι δυνατή η εφαρμογή τους για την απαλλαγή των δαπανών των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης, συμπεριλαμβανομένων οφειλόμενων ποσών βάσει των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν) αλλά εξαιρούμενου του Δευτερογενούς Χρέους και των Διανομών παρά το γεγονός ότι ενδέχεται να υπάρχουν χρηματικά ποσά στον Λογαριασμό Διανομής (όπως αυτός ορίζεται στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (εάν υπάρχουν)).

45.7 Τυχόν Διαφορές σχετικά με τις διατάξεις του Άρθρου 45 (*Δυσμενή Συμβάντα*) θα παραπέμπονται στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών. Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες χάρη στην επίλυση της συγκεκριμένης Διαφοράς, ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να αποπληρώσει στο Δημόσιο και/ή στον Παραχωρητή ποσά τα οποία παρακρατούσε ενώ δεν εδικαιούτο να το κάνει, οι εν λόγω πληρωμές θα καταστούν ληξιπρόθεσμες και απαιτητές από τον Παραχωρησιούχο στο Δημόσιο και/ή στον Παραχωρητή μέσω εφάπαξ πληρωμής εντός έξι (6) εβδομάδων μετά την επίλυση της Διαφοράς στον βαθμό που υπάρχουν διαθέσιμα κεφάλαια ή, εάν δεν υπάρχουν, τότε κατά την ημερομηνία πληρωμής της Εισφοράς και, ανάλογα με την περίπτωση, της Αμοιβής Παραχώρησης για το σχετικό Έτος Παραχώρησης, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες τα εν λόγω ποσά παραμένουν οφειλόμενα μετά την Ημερομηνία Λήξης Δυσμενούς Συμβάντος, έπειτα από την επίλυση της Διαφοράς, μαζί με τόκο στο Επιτόκιο Αναφοράς ο οποίος συσσωρεύεται από την ημερομηνία αναβολής του Αναβαλλόμενου Ποσού που αποτελεί αντικείμενο διαφοράς έως την ημερομηνία πληρωμής.

45.8 Ο Παραχωρησιούχος θα καταβάλλει στο Δημόσιο και, ανάλογα με την περίπτωση, στον

Παραχωρητή το Συνολικό Αναβαλλόμενο Ποσό σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου 45 (*Δυσμενή Συμβάντα*), υπό τον όρο ότι το οφειλόμενο Συνολικό Αναβαλλόμενο Ποσό κατά την Ημερομηνία Καταγγελίας θα καταστεί ληξιπρόθεσμο ως χρέος μόνο επτά (7) ημέρες μετά την καταβολή της αποζημίωσης στον Παραχωρησιούχο (ή στον αντιπρόσωπό του) αναφορικά με ποσά που αναφέρονται στο Άρθρο 34.2 (*Αποτελέσματα της Καταγγελίας από τον Παραχωρησιούχο*) ή στο Άρθρο 35 (*Αποζημίωση λόγω Παρατεταμένης Ανωτέρας Βίας*) (ανάλογα με την περίπτωση) και το Δημόσιο και, ανάλογα με την περίπτωση, ο Παραχωρητής δεν μπορούν να συμψηφίσουν, να ανταπαιτήσουν ή να μειώσουν με οποιονδήποτε άλλον τρόπο οφειλόμενα ποσά βάσει του Άρθρου 30 (*Αποζημιώσεις*) αναφορικά με απαιτητά ποσά στο Δημόσιο και, ανάλογα με την περίπτωση, στον Παραχωρητή βάσει του παρόντος Άρθρου 45 (*Δυσμενή Συμβάντα*).

45.9 Με την επιφύλαξη του Άρθρου 45.8, μετά την Ημερομηνία Λήξης Δυσμενούς Συμβάντος:

45.9.1 ο Παραχωρησιούχος πρέπει να καταβάλει στο Δημόσιο και, ανάλογα με την περίπτωση, στον Παραχωρητή εντός σαράντα δύο (42) ημερών μετά την Ημερομηνία Λήξης Δυσμενούς Συμβάντος, όλα τα Αναβαλλόμενα Ποσά που δεν ισχύουν για την απαλλαγή των δαπανών των Δραστηριοτήτων Παραχώρησης συμπεριλαμβανομένων ληξιπρόθεσμων ποσών βάσει των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων, αλλά εξαιρούμενου του Δευτερογενούς Χρέους και των Διανομών σύμφωνα με το Άρθρο 45.6· και

45.9.2 στη συνέχεια, ο Παραχωρησιούχος πρέπει να καταβάλει στο Δημόσιο και, ανάλογα με την περίπτωση, στον Παραχωρητή, το οφειλόμενο ποσό του Συνολικού Αναβαλλόμενου Ποσού στον βαθμό που:

(α) υπάρχουν διαθέσιμα κεφάλαια μετά την καταβολή από τον Παραχωρησιούχο όλων των ποσών για κεφάλαιο, τόκους (όχι Τόκους Υπερημερίας) και αμοιβές βάσει των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων και του κεφαλαίου και των τόκων (αλλά όχι των Τόκων Υπερημερίας) του Δευτερογενούς Χρέους και τυχόν Διανομών, σύμφωνα με τους όρους των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων και τις Δευτερογενείς Δανειακές Συμβάσεις (ανάλογα με την περίπτωση)·

(β) υπό τον όρο ότι δεν υφίσταται περαιτέρω Δυσμενές Γεγονός· και

(γ) η εν λόγω πληρωμή των Αναβαλλόμενων Ποσών δεν θα επηρεάζει τη δυνατότητα του Παραχωρησιούχου να ανταποκριθεί:

(i) στους Ελάχιστους Δείκτες Κάλυψης ή άλλους συντελεστές κατά την επόμενη Ημερομηνία Υπολογισμού· ή

(ii) στα Λειτουργικά Έξοδα που καθίστανται ληξιπρόθεσμα στο εν λόγω Έτος Παραχώρησης.

45.10 Μετά την Ημερομηνία Λήξης Δυσμενούς Συμβάντος, η Εισφορά και η Αμοιβή Παραχώρησης θα υπολογίζονται και θα καταβάλλονται από τον Παραχωρησιούχο στο Δημόσιο και στον Παραχωρητή σύμφωνα με το Άρθρο 29 (*Πληρωμές*), με την επιφύλαξη τυχόν περαιτέρω εφαρμογής του παρόντος Άρθρου 45 (*Δυσμενή Συμβάντα*).

45.11 Για την περίοδο από την έκδοση Ειδοποίησης Δυσμενούς Συμβάντος του Παραχωρησιούχου, έως την Ημερομηνία Λήξης Δυσμενούς Συμβάντος για την οποία ισχύει η Ειδοποίηση Δυσμενούς Συμβάντος του Παραχωρησιούχου, ο Παραχωρησιούχος δεν μπορεί να προβαίνει σε Διανομές ή πληρωμές κεφαλαίου και τόκων στο Δευτερογενές Χρέος κατά την περίοδο από την έκδοση μιας Ειδοποίησης Δυσμενούς Συμβάντος του Παραχωρησιούχου έως την ημερομηνία αποπληρωμής του Συνολικού Αναβαλλόμενου Ποσού.

46 Εμπιστευτικότητα

46.1 Κάθε Μέρος αναγνωρίζει ότι βάσει της παρούσας Σύμβασης ενδέχεται να λάβει εμπορικά μυστικά και/ή εμπιστευτικές ή αποκλειστικής ιδιοκτησίας πληροφορίες οι οποίες ανήκουν στο άλλο Μέρος. Με την επιφύλαξη των εξαιρέσεων που αναφέρονται αναλυτικά στο Άρθρο 46.3, όλες οι εν λόγω πληροφορίες που ορίζονται ως εμπιστευτικές ή οι οποίες έχουν με οποιονδήποτε άλλον τρόπο σαφώς εμπιστευτική φύση αποτελούν **Εμπιστευτικές Πληροφορίες**.

46.2 Κάθε Μέρος συμφωνεί να μην γνωστοποιεί σε οποιοδήποτε τρίτο μέρος Εμπιστευτικές Πληροφορίες που ανήκουν στο άλλο Μέρος.

46.3 Τα ακόλουθα δεν αποτελούν Εμπιστευτικές Πληροφορίες για τους σκοπούς του παρόντος Άρθρου 46 (*Εμπιστευτικότητα*):

46.3.1 πληροφορίες οι οποίες βρίσκονται ή εισέρχονται στη δημόσια σφαίρα με άλλον τρόπο και όχι λόγω παραβίασης της παρούσας Σύμβασης ή οποιασδήποτε άλλης υποχρέωσης εμπιστευτικότητας που σχετίζεται με τις συγκεκριμένες πληροφορίες·

46.3.2 πληροφορίες που αποκτώνται από τρίτους χωρίς οι τρίτοι να έχουν υποχρέωση (ρητή ή σιωπηρή) να διατηρήσουν τις πληροφορίες εμπιστευτικές· και/ή

46.3.3 πληροφορίες οι οποίες βρίσκονται νόμιμα στην κατοχή του άλλου Μέρους πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος και το εν λόγω Μέρος δεν υπόκειται σε υποχρέωση εμπιστευτικότητας αναφορικά με τις συγκεκριμένες πληροφορίες.

46.4 Κάθε Μέρος δύναται να κοινοποιήσει Εμπιστευτικές Πληροφορίες στον βαθμό που αυτό απαιτείται:

46.4.1 προκειμένου να επιτραπεί στο Μέρος που προβαίνει σε κοινοποίηση να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας Σύμβασης· ή

46.4.2 από οποιαδήποτε ισχύουσα Νομοθεσία ή από δικαστήριο, διαιτητικό ή διοικητικό δικαστήριο κατά τη διάρκεια των διαδικασιών ενώπιον αυτού· ή

46.4.3 από οποιονδήποτε ρυθμιστικό φορέα (συμπεριλαμβανομένου οποιουδήποτε χρηματιστηρίου επενδύσεων) ο οποίος δρα κατά τη διάρκεια διαδικασιών ενώπιον του ή οποιονδήποτε ρυθμιστικό φορέα (συμπεριλαμβανομένου οποιουδήποτε χρηματιστηρίου επενδύσεων) ο οποίος δρα κατά τη διάρκεια των καθηκόντων του· ή

46.4.4 προκειμένου να δοθούν κατάλληλες οδηγίες σε οποιονδήποτε επαγγελματία σύμβουλο του συγκεκριμένου Μέρους, ο οποίος έχει επίσης υποχρέωση να τηρεί τις εν λόγω Εμπιστευτικές Πληροφορίες εμπιστευτικές· ή

46.4.5 στην περίπτωση του Παραχωρησιούχου, και αποκλειστικά σε εμπιστευτική βάση, για τον σκοπό της χρηματοδότησης ή αναχρηματοδότησης, σε συμμόρφωση με τυχόν Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (εάν υπάρχουν) ή της πραγματοποίησης πωλήσεων ή της έκδοσης μετοχών ή χρέους.

46.5 Κάθε Μέρος δύναται να κοινοποιεί Εμπιστευτικές Πληροφορίες στον βαθμό που υπάρχει για την εν λόγω κοινοποίηση σχετική έγγραφη εξουσιοδότηση από το άλλο Μέρος, το οποίο δεν πρέπει να αρνείται ή καθυστερεί τη σχετική εξουσιοδότηση χωρίς εύλογη αιτία.

46.6 Εάν του ζητηθεί ευλόγως από τον Παραχωρητή, ο Παραχωρησιούχος αναλαμβάνει να μεριμνήσει ώστε τα επιμέρους μέλη του προσωπικού του να υπογράψουν ατομικά σύμβαση εμπιστευτικότητας με τον Παραχωρητή με όρους παρόμοιους με αυτούς στο παρόν Άρθρο 46 (*Εμπιστευτικότητα*).

46.7 Η υποχρέωση στο Άρθρο 46.2 ανωτέρω εξακολουθεί να ισχύει μετά τη λήξη ή την καταγγελία της παρούσας Σύμβασης για μια περίοδο τριών (3) ετών ή, αναφορικά με οποιοδήποτε συγκεκριμένο στοιχείο των Εμπιστευτικών Πληροφοριών, το νωρίτερο έως ότου το στοιχείο Εμπιστευτικών Πληροφοριών αποτελέσει τμήμα της δημόσιας

σφαίρας με τρόπο διαφορετικό από την παραβίαση της παρούσας Σύμβασης ή οποιουδήποτε άλλου καθήκοντος εμπιστευτικότητας που σχετίζεται με τις συγκεκριμένες πληροφορίες.

46.8 Υποβολή στη Διαδικασία Επίλυσης Διαφορών

Τα Μέρη αναγνωρίζουν και συμφωνούν ότι η παρούσα Σύμβαση αποτελεί εμπορική συναλλαγή.

Καθένα από τα Μέρη συμφωνεί ανεπιφύλακτα και ανέκκλητα:

46.8.1 Στην υποβολή από οποιοδήποτε Μέρος οποιασδήποτε Διαφοράς στη Διαδικασία Επίλυσης Διαφορών που ορίζεται στο Άρθρο 39 (*Επίλυση Διαφορών*), συμπεριλαμβανομένης της δεσμευτικής διαιτησίας βάσει του Άρθρου 39 (*Επίλυση Διαφορών*) και δεν θα επικαλεστεί οποιοδήποτε δικαίωμα μπορεί να έχει βάσει νομοθεσίας οποιασδήποτε δικαιοδοσίας με σκοπό την παρακώλυση, την παρεμπόδιση ή την ακύρωση της υποβολής οποιασδήποτε Διαφοράς στη Διαδικασία Επίλυσης Διαφορών· και

46.8.2 να αποδέχεται οποιαδήποτε απόφαση εκδίδεται από το Διαιτητικό Δικαστήριο ως τελεσίδικη και δεσμευτική και να μην παρακωλύει, να μην παρεμποδίζει ή να μην ακυρώνει την επιβολή ή την εκτέλεση οποιασδήποτε απόφασης που παρέχεται από το εν λόγω διαιτητικό δικαστήριο ή άλλο αρμόδιο δικαστήριο.

47 Αναχρηματοδότηση

47.1 Ο Παραχωρησιούχος θα εξασφαλίζει την πρότερη έγγραφη συγκατάθεση του Παραχωρητή (την οποία ο τελευταίος δεν θα αρνείται ή καθυστερεί χωρίς εύλογη αιτία) για οποιαδήποτε Αποζημιώσιμη Αναχρηματοδότηση, ενώ τόσο ο Παραχωρητής όσο και ο Παραχωρησιούχος θα ενεργούν καλή τη πίστει ανά πάσα στιγμή αναφορικά με οποιαδήποτε Αναχρηματοδότηση ή πιθανή ή προτεινόμενη Αναχρηματοδότηση βάσει του Άρθρου 47.9 (*Δικαίωμα αιτήματος αναχρηματοδότησης από το Δημόσιο και/ή τον Παραχωρητή).*

47.2 Ο Παραχωρητής δύναται να λάβει: (i) μερίδιο πενήντα τοις εκατό (50%) από οποιοδήποτε Όφελος Αναχρηματοδότησης από μια Αποζημιώσιμη Αναχρηματοδότηση, αναφορικά με οποιοδήποτε Όφελος Αναχρηματοδότησης για οποιαδήποτε Αναχρηματοδότηση από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης έως δέκα (10) έτη από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης (η **Πρώτη Ημερομηνία Λήξης Οφέλους Αναχρηματοδότησης**)· και (ii) ένα ποσοστό οποιουδήποτε Οφέλους Αναχρηματοδότησης από μια Αποζημιώσιμη Αναχρηματοδότηση, αναφορικά με οποιοδήποτε Όφελος Αναχρηματοδότησης για οποιαδήποτε Αναχρηματοδότηση, το οποίο ποσοστό θα μειώνεται σε ετήσια βάση κατά πέντε τοις εκατό (5%) από το

πενήντα τοις εκατό (50%) από την Πρώτη Ημερομηνία Λήξης Οφέλους Αναχρηματοδότησης έως δέκα (10) έτη από την Πρώτη Ημερομηνία Λήξης Οφέλους Αναχρηματοδότησης.

47.3 Ο Παραχωρητής δεν θα αρνείται ή θα καθυστερεί τη συγκατάθεσή του σε Αποζημιώσιμη Αναχρηματοδότηση, προκειμένου να εξασφαλίσει μεγαλύτερο μερίδιο από το Όφελος Αναχρηματοδότησης σε σχέση με αυτό που καθορίζεται στο Άρθρο 47.2.

47.4 Ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει έγκαιρα στον Παραχωρητή πλήρεις λεπτομέρειες οποιασδήποτε προτεινόμενης Αποζημιώσιμης Αναχρηματοδότησης, συμπεριλαμβανομένου ενός αντιγράφου του προτεινόμενου οικονομικού μοντέλου που σχετίζεται με αυτή (εάν υπάρχει) και του σκεπτικού για τις παραδοχές που χρησιμοποιήθηκαν στο προτεινόμενο οικονομικό μοντέλο. Ο Παραχωρητής (πριν, κατά τη διάρκεια και ανά πάσα στιγμή μετά από οποιαδήποτε Αναχρηματοδότηση) θα έχει απεριόριστα δικαιώματα ελέγχου οποιουδήποτε οικονομικού μοντέλου και τεκμηρίωσης (συμπεριλαμβανομένης οποιασδήποτε πτυχής του υπολογισμού του Οφέλους Αναχρηματοδότησης) που χρησιμοποιείται σχετικά με τη συγκεκριμένη Αναχρηματοδότηση (είτε η Αναχρηματοδότηση είναι Αποζημιώσιμη Αναχρηματοδότηση είτε όχι).

47.5 Ο Παραχωρητής δύναται να επιλέξει να λάβει το μερίδιό του από τυχόν Όφελος Αναχρηματοδότησης ως:

47.5.1 εφάπαξ πληρωμή ποσού μικρότερου ή ίσου με οποιαδήποτε Διανομή που πραγματοποιείται κατά την ημερομηνία της Αναχρηματοδότησης ή κοντά σε αυτή·

47.5.2 αύξηση στην Αμοιβή Παραχώρησης για την υπολειπόμενη διάρκεια της παρούσας Σύμβασης· ή

47.5.3 έναν συνδυασμό των ανωτέρω·

Ο Παραχωρητής, εντός είκοσι οκτώ (28) ημερών αφότου λάβει τις πλήρεις λεπτομέρειες της τυχόν προτεινόμενης Αποζημιώσιμης Αναχρηματοδότησης, θα ειδοποιεί τον Παραχωρησιούχο σχετικά με την επιλογή του τρόπου με τον οποίο επιθυμεί να λάβει το μερίδιό του από τυχόν Όφελος Αναχρηματοδότησης.

47.6 Ο Παραχωρητής και ο Παραχωρησιούχος θα διαπραγματεύονται καλή τη πίστει, προκειμένου να συμφωνήσουν τη βάση και τη μέθοδο υπολογισμού του Οφέλους Αναχρηματοδότησης και την πληρωμή του μεριδίου του Παραχωρητή από το Όφελος Αναχρηματοδότησης (λαμβάνοντας υπόψη τον τρόπο με τον οποίο ο Παραχωρητής έχει επιλέξει να λάβει το μερίδιό του από το Όφελος Αναχρηματοδότησης βάσει του

Άρθρου 47.5 παραπάνω). Εάν τα Μέρη δεν συμφωνήσουν σχετικά με τη βάση και τη μέθοδο του υπολογισμού του Οφέλους Αναχρηματοδότησης ή σχετικά με την πληρωμή του μεριδίου του Παραχωρητή, η Διαφορά θα διευθετηθεί σύμφωνα με τη Διαδικασία Επίλυσης Διαφορών.

47.7 Το Όφελος Αναχρηματοδότησης θα υπολογίζεται αφού ληφθούν υπόψη τυχόν έξοδα πρόωρης εξόφλησης απαραίτητα για τη διευκόλυνση της Αποζημιώσιμης Αναχρηματοδότησης μαζί με τις εύλογες και θεμιτές επαγγελματικές δαπάνες που κάθε Μέρος υφίσταται άμεσα σε σχέση με την Αποζημιώσιμη Αναχρηματοδότηση και με το σκεπτικό ότι όλες οι εύλογες και θεμιτές δαπάνες που υφίσταται ο Παραχωρητής θα καταβληθούν σε αυτόν από τον Παραχωρησιούχο εντός είκοσι οκτώ (28) ημερών έπειτα από κάθε Αποζημιώσιμη Αναχρηματοδότηση.

47.8 Με την επιφύλαξη των άλλων διατάξεων του παρόντος Άρθρου 47 (*Αναχρηματοδότηση*), ο Παραχωρησιούχος θα περιλαμβάνει μια διάταξη στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις σύμφωνα με την οποία δικαιούται να ενημερώνεται σχετικά με προτάσεις τις οποίες ενδέχεται να έχουν οι Δανειστές για αναχρηματοδότηση των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν).

47.9 Δικαίωμα αιτήματος αναχρηματοδότησης από το Δημόσιο και/ή τον Παραχωρητή

47.9.1 Εάν το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρητής (ενεργώντας ευλόγως) θεωρούν τους όρους χρηματοδότησης που είναι γενικά διαθέσιμοι στην αγορά ευνοϊκότερους από αυτούς που προβλέπονται στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (εάν υπάρχουν), το Δημόσιο ή ο Παραχωρητής (ανάλογα με την περίπτωση) δύνανται, μέσω ειδοποίησης στον Παραχωρησιούχο, να ζητήσουν από αυτόν να αιτηθεί στους πιθανούς χρηματοδότες την παροχή όρων για πιθανή Αναχρηματοδότηση (μια **Ειδοποίηση Αναχρηματοδότησης**).

47.9.2 Η Ειδοποίηση Αναχρηματοδότησης θα ορίζει με εύλογες λεπτομέρειες το σκεπτικό βάσει του οποίου το Δημόσιο ή ο Παραχωρητής (ανάλογα με την περίπτωση) θεωρούν διαθέσιμους τους εν λόγω όρους χρηματοδότησης. Ο Παραχωρησιούχος, το Δημόσιο και ο Παραχωρητής θα συναντηθούν, προκειμένου να συζητήσουν την Ειδοποίηση Αναχρηματοδότησης εντός είκοσι οκτώ (28) ημερών. Κατά την εν λόγω συνάντηση θα εξεταστούν τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία αμφότερων των Μερών σχετικά με τη διαθεσιμότητα των όρων χρηματοδότησης για πιθανή Αναχρηματοδότηση. Το Δημόσιο ή ο Παραχωρητής (ανάλογα με την περίπτωση) δύνανται να αποσύρουν την Ειδοποίηση Αναχρηματοδότησης κατά την εν λόγω συνάντηση ή πριν από αυτήν ή εντός δέκα (10) ημερών έπειτα από αυτή.

47.9.3 Εάν το Δημόσιο ή ο Παραχωρητής (ανάλογα με την περίπτωση) επιδώσει μια Ειδοποίηση Αναχρηματοδότησης η οποία δεν έχει αποσυρθεί δυνάμει του Άρθρου 47.9.2, τότε ο Παραχωρησιούχος:

(α) θα ενεργήσει έγκαιρα, με επιμέλεια και καλόπιστα αναφορικά με την πιθανή Αναχρηματοδότηση·

(β) θα καταβάλει κάθε εύλογη προσπάθεια να εξασφαλίσει τους πλέον ευνοϊκούς διαθέσιμους όρους από υπάρχοντες και/ή νέους δανειστές για οποιαδήποτε πιθανή Αναχρηματοδότηση (υπό τον όρο ότι ο Παραχωρησιούχος δεν θα είναι υποχρεωμένος να προτείνει αναχρηματοδότηση τέτοιου είδους που δεν θα εγκρινόταν από ένα συνετό διοικητικό συμβούλιο μιας εταιρείας που δραστηριοποιείται στον ίδιο τομέα στην Ελληνική Επικράτεια με αυτόν στον οποίο δραστηριοποιείται ο Παραχωρησιούχος, σε παρόμοιες συνθήκες). Προς αποφυγή αμφιβολιών, θα πρόκειται επίσης για όρους οι οποίοι έχουν πιθανότητες να δημιουργήσουν θετικό Όφελος Αναχρηματοδότησης μετά την αφαίρεση των δαπανών σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 47.7· και

(γ) είτε:

(i) όποτε είναι ευλόγως δυνατόν μετά την παραλαβή της Ειδοποίησης Αναχρηματοδότησης, θα παράσχει στο Δημόσιο και στον Παραχωρητή (Α) πλήρη στοιχεία της προτεινόμενης Αναχρηματοδότησης, συμπεριλαμβανομένου του οικονομικού μοντέλου και στοιχείων που να ικανοποιούν ευλόγως το Δημόσιο και τον Παραχωρητή ότι οι εν λόγω παραδοχές αντιπροσωπεύουν τους πλέον ευνοϊκούς όρους για την πιθανή Αναχρηματοδότηση με τη βάση που ορίζεται στο παρόν Άρθρο 47 (*Αναχρηματοδότηση*), καθώς και (Β) αρχικά προσχέδια τυχόν αλλαγών στην παρούσα Σύμβαση, συμπεριλαμβανομένων τυχόν αλλαγών σε σχέση με πιθανή αποζημίωση καταγγελίας, η οποία ενδέχεται να απαιτείται προκειμένου να τεθεί σε ισχύ η προτεινόμενη Αναχρηματοδότηση· είτε

(ii) εάν ο Παραχωρησιούχος (ενεργώντας ευλόγως) θεωρεί ότι δεν είναι δυνατή η εξασφάλιση ευνοϊκότερων όρων χρηματοδότησης από αυτούς που προβλέπονται στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος Άρθρου 47 (*Αναχρηματοδότηση*), θα παράσχει στοιχεία που να ικανοποιούν ευλόγως το Δημόσιο και τον Παραχωρητή αναφορικά με την εν

λόγω αντίληψή του, καθώς και αποδεικτικά στοιχεία που να ικανοποιούν ευλόγως τον Παραχωρητή ότι ο Παραχωρησιούχος έχει συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις του στα Άρθρα 47 (*Αναχρηματοδότηση*), 47.9.3(α) και 47.9.3(β).

47.9.4 Μετά τη λήψη των πληροφοριών που αναφέρονται στο Άρθρο 47.9.3(γ)(i), το Δημόσιο και ο Παραχωρητής (κατά την απόλυτη διακριτική τους ευχέρεια) είτε:

(α) θα δώσουν οδηγίες στον Παραχωρησιούχο να υλοποιήσει την προτεινόμενη Αναχρηματοδότηση· ή

(β) θα δώσουν οδηγίες στον Παραχωρησιούχο να διακόψει την προτεινόμενη Αναχρηματοδότηση·

υπό τον όρο ότι, εάν το Δημόσιο και ο Παραχωρητής θεωρούν ευλόγως ότι δεν ικανοποιήθηκαν οι απαιτήσεις του Άρθρου 47.9.3(γ)(i), το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρητής ενδέχεται να ζητήσουν από τον Παραχωρησιούχο να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του βάσει του Άρθρου 47.9.3(γ)(i), στην οποία περίπτωση θα ισχύσουν οι διατάξεις των Άρθρων 47.9.3 και 47.9.4, όπως ακριβώς αν το Δημόσιο και ο Παραχωρητής είχαν επιδώσει Ειδοποίηση Αναχρηματοδότησης.

47.9.5 Εάν ο Παραχωρητής δώσει οδηγίες στον Παραχωρησιούχο να υλοποιήσει την προτεινόμενη Αναχρηματοδότηση:

(α) Ο Παραχωρησιούχος θα καταβάλει κάθε εύλογη προσπάθεια, προκειμένου να μεριμνήσει ότι η εν λόγω προτεινόμενη Αναχρηματοδότηση θα υλοποιηθεί όποτε είναι ευλόγως δυνατόν·

(β) Η εν λόγω προτεινόμενη Αναχρηματοδότηση θα θεωρηθεί Αποζημιώσιμη Αναχρηματοδότηση· και

(γ) Θα εφαρμόζονται οι διατάξεις των Άρθρων 47.1 έως 47.8.

47.9.6 Εάν:

(α) το Δημόσιο και ο Παραχωρητής δώσουν οδηγίες στον Παραχωρησιούχο να διακόψει την πιθανή Αναχρηματοδότηση δυνάμει του Άρθρου 47.9.4(β)· ή

(β) ικανοποιούνται οι απαιτήσεις του Άρθρου 47.9.3(γ)(ii)·

τότε το Δημόσιο θα αποζημιώσει τον Παραχωρησιούχο για τις εύλογες και θεμιτές επαγγελματικές δαπάνες που αυτός υπέστη σε σχέση με την πιθανή Αναχρηματοδότηση· οι εν λόγω δαπάνες θα καταβληθούν από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο εντός εξήντα (60) ημερών από την παραλαβή έγκυρου τιμολογίου αναφορικά με το εν λόγω ποσό. Στις συγκεκριμένες δαπάνες δεν θα περιλαμβάνονται δαπάνες εσωτερικής διαχείρισης που υπέστη ο Παραχωρησιούχος εκτός από τον βαθμό στον οποίο (α) μπορεί να αποδειχθεί με τρόπο που να ικανοποιεί ευλόγως το Δημόσιο ότι οι εν λόγω δαπάνες σημειώθηκαν αντί για επαγγελματικές δαπάνες οι οποίες θα είχαν καταβληθεί σε τρίτους κατά τη συνήθη πορεία της συγκεκριμένης επαγγελματικής δραστηριότητας και (β) το Δημόσιο, μέσω πρότερης έγγραφης σύμβασης, έχει εγκρίνει τη χρήση τέτοιου εσωτερικού πόρου διαχείρισης.

47.9.7 Το Δημόσιο και/ή ο Παραχωρητής δύνανται να εκδώσουν Ειδοποίηση Αναχρηματοδότησης βάσει του Άρθρου 47.9.1 ανά πάσα στιγμή, αλλά όχι περισσότερες από μία φορά σε κάθε διετία. Προς αποφυγή αμφιβολιών, Ειδοποίηση Αναχρηματοδότησης που έχει αποσυρθεί βάσει του Άρθρου 47.9.2 έχει εκδοθεί για τους σκοπούς του παρόντος Άρθρου 47.9.7.

48 [ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ]

49 Αποκλειστική Αποκατάσταση

49.1 Με την επιφύλαξη παντός νομίμου δικαιώματος του Παραχωρησιούχου:

49.1.1 για συγκεκριμένη εκπλήρωση οποιασδήποτε υποχρέωσης στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης· ή

49.1.2 για λήψη ασφαλιστικών μέτρων·

ο Παραχωρησιούχος δεν θα δικαιούται αποζημίωσης ή δεν θα έχει οποιαδήποτε άλλα δικαιώματα βάσει σύμβασης, αδικοπραξίας ή άλλως σε σχέση με οποιαδήποτε παραβίαση της παρούσας Σύμβασης στον βαθμό που η συγκεκριμένη παραβίαση αποτελεί Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου ή η παρούσα Σύμβαση προβλέπει ρητή αποκατάσταση σε σχέση με την παραβίαση.

49.2 Εκτός εάν άλλως ορίζεται στην παρούσα Σύμβαση, η μόνη αποκατάσταση του Παραχωρητή και/ή του Δημοσίου αναφορικά με οποιοδήποτε θέμα στο οποίο ισχύουν Πόντοι Ανεπάρκειας και/ή Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων βάσει του Παραρτήματος 6 (*Μέτρηση Επιδόσεων*) θα είναι οι εν λόγω Πόντοι Ανεπάρκειας ή οι Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων.

50 Τροποποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης

50.1 Με την επιφύλαξη των Άρθρων 16.2 και 22.1, ο Παραχωρησιούχος δύναται, με μεταγενέστερη ειδοποίηση στο Δημόσιο ή στον Παραχωρητή, να τροποποιήσει οποιαδήποτε σημαντική σύμβαση υπεργολαβίας ή Σύμβαση Παροχής Υπηρεσιών, εκτός εάν η εν λόγω τροποποίηση είναι επιζήμια για τα συμφέροντα του Δημοσίου ή του Παραχωρητή, στην οποία περίπτωση η εν λόγω τροποποίηση μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο με την πρότερη έγγραφη συγκατάθεση του Δημοσίου και/ή του Παραχωρητή (ανάλογα με την περίπτωση), την οποία δεν θα αρνείται χωρίς εύλογη αιτία. Οποιαδήποτε τέτοια τροποποίηση δεν θα απαλλάσσει τον Παραχωρησιούχο από τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας Σύμβασης.

50.2 Με εξαίρεση τα Παραρτήματα, η παρούσα Σύμβαση μπορεί να τροποποιηθεί ή να συμπληρωθεί μόνο κατόπιν έγγραφης συγκατάθεσης του Παραχωρητή, του Δημοσίου και του Παραχωρησιούχου, ενώ οι εν λόγω τροποποιήσεις θα κυρώνονται από τον νόμο. Με την επιφύλαξη τυχόν Μεταβολών Νομοθεσίας, η ακύρωση ή η τροποποίηση της παρούσας Σύμβασης χωρίς τη συμφωνία του Παραχωρησιούχου θα αποτελεί Γεγονός Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου.

50.3 Οποιαδήποτε συμφωνία ανάμεσα στον Παραχωρητή, το Δημόσιο και τον Παραχωρησιούχο για την τροποποίηση της παρούσας Σύμβασης θα καταρτίζεται εγγράφως και θα υπογράφεται από τον Εκπρόσωπο του Παραχωρητή, τον Εκπρόσωπο του Δημοσίου και τον/-ους Εκπρόσωπο/-ους του Παραχωρησιούχου, οι οποίοι θα έχουν ειδικώς εξουσιοδοτηθεί για το σκοπό αυτό.

50.4

50.4.1 Η τροποποίηση των Παραρτημάτων:

(α) αναφορικά με όλα τα Παραρτήματα εκτός από τα Παραρτήματα 25 (*Οικονομικό Μοντέλο*), 26 (*Τεχνική Προσφορά*) και 27 (*Καταστατικό του Παραχωρησιούχου*), θα πραγματοποιείται μέσω συμφωνίας ανάμεσα στο Δημόσιο, τον Παραχωρητή και τον Παραχωρησιούχο και θα υπογράφεται από τα πρόσωπα που αναφέρονται στο Άρθρο 50.3 ·

(β) αναφορικά με τα Παραρτήματα 25 (*Οικονομικό Μοντέλο*), 26 (*Τεχνική Προσφορά) και 27 (Καταστατικό του Παραχωρησιούχου*), θα πραγματοποιείται μέσω σύμβασης ανάμεσα στα Συμβαλλόμενα Μέρη, κατόπιν έγγραφης συναίνεσης από το Δημόσιο.

50.4.2 Ο Παραχωρητής και ο Παραχωρησιούχος θα δικαιούνται να προβαίνουν ή εγκρίνουν οποιαδήποτε τροποποίηση, χωρίς να λαμβάνουν τη συναίνεση

των άλλων Συμβαλλομένων Μερών, εάν το εν λόγω θέμα σχετίζεται αποκλειστικά με οφειλόμενες αμοιβές από τον Παραχωρησιούχο στον Παραχωρητή.

50.4.3 Το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος θα δικαιούνται να προβαίνουν ή εγκρίνουν οποιαδήποτε τροποποίηση, χωρίς να λαμβάνουν τη συναίνεση των άλλων Συμβαλλομένων Μερών, εάν το εν λόγω θέμα σχετίζεται αποκλειστικά με:

(α) την Εισφορά ή άλλα οφειλόμενα ποσά βάσει της παρούσας Σύμβασης από τον Παραχωρησιούχο στο Δημόσιο· και με

(β) τροποποιήσεις που το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος θεωρούν αμιγώς μηχανικού ή γραφειοκρατικού χαρακτήρα ή τροποποιήσεις που δεν επηρεάζουν τα δικαιώματα, τα συμφέροντα και/ή τις υποχρεώσεις του Παραχωρητή.

50.5 Εφόσον δεν προβλέπεται διαφορετικά στο σχετικό Άρθρο, όλες οι συμβάσεις που θα συναφθούν δυνάμει της παρούσας Σύμβασης ανάμεσα στο Δημόσιο και/ή τον Παραχωρητή και τον Παραχωρησιούχο ή τους Δανειστές υπογράφονται από τον Εκπρόσωπο του Παραχωρητή και τον(τους) Εκπρόσωπο(ους) του Παραχωρησιούχου, οι οποίοι είναι ειδικώς εξουσιοδοτημένοι για αυτό το σκοπό.

50.6 Οι διευθετήσεις και οι ενέργειες των Συμβαλλόμενων Μερών δυνάμει της παρούσας Σύμβασης, εκτός από όσες απαιτούνται για την επίτευξη της Ημερομηνίας Έναρξης Παραχώρησης, ισχύουν μετά την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος Κυρωτικού Νόμου.

ΣΕ ΠΙΣΤΩΣΗ των ανωτέρω, το Δημόσιο, ο Παραχωρητής, ο Παραχωρησιούχος και οι Αρχικοί Μέτοχοι υπέγραψαν την παρούσα Σύμβαση (σε επτά αντίγραφα – τρία για το Δημόσιο, ένα για τον Παραχωρητή, ένα για τον Παραχωρησιούχο και δύο για τους Αρχικούς Μετόχους) μέσω των εξουσιοδοτημένων εκπροσώπων τους, όπως αυτοί αναφέρονται παραπάνω, κατά την ημερομηνία που μνημονεύθηκε πρώτη ανωτέρω στην παρούσα.

ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

....

Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

....

Υπουργός Οικονομικών

....

Υπουργός Εθνικής Άμυνας

ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΟΥΧΟ

....

Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας Β΄ Ανώνυμη Εταιρεία
"Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας Β΄ Α.Ε."
Υπηρεσίες Λειτουργίας Αερολιμένων
Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 209 - ΜΑΡΟΥΣΙ Τ.Κ. 151 24
ΑΦΜ: 800641087 - ΔΟΥ: ΦΑΕ ΑΘΗΝΩΝ
ΤΗΛ. 210 6141106 - FAX: 210 6140372
ΑΡ.Γ.Ε.ΜΗ.: 133594801000

ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΤΗ

....

ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΑΕ
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 1 & ΣΤ.ΔΙΟΥ - 105 62 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ. 210 32 74 400 - FAX: 210 32 74 448
ΑΦΜ: 997471299 - ΔΟΥ: ΦΑΕ ΑΘΗΝΩΝ
ΑΡ.Γ.Ε.Μ.Η. 117034801000

Για τους ΑΡΧΙΚΟΥΣ ΜΕΤΟΧΟΥΣ

....

SLENTEL LIMITED

Παράρτημα 1
Μορφή Εγγυητικών Επιστολών[4]

ΕΝΟΤΗΤΑ 1: Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης

Ημερομηνία

[Αποδεκτή Τράπεζα] ως ΤΡΑΠΕΖΑ
και

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΚΑΙ
Δανειστές[5] ως ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΔΕΣΜΕΥΤΙΚΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ ΣΕ ΠΡΩΤΗ ΖΗΤΗΣΗ

[4] Για την αποφυγή οποιασδήποτε αμφιβολίας, είναι δυνατή η προσκόμιση περισσοτέρων της μίας Εγγυητικών Επιστολών για τον ίδιο σκοπό, υπό την προϋπόθεση ότι το άθροισμα των αντιστοίχων ποσών καλύπτει τις αναγκαίες απαιτήσεις και ότι είναι πανομοιότυπες από κάθε άλλη άποψη.
[5] Σε περίπτωση που δεν υπάρχουν Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις, η φόρμα θα πρέπει να τροποποιηθεί ούτως ώστε να αποκλείει αναφορές σε Δανειστές, Πληρεξούσια Τράπεζα και Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις.

ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΔΕΣΜΕΥΤΙΚΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

Αριθ. _____

ΓΙΑ ΜΕΓΙΣΤΟ ΠΟΣΟ [*το ποσό της Δεσμευτικής Επένδυσης***] ΕΥΡΩ** (η "**Δεσμευτική Επένδυση**")

Από: [Αποδεκτή Τράπεζα]

(η "**Τράπεζα**")

ΠΡΟΣ

1. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

   (ο "**Πρώτος Δικαιούχος**") και

2. [Πληρεξούσια Τράπεζα] ως νόμιμος εκπρόσωπος και εκ μέρους των Δανειστών

   (ο "**Δεύτερος Δικαιούχος**"),

   μαζί, οι **Δικαιούχοι** και έκαστος, ο **Δικαιούχος**

Έργο: "Αναβάθμιση, Συντήρηση, Διαχείριση και Λειτουργία Περιφερειακών Αεροδρομίων Αιγαίου"

(A) Δυνάμει σύμβασης παραχώρησης που συνήφθη μεταξύ [*ΕΕΣ*] ως Παραχωρησιούχου, του Πρώτου Δικαιούχου, του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Ελληνικού Δημοσίου Α.Ε. (το "**ΤΑΙΠΕΔ**") και ________________ [*στοιχεία του (των) Αρχικού (-ών) Μετόχου (-ων)*] (ο (οι) "**Αρχικός (-οί) Μέτοχος (-οι)**") με ημερομηνία ____________ (η "**Σύμβαση Παραχώρησης**") το ΤΑΙΠΕΔ χορήγησε στον Παραχωρησιούχο τα δικαιώματα συντήρησης και λειτουργίας ορισμένων Περιφερειακών Αεροδρομίων.

(B) Δυνάμει της Σύμβασης Παραχώρησης και προκειμένου να τεθεί σε ισχύ η Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, οι Αρχικοί Μέτοχοι ζήτησαν από την Τράπεζα να παράσχει και η Τράπεζα δέχτηκε να παράσχει εγγυητική επιστολή με τους ακολούθους όρους προς όφελος των Δικαιούχων.

(Γ) Όλοι οι όροι με κεφαλαία γράμματα που δεν ορίζονται στην παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα έχουν την αντίστοιχη ερμηνεία που τους αποδίδεται στη Σύμβαση Παραχώρησης.

1. Η παρούσα εγγυητική επιστολή (η "**Εγγυητική Επιστολή**") εκδίδεται προς όφελος:

   (α) του Πρώτου Δικαιούχου, ο οποίος αποδέχεται την παρούσα Εγγυητική Επιστολή σύμφωνα με το Άρθρο 12.4 (*Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης*) της Σύμβασης Παραχώρησης και

(β) του Δευτέρου Δικαιούχου, ο οποίος αποδέχεται την παρούσα Εγγυητική Επιστολή σύμφωνα με το Άρθρο 12.4 (*Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης*) της Σύμβασης Παραχώρησης και ως εξασφάλιση για τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις μεταξύ του Δευτέρου Δικαιούχου και του Παραχωρησιούχου.

2. Η Τράπεζα ανεπιφύλακτα και ανέκκλητα εγγυάται, ως εάν ήταν ο μοναδικός πρωτοφειλέτης και όχι απλώς ο εγγυητής, την καταβολή οποιουδήποτε ποσού έως την Δεσμευτική Επένδυση που ανέρχεται στα ________ Ευρώ (€ ______________) (το “**Μέγιστο Ποσό**”), παραιτούμενη οριστικά και ανέκκλητα από οποιαδήποτε ένσταση που άλλως θα εδικαιούτο ως εγγυητής, συμπεριλαμβανομένης της ένστασης διζήσεως και οποιωνδήποτε δικαιωμάτων, ενστάσεων και αμυνών που απορρέουν από τις διατάξεις των άρθρων 850, 852, 853-856, 862-864 και 866-868 του Ελληνικού Αστικού Κώδικα. Η Τράπεζα ανεπιφύλακτα και ανέκκλητα αναλαμβάνει να καταβάλει προς τον αιτούντα Δικαιούχο οποιοδήποτε ποσό (-ά) έως το Μέγιστο Ποσό με την επιφύλαξη των όρων 3 και 4 της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής, ανεξαρτήτως οποιωνδήποτε αμφισβητήσεων, διαφωνιών ή ενστάσεων από οποιονδήποτε εκ των Αρχικών Μετόχων και δίχως να ερευνήσει εάν το αίτημα των Δικαιούχων είναι τεκμηριωμένο, κατόπιν υποβολής έγγραφου αιτήματος κατάπτωσης υπογεγραμμένου από εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπο του αιτούντος Δικαιούχου αμέσως και πάντως όχι αργότερα από τις 4 μμ της ημερομηνίας του εν λόγω αιτήματος εφόσον το αίτημα κατάπτωσης παραληφθεί από την Τράπεζα στις ή πριν από τις 11 πμ οποιασδήποτε Εργάσιμης Ημέρας, όμως εάν το εν λόγω αίτημα παραληφθεί από την Τράπεζα μετά τις 11 πμ οποιασδήποτε Εργάσιμης Ημέρας, τότε η καταβολή σύμφωνα με την παρούσα Εγγυητική Επιστολή πρέπει να γίνεται μέχρι τις 11 πμ της επόμενης Εργάσιμης Ημέρας, υπό την προϋπόθεση ότι το εν λόγω αίτημα έχει υποβληθεί πριν από την Ημερομηνία Λήξεως, όπως προσδιορίζεται παρακάτω και υπό την προϋπόθεση ότι:

(α) συνοδεύεται από την παρούσα Εγγυητική Επιστολή στην περίπτωση του Δευτέρου Δικαιούχου ή από αντίγραφο της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής επικυρωμένο από την Τράπεζα στην περίπτωση του Πρώτου Δικαιούχου και περιλαμβάνει δήλωση υπογεγραμμένη από εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπο όπου πιστοποιείται η μη-καταβολή οποιουδήποτε ποσού της Δεσμευτικής Επένδυσης, σύμφωνα με το Χρονοδιάγραμμα Καταβολών Δεσμευτικής Επένδυσης, όπως αυτό καθορίζεται στο Άρθρο 9.1.4 της Σύμβασης Παραχώρησης,

(β) περιέχει το αιτούμενο ποσό και

(γ) προσδιορίζει τον τραπεζικό λογαριασμό του Δικαιούχου στον οποίο αυτό θα κατατεθεί.

Η Τράπεζα δεν θα δικαιούται να καθυστερεί ή να παρακρατεί την πληρωμή για οποιονδήποτε άλλο λόγο πέραν όσων εκτίθενται στην παρούσα Εγγυητική Επιστολή. Η Τράπεζα θα δέχεται περισσότερα αιτήματα κατάπτωσης της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής, υπό την προϋπόθεση ότι το συνολικό ποσό που ζητείται μέσω οποιουδήποτε εκ των εν λόγω αιτημάτων δεν υπερβαίνει, μεμονωμένα ή σωρευτικά, το Μέγιστο Ποσό.

3. Η παρούσα Εγγυητική Επιστολή δύναται να απομειώνεται σταδιακά κατ' αναλογία των καταβολών της Δεσμευτικής Επένδυσης όπως θα πιστοποιηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις των Άρθρων 9.1.5(α) και 9.1.5(β) της Σύμβασης Παραχώρησης καθώς και τις σχετικές διατάξεις της Απευθείας Σύμβασης με το Δημόσιο.

4. Το Μέγιστο Ποσό θα μειώνεται αυτομάτως κατά το ποσό οποιουδήποτε αιτήματος κατάπτωσης έχει πληρωθεί σε σχέση με την παρούσα Εγγυητική Επιστολή. Η πληρωμή θα γίνεται κατά το πλήρες ποσό και χωρίς οποιονδήποτε συμψηφισμό, ανταπαίτηση ή μειώσεις για λογαριασμό οποιασδήποτε υποχρέωσης, συμπεριλαμβανομένων, χωρίς περιορισμό, οποιωνδήποτε υφιστάμενων ή μελλοντικών φόρων, τελών, χρεώσεων, αμοιβών, μειώσεων ή κρατήσεων οποιασδήποτε φύσης και οποιουδήποτε φορέα επιβολής αυτών.

5. Η παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα καθίσταται άκυρη και ανίσχυρη και όλες οι υποχρεώσεις από αυτή θα παύουν να ισχύουν κατά το νωρίτερο των ακόλουθων ημερομηνιών (η "**Ημερομηνία Λήξεως**"):

(α) ένα (1) μήνα μετά την ___________ *[ημέρα καταβολής της τελευταίας δόσης της Δεσμευτικής Επένδυσης σύμφωνα με το Άρθρο 9.1.4 της Σύμβασης Παραχώρησης]*, ή

(β) την ημερομηνία κατά την οποία το Μέγιστο Ποσό θα έχει καταβληθεί πλήρως, ή

(γ) την επιστροφή αυτής στην Τράπεζα.

6. Η Τράπεζα θα διενεργεί πληρωμές υπό την παρούσα Εγγυητική Επιστολή:

(α) χωρίς οποιαδήποτε ειδοποίηση ή αναφορά προς τους Αρχικούς Μετόχους ή σε οποιοδήποτε άλλο άτομο,

(β) ανεξαρτήτως οποιασδήποτε ειδοποίησης προς την Τράπεζα σχετικά με μη-πληρωμή από την πλευρά των Αρχικών Μετόχων ή από οποιοδήποτε άλλο άτομο, και

(γ) ανεξαρτήτως της εκτέλεσης ή μη-εκτέλεσης συμβατικής υποχρέωσης οποιουδήποτε μέρους στη Σύμβαση Παραχώρησης.

7. Η Τράπεζα δύναται να βασισθεί σε οποιαδήποτε έγγραφη ειδοποίηση, έγγραφο ή πιστοποιητικό υπογεγραμμένο ή εμφανιζόμενο ως υπογεγραμμένο από οποιοδήποτε άτομο εξουσιοδοτημένο από Δικαιούχο.

8. Αποδεχόμενοι την παρούσα Εγγυητική Επιστολή, η Τράπεζα και έκαστος Δικαιούχος αναγνωρίζουν και συμφωνούν ότι:

(α) οι Δικαιούχοι δύνανται να υποβάλλουν αίτημα κατάπτωσης της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής σύμφωνα με τους όρους αυτής χωρίς προηγουμένως να έχουν προχωρήσει σε οποιαδήποτε ενέργεια ή να έχουν προβάλει οποιαδήποτε αξίωση έναντι οποιουδήποτε μέρους, του οποίου οι υποχρεώσεις εξασφαλίζονται μέσω της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής και

(β) η Τράπεζα διεξάγει επιχειρηματικές συναλλαγές αποκλειστικώς εγγράφως και δεν υποχρεούται ούτε φέρει την ευθύνη να διερευνήσει τη νομιμότητα οποιουδήποτε αιτήματος κατάπτωσης της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής ή οποιαδήποτε άλλη σχετική συναλλαγή ή οποιοδήποτε συμψηφισμό, ανταπαίτηση ή μέσο άμυνας μεταξύ Δικαιούχου και οποιουδήποτε μέρους, του οποίου οι υποχρεώσεις εξασφαλίζονται μέσω της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής.

9. Η παρούσα Εγγυητική Επιστολή εκδίδεται από την Τράπεζα στ ______ *[τόπος έκδοσης]*. Οποιαδήποτε ειδοποίηση στην Τράπεζα πρέπει να απευθύνεται στην Τράπεζα *[καταχωρηθέν όνομα Τράπεζας]* στην ανωτέρω διεύθυνση αυτής και οποιοδήποτε αίτημα κατάπτωσης πρέπει να υποβάλλεται στ [ ]

[Σημείωση: Προσδιορίστε υποκατάστημα για υποβολές και πληρωμή]

10. Η παρούσα Εγγυητική Επιστολή και οποιεσδήποτε μη συμβατικές υποχρεώσεις που απορρέουν από ή συνδέονται με αυτή διέπονται από την ελληνική νομοθεσία και θα ερμηνεύονται βάσει αυτής. Τα Δικαστήρια των Αθηνών θα είναι αποκλειστικώς αρμόδια για την επίλυση οποιασδήποτε διαφοράς που προκύπτει από ή σε σχέση με την παρούσα Εγγυητική Επιστολή (συμπεριλαμβανομένης οποιασδήποτε διαφοράς σχετικά με τυχόν μη συμβατικές υποχρεώσεις που προκύπτουν από ή σε σχέση με αυτή).

11. Εάν διάταξη της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής καταστεί παράνομη, άκυρη ή ανεφάρμοστη σε οποιαδήποτε δικαιοδοσία σε σχέση με την Τράπεζα, τούτο δεν θα επηρεάσει:

(α) την εγκυρότητα ή εκτελεστότητα υπό την εν λόγω δικαιοδοσία οποιασδήποτε άλλης διάταξης της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής, ή

(β) την εγκυρότητα ή εκτελεστότητα υπό άλλες δικαιοδοσίες της παρούσας ή οποιασδήποτε άλλης διάταξης της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής και οι

MG

έγκυρες διατάξεις της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής θα ερμηνεύονται σύμφωνα με τον οικονομικό σκοπό της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής.

Ημερομηνία 201_

____

Εκ μέρους των

[*Τράπεζα*]

ΕΝΟΤΗΤΑ 2: Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης Έργων

Ημερομηνία

[Αποδεκτή Τράπεζα] ως ΤΡΑΠΕΖΑ
και

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ και
Δανειστές[6] ως ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΚΑΛΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΕΡΓΩΝ ΣΕ ΠΡΩΤΗ ΖΗΤΗΣΗ

[6] Σε περίπτωση που δεν υπάρχουν Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις, η φόρμα θα πρέπει να τροποποιηθεί ούτως ώστε να αποκλείει αναφορές σε Δανειστές, Πληρεξούσια Τράπεζα και Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις.

ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΚΑΛΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΕΡΓΩΝ

Αριθ. _____

ΓΙΑ ΜΕΓΙΣΤΟ ΠΟΣΟ ΕΙΚΟΣΙ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΩΝ ΕΥΡΩ (€20.000.000)

Από: [*Αποδεκτή Τράπεζα*] (η "**Τράπεζα**")

Προς:

1. **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ** (ο "**Πρώτος Δικαιούχος**"), και

2. [Πληρεξούσια Τράπεζα] ως νόμιμος εκπρόσωπος και εκ μέρους των Δανειστών (ο "**Δεύτερος Δικαιούχος**"),

μαζί, οι **Δικαιούχοι** και έκαστος, ο **Δικαιούχος**

Έργο "Αναβάθμιση, Συντήρηση, Διαχείριση και Λειτουργία Περιφερειακών Αεροδρομίων Αιγαίου "

(Α) Δυνάμει σύμβασης παραχώρησης που συνήφθη μεταξύ [*ΕΕΣ*] ως Παραχωρησιούχου, του Πρώτου Δικαιούχου, του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Ελληνικού Δημοσίου Α.Ε. (το "**ΤΑΙΠΕΔ**") και [*στοιχεία του (των) Αρχικού (-ών) Μετόχου (-ων)*] ως Αρχικών Μετόχων με ημερομηνία ____________ (η "**Σύμβαση Παραχώρησης**") το ΤΑΙΠΕΔ χορήγησε στον Παραχωρησιούχο τα δικαιώματα συντήρησης και λειτουργίας ορισμένων Περιφερειακών Αεροδρομίων.

(Β) Δυνάμει της (των) Σύμβασης (Συμβάσεων) Μελέτης-Κατασκευής ο Εργολάβος συμφώνησε να εκτελέσει ορισμένα έργα για λογαριασμό του Παραχωρησιούχου.

(Γ) Ο Παραχωρησιούχος ζήτησε από την Τράπεζα να παράσχει και η Τράπεζα δέχτηκε να παράσχει εγγυητική επιστολή με τους ακόλουθους όρους προς όφελος των Δικαιούχων.

(Δ) Όλοι οι όροι με κεφαλαία γράμματα που δεν ορίζονται στην παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα έχουν την αντίστοιχη ερμηνεία που τους αποδίδεται στη Σύμβαση Παραχώρησης.

1. Η παρούσα εγγυητική επιστολή (η "**Εγγυητική Επιστολή**") εκδίδεται προς όφελος:

(α) του Πρώτου Δικαιούχου, ο οποίος αποδέχεται την παρούσα Εγγυητική Επιστολή σύμφωνα με το Άρθρο 12.3.1 της Σύμβασης Παραχώρησης και

(β) του Δευτέρου Δικαιούχου, ο οποίος αποδέχεται την παρούσα Εγγυητική Επιστολή ως εξασφάλιση για τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις μεταξύ του Δευτέρου Δικαιούχου και του Παραχωρησιούχου.

2. Η Τράπεζα ανεπιφύλακτα και ανέκκλητα εγγυάται, ως εάν ήταν ο μοναδικός πρωτοφειλέτης και όχι απλώς ο εγγυητής, την καταβολή οποιουδήποτε ποσού έως το

μέγιστο συνολικό ποσό των είκοσι εκατομμυρίων Ευρώ (**€ 20.000.000**) (το "**Μέγιστο Ποσό**"), παραιτούμενη οριστικά και ανέκκλητα από οποιαδήποτε ένσταση που άλλως θα εδικαιούτο ως εγγυητής, συμπεριλαμβανομένης της ένστασης διζήσεως και οποιωνδήποτε δικαιωμάτων, ενστάσεων και αμυνών που απορρέουν από τις διατάξεις των άρθρων 850, 852, 853-856, 862-864 και 866-868 του Ελληνικού Αστικού Κώδικα. Η Τράπεζα ανεπιφύλακτα και ανέκκλητα αναλαμβάνει να πληρώσει στους Δικαιούχους, ανεξαρτήτως οποιωνδήποτε αμφισβητήσεων, διαφωνιών ή ενστάσεων από τον Εργολάβο ή τον Παραχωρησιούχο και δίχως να ερευνήσει εάν το αίτημα των Δικαιούχων είναι τεκμηριωμένο κατόπιν υποβολής έγγραφου αιτήματος κατάπτωσης υπογεγραμμένου από εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπο του αιτούντος Δικαιούχου αμέσως και πάντως όχι αργότερα από τις 4 μμ της ημερομηνίας του εν λόγω αιτήματος εφόσον το αίτημα κατάπτωσης παραληφθεί από την Τράπεζα στις ή πριν από τις 11 πμ οποιασδήποτε Εργάσιμης Ημέρας, όμως εάν το εν λόγω αίτημα παραληφθεί από την Τράπεζα μετά τις 11 πμ, τότε η πληρωμή υπό την παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα πρέπει να γίνεται έως τις 11 πμ της Επομένης Εργάσιμης ημέρας, υπό την προϋπόθεση ότι το εν λόγω αίτημα έχει υποβληθεί:

(α) σύμφωνα με τον όρο 5 της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής και

(β) πριν τη λήξη της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής σύμφωνα με τον όρο 6 και με την επιφύλαξη του όρου 6 της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής,

οποιοδήποτε ποσό (-ά) έως το Μέγιστο Ποσό, με την επιφύλαξη του όρου 3 της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής. Η Τράπεζα δεν θα δικαιούται να καθυστερεί ή να παρακρατεί την πληρωμή για οποιονδήποτε άλλο λόγο πέραν όσων εκτίθενται στην παρούσα Εγγυητική Επιστολή. Η Τράπεζα θα δέχεται περισσότερα αιτήματα κατάπτωσης της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής, υπό την προϋπόθεση ότι το συνολικό ποσό που ζητείται μέσω οποιουδήποτε εκ των εν λόγω πολλαπλών αιτημάτων κατάπτωσης δεν υπερβαίνει το Μέγιστο Ποσό.

3. Το Μέγιστο Ποσό θα απομειώνεται αυτομάτως κατά το ποσό οποιουδήποτε αιτήματος κατάπτωσης έχει πληρωθεί υπό την παρούσα Εγγυητική Επιστολή. Η πληρωμή θα γίνεται κατά το πλήρες ποσό και χωρίς οποιονδήποτε συμψηφισμό, ανταπαίτηση ή μειώσεις για λογαριασμό οποιασδήποτε υποχρέωσης, συμπεριλαμβανομένων, χωρίς περιορισμό, οποιωνδήποτε υφιστάμενων ή μελλοντικών φόρων, τελών, χρεώσεων, αμοιβών, μειώσεων ή κρατήσεων οποιασδήποτε φύσης και οποιουδήποτε φορέα επιβολής αυτών.

4. Η Τράπεζα θα πληρώσει, υπό την παρούσα Εγγυητική Επιστολή, οποιοδήποτε ποσό (-ά) διαθέσιμο (-α) για πληρωμή υπό την παρούσα Εγγυητική Επιστολή έως το Μέγιστο Ποσό ως ακολούθως:

4.1 στην περίπτωση του Πρώτου Δικαιούχου, με την υποβολή προς την Τράπεζα:

(α) αντιγράφου της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής επικυρωθέντος από την Τράπεζα και

(β) πιστοποιητικού υπογεγραμμένου από άτομο εξουσιοδοτημένο από τον Πρώτο Δικαιούχο:

(i) δηλώνοντας ότι ο Παραχωρησιούχος παραβίασε ή παρέλειψε να εκτελέσει ή να συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις αυτού που απορρέουν από τη Σύμβαση Παραχώρησης και

(ii) ζητώντας την πληρωμή του ποσού που αναγράφεται εντός (όπου το εν λόγω ποσό δεν θα υπερβαίνει το διαθέσιμο για πληρωμή μέρος του Μεγίστου Ποσού κατά το χρόνο υποβολής του αιτήματος κατάπτωσης), το οποίο αντιπροσωπεύει το συνολικό ποσό αξιώσεων του Πρώτου Δικαιούχου βάσει των αιτιών που περιγράφονται στον ως άνω όρο 4.1(β)(i).

Προς αποφυγή αμφιβολιών, η απαίτηση του Πρώτου Δικαιούχου δεν υπόκειται στη συναίνεση του Δευτέρου Δικαιούχου.

4.2. Στην περίπτωση του Δευτέρου Δικαιούχου, με την υποβολή προς την Τράπεζα:

(α) της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής και

(β) πιστοποιητικού υπογεγραμμένου από άτομο εξουσιοδοτημένο από τον Δεύτερο Δικαιούχο:

(i) δηλώνοντας ότι ο Παραχωρησιούχος παραβίασε ή παρέλειψε να εκτελέσει ή να συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις αυτού που απορρέουν από τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις και

(ii) ζητώντας την πληρωμή του ποσού που αναγράφεται εντός (όπου το εν λόγω ποσό δεν θα υπερβαίνει το διαθέσιμο για πληρωμή μέρος του Μεγίστου Ποσού κατά το χρόνο υποβολής του αιτήματος κατάπτωσης), το οποίο αντιπροσωπεύει το συνολικό ποσό αξιώσεων από τον Δεύτερο Δικαιούχο βάσει των αιτιών που περιγράφονται στον ως άνω όρο 4.2(β)(i).

5. Η παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα καθίσταται άκυρη και ανίσχυρη και όλες οι υποχρεώσεις από αυτή θα παύουν να ισχύουν κατά το νωρίτερο των ακολούθων γεγονότων:

(α) πληρωμή από την Τράπεζα υπό την παρούσα Εγγυητική Επιστολή ποσών που σωρευτικά φτάνουν το Μέγιστο Ποσό ή

(β) παρέλευση δεκαπέντε (15) ημερών από την παραλαβή από την Τράπεζα αντιγράφου του Πιστοποιητικού Οριστικής Ολοκλήρωσης όπως ορίζεται στον ακόλουθο όρο 6(β) ή

(γ) την επιστροφή αυτής στην Τράπεζα.

6. Εκτός από οποιαδήποτε ποσά ζητούνται εγγράφως πριν την ημερομηνία λήξεώς της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής σύμφωνα με τον όρο 5, το Μέγιστο Ποσό θα μειώνεται:

(α) κατά ποσοστό τριάντα τοις εκατό (30%) πέντε (5) ημέρες μετά την παραλαβή από την Τράπεζα αντιγράφου από τον Παραχωρησιούχο ή τον Εργολάβο του Πιστοποιητικού Οριστικής Ολοκλήρωσης, εκδοθέντος σε σχέση με τα Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης για όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, υπογεγραμμένου από τον Πρώτο Δικαιούχο και

(β) κατά το εναπομείναν ποσοστό του εβδομήντα τοις εκατό (70%) πέντε (5) ημέρες μετά την παραλαβή από την Τράπεζα αντιγράφου από τον Παραχωρησιούχο ή τον Εργολάβο του Πιστοποιητικού Οριστικής Ολοκλήρωσης, εκδοθέντος σε σχέση με τα Επικείμενα Έργα για όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, υπογεγραμμένου από τον Πρώτο Δικαιούχο,

υπό την προϋπόθεση ότι η Τράπεζα θα ειδοποιήσει αμέσως τους Δικαιούχους ότι παρέλαβε αντίγραφο κάθε Πιστοποιητικού Οριστικής Ολοκλήρωσης σύμφωνα με τον παρόντα όρο 6.

7. Η Τράπεζα θα διενεργεί πληρωμές υπό την παρούσα Εγγυητική Επιστολή:

(α) χωρίς οποιαδήποτε ειδοποίηση ή αναφορά προς τον Εργολάβο ή τον Παραχωρησιούχο ή σε οποιοδήποτε άλλο άτομο,

(β) ανεξαρτήτως οποιασδήποτε ειδοποίησης προς την Τράπεζα σχετικά με μη-πληρωμή από την πλευρά του Εργολάβου ή του Παραχωρησιούχου ή από οποιοδήποτε άλλο άτομο και

(γ) ανεξαρτήτως της εκτέλεσης ή μη-εκτέλεσης συμβατικής υποχρέωσης οποιουδήποτε μέρους στη Σύμβαση Παραχώρησης, στη (στις) Σύμβαση (Συμβάσεις) Μελέτης-Κατασκευής ή σε οποιαδήποτε Καθορισμένη Δανειακή Σύμβαση.

8. Η Τράπεζα δύναται να βασισθεί σε οποιαδήποτε έγγραφη ειδοποίηση, έγγραφο ή πιστοποιητικό υπογεγραμμένο ή εμφανιζόμενο ως υπογεγραμμένο από οποιοδήποτε άτομο εξουσιοδοτημένο από Δικαιούχο.

9. Αποδεχόμενοι την παρούσα Εγγυητική Επιστολή, η Τράπεζα και έκαστος Δικαιούχος αναγνωρίζουν και συμφωνούν ότι:

(α) οι Δικαιούχοι δύνανται να υποβάλουν αίτημα κατάπτωσης της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής σύμφωνα με τους όρους αυτής χωρίς προηγουμένως να έχουν προχωρήσει σε οποιαδήποτε ενέργεια ή να έχουν προβάλει οποιαδήποτε αξίωση έναντι οποιουδήποτε μέρους, του οποίου οι υποχρεώσεις εξασφαλίζονται μέσω της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής και

(β) η Τράπεζα διεξάγει επιχειρηματικές συναλλαγές αποκλειστικώς εγγράφως και δεν υποχρεούται ούτε φέρει ευθύνη να διερευνήσει τη νομιμότητα οποιουδήποτε αιτήματος κατάπτωσης της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής ή οποιαδήποτε άλλη σχετική συναλλαγή ή οποιοδήποτε συμψηφισμό, ανταπαίτηση ή μέτρο άμυνας μεταξύ Δικαιούχου και οποιουδήποτε μέρους, του οποίου οι υποχρεώσεις εξασφαλίζονται μέσω της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής.

10. Η παρούσα Εγγυητική Επιστολή εκδίδεται από την Τράπεζα στ [*τόπος έκδοσης*]. Οποιαδήποτε ειδοποίηση στην Τράπεζα πρέπει να απευθύνεται στην Τράπεζα *[καταχωρηθέν όνομα Τράπεζας]* στην ανωτέρω διεύθυνση αυτής και οποιοδήποτε αίτημα κατάπτωσης πρέπει να υποβάλλεται στ [*Προσδιορίστε υποκατάστημα για υποβολή και πληρωμή*].

11. Η παρούσα Εγγυητική Επιστολή και οποιεσδήποτε μη συμβατικές υποχρεώσεις που απορρέουν από ή συνδέονται με αυτή διέπονται από την ελληνική νομοθεσία και θα ερμηνεύονται βάσει αυτής. Τα Δικαστήρια των Αθηνών θα είναι αποκλειστικώς αρμόδια για την επίλυση οποιασδήποτε διαφοράς που προκύπτει από ή σε σχέση με την παρούσα Εγγυητική Επιστολή (συμπεριλαμβανομένης οποιασδήποτε διαφοράς σχετικά με τυχόν μη συμβατικές υποχρεώσεις που προκύπτουν από ή σε σχέση με αυτή).

12. Εάν διάταξη της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής καταστεί παράνομη, άκυρη ή ανεφάρμοστη σε οποιαδήποτε δικαιοδοσία σε σχέση με την Τράπεζα, τούτο δεν θα επηρεάσει:

(α) την εγκυρότητα ή εκτελεστότητα υπό την εν λόγω δικαιοδοσία οποιασδήποτε άλλης διάταξης της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής, ή

(β) την εγκυρότητα ή εκτελεστότητα υπό άλλες δικαιοδοσίες της παρούσας ή οποιασδήποτε άλλης διάταξης της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής και οι έγκυρες διατάξεις της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής θα ερμηνεύονται σύμφωνα με τον οικονομικό σκοπό της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής.

Ημερομηνία 201_

____

Εκ μέρους των

ΕΝΟΤΗΤΑ 3: Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας

Ημερομηνία

____

[Αποδεκτή Τράπεζα]

ως ΕΚΔΟΤΗΣ ΕΓΓΥΗΤΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ

και

ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ

[ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ]

ως ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ

ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΚΑΛΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΣΕ ΠΡΩΤΗ ΖΗΤΗΣΗ[7]

Η ΠΑΡΟΥΣΑ ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΚΑΛΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ φέρει ημερομηνία [•] και συνάπτεται μεταξύ των:

(1) [•] εταιρεία καταχωρημένη στ [•] (αριθμός καταχώρησης [•]) που εδρεύει στ [•], η οποία είναι Αποδεκτή Τράπεζα (όπως ο εν λόγω όρος προσδιορίζεται στη Σύμβαση Παραχώρησης) (ο “**Εκδότης Εγγυητικής Επιστολής**”) και

(2) **ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ [ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ]** (το “**ΤΑΙΠΕΔ**”) ανώνυμος εταιρεία συσταθείσα δυνάμει του νόμου 3986/2011 (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως 152Α/1.7.2011), το συνολικό μετοχικό κεφάλαιο της οποίας ανήκει και ελέγχεται από το Ελληνικό Δημόσιο (ο “**Δικαιούχος**”), η οποία έκφραση θα περιλαμβάνει και τους διαδόχους και εκδοχείς αυτής και οποιαδήποτε δικαιώματα και/ή υποχρεώσεις του ΤΑΙΠΕΔ από την παρούσα Εγγυητική Επιστολή ή οποιαδήποτε συμφωνία συναφθεί σύμφωνα με την παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα μεταβιβασθεί στο και/ή θα αναληφθεί από το Δημόσιο κατά την ημερομηνία (εφόσον υπάρξει) που το ΤΑΙΠΕΔ θα παύσει να υφίσταται.

ΕΠΕΙΔΗ:

(Α) Δια συμβάσεως (η “**Σύμβαση Παραχώρησης**”) που έγινε μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου, του ΤΑΙΠΕΔ ως παραχωρητή και [•] ως παραχωρησιούχου (ο “**Παραχωρησιούχος**”), το ΤΑΙΠΕΔ χορήγησε στον Παραχωρησιούχο δικαιώματα συντήρησης και λειτουργίας ορισμένων αεροδρομίων.

(Β) Ο Παραχωρησιούχος ζήτησε από τον Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής να παράσχει και ο Εκδότης Εγγυητικής Επιστολής δέχτηκε να παράσχει Εγγυητική Επιστολή προς όφελος του Δικαιούχου με τους ακόλουθους όρους.

(Γ) Όλοι οι όροι που καθορίζονται στη Σύμβαση Παραχώρησης θα έχουν την ίδια σημασία στην παρούσα Εγγυητική Επιστολή.

[7] Αυτή υπόκειται στις διατάξεις της Απευθείας Σύμβασης με το Δημόσιο.

ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΒΕΒΑΙΩΝΕΤΑΙ ως ακολούθως:

1 Ανάληψη και Προβολή Απαιτήσεων

1.1 Με την παρούσα, ο Εκδότης Εγγυητικής Επιστολής ανεπιφύλακτα και ανέκκλητα αναλαμβάνει έναντι του Δικαιούχου ότι, κατόπιν της παραλαβής έγγραφου αιτήματος από τον Δικαιούχο συμμορφούμενου με τις διατάξεις του όρου 2 της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής (“**Απαίτηση**”), θα καταβάλει στον Δικαιούχο, χωρίς αποδείξεις ή προϋποθέσεις και ανεξάρτητα από οποιαδήποτε αμφισβήτηση ή διαφωνία από τον Παραχωρησιούχο, το ποσό που αξιώνεται από τον Δικαιούχο ή τους εκδοχείς αυτού στην εν λόγω Απαίτηση ή οποιοδήποτε μικρότερο ποσό, το οποίο, κατόπιν της άθροισης όλων των πληρωμών που έχουν προηγουμένως γίνει υπό την παρούσα Εγγυητική Επιστολή, είναι ίσο με το Μέγιστο Ποσό Εγγυητικής Επιστολής (όπως ο εν λόγω όρος προσδιορίζεται στην παρούσα).

1.2 Οποιαδήποτε πληρωμή λαμβάνει χώρα υπό την παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα γίνεται στο [λογαριασμός που ορίζεται στην Απαίτηση][8] όχι αργότερα από τρεις (3) εργάσιμες για τράπεζα μέρες (που δεν είναι Σάββατο ή Κυριακή και κατά την οποία οι τράπεζες σε Λονδίνο και Αθήνα είναι ανοιχτές) από την ημερομηνία της Απαίτησης.

1.3 Η πληρωμή θα γίνει κατά το πλήρες ποσό και χωρίς οποιονδήποτε συμψηφισμό, ανταπαίτηση ή μειώσεις για λογαριασμό οποιασδήποτε υποχρέωσης, συμπεριλαμβανομένων, χωρίς περιορισμό, οποιωνδήποτε υφιστάμενων ή μελλοντικών φόρων, τελών, χρεώσεων, αμοιβών, μειώσεων ή κρατήσεων οποιασδήποτε φύσης και οποιουδήποτε φορέα επιβολής αυτών.

1.4 Με την επιφύλαξη του όρου 3 της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής, ο Δικαιούχος ή οι εκδοχείς αυτού δύνανται να εγείρουν μία ή περισσότερες Απαιτήσεις από την παρούσα Εγγυητική Επιστολή και η επίδοση Απαίτησης δεν θα αποκλείει την επίδοση οποιασδήποτε άλλης ή περαιτέρω Απαίτησης.[9]

1.5 Η (Οι) Απαίτηση (Απαιτήσεις) θα είναι αποδεικτικό στοιχείο της ευθύνης του Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής και του ποσού ή ποσών που υποχρεούται να καταβάλει στον Δικαιούχο, ανεξάρτητα από οποιαδήποτε ένσταση από τον Παραχωρησιούχο ή άλλο άτομο.

[8] Όπως επιβεβαιωθεί κατά πόσο αυτό θα πρέπει να είναι ο Λογαριασμός Εσόδων.

[9] Ουδεμία Απαίτηση θα εγείρεται από το ΤΑΙΠΕΔ υπό την παρούσα Εγγύηση μετά το πέρας της Σύμβασης Παραχώρησης. Αυτό θα πρέπει να τεθεί στην Απευθείας Σύμβαση με το Δημόσιο.

1.6 Ο Εκδότης Εγγυητικής Επιστολής δεν θα έχει δικαίωμα και δεν θα έχει υποχρέωση ή ευθύνη να διερευνήσει:

(α) το αίτιο ή την περίσταση οποιασδήποτε Απαίτησης από την πλευρά του Δικαιούχου,

(β) τα αντίστοιχα δικαιώματα, υποχρεώσεις και/ή ευθύνες του Δικαιούχου και του Παραχωρησιούχου υπό τη Σύμβαση Παραχώρησης και/ή

(γ) τη γνησιότητα οποιασδήποτε Απαίτησης που εγείρεται από τον Δικαιούχο ή την εξουσία των προσώπων που υπογράφουν οποιαδήποτε Απαίτηση δια και εκ μέρους του Δικαιούχου.

1.7 Η υποχρέωση του Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής να προχωρήσει σε πληρωμή από την παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα είναι πρωταρχικού, ανεξάρτητου και απολύτου χαρακτήρα και δεν θα δικαιούται να καθυστερεί ή να παρακρατά την πληρωμή για οποιονδήποτε λόγο.

2 Μορφή Απαίτησης

Έκαστη Απαίτηση που εγείρεται από τον Δικαιούχο θα έχει τη μορφή (ή ουσιαστικώς τη μορφή) που εκτίθεται στο Προσάρτημα της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής και θα υπογράφεται από προσηκόντως εξουσιοδοτημένο στέλεχος του σχετικού Δικαιούχου ή οποιονδήποτε άλλον αδειοδοτημένο εκδοχέα και θα επιδίδεται στον Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής στην ως άνω διεύθυνση (ή οποιαδήποτε άλλη διεύθυνση ο Εκδότης Εγγυητικής Επιστολής ενδέχεται κατά καιρούς να γνωστοποιεί στον Δικαιούχο (μέσω προηγούμενης έγγραφης ειδοποίησης τουλάχιστον δεκαπέντε (15) ημερών)).

3 Ποσό Εγγυητικής Επιστολής και Εγκυρότητα

3.1 Με την επιφύλαξη του όρου 3.2 της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής και του Άρθρου 12.5.3 της Σύμβασης Παραχώρησης, η μέγιστη συνολική υποχρέωση του Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής από την παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα είναι δέκα εκατομμύρια Ευρώ (€10.000.000) (το "**Μέγιστο Ποσό Εγγυητικής Επιστολής**") υπό την προϋπόθεση ότι δεν θα υφίσταται μέγιστο όριο σε ποσά πληρωτέα σε σχέση με οποιαδήποτε δικαιώματα ή αποζημιώσεις που ο Δικαιούχος ενδεχομένως δικαιούται λόγω οποιασδήποτε αθέτησης από τον Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής των όρων της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής.

3.2 Με την επιφύλαξη των διατάξεων για τη λήξη της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής, η παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα απομειώνεται κατά πενήντα τοις εκατό (50%) στο τέλος της Περιόδου Παραχώρησης και θα επιστρέφεται στον Παραχωρησιούχο εντός πέντε (5) ημερών από τη λήξη της Διάρκειας Σύμβασης Παραχώρησης.

3.3 Η παρούσα Εγγυητική Επιστολή αποτελεί διαρκή υποχρέωση και οι υποχρεώσεις του Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής υπό την παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα παραμείνουν σε πλήρη ισχύ και ενέργεια έως ότου συμβεί το πρώτο από τα ακόλουθα:

(α) η ημερομηνία κατά την οποία το άθροισμα όλων των πληρωμών που διενεργούνται υπό την παρούσα Εγγυητική Επιστολή καταστεί ίσο με το Μέγιστο Ποσό Εγγυητικής Επιστολής,

(β) η επιστροφή της στον Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής και

(γ) η ημερομηνία κατά την οποία οποιαδήποτε ανανέωση ή αντικατάσταση εγγυητικής επιστολής που συμμορφούται με τους όρους της Σύμβασης Παραχώρησης (ιδιαιτέρως με το Άρθρο 12.5.2) τίθεται σε ισχύ, όπως γνωστοποιείται από τον Δικαιούχο προς τον Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής,

(η "**Ημερομηνία Λήξης**").

3.4 Η καθορισμένη ημερομηνία για τη λήξη που προσδιορίζεται στον ως άνω όρο 3.3(β) δύναται να παραταθεί σύμφωνα με το Άρθρο 6.5.2 της Σύμβασης Παραχώρησης. Ο Εκδότης Εγγυητικής Επιστολής θα επιβεβαιώνει αμέσως στον Παραχωρησιούχο και τον Δικαιούχο ότι έχει τεθεί σε ισχύ η εν λόγω παράταση.

3.5 Η παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα επιστρέφεται από τον Δικαιούχο ή τους εκδοχείς αυτού στον Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής αμέσως μετά την Ημερομηνία Λήξης.

3.6 Ουδεμία Απαίτηση θα εγείρεται από την παρούσα Εγγυητική Επιστολή μετά την Ημερομηνία Λήξης είτε επιστραφεί είτε όχι η παρούσα Εγγυητική Επιστολή στον Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής.

3.7 Η παρούσα Εγγυητική Επιστολή δύναται να εκχωρηθεί από τον Δικαιούχο χωρίς την προηγούμενη συναίνεση του Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής. Η ειδοποίηση εκχώρησης θα πρέπει να δίνεται στον Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής πριν την έγερση οποιασδήποτε Απαίτησης για πληρωμή από οποιονδήποτε εκδοχέα. Ο Εκδότης Εγγυητικής Επιστολής δεν δύναται να εκχωρεί, επιβαρύνει ή μεταβιβάζει την παρούσα Εγγύηση.

4 Εφαρμοστέο Δίκαιο

Η παρούσα Εγγυητική Επιστολή και οποιεσδήποτε άλλες μη συμβατικές υποχρεώσεις που συνδέονται με αυτή θα διέπονται από τους νόμους της [Αγγλίας και Ουαλίας]/[Ελλάδας] και τα δικαστήρια των [Αγγλίας και Ουαλίας]/[Αθηνών] θα έχουν αποκλειστική δικαιοδοσία επί οποιασδήποτε διαφοράς που προκύπτει από ή σε σχέση με την παρούσα Εγγυητική Επιστολή ή με οποιεσδήποτε μη συμβατικές υποχρεώσεις που συνδέονται με αυτήν, με την επιφύλαξη ότι οποιαδήποτε απόφαση, κρίση ή επιδίκαση των εν λόγω δικαστηρίων που θα μπορεί να εκτελεστεί ενώπιον των δικαστηρίων οποιασδήποτε δικαιοδοσίας.

5 Διάφορα

[Εφόσον είναι αναγκαίο, εισάγετε ειδικές διατάξεις προκειμένου να αντιμετωπίσετε απαιτήσεις της σχετικής εθνικής νομοθεσίας εξαρτώμενες από τον τόπο του Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής]

Η ΠΑΡΟΥΣΑ ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΚΑΛΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ υπεγράφη ως πράξη και παρεδόθη την ημερομηνία που δηλώνεται στην αρχή της εν λόγω πράξης.

ΥΠΟΓΕΓΡΑΜΜΕΝΗ ως πράξη από τον/την
[Ο ΕΚΔΟΤΗΣ ΕΓΓΥΗΤΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ]
ενεργών/ούσα δια του [ΟΝΟΜΑ ΠΡΩΤΟΥ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ], διευθυντής
και [ΟΝΟΜΑ ΔΕΥΤΕΡΟΥ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ Ή
ΓΡΑΜΜΑΤΕΩΣ], [διευθυντής/γραμματέας αυτού]

....
[ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΠΡΩΤΟΥ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ]

Διευθυντής

....
[ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΔΕΥΤΕΡΟΥ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ Ή ΓΡΑΜΜΑΤΕΩΣ]

Διευθυντής /Γραμματέας]

Ή

ΥΠΟΓΕΓΡΑΜΜΕΝΗ ως πράξη από τον/την
[Ο ΕΚΔΟΤΗΣ ΕΓΓΥΗΤΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ]
ενεργών δια του/της [ΟΝΟΜΑ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ], διευθυντής
παρουσία του/της [ΟΝΟΜΑ ΜΑΡΤΥΡΑ]

....
[ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ]

Διευθυντής

....
....
[ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΜΑΡΤΥΡΑ]
[ΟΝΟΜΑ, ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ [ΚΑΙ
ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ] ΜΑΡΤΥΡΑ]

ΥΠΟΓΕΓΡΑΜΜΕΝΗ ως πράξη από τον/την
ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ
ενεργώντας δια του/της [ΟΝΟΜΑ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ]

....
[ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ]

Διευθυντής

Προσάρτημα

Μορφή Απαίτησης

[Σε χαρτί με λογότυπο του **ΤΑΜΕΙΟΥ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ** (νομίμως εκπροσωπουμένου από [●]]

Προς [Όνομα και διεύθυνση του Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής]

Ημερομηνία: [•]

Υπ' όψιν: [•]

Όνομα Έργου: [•]

Εγγύηση Αριθ.: [•] με ημερομηνία [•]

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος ως προσηκόντως εξουσιοδοτημένο στέλεχος του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Ελληνικού Δημοσίου, (Δικαιούχος υπό την ως άνω αναφερθείσα Εγγυητική Επιστολή), πιστοποιεί με την παρούσα ότι ο Δικαιούχος δικαιούται να αιτηθεί την κατάπτωση της Εγγυητικής Επιστολής διότι [*ο Δικαιούχος να εισάγει σύντομη περιγραφή αιτιών, π.χ. ο Δικαιούχος υπέστη ζημία ή βλάβη επειδή ο Παραχωρησιούχος δεν κατέβαλε την Αμοιβή Παραχώρησης.]*

Ζητούμε την πληρωμή υπό την Εγγυητική Επιστολή του ποσού των [*ποσό ολογράφως και με αριθμούς*] που είναι το ποσό που ο Δικαιούχος αξιώνει ότι δικαιούται.

Παρακαλείσθε όπως καταβάλετε το εν λόγω ποσό στο λογαριασμό του Δικαιούχου στο [*στοιχεία τράπεζας και αριθμός λογαριασμού*] όχι αργότερα από τρεις (3) εργάσιμες μέρες (που δεν είναι Σάββατο ή Κυριακή και κατά την οποία οι τράπεζες σε Λονδίνο και Αθήνα είναι ανοιχτές) από την ημερομηνία του παρόντος αιτήματος.

Με εκτίμηση

Ο υπογράφων:

στο όνομα και για λογαριασμό του

[**ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ** (νομίμως εκπροσωπουμένου από [●]*)*

Παράρτημα 2
Περιφερειακά Αεροδρόμια[10]

Ομάδα Β

Ρόδου,

Κω,

Σαντορίνης,**[11]

Μυκόνου,

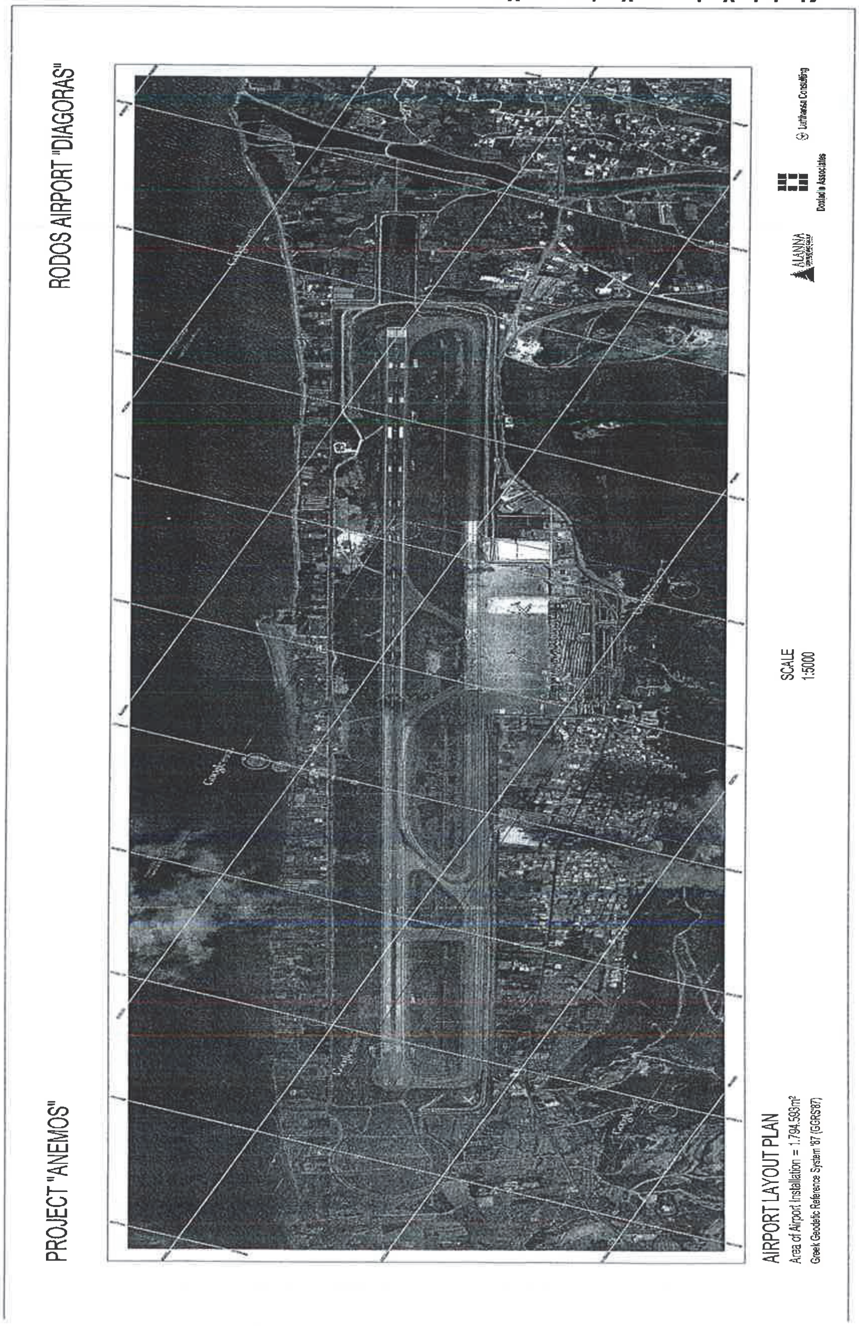
Μυτιλήνης,

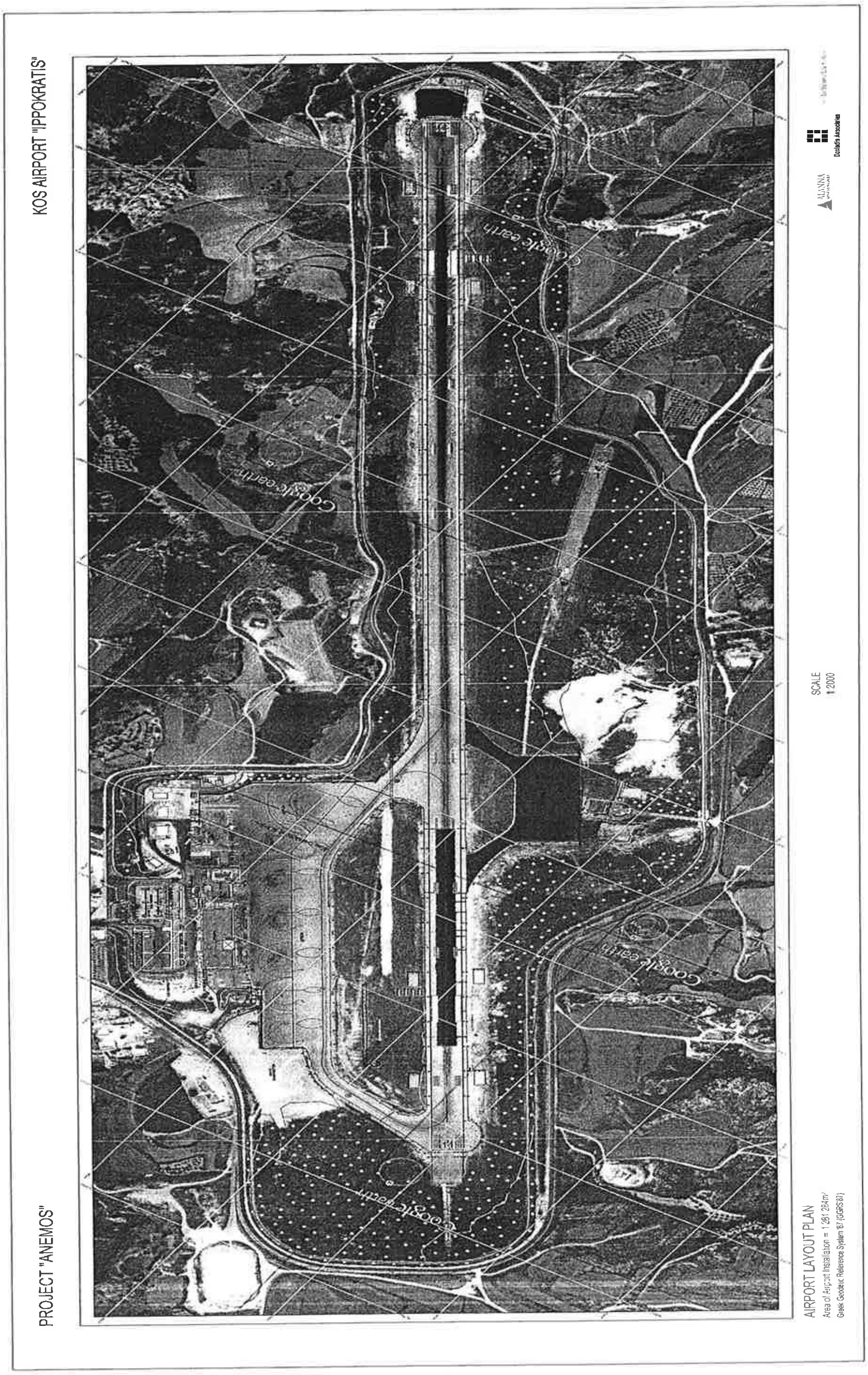
Σάμου και

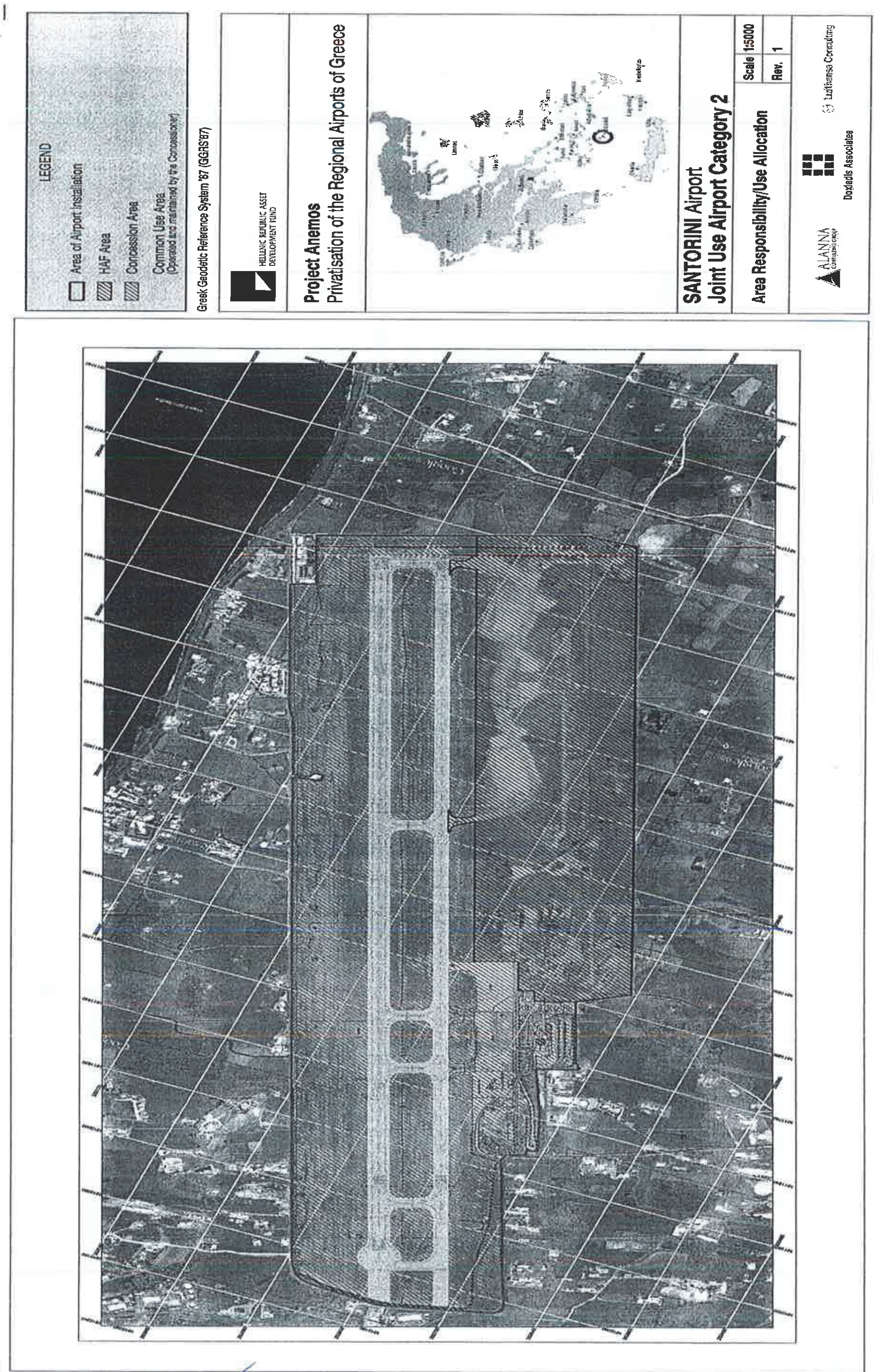
Σκιάθου.

[10] Κατηγορία 1 (σημειωμένα με *) και Κατηγορία 2 (σημειωμένα με **)
[11] Αεροδρόμιο Κοινής Χρήσης

Παράρτημα 3
Σχέδια Περιοχών Παραχώρησης

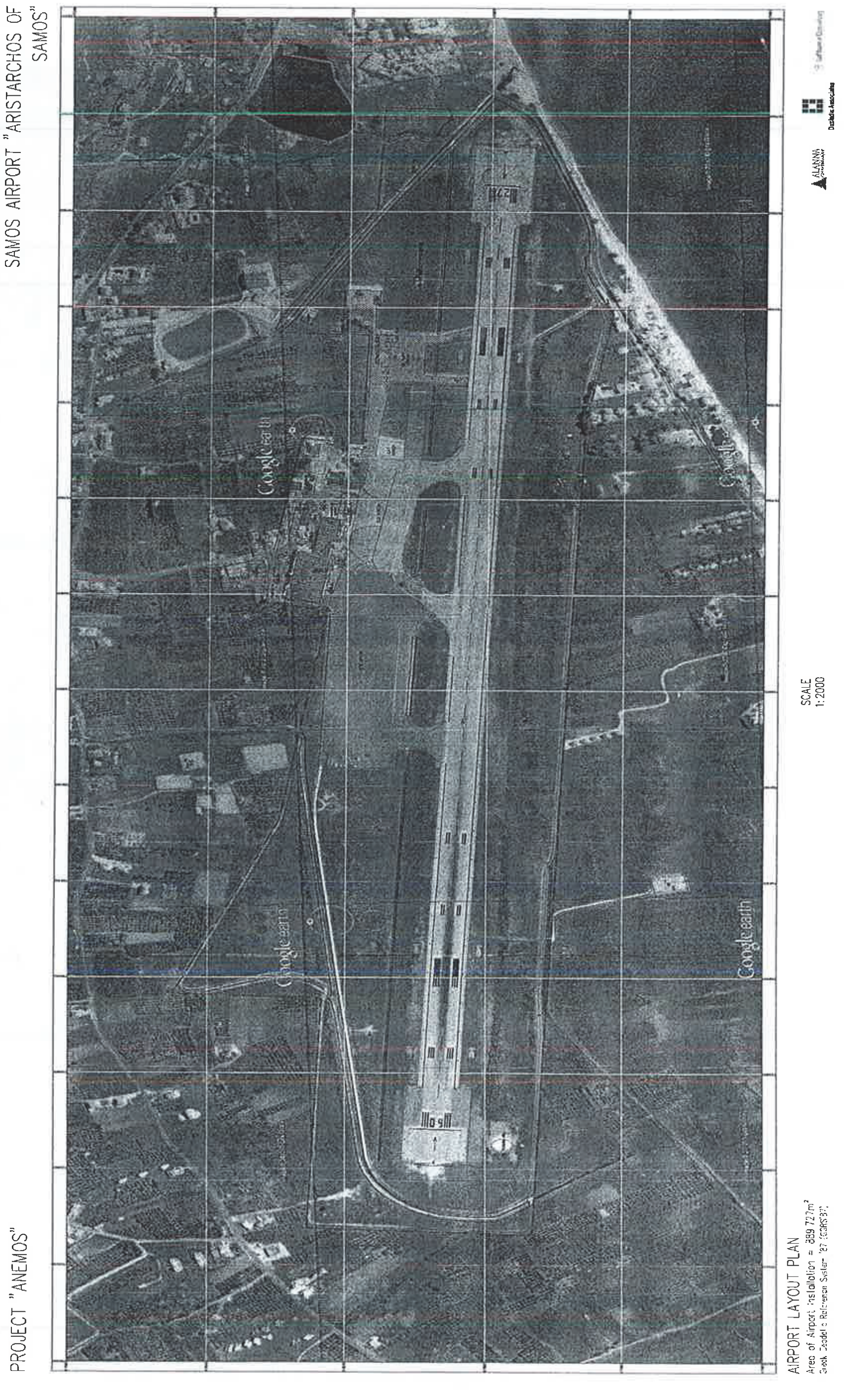


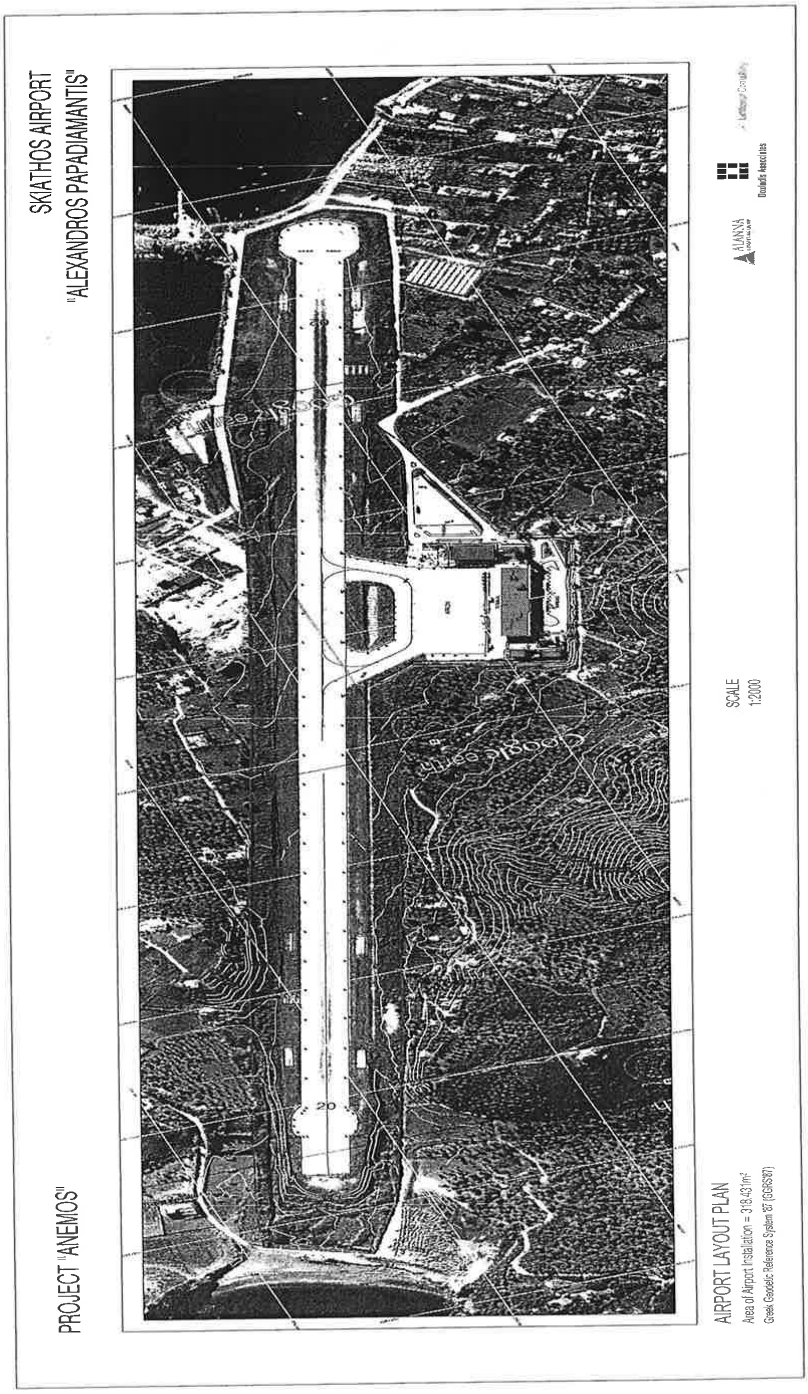

KOS AIRPORT "IPPOKRATIS"
PROJECT "ANEMOS"
AIRPORT LAYOUT PLAN
SCALE


LEGEND
Area of Airport Installation
HAF Area
Concession Area
Common Use Area
(Operated and maintained by the Concessioner)
Greek Geodetic Reference System '87 (GGRS'87)
Project Anemos
Privatisation of the Regional Airports of Greece
SANTORINI Airport
Joint Use Airport Category 2
Area Responsibility/Use Allocation
Scale 1:5000
Rev. 1
Lufthansa Consulting


MIKONOS AIRPORT
PROJECT 'ANEMOS'
AIRPORT LAYOUT PLAN
Area of Airport Installation = 445.240m²
Greek Geodetic Reference System '87 (GGRS87)
SCALE
1:2000


MITILINI AIRPORT "OD. ELYTIS"
PROJECT "ANEMOS"
AIRPORT LAYOUT PLAN
SCALE
1:2000


SAMOS AIRPORT "ARISTARCHOS OF SAMOS"
PROJECT "ANEMOS"
SCALE 1:2000
AIRPORT LAYOUT PLAN


SKIATHOS AIRPORT
"ALEXANDROS PAPADIAMANTIS"
PROJECT "ANEMOS"
SCALE
1:2000
AIRPORT LAYOUT PLAN
Area of Airport Installation = 318.431m²
Greek Geodetic Reference System '87 (GGRS87)

Παράρτημα 4

Έγγραφα Ολοκλήρωσης/Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης

Μέρος 1: Έγγραφα Ολοκλήρωσης

Τα ακόλουθα έγγραφα, έκαστο ικανοποιητικό σε μορφή και περιεχόμενο για τον Παραχωρητή και το Δημόσιο, θα παρασχεθούν από τον Παραχωρησιούχο πριν την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης:

- Καταστατικά έγγραφα,
- Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις,
- Εγγυητικές Επιστολές Καλής Εκτέλεσης: (i) Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης, (ii) Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης Έργων και (iii) Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας,
- Υπόδειγμα ή συμφωνημένη μορφή Σύμβασης (Συμβάσεων) Μελέτης-Κατασκευής και οποιωνδήποτε άλλων συμβάσεων υπεργολαβίας,
- Άδειες Παραχωρησιούχου (εφόσον υπάρχουν)
- Απευθείας Σύμβαση (-εις) με το Δημόσιο (εφόσον υπάρχουν),
- Ασφαλιστήρια Συμβόλαια,
- Οικονομικό Μοντέλο και έκθεση ελέγχου Οικονομικού Μοντέλου,
- Επιχειρηματικό Σχέδιο,
- Αποδεικτικά στοιχεία αύξησης Μετοχικού Κεφαλαίου Παραχωρησιούχου,
- Κατάσταση Απογραφής και
- Οποιοδήποτε άλλο έγγραφο ενδεχομένως αναγκαίο για την απεικόνιση της συμφωνημένης δομής της συναλλαγής.

Παράρτημα 4

Μέρος 2: Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης

ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΣΗ ΕΚΠΛΗΡΩΣΗΣ ΑΙΡΕΣΕΩΝ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ - ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ - ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΟΜΑΔΑΣ Β

(1) Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ (εφεξής το **Δημόσιο**) νομίμως εκπροσωπούμενο υπό του __________________ [*Υπουργείο Οικονομικών*], [*Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων*] και [*Υπουργείο Εθνικής Άμυνας*] που εδρεύει στ [•];

(2) Η ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ υπό την επωνυμία "____________________ Α.Ε." [και τον διακριτικό τίτλο "_____"] (εφεξής αποκαλούμενη ο **Παραχωρησιούχος**) εδρεύουσα στο Δήμο Αθηναίων, στην οδό ____________________ (κ.λπ.), και εκπροσωπούμενη νομίμως στην παρούσα υπό του ____________________, κατοίκου ____________, στην οδό_______ (θέση στην εταιρεία), δυνάμει του ΦΕΚ ____ στο οποίο δημοσιεύθηκε η εκπροσώπηση του Παραχωρησιούχου σε συνδυασμό με την από __________ (αριθμός - ημερομηνία) απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Παραχωρησιούχου και

(3) [•] και [•] (οι **Αρχικοί Μέτοχοι**).

Όλοι οι όροι που γράφονται στην παρούσα με κεφαλαία γράμματα και που δεν ορίζονται στην παρόν έγγραφο θα έχουν την αντίστοιχη ερμηνεία που τους αποδίδεται στη Σύμβαση Παραχώρησης (όπως ορίζεται ακολούθως).

1 Λαμβάνοντας υπ' όψιν τις αιρέσεις όπως παρατίθενται στο Άρθρο 6.2 (*Έναρξη Παραχώρησης*) της Σύμβασης Παραχώρησης και στην παράγραφο 2 κατωτέρω, με την παρούσα βεβαιώνουμε εγγράφως ότι σήμερα __________ (_) (*μήνας*) του έτους δύο χιλιάδες __ (20___) όλες οι προαπαιτούμενες αιρέσεις του Άρθρου 6.2 (*Έναρξη Παραχώρησης*) της "Σύμβασης Παραχώρησης για την Αναβάθμιση, Συντήρηση, Διαχείριση και Λειτουργία Περιφερειακών Αεροδρομίων Ομάδας Β" που συνήφθη μεταξύ του Δημοσίου και του Παραχωρησιούχου στις [●] (εφεξής η **Σύμβαση Παραχώρησης** (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως ____________)) εκπληρώθηκαν εντός της Προθεσμίας Έναρξης Παραχώρησης (όπως ορίζεται στο Άρθρο 3.1 της Σύμβασης Παραχώρησης) και ότι η ανωτέρω ημερομηνία ___/___/20__ θα θεωρείται εφεξής ως η **Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης**.

2 Οι ανωτέρω αναφερθείσες στην παράγραφο 1 αιρέσεις έχουν ως εξής:

(α)

(i) η ψήφιση από το Ελληνικό Κοινοβούλιο του κυρωτικού νόμου της Σύμβασης Παραχώρησης και η δημοσίευση του Κυρωτικού Νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και

(ii) η έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής οποιασδήποτε Ευρωπαϊκής Κρατικής Ενίσχυσης (άρθρα 107 έως 109 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πρώην 87 έως 89 της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας) και

(β) η λήψη από τον Παραχωρησιούχο είτε ρητώς είτε εμμέσως (ειδικότερα μέσω της λήξης τυχόν ισχυουσών αποκλειστικών προθεσμιών) ανεπιφύλακτης έγκρισης συγκέντρωσης ελέγχου επιχειρήσεων που απαιτείται είτε από την Ελληνική Επιτροπή Ανταγωνισμού σύμφωνα με τον ελληνικό νόμο 3959/2011, όπως ισχύει, είτε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σύμφωνα με τον Κανονισμό 139/2004,

(γ) η υπογραφή οποιασδήποτε Απευθείας Σύμβασης με το Δημόσιο συναφθείσας μεταξύ του Δημοσίου και των Δανειστών, σύμφωνα με το Άρθρο 37.1.8 της Σύμβασης Παραχώρησης,

(δ) η παράδοση από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο των Περιοχών Παραχώρησης σύμφωνα με το Άρθρο 14.1 (*Παράδοση των Περιοχών Παραχώρησης*), υπό τον όρο της προηγούμενης πλήρωσης από τον Παραχωρησιούχο των προϋποθέσεων που καθορίζονται στο Άρθρο 6.2,1(β) (ii), (iii), (iv), (v), (vi), (vii), (x), (xi), (xii), (xiii), (xiv) και (xv),

(ε) η υπογραφή της Συμφωνίας Πολυμερούς Διατησίας από το Δημόσιο,

(στ) η υπογραφή των Αρχικών Συμβάσεων Παροχής Υπηρεσιών από τους Κρατικούς Χρήστες,

(ζ) η έγκριση από την ΥΠΑ του Ανώτατου Ορίου Χρεώσεων για τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.2(α) συμπεριλαμβανομένου του Πίνακα Β αυτού, το οποίο δεν θα υπερβαίνει το ποσό των δεκατριών Ευρώ (€13),

(η) εφόσον υπάρχει, η παράδοση πιστοποιητικού σε μορφή και περιεχόμενο ευλόγως ικανοποιητικό για το Δημόσιο και τον Παραχωρητή, εκδοθέντος και απευθυνομένου από τους Δανειστές ή την Πληρεξούσια Τράπεζα προς το Δημόσιο και τον Παραχωρητή, το οποίο θα επιβεβαιώνει ότι οι Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις είναι σε πλήρη ισχύ και ενέργεια και ότι όλοι οι όροι και

προϋποθέσεις όσον αφορά τις αρχικές αναβλητικές αιρέσεις με βάση τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις, όπως επιβεβαιώνεται με έγγραφο πιστοποιητικό από του Δανειστές (ή τον εκπρόσωπο αυτών) σε επιστολή με ημερομηνία [●] με την εξαίρεση αιρέσεων που σχετίζονται με το Άρθρο 6.2.1(α) της Σύμβασης Παραχώρησης, έχουν εκπληρωθεί,

(θ) η αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου του Παραχωρησιούχου σύμφωνα με το Άρθρο 11.1 (*Μετοχικό Κεφάλαιο*) της Σύμβασης Παραχώρησης,

(ι) οι εγγυητικές επιστολές που προβλέπονται στα Άρθρα 12.3.1, 12.4.1 και 12.5.1 της Σύμβασης Παραχώρησης που εκδόθηκαν και παραδόθηκαν στον Παραχωρητή από τον Παραχωρησιούχο και ειδικότερα:

Α. ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΚΑΛΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΤΡΑΠΕΖΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΟΣΟ ΣΕ ΕΥΡΩ

Σύνολο ____________________

Β. ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΚΑΛΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΕΡΓΩΝ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΤΡΑΠΕΖΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΟΣΟ ΣΕ ΕΥΡΩ

Σύνολο ____________________

Γ. ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΔΕΣΜΕΥΤΙΚΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΤΡΑΠΕΖΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΟΣΟ ΣΕ ΕΥΡΩ

Σύνολο ____________________

(ια) η παράδοση από τον Παραχωρησιούχο στο Δημόσιο, σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 24.10 (Ασφάλιση) και του Παραρτήματος 16 (Ελάχιστες Απαιτήσεις

Ασφάλισης) της Σύμβασης Παραχώρησης, επικυρωμένων αντιγράφων των συμφωνημένων υπογεγραμμένων ασφαλιστηρίων συμβολαίων,

(ιβ) η παράδοση από τον Παραχωρησιούχο στον Παραχωρητή μιας επιστολής δέσμευσης, στη μορφή του υποδείγματος επιστολής δέσμευσης που περιέχεται στο Μέρος 3 του Παραρτήματος 16 (Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης), σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 24.11 (Ασφάλιση) και του Παραρτήματος 16 (Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης) της Σύμβασης Παραχώρησης,

(ιγ) η παράδοση από τον Παραχωρησιούχο του Επιχειρηματικού Σχεδίου,

(ιδ) η παράδοση από τον Παραχωρησιούχο στο Δημόσιο κατά την ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης εκάστου εκ των λοιπών Εγγράφων Ολοκλήρωσης όπως παρατίθενται στο Μέρος 1 του Παραρτήματος 4 (Έγγραφα Ολοκλήρωσης) της Σύμβασης Παραχώρησης,

(ιε) η καταβολή από τον Παραχωρησιούχο στον Παραχωρητή της Προκαταβολής Αμοιβής Παραχώρησης βάσει του Άρθρου 43.1.1 της Σύμβασης Παραχώρησης και της υπογραφής και ολοκλήρωσης της εκεί αναφερομένης εκχώρησης,

(ιστ) η παράδοση από τον Παραχωρησιούχο στην ΥΠΑ των Εγχειριδίων Αεροδρομίων επικαιροποιημένων με τα τροποποιημένα διοικητικά στοιχεία που ισχύουν εκείνη την περίοδο, καθώς και η παράδοση αιτήσεων για τη μετατροπή των Πιστοποιητικών Αεροδρομίου για κάθε Πιστοποιημένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο και η μεταβίβαση των υφισταμένων Πιστοποιητικών Αεροδρομίου στον Παραχωρησιούχο,

(ιζ) η παράδοση από τον Παραχωρησιούχο στην ΥΠΑ της σχετικής αίτησης για την έναρξη της διαδικασίας πιστοποίησης για κάθε Μη-Πιστοποιημένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο σύμφωνα με τον Κανονισμό 2014 για τα Αεροδρόμια,

(ιη) η παράδοση από τον Παραχωρησιούχο στην ΥΠΑ της Κατάστασης Απογραφής που ετοιμάστηκε σύμφωνα με το Άρθρο 4.11 (Κατάσταση Απογραφής) της Σύμβασης Παραχώρησης,

(ιθ) η υπογραφή του πρωτοκόλλου από τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με το Άρθρο 14.1.3 της Σύμβασης Παραχώρησης,

(κ) η παράδοση από τον Παραχωρησιούχο στο Δημόσιο κατά την ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης του καταλόγου Μεταβιβασθεισών Συμβάσεων Αεροδρομίου,

(κα) η υπογραφή της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού από τον Παραχωρησιούχο και τον Ανεξάρτητο Μηχανικό,

(κβ) η υπογραφή της Σύμβασης Πολυμερούς Διαιτησίας από τον Παραχωρησιούχο και του Δανειστές,

(κγ) η υπογραφή από τον Παραχωρησιούχο των Αρχικών Συμβάσεων Παροχής Υπηρεσιών, εφόσον υπάρχουν και

(κδ) οι δηλώσεις και εγγυήσεις που ορίζονται στο Άρθρο 5.1 (Δηλώσεις *Παραχωρησιούχου*) παραμένουσες αληθείς και ορθές από κάθε ουσιαστική άποψη,

με την επιφύλαξη οποιωνδήποτε παρατάσεων που ενδεχομένως συμφωνηθούν εγγράφως μεταξύ των Μερών πριν τη λήξη οποιασδήποτε παραταθείσας προθεσμίας.

ΣΕ ΠΙΣΤΩΣΗ των ανωτέρω, το Δημόσιο, ο Παραχωρησιούχος και οι Αρχικοί Μέτοχοι υπέγραψαν σήμερα ________(__)_______ 20___ το παρόν έγγραφο μέσω των εξουσιοδοτημένων αντιπροσώπων αυτών σε [τέσσερα] γνήσια αντίγραφα.

Για το **ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟ**	Για τον **ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΟΥΧΟ**
______________________________	______________________________
Υπουργείο Οικονομικών, **Υπουργείο Υποδομών,** **Μεταφορών και Δικτύων** και **Υπουργείο Εθνικής Άμυνας**	....
	Για τους **ΑΡΧΙΚΟΥΣ ΜΕΤΟΧΟΥΣ**
	α.
	______________________________
	....
	β.
	______________________________
	....

Παράρτημα 5
Υπηρεσίες Αεροδρομίου

1 Εισαγωγή

Ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου που παρατίθενται στο παρόν Παράρτημα σε συμμόρφωση με την ισχύουσα Νομοθεσία και σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης Παραχώρησης συμπεριλαμβανομένων των Παραρτημάτων αυτής.

2 Ωράριο Λειτουργίας

Σε συμφωνία με την ισχύουσα Νομοθεσία, ο Παραχωρησιούχος θα ανοίγει και θα κρατά ανοιχτά και σε λειτουργία τα Περιφερειακά Αεροδρόμια όπως προσδιορίζεται παρακάτω (το **Ελάχιστο Ωράριο Λειτουργίας**):

(i) Περιφερειακά Αεροδρόμια που εξυπηρέτησαν άνω του ενός εκατομμυρίου Επιβάτες ανά έτος κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, θα είναι ανοικτά επί 24/7 βάσεως καθ' όλο το έτος.

(ii) Περιφερειακά Αεροδρόμια που εξυπηρέτησαν κάτω από ένα εκατομμύριο Επιβάτες ανά έτος κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, θα είναι ανοικτά για τουλάχιστον έξι συνεχείς ώρες κατά τις περιόδους του χειμερινού ωραρίου (τυπικώς από 1η Νοεμβρίου έως 31 Μαρτίου) και τουλάχιστον για 14 συνεχείς ώρες κατά τις περιόδους του θερινού ωραρίου (τυπικώς από 1η Απριλίου έως 31 Οκτωβρίου).

Οι Φορείς Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας θα είναι υποχρεωμένοι να παρέχουν τις υπηρεσίες τους σύμφωνα με το Ελάχιστο Ωράριο Λειτουργίας.

Προς απόδειξη της ετοιμότητας του να λειτουργεί σύμφωνα με το Ελάχιστο Ωράριο Λειτουργίας, ο Παραχωρησιούχος θα πληροφορεί την ΥΠΑ για το ελάχιστο ωράριο λειτουργίας του.

Μετά την έγκριση και δημοσίευση του προγράμματος πτήσεων για συγκεκριμένη χρονική περίοδο (που θα είναι περίοδος τουλάχιστον ενός μήνα) ο Παραχωρησιούχος δύναται να μειώσει ή άλλως να αναπροσαρμόσει το Ελάχιστο Ωράριο Λειτουργίας ούτως ώστε το πραγματικό ωράριο λειτουργίας του να αντανακλά τις απαιτήσεις του εγκεκριμένου σχεδίου.

Για έκτακτα και μη προγραμματισμένα δρομολόγια καθώς και για πτήσεις ειδικού σκοπού εκτός του Ελαχίστου Ωραρίου Λειτουργίας ως ρυθμιζόμενες απαιτήσεις, ο Παραχωρησιούχος

θα θεσπίσει διαδικασία ώστε να επιτρέπει τη διεξαγωγή έκτακτων και μη προγραμματισμένων δρομολογίων εντός ελάχιστης περιόδου ειδοποίησης 24 ωρών.

Ο Παραχωρησιούχος θα θεσπίσει διαδικασία ώστε να διασφαλίζει ότι οι επείγουσες πτήσεις (όπως λόγω ασθένειας ή τραυματισμού) δύνανται να αντιμετωπισθούν εκτός Ελαχίστου Ωραρίου Λειτουργίας ως ρυθμιζόμενες απαιτήσεις σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα.

3 Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου

Ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει τις βασικές υπηρεσίες που παρατίθενται παρακάτω στον Πίνακα Α (οι **Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου**). Σε αποζημίωση για τις Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου, ο Παραχωρησιούχος δικαιούται να εισπράξει τα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη όπως προσδιορίζονται στο Παράρτημα 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*) και σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

Για όλες τις Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου θα υπάρξει πλήρης αποζημίωση μέσω των Ρυθμιζομένων Αεροναυτικών Τελών (προσγείωσης, στάθμευσης, φωτισμού, Επιβατών). Κανένα πρόσθετο τέλος δεν θα επιβληθεί για τις Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου.

Ο Παραχωρησιούχος θα αναλάβει τη διαχείριση των Βασικών Υπηρεσιών Αεροδρομίου συμπεριλαμβανομένης της παροχής, λειτουργίας, συντήρησης, επισκευής, ανακαίνισης, επέκτασης, στελέχωσης και εποπτείας των εγκαταστάσεων και υπηρεσιών όπως εμφανίζεται στον Πίνακα Α κατωτέρω:

Πίνακας Α

#	Βασικές Υπηρεσίες
Α	**Γενικά**
1	Φύλαξη αεροδρομίου, συμπεριλαμβανομένου του ελέγχου εμποδίων εντός της παραχωρηθείσας περιμέτρου, που θα είναι σύμφωνη με τον Κανονισμό 2014 για τα Αεροδρόμια
2	Εγκαταστάσεις και υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης σύμφωνα με την ισχύουσα ταξινόμηση του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) καθώς και πρόληψης πυρκαγιών και πυρόσβεσης για όλα τα κτίρια εντός της παραχωρηθείσας περιμέτρου με την επιφύλαξη του Πλαισίου Συνεργασίας μεταξύ της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας (ΠΑ), της Ελληνικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) και του Παραχωρησιούχου για τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης
3	Απομάκρυνση ακινητοποιημένου αεροσκάφους εντός των ορίων της Περιοχής Παραχώρησης

4	Διαχείριση επικινδυνότητας άγριας πανίδας εντός των ορίων της Περιοχής Παραχώρησης
5	Σχεδιασμός και αντιμετώπιση επειγόντων περιστατικών αεροδρομίου
6	Αρχιτεκτονική τοπίου εντός των ορίων της Περιοχής Παραχώρησης
Β	**Διάδρομοι, τροχόδρομοι και περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών**
1	Διάδρομος (-οι), τροχόδρομοι, περιοχές στάθμευσης και ελιγμών πολιτικών αεροσκαφών, υπηρεσιακοί δρόμοι
2	Εξασφάλιση της ασφάλειας αεροσκαφών και οχημάτων
3	Εξασφάλιση παροχής οπτικών βοηθημάτων αεροναυτιλίας
4	Καθοδήγηση, έλεγχος και διευθέτηση σειράς προτεραιότητας της επί του εδάφους κίνησης αεροσκαφών
5	Παροχή υπηρεσιών πρόσβασης στον ελεγχόμενο χώρο αεροδρομίου (airside) και τις οδούς επειγόντων περιστατικών
6	Παροχή ηλεκτρικής ισχύος σε αεροσκάφη (με τη δυνατότητα χωριστής χρέωσης, αν χρησιμοποιείται κλιματισμός)
7	Φωτοσήμανση αεροδρομίου (συμπεριλαμβανομένων διαδρόμων, τροχοδρόμων, περιοχών στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών καθώς και φωτισμού προσέγγισης παρακείμενου των Περιοχών Παραχώρησης)
8	Σήματα (πινακίδες) και σημάνσεις (διαγραμμίσεις)
Γ	**Αεροσταθμός Επιβατών**
1	Αεροσταθμός Επιβατών με επαρκή χώρο σύμφωνα με το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης και όλο τον τυπικό εξοπλισμό, όπως σύστημα διαχείρισης αποσκευών, κυλιόμενες σκάλες, ανελκυστήρες, σημεία ελέγχου εισιτηρίων (check-in) (χωρίς υποδομή πληροφορικής κοινής χρήσης για τον έλεγχο εισιτηρίων), εγκαταστάσεις και υπηρεσίες για Επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα
2	Περιοχές και θάλαμοι τελωνειακού ελέγχου και ελέγχου μετανάστευσης
3	Συστήματα οπτικών πληροφοριών πτήσεων και αναγγελιών για το κοινό
4	Σήμανση (εξωτερική, εσωτερική)

5	Υπηρεσία καροτσιών αποσκευών
6	Κλιματισμός στον αεροσταθμό Επιβατών
7	Δημόσια χρήση υπηρεσίας διαδικτύου (τα πρώτα 30 λεπτά χωρίς χρέωση)
8	Δημόσια στάθμευση (τα πρώτα 20 λεπτά χωρίς χρέωση για Επιβάτες και επισκέπτες/συνοδούς)

4 Υποχρεωτικές Υπηρεσίες

Οι Υποχρεωτικές Υπηρεσίες είναι υπηρεσίες που ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει πάντοτε καθ' όλη την Περίοδο Παραχώρησης σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια ή όταν ζητηθούν ανάλογα με την περίπτωση σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4, αλλά για τις οποίες ο Παραχωρησιούχος δύναται να επιβάλει πρόσθετα τέλη ή χρεώσεις επιπλέον των Ρυθμιζόμενων Αεροναυτικών Τελών.

Διαχείριση Εμπορευμάτων

Καθ' όλη την Περίοδο Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίσει ότι είναι διαθέσιμες οι στοιχειώδεις εγκαταστάσεις και υπηρεσίες διαχείρισης εμπορευμάτων (χειρωνακτική διακίνηση). Θα πρέπει να είναι δυνατή η εξυπηρέτηση διεθνών αποστολών εμπορευμάτων.

Εάν υπάρχει ζήτηση, ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει πρόσθετες εγκαταστάσεις και θα θεσπίσει διαδικασίες ούτως ώστε να καταστεί δυνατή η αύξηση των διακινούμενων εμπορευμάτων για καθένα από τα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

Ανεφοδιασμός Καυσίμου Αεροσκαφών

Καθ' όλη την Περίοδο Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα εξασφαλίσει ότι θα υπάρχουν πάντοτε διαθέσιμες υπηρεσίες ανεφοδιασμού καυσίμου αεροσκαφών κατά τη διάρκεια του Ελαχίστου Ωραρίου Λειτουργίας όπως αυτό ρυθμιστεί σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο. Η εν λόγω απαίτηση θα περιλαμβάνει την ευθύνη διαθεσιμότητας καυσίμου αεροσκαφών καθώς και τη διαθεσιμότητα υπηρεσιών τροφοδοσίας καυσίμου αεροσκαφών.

Υπηρεσίες Επίγειας Εξυπηρέτησης Αεροσκαφών

Καθ' όλη την Περίοδο Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα εξασφαλίσει ότι θα υπάρχουν πάντοτε διαθέσιμες υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών κατά τη διάρκεια του Ελαχίστου Ωραρίου Λειτουργίας, όπως αυτό ρυθμιστεί σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο σύμφωνα με την ισχύουσα Νομοθεσία.

Λοιπές Υποχρεωτικές Υπηρεσίες

Καθ' όλη την Περίοδο Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα καθιστά διαθέσιμες:

(α) εγκαταστάσεις και υπηρεσίες στάθμευσης για τουριστικά λεωφορεία (πούλμαν) και λεωφορεία, επιβατικά αυτοκίνητα και αυτοκίνητα υπαλλήλων που εργάζονται στα Περιφερειακά Αεροδρόμια, εφόσον υπάρχει χώρος διαθέσιμος εντός της περιμέτρου των Περιοχών Παραχώρησης,

(β) υπηρεσία διαδικτυακής σύνδεσης για δημόσια χρήση εντός των αεροσταθμών Επιβατών στα Περιφερειακά Αεροδρόμια και

(γ) Υποχρεωτικές Υπηρεσίες όπως προσδιορίζονται στο Παράρτημα 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*).

5 *Μη-Αεροναυτικές Υπηρεσίες*

Ο Παραχωρησιούχος θα είναι ελεύθερος να αναπτύξει και να παρέχει μη-αεροναυτικές υπηρεσίες όπως αυτές που παρατίθενται στο Μέρος 2 του Παραρτήματος 18 (*Εγκαταστάσεις και υπηρεσίες Μη Αεροπορικών Δραστηριοτήτων*) ή άλλες υπηρεσίες και/ή δραστηριότητες, οι οποίες δεν έρχονται σε σύγκρουση με οποιαδήποτε ισχύουσα Νομοθεσία. Καμία ξεχωριστή έγκριση δεν θα χρειαστεί για την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών και/ή δραστηριοτήτων.

6 *Υπηρεσίες Διάσωσης και Πυρόσβεσης*

Σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, ο Παραχωρησιούχος θα εξασφαλίσει τη θέσπιση και την εφαρμογή ενός σχεδίου επειγόντων περιστατικών αεροδρομίου συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης σύμφωνα με τον Κανονισμό 2014 για τα Αεροδρόμια.

Η παροχή υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης θα περιλαμβάνεται στις Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου. Ουδεμία ξεχωριστή χρέωση δεν δύναται να απαιτηθεί για υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης, παρά μόνο για τις κατ' απαίτηση υπηρεσίες, όπως οποιαδήποτε υπηρεσία πυρόσβεσης κατά τον ανεφοδιασμό αεροσκάφους με τους Επιβάτες επιβιβασθέντες στο αεροσκάφος ή κατά τη διάρκεια δοκιμών λειτουργίας του κινητήρα.

Το Δημόσιο θα μεριμνήσει ώστε το Πυροσβεστικό Σώμα Ελλάδος να παρέχει υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης σε ορισμένα ή όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια σύμφωνα με την ισχύουσα Νομοθεσία και τις Συμβάσεις Παροχής Υπηρεσιών επί τη βάσει χρέωσης.

Εναλλακτικώς, ο Παραχωρησιούχος δύναται να παρέχει υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης στα Περιφερειακά Αεροδρόμια χρησιμοποιώντας δικά του υλικά μέσα και ανθρώπινο δυναμικό σύμφωνα με την ισχύουσα Νομοθεσία. Εναλλακτικώς, ο

Παραχωρησιούχος δύναται να έρθει σε συμφωνία με το Πυροσβεστικό Σώμα Ελλάδος ούτως ώστε να διασφαλίσει την παροχή υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης σε ορισμένα ή όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια σύμφωνα με την ισχύουσα Νομοθεσία.

Υφιστάμενες εγκαταστάσεις, εξοπλισμός και υλικά για υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης ιδιοκτησίας της ΥΠΑ θα μεταβιβαστούν στον Παραχωρησιούχο.

7 Υπηρεσίες Ασφαλείας (Security) της Αεροπορίας

Ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει υπηρεσίες ασφαλείας σύμφωνα με την ισχύουσα Νομοθεσία και τα ισχύοντα Πρότυπα και Προδιαγραφές σε σχέση με την ασφάλεια της αεροπορίας στα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

Ο Παραχωρησιούχος δύναται να αναθέσει συγκεκριμένα μέτρα ασφαλείας σε τρίτους παρόχους υπηρεσιών, που έχουν εγκριθεί από την ΥΠΑ, εφόσον αυτό είναι σύμφωνο με τις διατάξεις του Εθνικού Προγράμματος Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας (**ΕΠΑΠΑ**).

Ο Παραχωρησιούχος θα συνάψει συμβάσεις παροχής υπηρεσιών με οποιοδήποτε τρίτο πάροχο υπηρεσιών για την παροχή ελέγχου ασφαλείας στα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του ΕΠΑΠΑ η επίβλεψη της παροχής υπηρεσιών ασφαλείας θα παραμείνει στην αρμοδιότητα της Ελληνικής Αστυνομίας. Το Δημόσιο θα είναι υπεύθυνο για και θα βαρύνεται με το κόστος όλων των αστυνομικών δραστηριοτήτων στα Αεροδρόμια.

Τα μέτρα ασφαλείας του Παραχωρησιούχου για τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης θα συμπεριλάβουν οποιεσδήποτε πρόσθετες απαιτήσεις, όπως αυτές ορίζονται στο Πλαίσιο Συνεργασίας ούτως ώστε να μην τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια της Πολεμικής Αεροπορίας.

Όλος ο εξοπλισμός, τα υλικά και το ανθρώπινο δυναμικό που απαιτούνται για την εφαρμογή υπηρεσιών ασφαλείας της Αεροπορίας στα Περιφερειακά Αεροδρόμια θα τύχουν της επιμέλειας και χρηματοδότησης του Παραχωρησιούχου, ο οποίος δικαιούται να αποσβέσει πλήρως τις εν λόγω δαπάνες μέσω των Τελών Ασφαλείας.

Παράρτημα 6
Μέτρηση Επιδόσεων

1 Εισαγωγή

1.1 Ο σκοπός του παρόντος Παραρτήματος 6 είναι:

(α) να προσδιορίσει τη λειτουργία του συστήματος μέτρησης επιδόσεων το οποίο παρακινεί τον Παραχωρησιούχο να εκτελεί τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου σύμφωνα με τα Πρότυπα Επιδόσεων, να παρέχει επαρκή περιοχή στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών και χωρητικότητα αεροσταθμού Επιβατών, να παρέχει ένα ελάχιστο επίπεδο υπηρεσιών και να προσδιορίζει τις Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων όταν δεν επιτυγχάνονται οι σχετικοί στόχοι και

(β) να θεσπίσει τις διαδικασίες που απαιτούνται για τη μέτρηση των Προτύπων Επιδόσεων, της χωρητικότητας της περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών και του αεροσταθμού Επιβατών και της ποιότητας υπηρεσιών που παρέχονται από τον Παραχωρησιούχο.

1.2 Η παράγραφος 2 προσδιορίζει δεκαέξι (16) Πρότυπα Επιδόσεων, το σύστημα μέτρησης αυτών και τις επιπτώσεις σε περίπτωση που οι σχετικοί στόχοι δεν επιτυγχάνονται.

1.3 Η παράγραφος 3 προσδιορίζει τη μέτρηση χωρητικότητας της περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών και του αεροσταθμού Επιβατών καθώς και τις επιπτώσεις σε περίπτωση που οι σχετικοί στόχοι δεν επιτυγχάνονται.

1.4 Η παράγραφος 4 προσδιορίζει τη μέτρηση της ποιότητας των παρεχομένων από τον Παραχωρησιούχο υπηρεσιών καθώς και τις επιπτώσεις σε περίπτωση που οι σχετικοί στόχοι δεν επιτυγχάνονται.

1.5 Η παράγραφος 5 προσδιορίζει τις οικονομικές επιπτώσεις σε περίπτωση που οι στόχοι δεν επιτυγχάνονται.

2 Μέτρηση Προτύπων Επιδόσεων

Κατά την Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων, η μέτρηση των Προτύπων Επιδόσεων θα αρχίσει σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο με την επιφύλαξη των διατάξεων τις παρούσας Σύμβασης.

Ο Παραχωρησιούχος θα εκπληρώνει τα σχετικά Πρότυπα Επιδόσεων ως ακολούθως:

- Πρότυπα Επιδόσεων 1-14, σε κάθε ένα εκ των Περιφερειακών Αεροδρομίων κάθε Τριμηνιαία Περίοδο, και

- Πρότυπα Επιδόσεων 15 και 16, σε κάθε ένα εκ των Περιφερειακών Αεροδρομίων κάθε Αύγουστο,

και σε κάθε μία περίπτωση μετά την Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων και για το υπόλοιπο της Περιόδου Παραχώρησης σύμφωνα με τον πίνακα που ακολουθεί:

2.1 Πρότυπα-Ελεγχόμενα από τον Παραχωρησιούχο

Πίνακας 1

Αριθ.	Περιοχή / Εγκατάσταση	Προδιαγραφές Προτύπου
1	Σημεία ελέγχου εισιτηρίων (Check-In)	90% των σημείων ελέγχου εισιτηρίων για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικά κατά τις πραγματικές ώρες λειτουργίας.
2	Εξοπλισμός Ελέγχου Ασφαλείας	90% του εξοπλισμού ελέγχου ασφαλείας είναι Πλήρως Λειτουργικός κατά τις πραγματικές ώρες λειτουργίας.
3	Καροτσάκια αποσκευών	Καροτσάκια αποσκευών διαθέσιμα το 90% των πραγματικών ωρών λειτουργίας για Επιβάτες στην αίθουσα check in και στην αίθουσα αφίξεων/περιοχή παραλαβής αποσκευών.
4	Έλεγχος Μετανάστευσης / Τελωνειακός Έλεγχος	90% των θαλάμων για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικοί κατά τις πραγματικές ώρες λειτουργίας.
5	Διαδίκτυο στον αεροσταθμό Επιβατών	Διαδίκτυο (wifi) στον αεροσταθμό Επιβατών διαθέσιμο κατά το 90% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.
6	Θερμοκρασία στον αεροσταθμό Επιβατών	Σύμφωνα με το πρότυπο ΤΟΤΕΕ 2423/86, για περισσότερο από το 90% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.
7	Ταινιόδρομοι παραλαβής αποσκευών	Όλοι οι ταινιόδρομοι παραλαβής αποσκευών είναι Πλήρως Λειτουργικοί κατά το 90% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.
8	Σύστημα Οπτικών Αναγγελιών Πτήσεων (ΣΟΑΠ)	Το Σύστημα Οπτικών Αναγγελιών Πτήσεων (ΣΟΑΠ/FIDS) και το 90% των οθονών είναι Πλήρως Λειτουργικά κατά το 90% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.

Αριθ.	Περιοχή / Εγκατάσταση	Προδιαγραφές Προτύπου
9	Ανελκυστήρες / Κυλιόμενες Σκάλες / Κυλιόμενοι Διάδρομοι	Κάθε εξοπλισμός είναι Πλήρως Λειτουργικός κατά το 90% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.
10	Καθαριότητα	Η καθαριότητα διατηρείται κατά τη διάρκεια του 90% των πραγματικών ωρών λειτουργίας σύμφωνα με προδιαγραφές που καθορίζονται από τον Παραχωρησιούχο.

Ο ανωτέρω πίνακας παρέχει μόνο τα γενικά μεγέθη για τα Πρότυπα Επιδόσεων. Ο Παραχωρησιούχος θα είναι υπεύθυνος για την ανάπτυξη και εφαρμογή λεπτομερούς μεθοδολογίας για τη μέτρηση των Προτύπων Ελεγχομένων από τον Παραχωρησιούχο, που θα επιτυγχάνονται ή θα υπερβαίνονται ανά πάσα στιγμή και δύναται, με δική του επιβάρυνση, να απασχολήσει ανεξάρτητο τρίτο μέρος το οποίο θα πραγματοποιεί τις εν λόγω μετρήσεις. Η Μέτρηση των Προτύπων Επιδόσεων 1-10 θα αποτελεί μια συνεχή διαδικασία, δηλ. θα μετρώνται διαρκώς. Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει εντός σαράντα δύο (42) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, περιγραφή της μεθοδολογίας προς την ΥΠΑ, η οποία θα εγκρίνει τη μεθοδολογία πριν την Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων. Η μεθοδολογία δύναται να τροποποιηθεί με την έγκριση της ΥΠΑ και του Παραχωρησιούχου και τα μέρη θα συνεργαστούν μεταξύ τους ώστε να αναπτύξουν τροποποιημένη μεθοδολογία εφόσον αυτό ζητηθεί από ένα μέρος.

Διακοπές λειτουργίας για προληπτική συντήρηση δεν θα αποτελούν μέρος των κριτηρίων μέτρησης σε σχέση με τα Πρότυπα Επιδόσεων 1-10 (όπως εφαρμόζονται) συμπεριλαμβανομένων των διακοπών λειτουργίας που συμβαίνουν ως αποτέλεσμα Υπηρεσιών Ελεγχομένων από Τρίτα Μέρη, υπό την προϋπόθεση ότι ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίσει ότι οι διακοπές λειτουργίας για προληπτική συντήρηση έχουν ελάχιστη επίπτωση στις Δραστηριότητες Παραχώρησης και διενεργούνται, κατά το μέτρο που είναι ευλόγως εφικτό, κατά τη διάρκεια χαμηλών επιπέδων δραστηριότητας. Ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει στην ΥΠΑ στοιχεία διακοπής λειτουργίας σε σχέση με οποιαδήποτε διακοπή λειτουργίας.

2.2 Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη

Ο Παραχωρησιούχος θα αρχίσει μετρήσεις Προτύπων Ελεγχομένων από Τρίτα Μέρη σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο μόλις ζητηθεί να διασφαλίσει την επίδοση αυτών σύμφωνα με το Άρθρο 27 (*Υπηρεσίες Αεροδρομίου και Επιδόσεις*).

Ο Παραχωρησιούχος θα εξασφαλίσει ότι τα εφαρμοστέα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη ενσωματώνονται στις συμβάσεις με το σχετικό τρίτο μέρος σύμφωνα με το Άρθρο 27.2.2 και θα συνεργάζεται περαιτέρω με αυτές τις εταιρείες ώστε να εκπληρώσουν τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη.

Τα σχετικά Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη σε σχέση με τις Υπηρεσίες Ελεγχόμενες από Τρίτα Μέρη παρατίθενται παρακάτω.

2.2.1 **Στόχοι Ανεφοδιασμού Αεροσκαφών με καύσιμα**

Ο Παραχωρησιούχος θα μετρά ανά πάσα στιγμή τη διαθεσιμότητα των υπηρεσιών ανεφοδιασμού καυσίμων καθώς και τις διαθέσιμες ποσότητες καυσίμων όπως παρατίθενται παρακάτω και ο Παραχωρησιούχος θα συνεργάζεται με τις εταιρείες καυσίμων ώστε να επιτύχει τους επιθυμητούς στόχους που παρουσιάζονται ακολούθως στον Πίνακα 2.

Πίνακας 2

Αρ.	**Περιοχή / Εγκατάσταση**	**Προδιαγραφές Προτύπου**
11	Υπηρεσίες ανεφοδιασμού καυσίμων	Πάντα (100% του χρόνου) διαθέσιμες κατά τη διάρκεια του ωραρίου λειτουργίας
12	Διαθεσιμότητα καυσίμων	Ελάχιστη ποσότητα Jet-A-1 και Avgas (όπου υπάρχει) όπως ορίζεται από τον Παραχωρησιούχο στο σχετικό Εγχειρίδιο Αεροδρομίου θα είναι πάντα (100% του χρόνου) διαθέσιμη

2.2.2 **Στόχοι Υπηρεσιών Εξυπηρέτησης Εδάφους**

Ο Παραχωρησιούχος θα μετρά τη διαθεσιμότητα των υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους και τη διαθεσιμότητα του κρίσιμου εξοπλισμού υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους ανά πάσα στιγμή και σύμφωνα με την παράγραφο 2.4 και ο Παραχωρησιούχος θα συνεργάζεται με τις εταιρείες υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους ή τις αυτοεξυπηρετούμενες αεροπορικές εταιρείες (ως προς τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους)ώστε να επιτύχει τους επιθυμητούς στόχους που παρουσιάζονται ακολούθως στον Πίνακα 3.

Πίνακας 3

Αρ.	**Περιοχή / Εγκατάσταση**	**Προδιαγραφές Προτύπου**

Αρ.	Περιοχή / Εγκατάσταση	Προδιαγραφές Προτύπου
13	Υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους	Πάντα διαθέσιμες κατά τη διάρκεια του ωραρίου λειτουργίας
14	Κρίσιμος εξοπλισμός υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους	Ελάχιστος στόχος διαθεσιμότητας οριζόμενος από τον Παραχωρησιούχο του Πλήρως Λειτουργικού κρίσιμου εξοπλισμού υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους ανά αεροδρόμιο και ανά τύπο εξοπλισμού

2.2.3 **Στόχος Εξυπηρέτησης Σημείων Ελέγχου Εισιτηρίων (Check-In)**

Σε αντίθεση με τα άλλα Πρότυπα Επιδόσεων, το ακόλουθο Πρότυπο Επιδόσεων θα μετράται μόνο κατά τη διάρκεια μίας εβδομάδας καθ' έκαστο Έτος Παραχώρησης: Ο Παραχωρησιούχος θα επιλέξει ο ίδιος και θα ειδοποιεί το Δημόσιο, τον Παραχωρητή και την ΥΠΑ στην αρχή κάθε Έτους Παραχώρησης, ότι είτε την τελευταία εβδομάδα του Ιουλίου, είτε την πρώτη εβδομάδα του Αυγούστου είτε την τελευταία εβδομάδα του Αυγούστου θα μετρά τους χρόνους των ελέγχων εισιτηρίων (check-in) των Επιβατών σε καθένα εκ των Περιφερειακών Αεροδρομίων όπως ορίζεται παρακάτω και ο Παραχωρησιούχος θα συνεργάζεται μαζί με τις εταιρείες υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους ή τις αυτοεξυπηρετούμενες αεροπορικές εταιρείες ώστε να επιτύχει τους επιθυμητούς στόχους που παρουσιάζονται ακολούθως στον Πίνακα 4.

Πίνακας 4

Αρ.	Περιοχή / Εγκατάσταση	Προδιαγραφές Προτύπου
15	Έλεγχος εισιτηρίων (Check-In) Επιβατών	Το 50% των Επιβατών εξυπηρετούνται εντός 15 λεπτών από τη στιγμή που στέκονται στην ουρά αναμονής για έλεγχο εισιτηρίων (check-in) για Προγραμματισμένες Πτήσεις.

2.2.4 **Στόχος Διαχείρισης Αποσκευών**

Σε αντίθεση με τα άλλα Πρότυπα Επιδόσεων, το ακόλουθο Πρότυπο Επιδόσεων θα μετράται μόνο κατά τη διάρκεια μίας εβδομάδας καθ' έκαστο Έτος Παραχώρησης: Ο Παραχωρησιούχος θα επιλέξει ο ίδιος και θα ειδοποιεί το Δημόσιο, τον Παραχωρητή και την

ΥΠΑ στην αρχή κάθε Έτους Παραχώρησης, ότι είτε την τελευταία εβδομάδα του Ιουλίου, είτε την πρώτη εβδομάδα του Αυγούστου είτε την τελευταία εβδομάδα του Αυγούστου θα μετρά τους χρόνους διαχείρισης αποσκευών όπως ορίζεται παρακάτω και ο Παραχωρησιούχος θα συνεργάζεται μαζί με τις εταιρίες διαχείρισης αποσκευών ή τις αυτοεξυπηρετούμενες αεροπορικές εταιρείες ώστε να επιτύχει τους επιθυμητούς στόχους που παρουσιάζονται ακολούθως στον Πίνακα 5.

Πίνακας 5

Αρ.	**Περιοχή / Εγκατάσταση**	**Προδιαγραφές Προτύπου**
16	Χρόνος παράδοσης αποσκευών (της τελευταίας αποσκευής που φτάνει στον ταινιόδρομο)	35 λεπτά μετά την ακινητοποίηση/παύση κινητήρων (on-block) του αεροσκάφους

2.3 Μέτρηση και Υποβολή Εκθέσεων

Τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη υπ' αριθμόν 11-14 (συμπεριλαμβανομένου) πρέπει να επιτυγχάνονται ή να υπερβαίνονται ανά πάσα στιγμή.

Οι Πίνακες που παρουσιάζονται στην παράγραφο 2.2 παρέχουν μόνο γενικές οδηγίες σχετικά με τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη. Ο Παραχωρησιούχος θα αναπτύξει και θα εφαρμόσει λεπτομερή μεθοδολογία για τη μέτρηση των εν λόγω προτύπων.

Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει εντός σαράντα δύο (42) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, περιγραφή της μεθοδολογίας προς την ΥΠΑ προς έγκριση για τη μέτρηση εκάστου εκ των Προτύπων Ελεγχομένων από Τρίτα Μέρη. Η ΥΠΑ θα εγκρίνει την εν λόγω μεθοδολογία πριν την Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων. Η μεθοδολογία δύναται να τροποποιηθεί με την έγκριση της ΥΠΑ και τα μέρη θα συνεργάζονται μεταξύ τους ώστε να αναπτύξουν τροποποιημένη μεθοδολογία εφόσον αυτό ζητηθεί από ένα μέρος.

Ο Παραχωρησιούχος δύναται, με δική του οικονομική επιβάρυνση, να απασχολήσει ανεξάρτητο τρίτο μέρος το οποίο θα πραγματοποιεί τις απαιτούμενες μετρήσεις σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση συμπεριλαμβανομένου του παρόντος Παραρτήματος 6. Η υποβολή έκθεσης προς την ΥΠΑ θα γίνεται σε τριμηνιαία βάση (για τα Πρότυπα Επιδόσεων 1-14) και οι Πόντοι Ανεπάρκειας θα επιβάλλονται σε τριμηνιαία βάση. Η υποβολή έκθεσης προς την ΥΠΑ θα γίνεται σε ετήσια βάση για τα Πρότυπα Επιδόσεων 15 και 16 κι επομένως οι Πόντοι Ανεπάρκειας θα επιβάλλονται μόνο μία φορά ανά έτος. Η υποβολή έκθεσης θα γίνεται σύμφωνα με το Άρθρο 27.3 (*Εκθέσεις Προόδου*).

Εάν στον Παραχωρησιούχο επιβληθούν οποιοιδήποτε Πόντοι Ανεπάρκειας σε οποιαδήποτε Τριμηνιαία Περίοδο, τότε αυτός θα υποβάλει Σχέδιο Αποκατάστασης όπου θα περιγράφει τα μέτρα που προτίθεται να λάβει ούτως ώστε να βελτιώσει την παροχή υπηρεσιών.

Όχι αργότερα από την 1η Μαρτίου εκάστου ημερολογιακού έτους, ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει Έκθεση Ετησίων Επιδόσεων όπου θα περιλαμβάνει τα αποτελέσματα όλων των μετρήσεων των Προτύπων Επιδόσεων (1-16) του προηγουμένου ημερολογιακού έτους.

Η μέτρηση των Προτύπων Ελεγχομένων από τον Παραχωρησιούχο και η υποβολή εκθέσεων για αυτά θα αποτελεί συνεχή διαδικασία κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης και θα αρχίζει σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο από την Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων.

Η μέτρηση των Προτύπων Ελεγχομένων από Τρίτα Μέρη και η υποβολή εκθέσεων για αυτά θα αποτελεί συνεχή διαδικασία και θα αρχίζει το αργότερο κατά:

(i) την Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων

(ii) την επαναδιαπραγμάτευση υφισταμένης σύμβασης ή την υπογραφή νέας σύμβασης με τρίτο μέρος για την παροχή αντίστοιχων υπηρεσιών.

Ο Παραχωρησιούχος οφείλει να παρακολουθεί και να τηρεί όλα τα σχετικά αρχεία της μέτρησης Προτύπων Επιδόσεων (συμπεριλαμβανομένων, προς αποφυγή αμφιβολιών, των αντιγράφων όλων των Τριμηνιαίων Εκθέσεων και των Εκθέσεων Ετησίων Επιδόσεων) κατά την διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης.

2.4 Σύστημα Πόντων Ανεπάρκειας για Μέτρηση Προτύπων Επιδόσεων

Πίνακας 6 Πρότυπα Ελεγχόμενα από τον Παραχωρησιούχο

Πρότυπα / Εγκατάσταση σε σχέση με τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από τον Παραχωρησιούχο	Επίπεδο 1 Γεγονός	Επίπεδο 2 Γεγονός	Επίπεδο 3 Γεγονός	Επίπεδο 4 Γεγονός	Επίπεδο 5 Γεγονός
Πόντοι Ανεπάρκειας	1	2	3	4	5
1. Σημεία	Άνω του 85% αλλά κάτω του	Άνω του 80% και έως το 85% των	Άνω του 75% και έως το 80% των	Άνω του 70 % και έως το 75%	Άνω του 65% και έως το 70% των

Πρότυπα / Εγκατάσταση σε σχέση με τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από τον Παραχωρησιούχο	Επίπεδο 1 Γεγονός	Επίπεδο 2 Γεγονός	Επίπεδο 3 Γεγονός	Επίπεδο 4 Γεγονός	Επίπεδο 5 Γεγονός
Πόντοι Ανεπάρκειας	1	2	3	4	5
Ελέγχου Εισιτηρίων (Check-In)	90% των σημείων ελέγχου εισιτηρίων για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικά.	σημείων ελέγχου εισιτηρίων για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικά.	σημείων ελέγχου εισιτηρίων για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικά.	των σημείων ελέγχου εισιτηρίων για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικά.	σημείων ελέγχου εισιτηρίων για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικά.
2. Εξοπλισμός Ελέγχου Ασφαλείας	Το 85% αλλά κάτω του 90% του κρίσιμου εξοπλισμού είναι Πλήρως Λειτουργικός.	Το 80% έως 85% του κρίσιμου εξοπλισμού είναι Πλήρως Λειτουργικός.	Το 75% έως 80% του κρίσιμου εξοπλισμού είναι Πλήρως Λειτουργικός.	Το 70% έως 75% του κρίσιμου εξοπλισμού είναι Πλήρως Λειτουργικός.	Το 65% έως 70% του κρίσιμου εξοπλισμού είναι Πλήρως Λειτουργικός.
3. Διαθεσιμότητα Καροτσιών	Καροτσάκια αποσκευών διαθέσιμα για άνω του 85% αλλά κάτω του 90% του χρόνου για Επιβάτες στην αίθουσα check in και στην αίθουσα αφίξεων/περιοχή παραλαβής	Καροτσάκια αποσκευών διαθέσιμα για άνω του 80% και έως 85% του χρόνου για Επιβάτες στην αίθουσα check in και στην αίθουσα αφίξεων/περιοχή παραλαβής αποσκευών.	Καροτσάκια αποσκευών διαθέσιμα για άνω του 75% και έως 80% του χρόνου για Επιβάτες στην αίθουσα check in και στην αίθουσα αφίξεων/περιοχή παραλαβής αποσκευών.	Καροτσάκια αποσκευών διαθέσιμα για άνω του 70% και έως 75% του χρόνου για Επιβάτες στην αίθουσα check in και στην αίθουσα αφίξεων/περιοχή παραλαβής αποσκευών.	Καροτσάκια αποσκευών διαθέσιμα για άνω του 65% και έως 70% του χρόνου για Επιβάτες στην αίθουσα check in και στην αίθουσα αφίξεων/περιοχή παραλαβής αποσκευών.

Πρότυπα / Εγκατάσταση σε σχέση με τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από τον Παραχωρησιούχο	Επίπεδο 1 Γεγονός	Επίπεδο 2 Γεγονός	Επίπεδο 3 Γεγονός	Επίπεδο 4 Γεγονός	Επίπεδο 5 Γεγονός
Πόντοι Ανεπάρκειας	1	2	3	4	5
	αποσκευών.				
4. Έλεγχος Μετανάστευσης / Τελωνειακός Έλεγχος	Άνω του 85% αλλά κάτω του 90% του χρόνου όλοι οι θάλαμοι για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικοί.	Άνω του 80% και έως το 85% του χρόνου όλοι οι θάλαμοι για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικοί.	Άνω του 75% και έως το 80% του χρόνου όλοι οι θάλαμοι για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικοί.	Άνω του 70% και έως το 75% του χρόνου όλοι οι θάλαμοι για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικοί.	Άνω του 65% και έως το 70% του χρόνου όλοι οι θάλαμοι για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικοί.
5. Διαδίκτυο στον Αεροσταθμό Επιβατών	Διαθεσιμότητα διαδικτυακής σύνδεσης (wifi) στον αεροσταθμό Επιβατών για άνω του 85% αλλά κάτω του 90% του χρόνου.	Διαθεσιμότητα διαδικτυακής σύνδεσης (wifi) στον αεροσταθμό Επιβατών για άνω του 80% και έως 85% του χρόνου.	Διαθεσιμότητα διαδικτυακής σύνδεσης (wifi) στον αεροσταθμό Επιβατών για άνω του 75% και έως 80% του χρόνου.	Διαθεσιμότητα διαδικτυακής σύνδεσης (wifi) στον αεροσταθμό Επιβατών για άνω του 70% και έως 75% του χρόνου.	Διαθεσιμότητα διαδικτυακής σύνδεσης (wifi) στον αεροσταθμό Επιβατών για άνω του 65% και έως 70% του χρόνου.
6. Θερμοκρασία στον Αεροσταθμό Επιβατών	Σύμφωνα με το πρότυπο ΤΟΤΕΕ 2423/1986 άνω του 85% αλλά κάτω του 90% του	Σύμφωνα με το πρότυπο ΤΟΤΕΕ 2423/1986 άνω του 80% και έως το 85% του χρόνου.	Σύμφωνα με το πρότυπο ΤΟΤΕΕ 2423/1986 άνω του 75% και έως το 80% του χρόνου.	Σύμφωνα με το πρότυπο ΤΟΤΕΕ 2423/1986 για άνω του 70% και έως το 75% του χρόνου.	Σύμφωνα με το πρότυπο ΤΟΤΕΕ 2423/1986 άνω του 65% και έως το 70% του χρόνου.

Πρότυπα / Εγκατάσταση σε σχέση με τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από τον Παραχωρησιούχο	**Επίπεδο 1 Γεγονός**	**Επίπεδο 2 Γεγονός**	**Επίπεδο 3 Γεγονός**	**Επίπεδο 4 Γεγονός**	**Επίπεδο 5 Γεγονός**
Πόντοι Ανεπάρκειας	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
	χρόνου.				
7. Ταινιόδρομοι Παραλαβής Αποσκευών	Όλοι οι ταινιόδρομοι Πλήρως Λειτουργικοί άνω του 85% αλλά κάτω του 90% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.	Όλοι οι ταινιόδρομοι Πλήρως Λειτουργικοί άνω του 80% και έως το 85% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.	Όλοι οι ταινιόδρομοι Πλήρως Λειτουργικοί άνω του 75% και έως το 80% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.	Όλοι οι ταινιόδρομοι Πλήρως Λειτουργικοί άνω του 70% και έως το 75% των πραγματικών ωρών λειτουργίας .	Όλοι οι ταινιόδρομοι Πλήρως Λειτουργικοί άνω του 65% και έως το 70% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.
8. Σύστημα Οπτικών Αναγγελιών Πτήσεων (ΣΟΑΠ)	Πλήρως Λειτουργικό άνω του 85% αλλά κάτω του 90% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.	Πλήρως Λειτουργικό για άνω του 80% και έως το 85% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.	Πλήρως Λειτουργικό άνω του 75% και έως το 80% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.	Πλήρως Λειτουργικό άνω του 70% και έως το 75% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.	Πλήρως Λειτουργικό άνω του 65% και έως το 70% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.
9. Ανελκυστήρες / Κυλιόμενες Σκάλες / Κυλιόμενοι Διάδρομοι	Άνω του 85% αλλά κάτω του 90% κάθε εξοπλισμού είναι πλήρως λειτουργικός κατά τις πραγματικές ώρες	Άνω του 80% και έως το 85% κάθε εξοπλισμού είναι πλήρως λειτουργικός κατά τις πραγματικές ώρες λειτουργίας.	Άνω του 75% και έως το 80% κάθε εξοπλισμού είναι πλήρως λειτουργικός κατά τις πραγματικές ώρες λειτουργίας.	Άνω του 70% και έως το 75% κάθε εξοπλισμού είναι πλήρως λειτουργικός κατά τις πραγματικές ώρες	Άνω του 65% και έως το 70% κάθε εξοπλισμού είναι πλήρως λειτουργικός κατά τις πραγματικές ώρες λειτουργίας.

Πρότυπα / Εγκατάσταση σε σχέση με τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από τον Παραχωρησιούχο	Επίπεδο 1 Γεγονός	Επίπεδο 2 Γεγονός	Επίπεδο 3 Γεγονός	Επίπεδο 4 Γεγονός	Επίπεδο 5 Γεγονός
Πόντοι Ανεπάρκειας	1	2	3	4	5
	λειτουργίας.			λειτουργίας.	
10. Καθαριότητα	Η καθαριότητα διατηρείται σύμφωνα με τις Προδιαγραφές για άνω του 85% αλλά κάτω του 90% του πραγματικού ωραρίου λειτουργίας.	Η καθαριότητα διατηρείται σύμφωνα με τις Προδιαγραφές για άνω του 80% και έως το 85% του πραγματικού ωραρίου λειτουργίας.	Η καθαριότητα διατηρείται σύμφωνα με τις Προδιαγραφές για άνω του 75% και έως το 80% του πραγματικού ωραρίου λειτουργίας.	Η καθαριότητα διατηρείται σύμφωνα με τις Προδιαγραφές για άνω του 70% και έως το 75% του πραγματικού ωραρίου λειτουργίας.	Η καθαριότητα διατηρείται σύμφωνα με τις Προδιαγραφές για άνω του 65% και έως το 70% του πραγματικού ωραρίου λειτουργίας.

Πίνακας 7 Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη

Πρότυπα / Εγκατάσταση σε σχέση με τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη	Γεγονός Επιπέδου 1	Γεγονός Επιπέδου 2	Γεγονός Επιπέδου 3	Γεγονός Επιπέδου 4	Γεγονός Επιπέδου 5
Πόντοι Ανεπάρκειας	1	2	3	4	5
11. Διαθεσιμότητ	Οι υπηρεσίες ανεφοδιασμού	Οι υπηρεσίες ανεφοδιασμού	Οι υπηρεσίες ανεφοδιασμού	Οι υπηρεσίες ανεφοδιασμού	Οι υπηρεσίες ανεφοδιασμού

Πρότυπα / Εγκατάσταση σε σχέση με τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη	Γεγονός Επιπέδου 1	Γεγονός Επιπέδου 2	Γεγονός Επιπέδου 3	Γεγονός Επιπέδου 4	Γεγονός Επιπέδου 5
Πόντοι Ανεπάρκειας	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
α Υπηρεσιών Ανεφοδιασμού	είναι διαθέσιμες για άνω του 95% αλλά κάτω του 100% του χρόνου	είναι διαθέσιμες για άνω του 90% και έως το 95% του χρόνου	είναι διαθέσιμες για άνω του 85% και έως το 90% του χρόνου	είναι διαθέσιμες για άνω του 80% και έως το 85% του χρόνου	είναι διαθέσιμες για άνω του 75% και έως το 80% του χρόνου
12. Διαθεσιμότητα Ελαχίστων Ποσοτήτων Καυσίμων όπως ορίζονται στην παράγραφο 2.2.1, Πίνακας 2, Αριθ.12	Οι ελάχιστες ποσότητες καυσίμων είναι διαθέσιμες για άνω του 95% αλλά κάτω του 100% του χρόνου	Οι ελάχιστες ποσότητες καυσίμων είναι διαθέσιμες για άνω του 90% και έως το 95% του χρόνου	Οι ελάχιστες ποσότητες καυσίμων είναι διαθέσιμες για άνω του 85% και έως το 90% του χρόνου	Οι ελάχιστες ποσότητες καυσίμων είναι διαθέσιμες για άνω του 80% και έως το 85% του χρόνου	Οι ελάχιστες ποσότητες καυσίμων είναι διαθέσιμες για άνω του 75% και έως το 80% του χρόνου
13. Διαθεσιμότητα Υπηρεσιών Εξυπηρέτησης Εδάφους	Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους είναι διαθέσιμες για άνω του 95% αλλά κάτω του 100% του χρόνου	Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους είναι διαθέσιμες για άνω του 90% και έως το 95% του χρόνου	Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους είναι διαθέσιμες για άνω του 85% και έως το 90% του χρόνου	Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους είναι διαθέσιμες για άνω του 80% και έως το 85% του χρόνου	Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους είναι διαθέσιμες για άνω του 75% και έως το 80% του χρόνου
14. Διαθεσιμότητα Κρίσιμου Εξοπλισμού	Ο κρίσιμος εξοπλισμός υπηρεσιών εξυπηρέτησης	Ο κρίσιμος εξοπλισμός υπηρεσιών εξυπηρέτησης	Ο κρίσιμος εξοπλισμός υπηρεσιών εξυπηρέτησης	Ο κρίσιμος εξοπλισμός υπηρεσιών εξυπηρέτησης	Ο κρίσιμος εξοπλισμός υπηρεσιών εξυπηρέτησης

Πρότυπα / Εγκατάσταση σε σχέση με τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη	Γεγονός Επιπέδου 1	Γεγονός Επιπέδου 2	Γεγονός Επιπέδου 3	Γεγονός Επιπέδου 4	Γεγονός Επιπέδου 5
Πόντοι Ανεπάρκειας	1	2	3	4	5
Υπηρεσιών Εξυπηρέτηση ς Εδάφους	εδάφους είναι διαθέσιμος για άνω του 95% αλλά κάτω του 100% του χρόνου	εδάφους είναι διαθέσιμος για άνω του 90% και έως το 95% του χρόνου	εδάφους είναι διαθέσιμος για άνω του 85% και έως το 90% του χρόνου	εδάφους είναι διαθέσιμος για άνω του 80% και έως το 85% του χρόνου	εδάφους είναι διαθέσιμος για άνω του 75% και έως το 80% του χρόνου
15. Στόχος Σημείου Ελέγχου Εισιτηρίων (Check-in)	Ο στόχος επιτυγχάνεται κατά το 95% αλλά κάτω του 100% των πτήσεων	Ο στόχος επιτυγχάνεται κατά το 90% έως και το 95% των πτήσεων	Ο στόχος επιτυγχάνεται κατά το 85% έως και το 90% των πτήσεων	Ο στόχος επιτυγχάνεται κατά το 80% έως και το 85% των πτήσεων	Ο στόχος επιτυγχάνεται κατά το 75% έως και το 80% των πτήσεων
16. Στόχος Διαχείρισης Αποσκευών	Ο στόχος επιτυγχάνεται κατά το 95% αλλά κάτω του 100% των πτήσεων	Ο στόχος επιτυγχάνεται κατά το 90% έως και το 95% των πτήσεων	Ο στόχος επιτυγχάνεται κατά το 85% έως και το 90% των πτήσεων	Ο στόχος επιτυγχάνεται κατά το 80% έως και το 85% των πτήσεων	Ο στόχος επιτυγχάνεται κατά το 75% έως και το 80% των πτήσεων

2.5 Σύμφωνα με τις παραγράφους 2.2 και 2.3, στον Παραχωρησιούχο θα επιβάλλονται οι ακόλουθοι Πόντοι Ανεπάρκειας κάθε φορά που δεν καταφέρνει να επιτύχει τα Πρότυπα Επίδοσης που παρατίθενται στους ανωτέρω Πίνακες 6 και 7 κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε Τριμηνιαίας Περιόδου όπως παρατίθεται στους Πίνακες 8 και 9 που ακολουθούν:

Πίνακας 8

Γεγονός	Πόντοι Ανεπάρκειας ανά Αεροδρόμιο ανά Τριμηνιαία Περίοδο ανά Γεγονός για έκαστο εκ των 14 μονίμως μετρούμενων Προτύπων

	Επίδοσης
Επίπεδο 1	1,0
Επίπεδο 2	2,0
Επίπεδο 3	3,0
Επίπεδο 4	4,0
Επίπεδο 5	5,0

Πίνακας 9

Γεγονός	**Πόντοι Ανεπάρκειας ανά Αεροδρόμιο ανά Έτος Παραχώρησης ανά Γεγονός για Πρότυπα Επίδοσης # 15 και 16**
Επίπεδο 1	3,0
Επίπεδο 2	6,0
Επίπεδο 3	9,0
Επίπεδο 4	12,0
Επίπεδο 5	15,0

3 Εκτίμηση Χωρητικότητας Αεροσταθμού Επιβατών και Περιοχής Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών

Ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει επαρκή χωρητικότητα των περιοχών στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών και των αεροσταθμών Επιβατών ούτως ώστε να ικανοποιεί τη ζήτηση της εναέριας κυκλοφορίας συμπεριλαμβανομένης αυτής σε περιόδους υψηλής ζήτησης.

Ο Παραχωρησιούχος θα αναλάβει τα Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης καθώς και τα Μελλοντικά Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης κατά τρόπο ώστε να εξασφαλίζει ότι οι Υπηρεσίες Αεροδρομίου προσφέρονται σύμφωνα με τα Πρότυπα και τις Προδιαγραφές, καθώς και σύμφωνα με τα Πρότυπα Επιδόσεων, Πρότυπα Ποιότητας Υπηρεσιών και τις απαιτήσεις χωρητικότητας.

Ο Παραχωρησιούχος θα συνάψει σύμβαση με τον Φορέα Εκτίμησης Χωρητικότητας, μια εξειδικευμένη εταιρεία, για την εκτίμηση χωρητικότητας τόσο των αεροσταθμών Επιβατών όσο και των περιοχών στάθμευσης και ελιγμών πολιτικών αεροσκαφών εκάστου εκ των Περιφερειακών Αεροδρομίων. Ο Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας οφείλει να διαθέτει αποδεδειγμένο ιστορικό εκτιμήσεων χωρητικότητας αεροδρομίων (ελάχιστη εμπειρία) και να έχει εκτελέσει εκτιμήσεις χωρητικότητας περιοχών στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών και αεροσταθμών σε όχι λιγότερα από τρία (3) διεθνή αεροδρόμια κατά τη διάρκεια των τριών (3) τελευταίων ετών. Ο Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας οφείλει να εγκριθεί από την ΥΠΑ, δίχως όμως να μπορεί η τελευταία να αρνείται ή καθυστερεί την εν λόγω έγκριση δίχως

εύλογη αιτία, βάσει της ελαχίστης εμπειρίας σε εκτιμήσεις χωρητικότητας περιοχών στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών και αεροσταθμών Επιβατών όπως περιγράφονται στην παρούσα παράγραφο.

Ο Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας θα προβεί σε Εκτίμηση Χωρητικότητας σύμφωνα με το Άρθρο 20.2 (*Εκτίμηση Χωρητικότητας)*

3.1 Εκτίμηση Χωρητικότητας Περιοχής Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών

Σε όλες τις Εκτιμήσεις Χωρητικότητας ο Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας θα εκτιμά την υφιστάμενη χωρητικότητα περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών στο σχετικό Περιφερειακό Αεροδρόμιο.

Κατά την εκτέλεση των Εκτιμήσεων Χωρητικότητας αυτού, θα αξιολογήσει τους ακόλουθους παράγοντες:

(i) μέγεθος και χωροθέτηση των υφισταμένων εγκαταστάσεων (περιοχές στάθμευσης και ελιγμών πολιτικών αεροσκαφών),

(ii) πραγματικά δεδομένα προγράμματος πτήσεων για τη σχετική Περίοδο Αιχμής όπως αριθμός πτήσεων, τύπος αεροσκαφών, προγραμματισμένες ώρες αφίξεων και αναχωρήσεων, αεροδρόμιο προέλευσης / προορισμού,

(iii) πραγματική αεροπορική κίνηση για όλα τα 60-λεπτα διαστήματα της Περιόδου Αιχμής (κινήσεις αφίξεων, κινήσεις αναχωρήσεων, άφιξη Επιβατών, αναχώρηση Επιβατών),

(iv) δεδομένα κατανομής για κάθε πτήση κατά την Περίοδο Αιχμής, όπως κατανομή θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών και

(v) πληροφόρηση παρεχόμενη από την Ελληνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων (ΕΑΣΠ) όπως η Γνωστοποίηση Χωρητικότητας Αεροδρομίου (NAC), ο αριθμός αιτημάτων χρόνου χρήσης (slots) για σειρές πτήσεων που δεν εγκρίθηκαν από την ΕΑΣΠ λόγω έλλειψης χωρητικότητας της περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών με χρόνους όπως ζητήθηκαν αρχικώς κ.λπ.

Βάσει της ανάλυσης των δεδομένων και σε συνεργασία με τον Παραχωρησιούχο, ο Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας θα καθορίσει, εφαρμόζοντας την κατάλληλη μεθοδολογία, την υφιστάμενη χωρητικότητα της (των) περιοχής (-ων) στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών υπολογισμένο δια του αριθμού θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών ανά κατηγορία αεροσκάφους. Ο τελικός αριθμός θέσεων στάθμευσης ανά κατηγορία αεροσκάφους θα

ανακοινωθεί στην ΥΠΑ και θα χρησιμοποιηθεί από την ΕΑΣΠ ως Γνωστοποίηση Χωρητικότητας Αεροδρομίου (NAC) για τις επόμενες περιόδους προγραμματισμού.

Ο καθορισμός της ζήτησης για θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών θα πραγματοποιηθεί ως εξής: τα αιτήματα χρόνου χρήσης που απευθύνονται στην ΕΑΣΠ για σειρές πτήσεων που δεν έχουν εγκριθεί από την ΕΑΣΠ για τις ώρες άφιξης ή αναχώρησης που ζητήθηκαν αρχικώς θα αναλυθούν σύμφωνα με τον κωδικό αιτίας για έλλειψη χωρητικότητας περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών (επί του παρόντος ο εν λόγω κωδικός είναι ο "AA") . Η προσφορά εναλλακτικού χρόνου χρήσης εντός μίας ώρας πριν και μίας ώρας μετά του αιτηθέντος χρόνου (+/- 60 λεπτά από τον αιτηθέντα χρόνο) θα θεωρείται ως αποδεκτή προσφορά και συνεπώς, η μη-έγκριση του αρχικού αιτήματος χρόνου χρήσης (60-λεπτό διάστημα) δεν θα λογίζεται ως μη επαρκής χωρητικότητα. Για κάθε διάστημα των 60 λεπτών κατά την Περίοδο Αιχμής θα αναλύεται κατά πόσο μία ή περισσότερες πτήσεις δεν ήταν δυνατό να εγκριθούν εξαιτίας έλλειψης χωρητικότητας περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών. Ο αριθμός των 60-λεπτων διαστημάτων για τα οποία δεν ήταν δυνατόν να εγκριθούν όλες οι πτήσεις με τους χρόνους άφιξης ή αναχώρησης που ζητήθηκαν αρχικώς, θα λογίζεται έκαστη ως διάστημα με μη επαρκή χωρητικότητα.

Εάν οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο κριθεί, κατόπιν Εκτίμησης Χωρητικότητας, ως Κρίσιμης Χωρητικότητας Περιοχής Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών, τότε θα δίνεται ένας (1) Πόντος Ανεπάρκειας για κάθε Υπέρβαση Χρόνου για οποιαδήποτε αντίστοιχη Περίοδο Αιχμής.

Επιπροσθέτως, εάν οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο είναι Κρίσιμης Χωρητικότητας Περιοχής Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών για δύο (2) συναπτά έτη, θα προκύψει ο Μηχανισμός Ενεργοποίησης Επέκτασης και ο Παραχωρησιούχος θα πρέπει να κατασκευάσει επέκταση των περιοχών στάθμευσης και ελιγμών πολιτικών αεροσκαφών και να δημιουργήσει πρόσθετες θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών εντός δύο (2) ετών από την ημερομηνία Μηχανισμού Ενεργοποίησης Επέκτασης. Εάν προκύψει Μηχανισμός Ενεργοποίησης Επέκτασης, δεν θα προστεθούν Πόντοι Ανεπάρκειας κατά την επόμενη Περίοδο Αιχμής για μη επαρκή χωρητικότητα των περιοχών στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών. Εν συνεχεία, εάν το Περιφερειακό Αεροδρόμιο συνεχίζει να είναι Κρίσιμης Χωρητικότητας, γεγονός που τεκμαίρεται εκτός εάν ο Παραχωρησιούχος ζητήσει πρόσθετη Εκτίμηση Χωρητικότητας, σύμφωνα με το Άρθρο 20.2.3, η οποία καταλήξει στο αντίθετο συμπέρασμα, οι Πόντοι Ανεπάρκειας που προστίθενται σε κάθε ακόλουθη Περίοδο Αιχμής έως την ολοκλήρωση των σχετικών Νέων Έργων ή Έργων Επέκτασης θα είναι οι ίδιοι με τους Πόντους Ανεπάρκειας που προστέθηκαν κατά την πιο πρόσφατη Περίοδο Αιχμής όταν το Περιφερειακό Αεροδρόμιο κρίθηκε ως Κρίσιμης Χωρητικότητας.

Τα εν λόγω έργα θα σχεδιαστούν, θα εγκριθούν και θα εκτελεστούν σύμφωνα με τα Πρότυπα και Προδιαγραφές, τις Απαιτήσεις Έργων, τις Απαιτήσεις Συντήρησης και τις Απαιτήσεις Παράδοσης.

Εάν δεν υπάρχει καθόλου ή δεν υπάρχει επαρκής διαθέσιμος χώρος εντός των Περιοχών Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα ενημερώσει το Δημόσιο για την ανάγκη να επεκτείνει την περιοχή στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών πέραν των ορίων της Περιοχής Παραχώρησης. Ο Παραχωρησιούχος θα αιτηθεί την απαλλοτρίωση της γης που απαιτείται σύμφωνα με το Άρθρο 14.1.6 της παρούσας Σύμβασης. Πριν την ολοκλήρωση της απαλλοτρίωσης της γης ο Παραχωρησιούχος δεν θα είναι υποχρεωμένος να κατασκευάσει επέκταση της περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών και για το εν λόγω χρονικό διάστημα δεν θα προστίθενται Πόντοι Ανεπάρκειας και Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων.

Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει τα αποτελέσματα των εκτιμήσεων χωρητικότητας της περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών στην Ετήσια Έκθεση Επιδόσεων.

3.2 Εκτίμηση Χωρητικότητας Αεροσταθμού Επιβατών

Σε όλες τις Εκτιμήσεις Χωρητικότητας ο Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας θα εκτιμά την υφιστάμενη χωρητικότητα των αεροσταθμών Επιβατών. Στις Εκτιμήσεις Χωρητικότητας, θα συνεκτιμήσει τους ακόλουθους παράγοντες:

(i) μέγεθος και διαρρύθμιση των υφισταμένων εγκαταστάσεων (αεροσταθμός (-οί) Επιβατών),

(ii) πρόγραμμα και δεδομένα εναέριας κυκλοφορίας, όπως αεροπορική εταιρεία και αριθμός πτήσης, τύπος αεροσκάφους, αριθμός Επιβατών, προγραμματισμένοι και πραγματικοί χρόνοι αφίξεων και αναχωρήσεων, αεροδρόμιο προέλευσης / προορισμού σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο κατά τη διάρκεια της Περιόδου Αιχμής,

(iii) πρότυπα τυπικών συμπεριφορών του επιβατικού κοινού, όπως ώρα προσέλευσης στο Περιφερειακό Αεροδρόμιο πριν την αναχώρηση, αριθμός ατόμων-συνοδών ανά Επιβάτη (προκειμένου να παραλάβουν ή να αποχαιρετήσουν Επιβάτες), χρήση διαφορετικών τύπων ελέγχου εισιτηρίων (check-in), αριθμός παραδιδόμενων αποσκευών,

(iv) μέσοι απαιτούμενοι χρόνοι εξυπηρέτησης για έλεγχο εισιτηρίων, έλεγχο Επιβατών και χειραποσκευών, τελωνειακό έλεγχο, έλεγχο διαβατηρίων και παραλαβή αποσκευών,

(v) δεδομένα κατανομής για έκαστη πτήση κατά τη διάρκεια της Περιόδου Αιχμής, όπως αριθμός και θέση παραχωρηθέντων σημείων ελέγχου εισιτηρίων, παραχωρηθείσα πύλη και ταινιόδρομος παραλαβής αποσκευών και

(vi) πληροφορίες της ΕΑΣΠ όπως η Γνωστοποίηση Χωρητικότητας Αεροδρομίου (NAC), αριθμός αιτημάτων χρόνων χρήσης (slots) για σειρές πτήσεων που δεν εγκρίθηκαν από την ΕΑΣΠ όπως είχαν αρχικά ζητηθεί λόγω έλλειψης χωρητικότητας αεροσταθμού Επιβατών, κ.λπ.

Βάσει της ανάλυσης των δεδομένων και σε συνεργασία με τον Παραχωρησιούχο, ο Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας θα ορίσει την υφιστάμενη χωρητικότητα του αεροσταθμού Επιβατών υπολογίζοντας το μέγιστο αριθμό αφικνούμενων και τον μέγιστο αριθμό αναχωρούντων Επιβατών που δύναται να εξυπηρετηθεί κατά τη διάρκεια οποιουδήποτε 60-λεπτου διαστήματος. Ο τελικός αριθμός αφικνούμενων και αναχωρούντων Επιβατών θα ανακοινωθεί στην ΥΠΑ και θα χρησιμοποιηθεί από την ΕΑΣΠ ως Γνωστοποίηση Χωρητικότητας Αεροδρομίου (NAC) για τις επόμενες περιόδους προγραμματισμού.

Στις Εκτιμήσεις Χωρητικότητας, ο Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας θα προσδιορίσει το επίπεδο επιτευχθείσας εξυπηρέτησης για έκαστο 60-λεπτο διάστημα κατά τη διάρκεια της αντίστοιχης Περιόδου Αιχμής χρησιμοποιώντας τη μεθοδολογία που ορίζεται από την IATA ADRM για κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο.

Εάν το αποτέλεσμα οποιασδήποτε Εκτίμησης Χωρητικότητας καταλήγει στο ότι το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης επιτεύχθηκε κατά τη διάρκεια της Περιόδου Αιχμής, τότε δεν απαιτούνται περαιτέρω ενέργειες, και δεν θα επιβληθούν Πόντοι Ανεπάρκειας και Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων και το εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο δεν θα κατατάσσεται πλέον ως αεροδρόμιο Κρίσιμης Χωρητικότητας Αεροσταθμού Επιβατών.

Εάν δεν επιτευχθεί το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης:

(i) θα επιβάλλεται ένας (1) Πόντος Ανεπάρκειας για κάθε 60-λεπτο διάστημα πέραν της Εξαιρουμένης Περιόδου όπου δεν επιτυγχάνεται επίπεδο εξυπηρέτησης C αλλά επιτυγχάνεται επίπεδο εξυπηρέτησης D και

(ii) θα επιβάλλονται δύο (2) Πόντοι Ανεπάρκειας για κάθε 60-λεπτο διάστημα όπου δεν επιτυγχάνεται επίπεδο εξυπηρέτησης D.

Τα πρώτα είκοσι εννέα (29) 60-λεπτα διαστήματα με τη μεγαλύτερη κίνηση θα εξαιρεθούν από την επιβολή Πόντων Ανεπάρκειας.

Εάν το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης δεν επιτευχθεί για δύο (2) συναπτά έτη, θα εκκινήσει ο Μηχανισμός Ενεργοποίησης Επέκτασης και ο Παραχωρησιούχος θα πρέπει να κατασκευάσει επέκταση του αεροσταθμού Επιβατών ή επιπρόσθετο αεροσταθμό Επιβατών εντός τριών (3) ετών από την ημερομηνία του Μηχανισμού Ενεργοποίησης Επέκτασης. Εάν εκκινήσει Μηχανισμός Ενεργοποίησης Επέκτασης, δεν θα προστεθούν Πόντοι Ανεπάρκειας κατά την επόμενη Περίοδο Αιχμής για μη επαρκή χωρητικότητα του αντιστοίχου αεροσταθμού Επιβατών. Εν συνεχεία, εάν το Περιφερειακό Αεροδρόμιο συνεχίζει να είναι Κρίσιμης Χωρητικότητας, γεγονός που θα τεκμαίρεται εκτός εάν ο Παραχωρησιούχος ζητήσει

πρόσθετη Εκτίμηση Χωρητικότητας σύμφωνα με το Άρθρο 20.2.3, η οποία καταλήξει σε διαφορετικό αποτέλεσμα, οι Πόντοι Ανεπάρκειας που προστίθενται σε κάθε ακόλουθη Περίοδο Αιχμής έως την ολοκλήρωση των σχετικών Νέων Έργων ή Έργων Επέκτασης θα είναι οι ίδιοι με τους Πόντους Ανεπάρκειας που προστέθηκαν κατά την πιο πρόσφατη Περίοδο Αιχμής όταν το Περιφερειακό Αεροδρόμιο κρίθηκε ως Κρίσιμης Χωρητικότητας.

Οποιαδήποτε έργα απαιτούνται σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα θα είναι σύμφωνα με τα Πρότυπα και Προδιαγραφές, τις Απαιτήσεις Έργων, τις Απαιτήσεις Συντήρησης και τις Απαιτήσεις Παράδοσης.

Εάν δεν υπάρχει επαρκής διαθέσιμος χώρος εντός των Περιοχών Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα ενημερώσει το Δημόσιο για την ανάγκη να επεκτείνει τον αεροσταθμό Επιβατών πέραν των ορίων της Περιοχής Παραχώρησης. Ο Παραχωρησιούχος θα αιτηθεί την απαλλοτρίωση της γης που απαιτείται σύμφωνα με το Άρθρο 14.1.6. Πριν την ολοκλήρωση της απαλλοτρίωσης της γης ο Παραχωρησιούχος δεν θα είναι υποχρεωμένος να κατασκευάσει επέκταση του αεροσταθμού Επιβατών ή επιπρόσθετο αεροσταθμό και για το εν λόγω χρονικό διάστημα δεν θα προστίθενται Πόντοι Ανεπάρκειας και Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων.

Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει τα αποτελέσματα των εκτιμήσεων χωρητικότητας του αεροσταθμού στην Ετήσια Έκθεση Επιδόσεων.

4 Μέτρηση Ποιότητας Υπηρεσιών

Προκειμένου να μετρηθεί η εμπειρία των Επιβατών ως προς την παρεχόμενη από τον Παραχωρησιούχο ποιότητα υπηρεσιών, ο Παραχωρησιούχος θα διενεργεί έρευνες για το επίπεδο ικανοποίησης των Επιβατών.

Ο Παραχωρησιούχος θα συμμετέχει στην Έρευνα Ποιότητας Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Service Quality Survey ASQ), που εκτελείται τακτικά από συμβεβλημένη με το Διεθνές Συμβούλιο Αεροδρομίων (ACI) εταιρεία έρευνας αγοράς.

Σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο θα εκτελείται τουλάχιστον μία έρευνα ανά Έτος Παραχώρησης που θα εκτελείται κατά τη διάρκεια της Περιόδου Αιχμής κάθε έτους για τουλάχιστον μία πλήρη ημερολογιακή εβδομάδα που θα είναι είτε η τελευταία εβδομάδα του Ιουλίου, είτε η πρώτη εβδομάδα του Αυγούστου είτε η τελευταία εβδομάδα του Αυγούστου, κατόπιν επιλογής του Παραχωρησιούχου, ο οποίος και θα ειδοποιεί το Δημόσιο, τον Παραχωρητή και την ΥΠΑ στην αρχή κάθε Έτους Παραχώρησης.

Το Δημόσιο δύναται να παρευρίσκεται, με δική του οικονομική επιβάρυνση, στα Περιφερειακά Αεροδρόμια κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης των επιτόπιων ερευνών.

Η πρώτη έρευνα θα διενεργηθεί το 2016 και θα χρησιμοποιηθεί ως έρευνα βάσης. Τα αποτελέσματα της πρώτης έρευνας θα χρησιμοποιηθούν για τον ορισμό των στόχων ποιότητας υπηρεσιών για έκαστο εκ των στοιχείων ποιότητας υπηρεσιών στο ερωτηματολόγιο της Έρευνας Ποιότητας Υπηρεσιών Αεροδρομίου.

Οι στόχοι θα συγκριθούν με "παρόμοια" αεροδρόμια κατά τη διάρκεια της περιόδου αιχμής τους που συμμετέχουν στην Έρευνα Ποιότητας Υπηρεσιών Αεροδρομίου. Μία ομάδα από τουλάχιστον δέκα (10) κατάλληλα παρόμοια αεροδρόμια θα προσδιοριστεί μετά την έρευνα βάσης σε συνεργασία μεταξύ του Παραχωρησιούχου και της υπεύθυνης εταιρείας έρευνας αγοράς. Τα παρόμοια αεροδρόμια θα γνωστοποιηθούν στην ΥΠΑ εγγράφως μετά την έρευνα βάσης και πριν το τέλος του 2016. Η ΥΠΑ θα εγκρίνει την ομάδα των παρόμοιων αεροδρομίων. Τα παρόμοια αεροδρόμια θα επιλεγούν από την ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου ή/και αεροδρόμια που επιδεικνύουν έντονη εποχικότητα ή/και είναι συγκρίσιμα σε αριθμούς Επιβατών με τα Περιφερειακά Αεροδρόμια. Η ομάδα παρόμοιων αεροδρομίων δύναται να αλλάξει κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης κατόπιν συμφωνίας με την ΥΠΑ.

Τα παρόμοια αεροδρόμια θα χρησιμοποιηθούν καθ' όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης εκτός εάν κάποιο από τα παρόμοια αεροδρόμια παύσει να συμμετέχει στην Έρευνα Ποιότητας Υπηρεσιών Αεροδρομίου ή η σύσταση ή ο αριθμός των Επιβατών σε κάποιο από τα παρόμοια αεροδρόμια αλλάξει σημαντικά, οπότε ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει προς έγκριση από την ΥΠΑ γραπτό αίτημα για τροποποίηση των παρόμοιων αεροδρομίων.

Ο ελάχιστος στόχος που ο Παραχωρησιούχος οφείλει να επιτύχει θα είναι ο εξής: την Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων και εν συνεχεία κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης η συνολική αξιολόγηση που θα επιτευχθεί σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο δεν θα υπολείπεται της μέσης συνολικής αξιολόγησης των παρόμοιων αεροδρομίων. Σε εκείνα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια όπου δεν έχουν ολοκληρωθεί ακόμη τα Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης που σχετίζονται με τον αεροσταθμό Επιβατών ή/και των επίγειων υποδομών, η έρευνα για το επίπεδο ικανοποίησης των Επιβατών δεν θα διενεργηθεί.

Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει προς την ΥΠΑ τα αποτελέσματα της έρευνας των Επιβατών συμπεριλαμβανομένων των ελαχίστων στόχων σε κάθε Ετήσια Έκθεση Επιδόσεων.

Το κόστος της Έρευνας Ποιότητας Υπηρεσιών Αεροδρομίου καθώς και το κόστος για την επιτόπια εργασία θα βαρύνουν τον Παραχωρησιούχο.

Εάν η Έρευνα Ποιότητας Υπηρεσιών Αεροδρομίου δεν είναι πλέον διαθέσιμη, ο Παραχωρησιούχος θα συμμετέχει σε παρόμοια έρευνα - ιδανικά παρέχοντας επιλογές σύγκρισης με άλλα αεροδρόμια.

Εάν καμία εναλλακτική έρευνα δεν είναι διαθέσιμη ή εάν το κόστος για την εν λόγω εναλλακτική έρευνα είναι σημαντικά υψηλότερο σε σχέση με το κόστος για την Έρευνα Ποιότητας Υπηρεσιών Αεροδρομίου, ο Παραχωρησιούχος θα συμβληθεί με αναγνωρισμένη εταιρεία έρευνας αγοράς ώστε αυτή να διενεργήσει έρευνα ποιότητας υπηρεσιών. Η έρευνα θα διενεργείται τουλάχιστον μία φορά ανά έτος σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο κατά την ίδια περίοδο και για την ίδια διάρκεια, όπως ορίζεται για την Έρευνα Ποιότητας Υπηρεσιών Αεροδρομίου.

Εάν ο ελάχιστος στόχος για το σύνολο της αξιολόγησης δεν επιτευχθεί σε ένα ή περισσότερα Περιφερειακά Αεροδρόμια, θα καταλογισθούν Πόντοι Ανεπάρκειας σύμφωνα με τον Πίνακα 10 παρακάτω.

Πίνακας 10

Αριθμός Περιφερειακών Αεροδρομίων που δεν επιτυγχάνουν τον ελάχιστο στόχο κατά την Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων και εν συνεχεία κάθε Έτος Παραχώρησης.	Πόντοι Ανεπάρκειας
1	40
2	80
3	120
4	160
5	200
6	240
7	280

Προς αποφυγή αμφιβολιών, οι διατάξεις της παραγράφου 4 δεν θα ισχύουν σε σχέση με οποιαδήποτε καταστήματα αφορολογήτων ειδών που λειτουργούν από την Ελληνικά Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών Α.Ε. εντός οποιουδήποτε Περιφερειακού Αεροδρομίου.

5 *Διαδικασία σε Περίπτωση Πόντων Ανεπάρκειας*

5.1 Τα Μέρη συμφωνούν ότι εάν στον Παραχωρησιούχο καταλογισθούν οποιοιδήποτε Πόντοι Ανεπάρκειας, τότε ο τελευταίος θα παραδώσει στο Δημόσιο ένα Σχέδιο Αποκατάστασης εντός τριάντα (30) Εργασίμων Ημερών μετά την ημερομηνία γνωστοποίησης οποιωνδήποτε Πόντων Ανεπάρκειας όπου θα περιγράφονται τα μέτρα

που ο Παραχωρησιούχος προτίθεται να λάβει προκειμένου να επιτύχει τους στόχους για (κατά περίπτωση):

(i) τα Πρότυπα Επιδόσεων,

(ii) τη χωρητικότητα της περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών και του αεροσταθμού Επιβατών ή/και

(iii) τα Πρότυπα Ποιότητας Υπηρεσιών

σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα, εντός της περιόδου που προσδιορίζεται για αποκατάσταση στο σχετικό Σχέδιο Αποκατάστασης.

5.2 Εάν, σύμφωνα με τις παραγράφους 2.4, 3.1, 3.2 ή 4, καταλογίσθηκαν στον Παραχωρησιούχο οι ακόλουθοι Πόντοι Ανεπάρκειας τότε τα αντίστοιχα ποσά (**Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων**) που παρατίθενται παρακάτω σε σχέση με τους Πόντους Ανεπάρκειας είναι πληρωτέα από τον Παραχωρησιούχο προς το Δημόσιο:

Πίνακας 11

Πόντοι Ανεπάρκειας καταλογισθέντες κατά το αντίστοιχο ημερολογιακό έτος από την Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων	**Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων κατά το ποσό που προκύπτει από την εφαρμογή του ποσοστού που προσδιορίζεται παρακάτω επί των ετήσιων Εσόδων όλων των Περιφερειακών Αεροδρομίων**
Κάτω των 200	0,0%
200-399	0,1%
400-699	0,3%
700-999	0,6%
1.000-1.999	1,2%
2.000-2.999	2,5%
3.000 και άνω	5,0%

5.3 Σε περίπτωση που οποιοδήποτε από τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη δεν δύναται να μετρηθεί, όπως ορίζεται στο Άρθρο 27 (*Υπηρεσίες Αεροδρομίου και Επιδόσεις*), οι Πόντοι Ανεπάρκειας στην πρώτη στήλη του Πίνακα 11 του παρόντος Παραρτήματος θα μειωθούν ως ακολούθως:

α) για τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη με αριθμούς 11-14, δυόμιση (2,5) Πόντοι Ανεπάρκειας για έκαστο εκ των Προτύπων Ελεγχομένων από Τρίτα Μέρη ανά αεροδρόμιο ανά τρίμηνο και

β) για τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη με αριθμούς 15-16, εννέα (9,0) Πόντοι Ανεπάρκειας για έκαστο Προτύπων εκ των Ελεγχομένων από Τρίτα Μέρη ανά αεροδρόμιο ανά έτος.

5.4 Εάν ο Παραχωρησιούχος, σε οποιαδήποτε Τριμηνιαία Έκθεση Προόδου ή Ετήσια Έκθεση Επιδόσεων, δεν αναφέρει την ύπαρξη οποιουδήποτε γεγονότος που άλλως θα οδηγούσε στον καταλογισμό Πόντου (-ων) Ανεπάρκειας, ο αριθμός των καταλογισθέντων για το γεγονός αυτό Πόντων Ανεπάρκειας θα τριπλασιαστεί.

5.5 Οποιεσδήποτε πληρωμές οφειλόμενες από τον Παραχωρησιούχο στον Παραχωρητή σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο 5 θα διενεργούνται μέσω της καταβολής της Αμοιβής Παραχώρησης κατόπιν Αναπροσαρμογής Αμοιβής Παραχώρησης σύμφωνα με το Άρθρο 29 (Πληρωμές).

5.6 Εάν, σύμφωνα με τις παραγράφους 2.1, 3.1, 3.2 και 4, καταλογισθούν στον Παραχωρησιούχο τρεις χιλιάδες (3.000) ή περισσότεροι Πόντοι Ανεπάρκειας εντός ενός ημερολογιακού έτους, τότε θα του καταλογισθεί επίσης ένας πόντος καταγγελίας (Πόντος Καταγγελίας). Στο τέλος κάθε ημερολογιακού έτους οποιοιδήποτε Πόντοι Ανεπάρκειας έχουν καταλογισθεί θα εκλείψουν και δεν θα ισχύουν πλέον.

5.7 Εάν καταλογισθούν τρεις (3) Πόντοι Καταγγελίας σε οποιαδήποτε τρία (3) συναπτά ημερολογιακά έτη, θα προκύψει Γεγονός Αθέτησης Παραχωρησιούχου.

5.8 Ο Παραχωρησιούχος δεν θα υποστεί οποιεσδήποτε Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων που ανακύπτουν ως αποτέλεσμα Γεγονότος Ευθύνης Δημοσίου, Γεγονότος Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου, Γεγονότος Ανωτέρας Βίας και/ή πράξης ή παράλειψης οποιουδήποτε Μέρους Σύμβασης Αεροδρομίου στο μέτρο που δεν ήταν δυνατό να προβλεφθεί στην αντίστοιχη Σύμβαση Αεροδρομίου συμμόρφωση του εν λόγω Μέρους Σύμβασης Αεροδρομίου με τα ισχύοντα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη, εξαιτίας των επικρατουσών στην αγορά συνθηκών, κατά το χρόνο που υπεγράφη η σχετική Σύμβαση Αεροδρομίου.

5.9 Οι πληρωμές για Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων για οποιοδήποτε ημερολογιακό έτος θα περιορίζονται στο πέντε τοις εκατό (5%) των ετησίων Εσόδων όλων των Περιφερειακών Αεροδρομίων κατά το προηγούμενο Έτος Παραχώρησης.

MG

6 ***Δικαιώματα Ελέγχου Δημοσίου/ Παραχωρητή***

6.1 Το Δημόσιο, ο Παραχωρητής, η ΥΠΑ ή ανεξάρτητο τρίτο μέρος διορισμένο από το Δημόσιο ή την ΥΠΑ δύναται, κατόπιν προηγουμένης έγγραφης ειδοποίησης πέντε (5) Εργασίμων Ημερών προς τον Παραχωρησιούχο, σε οποιαδήποτε στιγμή εντός κανονικών εργασίμων ωρών και με δική του οικονομική επιβάρυνση, να ελέγξει οποιοδήποτε στοιχείο της μέτρησης της επίδοσης του Παραχωρησιούχου σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα, συμπεριλαμβανομένης οποιασδήποτε μέτρησης Προτύπων Επιδόσεων. Δύναται επίσης να ελέγξει τον υπολογισμό οποιωνδήποτε Πόντων Ανεπάρκειας και/ή Μείωσης (Μειώσεων) λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων.

6.2 Το Δημόσιο, ο Παραχωρητής, η ΥΠΑ ή ανεξάρτητο τρίτο μέρος διορισμένο από το Δημόσιο, τον Παραχωρητή ή την ΥΠΑ δύναται, κατόπιν προηγουμένης έγγραφης ειδοποίησης πέντε (5) Εργασίμων Ημερών προς τον Παραχωρησιούχο, σε οποιαδήποτε στιγμή εντός κανονικών εργασίμων ωρών και με δική του οικονομική επιβάρυνση, να ελέγξει οποιοδήποτε στοιχείο της Εκτίμησης Χωρητικότητας ή των ερευνών επιπέδου ικανοποίησης των Επιβατών, συμπεριλαμβανομένου του υπολογισμού οποιωνδήποτε Πόντων Ανεπάρκειας και/ή οποιασδήποτε Μείωσης λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων.

6.3 Για το σκοπό των δικαιωμάτων του Δημοσίου, του Παραχωρητή ή της ΥΠΑ σύμφωνα με τις παραγράφους 6.1 και 6.2, ο Παραχωρησιούχος, εντός πέντε (5) Εργασίμων Ημερών κατόπιν έγγραφου αιτήματος του Δημοσίου, του Παραχωρητή ή της ΥΠΑ, θα καταστήσει διαθέσιμη στο Δημόσιο, τον Παραχωρητή ή την ΥΠΑ, κατά περίπτωση, κάθε σχετική πληροφορία που συνδέεται με τις επιδόσεις αυτού, τις μετρήσεις αυτών των επιδόσεων και τον προκαταρκτικό υπολογισμό οποιωνδήποτε Πόντων Ανεπάρκειας και/ή οποιασδήποτε Μείωσης λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων.

6.4 Οποιαδήποτε Διαφορά ως προς την πληροφόρηση που παρέχεται από τον Παραχωρησιούχο σχετικά με οποιοδήποτε Πρότυπο Επιδόσεων, Πρότυπο Ποιότητας Υπηρεσιών ή εκτίμηση χωρητικότητας στις Τριμηνιαίες Εκθέσεις Προόδου ή άλλως σχετικά με το παρόν Παράρτημα, θα παραπέμπεται στη Διαδικασία Επίλυσης Διαφορών σύμφωνα με το Άρθρο 39 (*Επίλυση Διαφορών*).

Παράρτημα 7 Αερολιμενικά Τέλη

1 Αερολιμενικά Τέλη από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης

1.1 Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη

Από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, τα ακόλουθα αεροναυτικά τέλη ρυθμίζονται σύμφωνα με την Σύμβαση Παραχώρησης. Τα εν λόγω Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη περιλαμβάνουν:

(α) Τέλη Προσγείωσης

(β) Τέλη Στάθμευσης

(γ) Τέλη Φωτισμού

(δ) Τέλη Επιβατών

Με τα έσοδα που προκύπτουν από τα εν λόγω Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη θα χρηματοδοτηθούν οι Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου όπως προσδιορίζονται στο Παράρτημα 5 (*Υπηρεσίες Αεροδρομίου*). Κανένα πρόσθετο τέλος δεν θα επιβληθεί για την παροχή των Βασικών Υπηρεσιών Αεροδρομίου.

Επιπροσθέτως, από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης θα εισαχθούν Τέλη Ασφαλείας του ενός Ευρώ και πενήντα λεπτών (€1,50) ανά αναχωρούντα Επιβάτη, όπως περιγράφεται στο παρόν Παράρτημα. Τα εν λόγω Τέλη Ασφαλείας ρυθμίζονται όπως συνομολογείται στο παρόν Παράρτημα.

1.2 Τέλη Προσγείωσης

Με την επιφύλαξη του Άρθρου 28.2 (*Κρατικά Αεροσκάφη*), τα Τέλη Προσγείωσης όπως καθορίζονται σύμφωνα με το Άρθρο 28.4 (*Σταθερό Ανώτατο Όριο Χρεώσεων με Δείκτη Αύξησης*) επιβάλλονται για κάθε προσγείωση αεροσκάφους στα Περιφερειακά Αεροδρόμια. Τα Τέλη Προσγείωσης βασίζονται στο μέγιστο βάρος απογείωσης (MTOW) του αεροσκάφους, όπως δηλώνεται στο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας, το εγχειρίδιο πτήσης αεροσκάφους ή σε οποιοδήποτε άλλο ισοδύναμο επίσημο έγγραφο. Τα Τέλη Προσγείωσης θα τεθούν σε τέτοιο επίπεδο ώστε να καλύπτεται επαρκώς η λειτουργία και συντήρηση διαδρόμων και τροχοδρόμων στα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

Ο Παραχωρησιούχος είναι ελεύθερος να ορίσει κατηγορίες βάρους όπως ο ίδιος θεωρεί καταλληλότερα, αρκεί τα συνολικά έσοδα από τα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη διαιρεμένα με τον πραγματικό αριθμό Επιβατών να μην υπερβαίνουν τη Μέση Μέγιστη

Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη όπως προσδιορίζεται πιο λεπτομερώς στο Άρθρο 28 (*Αερολιμενικά Τέλη*).

Τέλη Προσγείωσης για αεροσκάφος έως δέκα (10) τόνων MTOW δεν ρυθμίζονται.

1.3 Τέλη Στάθμευσης

Τα Τέλη Στάθμευσης θα βασίζονται:

(α) στο MTOW όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας, το εγχειρίδιο πτήσης αεροσκάφους ή οποιοδήποτε άλλο ισοδύναμο επίσημο έγγραφο και

(β) στο χρόνο στάθμευσης.

Τέλη Στάθμευσης για αεροσκάφη έως δέκα (10) τόνων MTOW δεν ρυθμίζονται.

Περίοδοι στάθμευσης που υπερβαίνουν τις πέντε (5) ώρες δεν θα ρυθμίζονται.

Ο Παραχωρησιούχος είναι ελεύθερος να ορίσει κατηγορίες βάρους ή χρόνου όπως ο ίδιος θεωρεί καταλληλότερα, αρκεί τα συνολικά έσοδα από τα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη διαιρεμένα με τον πραγματικό αριθμό Επιβατών να μην υπερβαίνουν τη Μέση Μέγιστη Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη όπως προσδιορίζεται πιο λεπτομερώς στο Άρθρο 28 (*Αερολιμενικά Τέλη*).

1.4 Τέλη Φωτισμού

Τα Τέλη Φωτισμού θα επιβάλλονται χωριστά τόσο για την προσγείωση όσο και την απογείωση αεροσκάφους. Τα Τέλη Φωτισμού θα επιβάλλονται για κάθε κίνηση αεροσκάφους που εκτελείται ενόσω το σύστημα φωτισμού του διαδρόμου είναι σε λειτουργία.

Τα Τέλη Φωτισμού δε θα σχετίζονται με το MTOW. Πέραν τούτου, ο Παραχωρησιούχος είναι ελεύθερος να ορίσει τις συνθήκες και το ύψος των Τελών Φωτισμού, αρκεί τα συνολικά έσοδα από τα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη διαιρεμένα με τον πραγματικό αριθμό Επιβατών να μην υπερβαίνουν τη Μέση Μέγιστη Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη όπως προσδιορίζεται πιο λεπτομερώς στο Άρθρο 28 (*Αερολιμενικά Τέλη*).

Τέλη Φωτισμού για αεροσκάφος έως δέκα (10) τόνων MTOW δεν ρυθμίζονται.

1.5 Τέλη Επιβατών

Τα Τέλη Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων που θα επιβάλλονται σε αναχωρούντες Επιβάτες εμπορικών και μη-εμπορικών πτήσεων σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, θα λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη.

Τα Τέλη Επιβατών θα επιβάλλονται μόνο σε αναχωρούντες Επιβάτες. Θα είναι πληρωτέα από τον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους ή, εάν δεν καταστεί εφικτό, από τον ιδιοκτήτη του αεροσκάφους. Οι ακόλουθες περιπτώσεις απαλλάσσονται από τα Τέλη Επιβατών:

(α) Επιβάτες σε πτήση διαμετακόμισης (δηλ. ίδιος αριθμός πτήσης αφιχθέντος και αναχωρούντος αεροσκάφους),

(β) Βρέφη ηλικίας έως δύο (2) ετών,

(γ) Προσωπικό που απαριθμείται στο γενικό δηλωτικό πτήσεων της σχετικής πτήσης και

(δ) Επιβάτες σε πτήσεις με κρατικό αεροσκάφος.

Ο Παραχωρησιούχος θα είναι ελεύθερος να ορίσει διαφορετικές κατηγορίες Επιβατών, αρκεί τα συνολικά έσοδα από τα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη διαιρεμένα με τον πραγματικό αριθμό Επιβατών να μην υπερβαίνουν τη Μέση Μέγιστη Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη όπως προσδιορίζεται πιο λεπτομερώς στο Άρθρο 28 (*Αερολιμενικά Τέλη*).

1.6 Ανώτατο Όριο σε Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη

Προκειμένου να διευκολυνθεί η ανάπτυξη του τουριστικού τομέα στην Ελλάδα, είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί η διεθνής ανταγωνιστικότητα των αεροδρομίων της Ελληνικής Δημοκρατίας σε ό,τι αφορά τόσο την ποιότητα υπηρεσιών όσο και το ύψος των Αεροναυτικών Τελών. Ο εν λόγω στόχος θα επιτευχθεί διαμέσου της Μέτρησης Επιδόσεων που ορίζεται στο Παράρτημα 6 (Μέτρηση Επιδόσεων) και διαμέσου του Ανωτάτου Ορίου Χρεώσεων που ορίζεται μέσω της Μεγίστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη που προσδιορίζεται στο Άρθρο 28 (*Αερολιμενικά Τέλη*).

Αφού εκδοθεί Πιστοποιητικό Οριστικής Ολοκλήρωσης σε σχέση με όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, σε περίπτωση που η ΥΠΑ και/ή ο Παραχωρησιούχος θεωρούν ότι το Ανώτατο Όριο Χρεώσεων (μετά την αναπροσαρμογή αλλά προ οποιωνδήποτε προσαρμογών σύμφωνα με τα Άρθρα 28.4.4 και 28.4.5) έχει τεθεί σε τέτοιο ύψος ώστε τα Περιφερειακά Αεροδρόμια να είναι κατά μέσο όρο λιγότερο ανταγωνιστικά από αεροδρόμια παρόμοιας δυναμικότητας, μεγέθους και ποιότητας υπηρεσιών ανά τη Μεσόγειο Θάλασσα, τότε το εφαρμοστέο Ανώτατο Όριο Χρεώσεων δύναται να αναπροσαρμοσθεί με τη συνεργασία της ΥΠΑ και του Παραχωρησιούχου σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο 1.6.

Τα Περιφερειακά Αεροδρόμια θα θεωρούνται ως "λιγότερο ανταγωνιστικά από αεροδρόμια παρόμοιας δυναμικότητας, μεγέθους και ποιότητας υπηρεσιών ανά τη

Μεσόγειο Θάλασσα" εφόσον η ΥΠΑ και/ή ο Παραχωρησιούχος είναι σε θέση να αποδείξουν ότι η συνολική κίνηση στα εν λόγω Περιφερειακά Αεροδρόμια μειώθηκε κατά τουλάχιστον δέκα τοις εκατό (10%) ανά έτος έναντι του μέσου όρου εντός περιόδου δύο (2) ετών, εξαιτίας του ύψους των Αεροναυτικών Τελών.

Για το σκοπό της αναπροσαρμογής του εφαρμοστέου Ανωτάτου Ορίου Χρεώσεων, η ΥΠΑ και/ή ο Παραχωρησιούχος θα ενημερώσουν το άλλο μέρος για τις παρατηρήσεις, τη μεθοδολογία και την πρόταση αυτής (-ού), συμπεριλαμβανομένων διορθωτικών μέτρων, για τον υπολογισμό και την αναπροσαρμογή του εφαρμοστέου Ανωτάτου Ορίου Χρεώσεων. Η ΥΠΑ και ο Παραχωρησιούχος δύνανται να λάβουν υπόψη τις συνθήκες που επικρατούν στην αγορά σε σχέση με αεροδρόμια παρόμοιας δυναμικότητας και μεγέθους ανά τη Μεσόγειο Θάλασσα καθώς και άλλα δεδομένα, ανάλογα με την περίπτωση. Εντούτοις, η εφαρμογή της μεθοδολογίας και του αναπροσαρμοσμένου Ανωτάτου Ορίου Χρεώσεων δεν θα περιλαμβάνει την χορήγηση Ευρωπαϊκής Κρατικής Ενίσχυσης και σε κάθε περίπτωση πρέπει να συμμορφώνεται με το άρθρο 107 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Κρατικής Ενίσχυσης.

Σε περίπτωση που ο Παραχωρησιούχος ή η ΥΠΑ, ανάλογα με την περίπτωση, δεν συμφωνούν με τις παρατηρήσεις, μεθοδολογία και/ή πρόταση, συμπεριλαμβανομένων διορθωτικών μέτρων, που προτείνονται από το άλλο μέρος για την αναπροσαρμογή του εφαρμοστέου Ανωτάτου Ορίου Χρεώσεων, οποιοδήποτε μέρος δύναται να προσκαλέσει το άλλο μέρος σε διαπραγματεύσεις καλή τη πίστει προκειμένου να ζητήσει τροποποίηση στον υπολογισμό και/ή αναπροσαρμογή του εφαρμοστέου Ανωτάτου Ορίου Χρεώσεων που θα συνοδεύεται από γραπτή δήλωση των λόγων για το εν λόγω αίτημα (το **Αίτημα**).

Εάν ο Παραχωρησιούχος και η ΥΠΑ δεν καταφέρουν να καταλήξουν σε συμφωνία εντός ενός (1) μήνα από ένα Αίτημα, είτε ο Παραχωρησιούχος είτε η ΥΠΑ δύνανται να παραπέμψουν το ζήτημα για επίλυση σύμφωνα με τη Διαδικασία Επίλυσης Διαφορών. Σε περίπτωση που το ζήτημα παραπεμφθεί στη Διαδικασία Επίλυσης Διαφορών, καμία τροποποίηση συμβατικών μεθόδων για τον υπολογισμό του εφαρμοστέου Ανωτάτου Ορίου Χρεώσεων δεν θα λάβει χώρα έως το πέρας της σχετικής Διαδικασίας Επίλυσης Διαφορών.

Αναπροσαρμογή στο εφαρμοστέο Ανώτατο Όριο Χρεώσεων δεν θα ισχύει παρά μόνο εάν έχει συμφωνηθεί ανάμεσα στον Παραχωρησιούχο και την ΥΠΑ. Μόλις εγκριθεί από τον Παραχωρησιούχο και την ΥΠΑ ή αποφασισθεί σύμφωνα με τη Διαδικασία Επίλυσης Διαφορών, ο Παραχωρησιούχος δύναται να δημοσιεύσει τα σχετικά Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη σύμφωνα με το εφαρμοστέο Ανώτατο Όριο Χρεώσεων και εν συνεχεία, οποιοδήποτε σχετικό αναθεωρημένο εφαρμοστέο Ανώτατο Όριο Χρεώσεων για Ρυθμιζόμενο Αεροναυτικό Τέλος θα ισχύει για την περίοδο που λήγει

την επόμενη 1η Νοεμβρίου.

1.7 Τέλη Ασφαλείας

Ο Παραχωρησιούχος θα υποχρεούται να παρέχει όλα τα μέτρα ασφαλείας όπως ορίζονται στο Παράρτημα 5 (*Υπηρεσίες Αεροδρομίου*).

Ο Παραχωρησιούχος θα δικαιούται να λαμβάνει το 100% των εσόδων που προκύπτουν από τα Τέλη Ασφαλείας που επιβάλλονται στα Περιφερειακά Αεροδρόμια. Ο Παραχωρησιούχος θα δικαιούται επίσης την πλήρη αποζημίωση για τις δαπάνες που απαιτήθηκαν για την προμήθεια, απόσβεση, συντήρηση και επισκευή του εξοπλισμού και υλικών ασφαλείας της αεροπορίας, εκπαίδευσης του προσωπικού στην αεροπορική ασφάλεια (προσωπικό ιδιωτικών παρόχων υπηρεσιών που εργάζονται στα Περιφερειακά Αεροδρόμια καθώς και το προσωπικό ασφαλείας του ίδιου του Παραχωρησιούχου) καθώς και τις δαπάνες μισθοδοσίας για την λήψη μέτρων ασφαλείας στα Περιφερειακά Αεροδρόμια (εξαιρουμένων των δαπανών μισθοδοσίας για αστυνομικά όργανα). Ο Παραχωρησιούχος δεν θα δικαιούται να δημιουργήσει οποιοδήποτε περιθώριο κέρδους μέσω της παροχής υπηρεσιών ασφαλείας.

Το αρχικό ύψος των Τελών Ασφάλειας από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης θα είναι ένα Ευρώ και πενήντα λεπτά (€1,50) ανά αναχωρούντα Επιβάτη. Αυτό το ποσό θα ισχύει για δεκαοκτώ μήνες και τουλάχιστον έως την Πρώτη Ημερομηνία Υπολογισμού. Τα Τέλη Ασφάλειας θα είναι τα ίδια για όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

Όλες οι δαπάνες στις οποίες θα προβεί ο Παραχωρησιούχος κατά τη διάρκεια της πρώτης 12-μηνης περιόδου από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης για την λήψη μέτρων ασφαλείας στα Περιφερειακά Αεροδρόμια θα αποδεικνύονται λεπτομερώς (συμπεριλαμβανομένων των γνήσιων τιμολογίων) και θα υποβάλλονται στην ΥΠΑ όχι αργότερα από ένα (1) μήνα μετά τη λήξη της εν λόγω 12-μηνης περιόδου.

Όχι αργότερα από ένα (1) μήνα μετά τη λήξη της εν λόγω 12-μηνης περιόδου θα υποβληθεί στην ΥΠΑ προϋπολογισμός για τις εκτιμώμενες δαπάνες για την λήψη μέτρων ασφαλείας στα Περιφερειακά Αεροδρόμια για την περίοδο από (και συμπεριλαμβανομένης αυτής) την πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα που έπεται 18 μηνών μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης («**Πρώτη Ημερομηνία Υπολογισμού**») έως (και συμπεριλαμβανομένης αυτής) την τελευταία ημέρα του μήνα που έπεται 6 μηνών από την Πρώτη Ημερομηνία Υπολογισμού. Ο προϋπολογισμός θα περιλαμβάνει πρόταση για το ύψος των Τελών Ασφάλειας ανά αναχωρούντα Επιβάτη που θα ισχύουν από την Πρώτη Ημερομηνία Υπολογισμού, προσαρμοσμένα σε σχέση με οποιαδήποτε ζημία ή κέρδος που ανέκυψε κατά την προηγούμενη περίοδο. Η ΥΠΑ

θα επανεξετάσει τα δεδομένα που έλαβε για την χρονική αυτή περίοδο καθώς και τον προϋπολογισμό και το προτεινόμενο ύψος των Τελών Ασφάλειας από την Πρώτη Ημερομηνία Υπολογισμού.

Για το σκοπό αυτό, η ΥΠΑ θα ελέγξει εάν το προτεινόμενο ύψος για τα Τέλη Ασφάλειας από την Πρώτη Ημερομηνία Υπολογισμού δικαιολογείται από τις εκτιμώμενες δαπάνες, λαμβάνοντας υπόψη οποιαδήποτε ζημία ή κέρδος που προέκυψε για τον Παραχωρησιούχο κατά τη διάρκεια της προηγουμένης περιόδου, η οποία θα ισχύει ως περίοδος υπολογισμού για τους επόμενους 18 μήνες.

Εάν η ΥΠΑ δεν εγκρίνει το αναθεωρημένο ύψος των Τελών Ασφάλειας, ο Παραχωρησιούχος θα επιβεβαιώσει ή θα τροποποιήσει την πρότασή αυτού και θα την επανυποβάλει στην ΥΠΑ το συντομότερο πρακτικώς δυνατόν. Η ΥΠΑ θα εγκρίνει την έκθεση του Παραχωρησιούχου εντός ενός (1) μήνα από την παραλαβή. Εάν η ΥΠΑ δεν εγκρίνει την έκθεση του Παραχωρησιούχου εντός των προδιαγραφέντων χρονικών ορίων, οποιοδήποτε Μέρος δύναται να παραπέμψει το ζήτημα για επίλυση σύμφωνα με τη Διαδικασία Επίλυσης Διαφορών.

Τα Τέλη Ασφάλειας θα αναπροσαρμόζονται κάθε δεκαοκτώ μήνες εφαρμόζοντας την ίδια μέθοδο με την αρχική περίοδο. Το αναθεωρημένο ύψος θα αρχίσει να ισχύει την πρώτη ημέρα κάθε μήνα που έπεται μετά την παρέλευση της προηγούμενης περιόδου υπολογισμού. Η τεκμηρίωση των πραγματικών δαπανών, που προκύπτουν, για την ασφάλεια θα βασίζεται σε πλήρη 12-μηνη περίοδο.

2 *Μη Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη*

Για επιπρόσθετες Υπηρεσίες Αεροδρομίου, που δεν περιλαμβάνονται στις Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου, δύνανται να εισπραχθούν επιπρόσθετα τέλη από τον Παραχωρησιούχο. Τα εν λόγω Μη Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη περιλαμβάνουν αλλά δεν περιορίζονται στις ακόλουθες υπηρεσίες:

(α) Σταθερή ηλεκτρική ισχύς εδάφους (εφόσον παρέχεται από τον Παραχωρησιούχο),

(β) Γέφυρα επιβίβασης Επιβατών (εφόσον παρέχεται από τον Παραχωρησιούχο),

(γ) Παροχή εγκαταστάσεων αεροσταθμού γενικής αεροπορίας,

(δ) Υπηρεσίες πυροπροστασίας κατά τον ανεφοδιασμό αεροσκάφους με τους Επιβάτες εντός του αεροσκάφους,

(ε) Απόρριψη αποβλήτων αεροσκάφους (που συλλέγονται επί του εδάφους από εταιρεία διαχείρισης),

(στ) Παροχή εγκαταστάσεων και υπηρεσιών διαχείρισης εμπορευμάτων,

(ζ) Υπηρεσίες ανεφοδιασμού αεροσκάφους,

(η) Αποπαγοποίηση αεροσκάφους,

(θ) Παροχή Υποδομής Τεχνολογίας Πληροφοριών (IT) σε κοινόχρηστα σημεία ελέγχου εισιτηρίων (π.χ. CUTE) και

(ι) Παροχή εγκαταστάσεων και υπηρεσιών σε παρόχους υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους και αυτοεξυπηρετούμενες αεροπορικές εταιρείες.

3 Μη Αεροναυτικά Τέλη

Μη Αεροναυτικά Τέλη δεν υπόκεινται σε ρύθμιση.

4 Προσάρτημα 1 στο Παράρτημα 7

ΤΕΛΗ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ - Για αεροσκάφη των οποίων το MTOW δεν υπερβαίνει τους 5,7 τόνους.

Βάση: Μέγιστο βάρος απογείωσης (MTOW) καθορισμένο από τον κατασκευαστή του αεροσκάφους.

Για αεροσκάφη με πιστοποιητικό μητρώου Κράτους Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης:

MTOW (W) (τόνοι)	Τέλη (Ευρώ)
W ≤ 2	586,94 Ετησίως
2 < W ≤ 3	1.173,88 Ετησίως
3 < W ≤ 5,7	1.760,82 Ετησίως

Για αεροσκάφη με πιστοποιητικό μητρώου μη-Κράτους Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης:

MTOW (W) (τόνοι)	Τέλη (Ευρώ)
W ≤ 2	2.641,23 Ετησίως
2 < W ≤ 3	2.934,70 Ετησίως
3 < W ≤ 5,7	5.869,41 Ετησίως

Σε περίπτωση που τα αεροσκάφη παραμείνουν σταθμευμένα στο αεροδρόμιο για λιγότερο από ένα έτος, τα επιβληθέντα τέλη υπολογίζονται ως εξής: (Ετήσια Τέλη/360) * Αριθμός ημερών

ΤΕΛΗ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ - Για αεροσκάφη των οποίων το MTOW υπερβαίνει τους 5,7 τόνους.

Βάση: Μέγιστο βάρος απογείωσης (MTOW) καθορισμένο από τον κατασκευαστή του αεροσκάφους.

MTOW (τόνοι)		**Τέλη (Ευρώ)**
5,7 < W ≤ 10	11,50	Συνεχής
10 < W ≤ 25	11,50	Για τους 10 πρώτους τόνους και 1,1455 ανά επιπρόσθετο τόνο ή κλάσμα αυτού
25 < W ≤ 50	28,67	Για τους 25 πρώτους τόνους και 1.438 ανά επιπρόσθετο τόνο ή κλάσμα αυτού
50 < W ≤ 65	64,62	Για τους 50 πρώτους τόνους και 1,6141 ανά επιπρόσθετο τόνο ή κλάσμα αυτού
65 < W ≤ 80	88,83	Για τους 65 πρώτους τόνους και 1,6434 ανά επιπρόσθετο τόνο ή κλάσμα αυτού
80 < W ≤ 150	113,48	Για τους 80 πρώτους τόνους και 1,6141 ανά επιπρόσθετο τόνο ή κλάσμα αυτού

150 < W ≤ 300	226,47	Για τους 150 πρώτους τόνους και 1,6434 ανά επιπρόσθετο τόνο ή κλάσμα αυτού
W > 300	472,99	Για τους 300 πρώτους τόνους και 1,2913 ανά επιπρόσθετο τόνο ή κλάσμα αυτού

Προσαυξήσεις: α) Τα ανωτέρω επιβληθέντα Τέλη αυξάνονται κατά 40 τοις εκατό για προσγείωση και/ή απογείωση κατά τη νύχτα.

Σημείωση - Νύχτα λογίζεται η περίοδος μεταξύ 30 λεπτών μετά τη δύση του ηλίου και 30 λεπτών πριν την ανατολή του ηλίου.

β) Κατά τους μήνες του Ιουνίου, Ιουλίου, Αυγούστου και Σεπτεμβρίου εκάστου έτους, προσγειώσεις που πραγματοποιούνται ανάμεσα στις 11.00 και τις 17.00 τοπική ώρα (περίοδος αιχμής) χρεώνονται επιπλέον με 25% των κανονικών ημερησίων τελών προσγείωσης.

Σε περίπτωση που αεροσκάφη που επιβαρύνονται με τα ανωτέρω επιπλέον τέλη επιβαρύνονται επίσης και με τέλη νυκτός όπως καταδεικνύεται στο α), τότε τα τέλη νυκτός (40%) υπολογίζονται επί τη βάσει μόνο των κανονικών τελών προσγείωσης ημέρας.

γ) Κατά την περίοδο από Ιανουάριο έως Μάρτιο και από Οκτώβριο έως Δεκέμβριο τα τέλη προσγείωσης μειώνονται κατά πενήντα τοις εκατό (50%).

ΤΕΛΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ - Για αεροσκάφη των οποίων το MTOW υπερβαίνει τους 5,7 τόνους.
Βάση: Μέγιστο βάρος απογείωσης (MTOW) καθορισμένο από τον κατασκευαστή του αεροσκάφους σε σχέση με τον αριθμό ωρών (T) που το αεροσκάφος παραμένει στο αεροδρόμιο, πλην των πρώτων δύο (2) ωρών, για τις οποίες δεν καταβάλλονται τέλη στάθμευσης.

MTOW (τόνοι)	**Τέλη (Ευρώ)**
5,7 <W ≤ 10	0,2759 ευρώ ανά ώρα στάσης
10 < W ≤ 50	W x T x 0,0275 ευρώ ανά ώρα στάσης
50 < W ≤ 100	W x T x 0,0344 ευρώ ανά ώρα στάσης
100 < W ≤ 200	W x T x 0,0412 ευρώ ανά ώρα στάσης
W > 200	W x T x 0,0481 ευρώ ανά ώρα στάσης

Κατά την περίοδο από Ιανουάριο έως Μάρτιο και από Οκτώβριο έως Δεκέμβριο τα τέλη στάθμευσης είναι μειωμένα κατά πενήντα τοις εκατό (50%).

Παράρτημα 8
Εγκεκριμένοι Περιβαλλοντικοί Όροι / Υφιστάμενες Άδειες

Μέρος 1 Εγκεκριμένοι Περιβαλλοντικοί Όροι

Εγκεκριμένοι Περιβαλλοντικοί Όροι - Ομάδα Β

Περιγραφή στα Ελληνικά	Περιγραφή στα Αγγλικά
1. ΚΩ-ΕΠΟ (απ 32649_4-11-1994) 2. ΚΩ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ (απ 106589_8-8-2006) 3. ΚΩ_ΠΑΡΑΤΑΣΗ_ΙΣΧΥΟΣ_ΜΠΕ (ΑΠ 197968_3-5-2012) 4. ΜΥΚΟΝΟΣ-ΕΠΟ (α.π 32650_04-11-1994) 5. ΜΥΚΟΝΟΣ-ΠΑΡΑΤΑΣΗΣ ΙΣΧΥΟΣ (α.π 103324_18-04-2006) 6. ΜΥΚΟΝΟΣ-ΑΝΑΝΕΩΣΗ (απ 175511_15-10-2014) 7. ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΕΠΟ (απ 81441_20-12-2002) 8. ΡΟΔΟΣ-ΕΠΟ (απ 32648_4-11- 1994) 9. ΡΟΔΟΣ-ΠΑΡΑΤΑΣΗ (απ 100425_17-1-2006) 10. ΣΑΜΟΣ-ΕΠΟ (απ 106454_14-3-2000) 11. ΣΑΜΟΣ – ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣ Η (α.π. 131852 27.10.2010) 12. ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ-ΕΠΟ (απ 46830_25-2-1997) 13. ΣΚΙΑΘΟΣ-ΕΠΟ (απ 68597_24-6-1999) 14. ΣΚΙΑΘΟΣ-ΠΑΡΑΤΑΣΗ (απ 106193_11-7-2008) 15. ΣΚΙΑΘΟΣ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ (απ 120306_11-1-2010)	1. Kos EnvTerms (decision 32649_4-11-1994) 2. Kos Modification ΚΩ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ (decision 106589_8-8-2006) 3. Kos Extension (decision 197968_3-5-2012) 4. Mikonos- EnvTerms (decision 32650_04-11-1994) 5. Mikonos –Extension (decision 103324_18-04-2006) 6. Mikonos –Renewal (decision 175511_15-10-2014) 7. Mitilini- EnvTerms (decision 81441_20-12-2002) 8. Rodos- EnvTerms (decision 32648_4-11- 1994) 9. Rodos -Extension (decision 100425_17-1-2006) 10. Samos- EnvTerms (decision 106454_14-3-2000) 11. Samos – Modification (decision 131852 27.10.2010) 12. Santorini- EnvTerms (decision 46830_25-2-1997) 13. Skiathos- EnvTerms (decision 68597_24-6-1999) 14. Skiathos -Extension (decision 106193_11-7-2008) 15. Skiathos -Modification (decision 120306_11-1-2010)

Μέρος 2 Υφιστάμενες Άδειες

Υφιστάμενες Άδειες - Ομάδα Β

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ	ΑΔΕΙΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ
Ρόδου	Υπουργική Απόφαση υπ' Αριθ. 10560/1955 (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως 151/Β/13.08.1955)
Κω	Βασιλικό Διάταγμα υπ' Αριθ. 865/1960 (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως 212/Α/29.12.1960)
Σαντορίνης	Υπουργική Απόφαση υπ' Αριθ. Ε2/Α/20913/4081/29.05.1976
Μυκόνου	Υπουργική Απόφαση υπ' Αριθ. Δ1/Β/10365/665/27.03.1971
Μυτιλήνης	Υπουργική Απόφαση υπ' Αριθ. 10560/1955 (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως 151/Β/13.08.1955)
Σάμου	Βασιλικό Διάταγμα υπ' Αριθ. 865/1960 (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως 212/Α/29.12.1960)
Σκιάθου	Υπουργική Απόφαση υπ' Αριθ. Δ1/Β/10365/665/27.03.1971

Παράρτημα 9
Πρότυπα και Προδιαγραφές

Ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να συμμορφώνεται με **τις πλέον πρόσφατες εκδόσεις** των ακολούθων προτύπων:

1. Πρότυπα - Προδιαγραφές Αεροδρομίου

(a) Κανονισμός (ΕΚ) Αριθ. 216/2008, ιδιαιτέρως τα Παραρτήματα αυτού Vα και Vβ, και Κανονισμός της Επιτροπής (ΕΕ) Αριθ. 139/2014

(b) Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), Παραρτήματα στη Σύμβαση του Σικάγο, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων

(c) ICAO, Έγγραφο 8973, Εγχειρίδιο Ασφαλείας για την Προστασία της Πολιτικής Αεροπορίας έναντι Εκνόμων Ενεργειών (εμπιστευτικό)

(d) ICAO, Έγγραφο 9137, Εγχειρίδιο Αερολιμενικών Υπηρεσιών

Μέρος 1 – Διάσωση και Πυρόσβεση

Μέρος 2 – Κατάσταση Επιφανείας Οδοστρώματος

Μέρος 3 – Έλεγχος και Περιορισμός Πτηνών

Μέρος 5 – Απομάκρυνση Ακινητοποιημένου Αεροσκάφους

Μέρος 6 – Έλεγχος Εμποδίων

Μέρος 7 – Σχεδιασμός Εκτάκτου Ανάγκης Αεροδρομίου

Μέρος 8 – Επιχειρησιακές Υπηρεσίες Αεροδρομίου

Μέρος 9 – Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου

(e) ICAO, Έγγραφο 9157, Εγχειρίδιο Σχεδιασμού Αεροδρομίου

Μέρος 1 – Διάδρομοι

Μέρος 2 – Τροχόδρομοι, Περιοχές Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών και Χώροι Κράτησης Αεροσκάφους

Μέρος 3 – Οδοστρώματα

Μέρος 4 – Οπτικά Βοηθήματα

Μέρος 5 – Ηλεκτρολογικά Συστήματα

Μέρος 6 – Ευθραυστότητα

(f) AC 150/5320-6E "Σχεδιασμός και Αξιολόγηση Οδοστρώματος Αεροδρομίου" Υπουργείο (Department) Μεταφορών, Ομοσπονδιακή Διοίκηση Αεροπορίας ΗΠΑ"

(g) AC 150/5335-5B "Τυποποιημένη Μέθοδος Αναφοράς Αντοχής Οδοστρώματος Αεροδρομίου" Υπουργείο (Department) Μεταφορών, Ομοσπονδιακή Διοίκηση Αεροπορίας ΗΠΑ

(h) AC 150/5370 "Χρήση Μη Καταστροφικών Δοκιμών για την Αξιολόγηση Οδοστρωμάτων Αεροδρομίου" Υπουργείο (Department) Μεταφορών, Ομοσπονδιακή Διοίκηση Αεροπορίας ΗΠΑ

(i) IATA ADRM, Εγχειρίδιο Αναφοράς Ανάπτυξης Αεροδρομίου

(j)

2. *Πρότυπα - Προδιαγραφές Κτιριακών Έργων*

(a) Νέος Οικοδομικός Κανονισμός, Νόμος 4067/2012 (ΦΕΚ 79Α)

(b) Κτιριοδομικός Κανονισμός, Απόφαση 3046/1989 (ΦΕΚ 59Δ)

(c) Κανονισμός Ενεργειακής Απόδοσης Κτιρίων (ΚΕΝΑΚ), Απόφαση 5825/2010 (ΦΕΚ 407Β)

(d) Κώδικας για Εξυπηρέτηση Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες, Νόμος 2831/2000 άρθρο 28 (ΦΕΚ 140Α)

(e) Οδηγίες για το σχεδιασμό για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες από το Υπουργείο Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (ΥΠΕΚΑ). Απόφαση 52487/2002 (ΦΕΚ 18Β)

(f) Αμερικανική Δράση για Άτομα με Αναπηρία (Americans with Disabilities Act (ADA)), Πρότυπα για Προσβάσιμο Σχεδιασμό 15 Σεπτεμβρίου 2010, ισχύων από τις 15 Μαρτίου 2012

(g) Κώδικας Πρακτικής BGR 181 'Δάπεδα σε δωμάτια εργασίας και χώρους εργασίας με υψηλό κίνδυνο ολίσθησης

(h) Κανονισμοί Πυροπροστασίας Κτιρίων, Προεδρικό Διάταγμα 71/1988 (ΦΕΚ 21Α), Απόφαση 33940/1998 (ΦΕΚ 1316Β)

(i) Κώδικες και Προδιαγραφές του Εθνικού Συνδέσμου Πυροπροστασίας (ΗΠΑ) (NFPA), NFPA 1 Κώδικας Πυροπροστασίας

(j) Σύνδεσμος Πυροπροστασίας Ευρωπαϊκής Ένωσης (Fire Protection Association Europe), Πυροπροστασία σε Κτίρια CEN/TC127

3. *Ασφάλεια*

(a) ICAO Προσάρτημα 17 – Ασφάλεια (safety)

(b) Κανονισμός (ΕΚ) Αριθ. 300/2008

(c) Εφαρμογή εγκεκριμένων κανόνων σύμφωνα με το άρθρο 4 (3) του Κανονισμού (ΕΚ) Αριθ. 300/2008

(d) Εγκύκλιοι ΥΠΑ για την εφαρμογή διατάξεων της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης

(e) Εθνικό Πρόγραμμα Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΠΑΠΑ) (Υπουργική Απόφαση ΦΕΚ 1624/Β/2004),

(f) Εφαρμογή κανονισμών συμπεριλαμβανομένου του Εθνικού Κανονισμού Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΚΑΠΑ) (ΦΕΚ 1485/Β/2011) και Τεχνική Οδηγία Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας Αριθ. 1 (1η Τ.Ο.Α.) (ΦΕΚ 1085/Β/2011)

4. *Κώδικες Δόμησης*

(a) Ελληνικός Αντισεισμικός Κανονισμός (ΕΑΚ 2000 όπως έχει ήδη, ή θα, τροποποιηθεί)

(b) Ελληνικός Κανονισμός Ωπλισμένου Σκυροδέματος (ΕΚΩΣ 2000 όπως έχει, ή θα, τροποποιηθεί)

(c) Ελληνικός Κανονισμός Επεμβάσεων (ΚΑΝΕΠΕ)

(d) Ευρωκώδικας 0 (ΕΛΟΤ ΕΝ 1990), Βάσεις Σχεδιασμού φερουσών κατασκευών

(e) Ευρωκώδικας 1 (ΕΛΟΤ ΕΝ 1991), Δράσεις στις Φέρουσες Κατασκευές

(f) Ευρωκώδικας 2 (ΕΛΟΤ ΕΝ 1992), Σχεδιασμός Φερουσών Κατασκευών από Σκυρόδεμα

(g) Ευρωκώδικας 3 (ΕΛΟΤ ΕΝ 1993), Σχεδιασμός Φερουσών Κατασκευών από Χάλυβα

(h) Ευρωκώδικας 4 (ΕΛΟΤ ΕΝ 1994), Σχεδιασμός Σύμμικτων Κατασκευών από Χάλυβα και Σκυρόδεμα

(i) Ευρωκώδικας 5 (ΕΛΟΤ ΕΝ 1995), Σχεδιασμός Ξύλινων Φερουσών Κατασκευών

(j) Ευρωκώδικας 6 (ΕΛΟΤ ΕΝ 1996), Σχεδιασμός Φερουσών Κατασκευών από Τοιχοποιία

(k) Ευρωκώδικας 7 (ΕΛΟΤ ΕΝ 1997), Γεωτεχνικός Σχεδιασμός

(l) Ευρωκώδικας 8 (ΕΛΟΤ ΕΝ 1998), Αντισεισμικός Σχεδιασμός Φερουσών Κατασκευών

(m) Ευρωκώδικας 9 (ΕΛΟΤ ΕΝ 1999), Σχεδιασμός Φερουσών Κατασκευών από Αλουμίνιο

5. *Μηχανολογικά Πρότυπα - Προδιαγραφές*

(a) Θέρμανση, Εξαερισμός, Κλιματισμός (HVAC)

(i) ΤΟΤΕΕ 2425/86 Εγκαταστάσεις σε Κτίρια: Στοιχεία υπολογισμού φορτίων κλιματισμού κτιριακών χώρων

(ii) ΤΟΤΕΕ 2423/86 Εγκαταστάσεις σε Κτίρια: Κλιματισμός κτιριακών χώρων

(iii) ΤΟΤΕΕ 2421/86 Μέρος 1 Εγκαταστάσεις σε Κτίρια: Δίκτυα διανομής ζεστού νερού για θέρμανση κτιριακών χώρων

(iv) ASHRAE Πρότυπο 50 – 2010 Θερμικές Περιβαλλοντικές Συνθήκες για Ανθρώπινη Διαβίωση

(v) ASHRAE Πρότυπο 62.1 – 2007 Αερισμός για Αποδεκτή Κυκλοφορία Ποσότητας Αέρα εντός Κτιρίου

(vi) SMACNA HVAC Πρότυπα Κατασκευής Αεραγωγών

(b) Τροφοδοσία Νερού

(i) ΤΟΤΕΕ 2411/86 Εγκαταστάσεις σε κτίρια και οικόπεδα: Διανομή Κρύου - Ζεστού Νερού

(ii) BS EN 806-5:2012 – Προδιαγραφές για εγκαταστάσεις εντός κτιρίων για μεταφορά νερού για ανθρώπινη κατανάλωση. Λειτουργία και συντήρηση

(iii) ΦΕΚ 892/11.07.01 και ΦΕΚ 630/26.04.07 – Έλεγχος ποιότητας νερού για ανθρώπινη κατανάλωση

(c) Συστήματα Λυμάτων και Ομβρίων Υδάτων

(i) ΤΟΤΕΕ 2412/86 Εγκαταστάσεις σε Κτίρια και οικόπεδα: Αποχετεύσεις

(ii) EN 12056:2000 – Συστήματα αποχέτευσης δια της βαρύτητας εντός κτιρίων

(d) Πυρόσβεση και Πυρανίχνευση

(i) Κανονισμός Πυροπροστασίας των κτιρίων, Προεδρικό Διάταγμα 71/1988 (ΦΕΚ 21Α), Απόφαση 33940/1998 (ΦΕΚ 1316Β)

(ii) ΤΟΤΕΕ 2451/80 Εγκαταστάσεις σε κτίρια: Μόνιμα πυροσβεστικά συστήματα με νερό

(iii) ΕΛΟΤ EN 12845 – Μόνιμα συστήματα πυρόσβεσης - Αυτόματα συστήματα καταϊονισμού - Σχεδιασμός, Εγκατάσταση και Συντήρηση

(iv) ΕΛΟΤ ΕΝ 3 – Φορητοί πυροσβεστήρες

(v) ΕΛΟΤ ΕΝ 54 – Αυτόματα συστήματα πυρανίχνευσης

(vi) ΕΛΟΤ ΕΝ 12094 – Μόνιμα συστήματα πυρόσβεσης - Εξαρτήματα για συστήματα κατάσβεσης με αέριο

(vii) NFPA 90A - Έκδοση 2012: Πρότυπο για την Εγκατάσταση Συστημάτων Κλιματισμού και Αερισμού

6. Ηλεκτρολογικά Πρότυπα - Προδιαγραφές

(a) Συστήματα Ηλεκτρικής Ισχύος

(i) ΕΛΟΤ HD 384, δεύτερη έκδοση – Απαιτήσεις για Ηλεκτρικές Εγκαταστάσεις σε Κτίρια

(ii) ΕΛΟΤ HD 30852 – Κωδικοποίηση Χρωμάτων Μονώσεων

(iii) ΕΛΟΤ ΕΝ 1838 – Εφαρμογή φωτισμού - Φωτισμός ασφαλείας

(iv) IEC 60439-1 – Πίνακες Διανομής Χαμηλής Τάσης

(v) IEC 62271200 – Πίνακες Διανομής Μέσης Τάσης

(vi) VDE 0295, IEC 60228, HD 383 – Αυτεπαγωγή και αντίσταση καλωδίων χαλκού

(vii) DIN 4102 – Κανονισμοί για Καλωδιώσεις που διαπερνούν Πυροδιαμερίσματα

(viii) IEC 60332 Μέρος 3 – Συμπεριφορά καύσης δέσμης Καλωδίων

(ix) CENELEC EN 60695-2-1/0:1996– Δοκιμή κινδύνου πυρκαγιάς - Μέρος 2: Μέθοδοι δοκιμών - Τμήμα 1/φύλλο 1: Δοκιμή τελικού προϊόντος δια της μεθόδου glow-wire και οδηγίες

(x) IEC 61643-12: Συσκευές χαμηλής τάσης για προστασία από υπερτάσεις - Μέρος 12: Συσκευές προστασίας από υπερτάσεις συνδεδεμένες με συστήματα διανομής ισχύος χαμηλής τάσης - Αρχές επιλογής και εφαρμογής

(b) Συστήματα Φωτισμού

(i) BS EN 12665:2011– Φως και Φωτισμός – Βασικοί όροι και κριτήρια για τον προσδιορισμό απαιτήσεων φωτισμού

(ii) BS EN 12464-1:2002 – Φως και Φωτισμός – Φωτισμός χώρων εργασίας. Εσωτερικοί χώροι εργασίας

(iii) BS EN 12464-2:2007 – Φωτισμός χώρων εργασίας. Εξωτερικοί χώροι εργασίας

(iv) Βρετανικό Πρότυπο 5266: Μέρος 8, 2004 (BS EN 50172: 2004): Έλεγχος φωτιστικών σωμάτων ασφαλείας

(v) NFPA 101(00), Sec. 7.9.3: Συντήρηση φωτιστικών σωμάτων ασφαλείας που Λειτουργούν με συσσωρευτές

(c) Συστήματα Αντικεραυνικής Προστασίας και Συστήματα Γείωσης

(i) ΕΛΟΤ ΕΝ 62305.01 - Αντικεραυνική προστασία, γενικές αρχές

(ii) ΕΛΟΤ ΕΝ 62305.02 - Αντικεραυνική προστασία, διαχείριση κινδύνου

(iii) ΕΛΟΤ ΕΝ 62305.03 - Αντικεραυνική προστασία. Φυσική βλάβη σε δομές και κίνδυνος για τη ζωή

(iv) ΕΛΟΤ ΕΝ 62305.04 - Αντικεραυνική προστασία. Ηλεκτρικά και ηλεκτρονικά συστήματα εντός δομών

(v) CENELEC HD 60364-5-54:2007 – Ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις χαμηλής τάσης - Μέρος 5-54: Επιλογή και εγκατάσταση ηλεκτρολογικού υλικού - Διευθέτηση θεμάτων γείωσης, προστατευτικοί αγωγοί και προστατευτικοί συνδετικοί αγωγοί

(vi) NFPA 780 2004 Έκδοση: Πρότυπο για την Εγκατάσταση Συστημάτων Αντικεραυνικής Προστασίας (Παράρτημα Β - παράγραφος Β.2: Συντήρηση Συστημάτων Αντικεραυνικής Προστασίας)

7. Πρότυπα - Προδιαγραφές Τεχνολογίας Πληροφοριών

(a) ΕΛΟΤ ΕΝ 50173-1/A1: 2009 Τεχνολογία Πληροφοριών. Γένια συστήματα καλωδιώσεων

(b) ΕΛΟΤ ΕΝ 50173-2/Α1:2009 – Τεχνολογία πληροφοριών. Γένια συστήματα καλωδιώσεων - Μέρος 2: Χώροι γραφείων

(c) ΕΛΟΤ CLC/TR 50173-99-1:2007 – Κατευθυντήριες γραμμές καλωδίωσης υποστήριξης 10 GBASE-T

(d) ΕΛΟΤ ΕΝ 50174-1/Α1:2011 – Τεχνολογία πληροφοριών. Εγκατάσταση καλωδίωσης - Προδιαγραφές εγκατάστασης και διασφάλιση ποιότητας

(e) ΕΛΟΤ ΕΝ 50174-2/Α1: 2011 Τεχνολογία Πληροφοριών. Εγκατάσταση καλωδίωσης - Σχεδιασμός και πρακτικές εγκατάστασης εντός κτιρίων

(f) ΕΛΟΤ ΕΝ 60728-1:2008 – Καλωδιακά δίκτυα για τηλεοπτικά σήματα, ηχητικά σήματα και διαδραστικές υπηρεσίες

(g) ΕΛΟΤ ΕΝ 50310:2006 – Εφαρμογή ισοδυναμικής σύνδεσης και γείωσης σε κτίρια με εξοπλισμό τεχνολογίας πληροφοριών

(h) ΕΛΟΤ ΕΝ 60332-1-2:2004 – Δοκιμές ηλεκτρικών και ινοοπτικών καλωδίων ηλεκτρισμού και οπτικών ινών σε συνθήκες πυρκαγιάς

(i) ΕΛΟΤ ΕΝ 60297-3-101:2004 – Μηχανολογικές δομές για ηλεκτρονικό εξοπλισμό

(j) ΕΛΟΤ ΕΝ 50085-1:2005/FprA1:2012– Συστήματα καναλιών καλωδίων και συστήματα σωληνώσεων καλωδίων για ηλεκτρικές εγκαταστάσεις - Μέρος 1: Γενικές απαιτήσεις

(k) ISO/IEC 11801

(l) IEEE 802.3 an

(m) IATA RP 1797: Πρότυπα CUPPS της IATA

Πρότυπα και προτάσεις ταξινομούνται ώστε να διευκολύνουν την αναφορά. Ένα πρότυπο δύναται να σχετίζεται με περισσότερες της μίας κατηγορίες.

Σημείωση:

(α) Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες δύο ή περισσότερα Πρότυπα ή Προδιαγραφές είναι σε παράλληλη χρήση σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, ο Παραχωρησιούχος δύναται να χρησιμοποιήσει οποιαδήποτε εξ αυτών.

(β) Σε περιπτώσεις όπου το υφιστάμενο ελληνικό Πρότυπο ή Προδιαγραφή δεν καλύπτει το πλήρες φάσμα των ζητημάτων, (π.χ. Κώδικας για τη Διευκόλυνση των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες), τότε το σχετικό αλλοδαπό Πρότυπο και Προδιαγραφή (π.χ. Αμερικανική Δράση για άτομα με Αναπηρία (Americans with Disabilities Act (ADA)), που αναφέρεται στο παρόν Παράρτημα θα χρησιμοποιηθεί για τα ζητήματα που δεν καλύπτονται από το ελληνικό Πρότυπο.

(γ) Σε περιπτώσεις όπου δύο ή περισσότερα Πρότυπα ή Προδιαγραφές αναφέρονται στο ίδιο θέμα (π.χ. Εθνικοί Κανονισμοί Πυρασφάλειας και NFPA), ο

Παραχωρησιούχος δύναται να χρησιμοποιήσει κατά την κρίση του τα πλέον κατάλληλα Πρότυπα και Προδιαγραφές για κάθε έργο.

(δ) Όταν θεσμοθετηθούν ευρωπαϊκά Πρότυπα ή Προδιαγραφές (όχι εθνικά πρότυπα ευρωπαϊκής χώρας) ισοδύναμα των Προτύπων και Προδιαγραφών των ΗΠΑ ή της Βρετανίας, που αναφέρονται στο παρόν Παράρτημα, η χρήση των Ευρωπαϊκών Προτύπων και Προδιαγραφών θα υπερισχύει.

Παράρτημα 10
Απαιτήσεις Έργων

Οι τεχνικές απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος αντιπροσωπεύουν τις ελάχιστες τεχνικές προδιαγραφές (**MTR**) για τους διαφορετικούς τύπους Έργων, δηλαδή:

(a) Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης και

(b) Έργα Ανακαίνισης.

Περιγράφουν τις ελάχιστες τεχνικές απαιτήσεις που υφίστανται επιπροσθέτως των Προτύπων και Προδιαγραφών.

Οι ακόλουθες απαιτήσεις:

(a) οι απαιτήσεις χώρων (που περιγράφονται στην παράγραφο 1.1 του παρόντος Παραρτήματος),

(b) η αισθητική διαμόρφωση (που περιγράφεται στην παράγραφο 1.2 του παρόντος Παραρτήματος),

(c) οι κύριες λειτουργικές απαιτήσεις (που περιγράφονται στην παράγραφο 1.3 του παρόντος Παραρτήματος) και

(d) τα δομικά συστήματα κτιρίων (που περιγράφονται στην παράγραφο 3 του παρόντος Παραρτήματος),

είναι εφαρμοστέες μόνο για τα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης και δεν είναι εφαρμοστέες για τα Έργα Ανακαίνισης.

Προς αποφυγή αμφιβολιών, η πιθανή μη-συμμόρφωση των υφισταμένων εγκαταστάσεων με τις Απαιτήσεις Έργων δεν εκκινεί αυτομάτως Έργα Ανακαίνισης. Εάν όμως πραγματοποιηθεί ένα Έργο Ανακαίνισης (όχι τακτική συντήρηση ώστε να διασφαλισθεί ότι η υπάρχουσα εγκατάσταση θα λειτουργήσει χωρίς ή με δευτερεύοντα ελαττώματα), τότε οι Απαιτήσεις Έργων του παρόντος Παραρτήματος θα εφαρμοστούν.

1 Αεροσταθμοί

1.1 Απαιτήσεις Χώρου για Νέους Αεροσταθμούς ή Επεκτάσεις Αεροσταθμών

(a) Η περιοχή νέου αεροσταθμού ή επέκτασης αεροσταθμού οφείλει να ακολουθεί τις απαιτήσεις της IATA ADRM Κεφάλαιο F τμήμα F9 και να ικανοποιεί (κατά προσέγγιση) τις ακόλουθες κατευθυντήριες γραμμές:

(i) Η μεικτή επιφάνεια δόμησης θα είναι επαρκών διαστάσεων ώστε να προσφέρει τουλάχιστον 18m² για έκαστο Επιβάτη κατά τη διάρκεια της ώρας αιχμής σχεδιασμού (παράδειγμα: η 30^{η} ώρα με τη μεγαλύτερη κίνηση ή το 90^{ο} εκατοστημόριο της ώρας με τη μεγαλύτερη κίνηση κ.λπ.).

(ii) Η μεικτή επιφάνεια δόμησης θα είναι τουλάχιστον 10.000m² ανά 1 εκατομμύριο Επιβάτες ανά έτος.

(iii) Θα εφαρμοσθεί το μέγιστο των 2 παραπάνω υπολογισμών.

(b) Η μεικτή επιφάνεια δόμησης θα χωρισθεί στις ακόλουθες διαφορετικές λειτουργικές περιοχές.

(i) Αεροπορική λειτουργία (εκδοτήρια εισιτηρίων αεροδρομίου, αεροπορικές εταιρείες, υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους, λειτουργίες αεροδρομίου, αποσκευές): 35%.

(ii) Λοιπά (παραχωρήσεις, εστίαση, διοίκηση αεροδρομίου, διάφορα): 20%

(iii) Δημόσιοι χώροι (κυκλοφορία, χώροι αναμονής, τουαλέτες, έξοδοι): 30%.

(iv) Υπηρεσίες (μηχανολογικά, φρεάτια εγκαταστάσεων, σήραγγες, κλίμακες, αποθήκες, ηλεκτρολογικά, επικοινωνίες): 15%.

(c) Επιτρέπεται παρέκκλιση έως (συν ή πλην) 20% από τις υπολογισθείσες επιφάνειες σύμφωνα με τις ως άνω παραγράφους (α) και (β).

(d) Τουαλέτες: Σε ό,τι αφορά τον υπολογισμό του απαιτούμενου αριθμού, του μεγέθους, της διαρρύθμισης και της κατανομής των τουαλετών εντός του αεροσταθμού (σημεία συνάθροισης, αίθουσα ελέγχου εισιτηρίων (check-in), περιοχές παραλαβής αποσκευών, παραχωρήσεις κ.λπ.), ο Παραχωρησιούχος οφείλει να ακολουθεί ευρέως αποδεκτές κατευθυντήριες οδηγίες όπως η "Σχεδίαση και Μελέτη Αεροσταθμού Επιβατών Αεροδρομίου" Τόμος 1 , Οδηγός, Κοινό Ερευνητικό Πρόγραμμα Αεροδρομίων (Airport Passenger Terminal Planning and Design, Volume 1, Guideline, TRB's Airport Cooperative Research Program (ACRP) Report 25), ACRP Έκθεση 25, 2010.

1.2 Αισθητική Διαμόρφωση

Η πλειοψηφία των Περιφερειακών Αεροδρομίων εξυπηρετούν σημαντική τουριστική κίνηση, και πολλά βρίσκονται σε περιοχές ενδιαφέρουσας και καλώς διατηρημένης παραδοσιακής αρχιτεκτονικής (π.χ. Μυκόνου και Σαντορίνης κ.λπ). Ως εκ τούτου, η αρχιτεκτονική μελέτη οφείλει να εναρμονίζεται με την τοπική αρχιτεκτονική και το περιβάλλον. Η αισθητική διαμόρφωση, η ποιότητα υλικών, η κατασκευή και το επίπεδο υπηρεσιών οφείλει να είναι υψηλών προδιαγραφών, συμβατών με τη νέα εθνική προσπάθεια για τουριστικές υπηρεσίες υψηλής ποιότητας.

Όταν ένα κτίριο αεροσταθμού είναι παρακείμενο σε υπάρχοντα αεροσταθμό, η αρχιτεκτονική και η αισθητική διαμόρφωση αυτού οφείλει να εναρμονίζεται με τον

υπάρχοντα αεροσταθμό.

1.3 Κύριες λειτουργικές απαιτήσεις για νέους Αεροσταθμούς ή επεκτάσεις Αεροσταθμών

Για οποιονδήποτε νέο αεροσταθμό Επιβατών ή επέκταση υπάρχοντος αεροσταθμού, ο Παραχωρησιούχος οφείλει να ακολουθεί τις ισχύουσες προδιαγραφές του EASA και τα πρότυπα του ICAO καθώς και την ορθότερη πρακτική του κλάδου (industry's best practice) όπως καθορίζεται στα πρότυπα/κανονισμούς IATA και ACI (Παράρτημα 9 (*Πρότυπα και Προδιαγραφές*). Ο Παραχωρησιούχος επίσης οφείλει να λάβει υπόψη του τα ακόλουθα ζητήματα που αφορούν τη λειτουργικότητα.

(a) Η απόσταση εξυπηρέτησης Επιβατών (δηλ. η απόσταση από το αεροσκάφος έως οποιοδήποτε είδος επίγειας πρόσβασης, π.χ. την πλατφόρμα επιβίβασης τουριστικών λεωφορείων) να μην υπερβαίνει τα 300 μέτρα. Για αποστάσεις άνω των 300 μέτρων, θα παρέχονται κυλιόμενοι διάδρομοι εντός του αεροσταθμού και λεωφορεία εκτός του αεροσταθμού.

(b) Οποιοσδήποτε Επιβάτης, αφικνούμενος ή αναχωρών, δεν θα πρέπει να απαιτείται να αλλάξει περισσότερα από ένα επίπεδο. Εάν υπάρχει αλλαγή επιπέδου, η απόσταση εξυπηρέτησης του Επιβάτη θα πολλαπλασιάζεται κατά 1,5 προκειμένου να εξακριβωθεί εάν υπάρχει υπέρβαση του ορίου των 300 μέτρων. Συνεπώς, στην περίπτωση της αλλαγής ενός επιπέδου, η απόσταση εξυπηρέτησης του Επιβάτη δεν θα είναι μεγαλύτερη από 200 μέτρα.

(c) Ο προσδιορισμός των χαρακτηριστικών του επιβατικού κοινού είναι πολύ σημαντικός για τη διαστασιολόγηση των εγκαταστάσεων. Οι περισσότεροι εκ των Επιβατών στα Περιφερειακά Αεροδρόμια κατά τη διάρκεια της περιόδου αιχμής είναι τουρίστες που έρχονται για διακοπές δύο περίπου εβδομάδων και που φέρουν μαζί τους πάνω από μία αποσκευή. Για υπολογισμούς μεγεθών, δύο τεμάχια αποσκευών σε καροτσάκι θα λογίζονται σύμφωνα με την IATA ADRM F9.2.

(d) Το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης θα διασφαλίζεται σε κάθε περίσταση.

(e) Σύμφωνα με το Κεφάλαιο F της IATA ADRM Πίνακας F9.2, στη σειρά αναμονής για check-in θα παρέχεται λωρίδα πλάτους 1,4 μέτρων και εμβαδού 1,6 τετραγωνικών μέτρων ανά Επιβάτη.

(f) Η προσβασιμότητα των εγκαταστάσεων για άτομα περιορισμένης κινητικότητας θα συμμορφώνεται με τα Εθνικά Πρότυπα και την Ενότητα Κ6 της IATA ADRM και στο βαθμό που δεν καλύπτεται από τα ανωτέρω, θα συμμορφώνεται με την Αμερικανική Δράση για τα Άτομα με Αναπηρία (ADA) που θα ισχύει αντ' αυτών

(g) Η ακουστική άνεση και προστασία από το θόρυβο σε κτίρια αεροσταθμών θα συμμορφώνεται με ακουστική άνεση Κατηγορίας Α των Κανονισμών Δόμησης, Απόφαση 3046/1989 (ΦΕΚ 59Δ) άρθρο 12.

(h) Επιπροσθέτως τιμές ηχομείωσης R'w θα είναι υψηλότερες από το σχετικό επίπεδο που παρατίθεται παρακάτω:

(i) Στέγη και εξωτερικοί τοίχοι: 50 dB.

(ii) Διαχωριστικοί τοίχοι γραφείων: 42dB.

(iii) Πόρτες στους διαδρόμους γραφείων: 32dB.

(iv) Χώροι και γραφεία συγκεκριμένης χρήσης και σπουδαιότητας, π.χ. χώροι υπολογιστών, κέντρο διαχείρισης κρίσεων, χώροι επικοινωνίας, χώρος παρακολούθησης και ελέγχου παραδιδομένων αποσκευών (HBS): 54dB.

(v) Πόρτες: 37dB.

1.4 Υλικά κατασκευής (τελειώματα) για Έργα

Γενικά

(a) Τα υλικά κατασκευής (τελειώματα) που αναφέρονται στο παρόν κεφάλαιο, θα ισχύουν σε κτίρια νέου αεροσταθμού ή επέκταση κτιρίων αεροσταθμού και σε μεγάλης κλίμακας Έργα Ανακαίνισης.

(b) Στην περίπτωση επεκτάσεων αεροσταθμού, θα δοθεί φροντίδα στην επίτευξη ομαλής συνέχειας των υλικών στο ίδιο δωμάτιο ή διάδρομο.

(c) Τελειώματα δαπέδων σε υγρούς και δημόσιους χώρους οφείλουν να πληρούν κανονισμούς ασφαλείας και μέτρα αποτροπής ατυχημάτων σύμφωνα με τον “Κώδικα Πρακτικής BGR 181 ‘Δάπεδα σε δωμάτια εργασίας και χώρους εργασίας με υψηλό κίνδυνο ολίσθησης”

(d) Όλα τα δάπεδα θα έχουν κατάταξη “βαρέως τύπου”.

Χώροι Άφιξης και Αναχώρησης

(e) Τοίχοι:

(i) Υαλοϋφασμα επένδυσης και/ή ακρυλική βαφή πάνω σε γυψοσανίδα ή επίχρισμα

(ii) Επιμελημένη Επιφάνεια Εμφανούς Σκυροδέματος

(iii) Πάνελ επικάλυψης από ανοξείδωτο χάλυβα με επεξεργασία ψήκτρας

(iv) Αδιαφανές ή διάφανο γυαλί

(v) Κεραμικά πλακίδια

(vi) Οποιοδήποτε κατάλληλο υλικό με παρόμοιες ιδιότητες

Ηχομόνωση και διάτρητα πάνελ θα εγκατασταθούν όπου απαιτείται από την ακουστική μελέτη.

Η βάση στύλων και τοίχων θα προστατεύεται από τα καροτσάκια με την εγκατάσταση ραγών προφύλαξης κατασκευασμένων από στιλβωμένο ανοξείδωτο χάλυβα CHS 42.4mm.

(f) Οροφή:

Ψευδοροφή με πάνελ αλουμινίου με ηλεκτροστατική βαφή πολυεστερικής κόνεως με διατρήσεις και επενδεδυμένα με ορυκτοβάμβακα εσωτερικά όπου απαιτείται ηχομόνωση.

(g) Ελεύθεροι χώροι αφίξεων και χώροι αναχωρήσεων

Δάπεδα:

(i) Γρανίτης 600X600X30mm

(ii) Μάρμαρο 600X600X30mm

(iii) Σύνθετες πλάκες χαλαζιακών αδρανών και ρητίνης 1200X1200X12mm

(iv) Διελεσμένα κεραμικά πλακίδια Ομάδα 5/ AIa 600X600X12mm

(v) Οποιοδήποτε κατάλληλο υλικό με παρόμοιες ιδιότητες

(h) Ελεγχόμενοι χώροι αναχώρησης

Δάπεδα:

Χώροι καθισμάτων:

(i) Μοκέτα

(ii) Ελαστικό Δάπεδο ή

(iii) Υλικά της παρακείμενης ζώνης κυκλοφορίας

Ζώνες κυκλοφορίας:

(i) Γρανίτης 600X600X30mm

(ii) Μάρμαρο 600X600X30mm

(iii) Σύνθετες πλάκες χαλαζιακών αδρανών και ρητίνης 1200X1200X12mm

(iv) Διελεσμένα κεραμικά πλακίδια Ομάδα 5/ AIa 12mm

(v) Οποιοδήποτε κατάλληλο υλικό με παρόμοιες ιδιότητες

(i) Τουαλέτες και Αποδυτήρια

Δάπεδα:

Κεραμικά πλακίδια ξηράς συμπίεσης Ομάδα 4/BIa 200X200mm με εφαρμοστέες αντιολισθητικές ιδιότητες αναλόγως της χρήσης του χώρου. Πρέπει να χρησιμοποιηθούν ειδικά καμπύλα τεμάχια περιθωρίων.

Τοίχοι:

Κεραμικά πλακίδια ξηράς συμπίεσης Ομάδα 3/BIII 200X200mm Εφυαλωμένα.

Οροφή:

Ταινίες ή πάνελ επικάλυψης κόνεως αλουμινίου ή τελικής όψεως καθρέπτη διάτρητα ώστε να συμμορφώνονται με την ακουστική απόδοση.

Εξαρτήματα:

Ανοξείδωτος χάλυβας επεξεργασμένος με ψήκτρα.

(j) Κλίμακες Κοινού

Δάπεδα:

Το υλικό για τις κλίμακες πρέπει να είναι το ίδιο με των δαπέδων, με ειδικές ταινίες για να αποτρέπεται η ολίσθηση.

Χειρολισθήρες και κιγκλιδώματα:

(i) Στιλβωμένος ή επεξεργασμένος με ψήκτρα ανοξείδωτος χάλυβας και πάνελ πολυστρωματικού γυαλιού ασφαλείας (triplex) περίπου 13mm

(ii) Διάτρητα φύλλα ανοξείδωτου χάλυβα

(k) Κυλιόμενες σκάλες:

Χειρολισθήρες και κιγκλιδώματα:

(i) Στιλβωμένος ή επεξεργασμένος με ψήκτρα ανοξείδωτος χάλυβας και πάνελ πολυστρωματικού γυαλιού ασφαλείας (triplex) περίπου 13mm

(ii) Διάτρητα φύλλα ανοξείδωτου χάλυβα

(l) Γραφεία

Δάπεδα:

(i) Μοκέτες

(ii) Ελαστικό δάπεδο από PVC των 3.2 mm πάνω σε ηχομονωτική βάση

Τοίχοι:

Χωρίσματα επιχρισμένα ή γυψοσανίδας και ακρυλική βαφή

Οροφή:

Ψευδοροφή ορυκτών ινών με εμφανή σκελετό 600X600mm και κατάλληλο τελείωμα για απορρόφηση ήχου

(m) Δευτερεύοντες χώροι, χώροι διαχείρισης αποσκευών, αποθήκης και μηχανοστασίων

Δάπεδα:

Βιομηχανικό δάπεδο, δηλ. τσιμεντοκονία με εποξικό εμποτισμό ή επίστρωση

Τοίχοι:

(i) Τοίχος με επίχρισμα

(ii) Εμφανές σκυρόδεμα βαμμένο με ακρυλικό ή πλαστικό χρώμα 150 mm σοβατεπί με εποξική επίστρωση

Οροφή:

Εμφανής στατικός φορέας καταλλήλως προστατευμένος σε περίπτωση πυρκαγιάς και βαμμένος με χρώματα διασποράς βασισμένα σε υδρύαλο

(n) Καταστήματα Λιανικής

(i) Οι χώροι λιανικής οφείλουν να είναι σύμφωνοι με την IATA ADRM Κεφάλαιο J άρθρο 37 "*Σχεδίαση Παραχώρησης*". Ο Παραχωρησιούχος θα καθορίσει τα κριτήρια μελέτης για την εμφάνιση της πρόσοψης εκάστου καταστήματος προκειμένου να εξασφαλίσει τη συμβατότητα της εμφάνισης του εσωτερικού κάθε αεροσταθμού.

(ii) Μόνο υλικά υψηλής ποιότητας δύναται να χρησιμοποιηθούν στην κατασκευή των καταστημάτων λιανικής και στις προσόψεις των καταστημάτων.

(iii) Ο Παραχωρησιούχος δύναται να επιλέξει να παρέχει μόνο εγκαταστάσεις-κέλυφος σε χώρους λιανικής πώλησης/παραχώρησης με υποχρέωση από τον μισθωτή να διαμορφώσει το σχετικό χώρο σύμφωνα με τα ανωτέρω πρότυπα.

(o) Γκισέ ελέγχου των εισιτηρίων (Check-in), ενοικίαση αυτοκινήτων, εκδοτήρια εισιτηρίων, γκισέ ελέγχου επιβίβασης

(i) Τα γκισέ check-in οφείλουν να είναι σύμφωνα με την IATA ADRM Κεφάλαιο J Ενότητα J9.4.

(ii) Σύνθετα υλικά υψηλής τεχνολογίας θα χρησιμοποιηθούν για την κατασκευή όλων των εξαρτημάτων στην παρούσα ενότητα.

(iii) Ο συνδυασμός GRP με ενσωματωμένο επιβραδυντικό πυρκαγιάς (πολυεστέρας ενισχυμένος με ίνες υάλου) με ανοξείδωτο χάλυβα και πολυστρωματικό γυαλί ασφαλείας (triplex) αποτελεί ένα παράδειγμα αναφοράς για τα υλικά κατασκευής και την αισθητική των γκισέ.

(p) Σήμανση

Η Σήμανση θα συμμορφώνεται με την IATA ADRM Κεφάλαιο J Ενότητα 312 και θα είναι σύμφωνη με την κλίμακα και το μέγεθος του Περιφερειακού Αεροδρομίου.

(q) Καθίσματα

(i) Τα καθίσματα θα συμμορφώνονται με το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης. Για τον υπολογισμό του απαιτούμενου αριθμού

καθισμάτων, τα μόνιμα καθίσματα στους τομείς εστίασης στην ίδια πλευρά (πίστας ή πόλης) θα λαμβάνονται υπ' όψιν.

(ii) Τα καθίσματα θα είναι άνετα και καθαρά, θα καταλαμβάνουν ελάχιστο χώρο δαπέδου, θα είναι κατάλληλα για άτομα όλων των σωματότυπων και μεγεθών και εύχρηστα για τους ηλικιωμένους και τους λιγότερο ευκίνητους Επιβάτες.

(iii) Τα καθίσματα θα είναι ανθεκτικά και θα επιτρέπουν καθαρή οπτική από κάτω για τη διευκόλυνση της ασφάλειας.

(iv) Τα καθίσματα θα πληρούν όλα τα υποχρεωτικά πρότυπα ασφαλείας.

Τα ανωτέρω αναφερθέντα υλικά είναι κατάλληλα για τα Επικείμενα Έργα. Για τα Μελλοντικά Έργα, πέραν των προαναφερθέντων υλικών, ο Παραχωρησιούχος δύναται να χρησιμοποιήσει οποιοδήποτε κατάλληλο υλικό με παρόμοιες ιδιότητες, αρκεί να εγκρίνεται προκαταβολικώς από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό.

2 Σύστημα Διαχείρισης Αποσκευών

2.1 Ο Παραχωρησιούχος θα σχεδιάσει και θα εγκαταστήσει σύστημα διαχείρισης αποσκευών (**BHS**) μαζί με τον έλεγχο παραδιδομένων αποσκευών (**HBS**) με λειτουργίες σύμφωνες με τη Νομοθεσία, και ανταποκρινόμενες στις απαιτήσεις ασφαλείας της αεροπορίας.

2.2 Η μελέτη θα ακολουθήσει τις απαιτήσεις του κεφαλαίου U της IATA ADRM για το BHS. Τα ακόλουθα θα πρέπει να ληφθούν υπόψη:

(a) Στα πρώτα μεγάλα Έργα Ανακαίνισης ή Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης του υπάρχοντος αεροσταθμού, ο Παραχωρησιούχος θα ενσωματώσει το BHS σε μία κεντρική εγκατάσταση με πολλαπλά επίπεδα ελέγχου ασφαλείας σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(b) Η εφαρμογή ενός πλήρως αυτομάτου συστήματος διαλογής δεν είναι υποχρεωτική όπου η αιχμή σχεδιασμού της ροής αποσκευών προβλέπεται σε ≤1000 αποσκευές/ώρα στις περιπτώσεις ανακαίνισης ή επέκτασης υπάρχοντος αεροσταθμού και ≤500 αποσκευές/ώρα για νέους αεροσταθμούς. Σε οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο με Επιβάτες άνω του ενός εκατομμυρίου ετησίως θα εγκαθίσταται και θα λειτουργεί αυτόματο σύστημα διαλογής αποσκευών.

(c) Ο καθορισμός της ανωτέρω ροής αποσκευών για τη μελέτη του συστήματος αποσκευών θα βασίζεται σε 1,3 αποσκευές ανά Επιβάτη καθώς και σε ένα σημαντικό ποσοστό υπερμεγέθων αποσκευών.

(d) Ο HBS για αεροδρόμια με λιγότερους από ένα εκατομμύριο Επιβάτες ανά έτος (1mppa) θα βασίζεται στο σχέδιο U11-1 της ADRM Κεφάλαιο U. Για αεροδρόμια με κίνηση Επιβατών άνω του ενός εκατομμυρίου ανά έτος (1mppa) θα βασίζεται στο σχέδιο U11-2 της ADRM Κεφάλαιο U. Κατά τη μελέτη Νέου Αεροσταθμού, οποιασδήποτε επέκτασης ή μεγάλης ανακαίνισης, θα εφαρμόζονται οι εκάστοτε ισχύουσες απαιτήσεις ασφαλείας πτήσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2.3 Ο έλεγχος Επιβατών, χειραποσκευών, πληρώματος και προσωπικού θα εκτελείται σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως παρατίθεται στο Παράρτημα 9 (*Πρότυπα και Προδιαγραφές*). Σε κάθε νέο αεροσταθμό ή σε οποιαδήποτε επέκταση αεροσταθμού ή μεγάλη ανακαίνιση, ο έλεγχος Επιβατών και χειραποσκευών θα εγκαθίσταται κεντρικά παρέχοντας ικανό χώρο για δημιουργία σειράς αναμονής και παρακολούθηση κλειστού κυκλώματος (CCTV).

3 *Δομικά Συστήματα Κτιρίων*

Οι πύργοι ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, τα κτίρια αεροσταθμών και άλλες μεγάλες εγκαταστάσεις είναι σημαντικές κατασκευές και η τρωτότητα αυτών σε σεισμό πρέπει να μειωθεί στο ελάχιστο. Για την επίτευξη αυτού, για τον υπολογισμό της σεισμικής διέγερσης σύμφωνα με τον Ελληνικό Αντισεισμικό Κανονισμό (ΕΑΚ 2000) των σημαντικοτέρων κατασκευών του αεροδρομίου, θα ισχύουν τα ακόλουθα:

(a) Ο συντελεστής σπουδαιότητας για τα κτίρια της υπηρεσίας αεροναυτιλίας / πύργου ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας θα είναι Σ4=1,30

(b) Ο συντελεστής σπουδαιότητας για αεροσταθμούς και άλλες σημαντικές κατασκευές του αεροδρομίου θα είναι Σ3=1,15

(c) Το δομικό σύστημα της κατασκευής πρέπει να είναι ικανό να διαρρέει και να διαμορφώνει αξιόπιστο μηχανισμό διαρροής, με επαρκή αριθμό πλαστικών αρθρώσεων. Μόνο σε αυτή την περίπτωση ο συντελεστής συμπεριφοράς q δύναται να είναι ο μέγιστος επιτρεπτός από τον Πίνακα 2.6 του ΕΑΚ 2000. Εάν υπάρχει αμφιβολία σχετικά με την ικανότητα του δομικού συστήματος να διαμορφώσει έναν αξιόπιστο μηχανισμό διαρροής, τότε οι τιμές του συντελεστή q θα είναι σημαντικά χαμηλότερες από αυτές που παρατίθενται στον Πίνακα 2.6.

4 *Μηχανολογικές Εγκαταστάσεις*

4.1 **Θέρμανση, Εξαερισμός, Κλιματισμός (HVAC)**

Γενικά

Τα κτίρια αεροσταθμών θα είναι πλήρως κλιματιζόμενα. Η μελέτη θα βασίζεται στον αριθμό ανθρώπων κατά τις ώρες αιχμής. Το σύστημα ψύξης θα προσφέρει αφύγρανση. Θα συμπεριλαμβάνονται μέτρα μείωσης θορύβου και σύγχρονοι έλεγχοι και εξοπλισμός.

4.2 Συνθήκες Μελετών

Εξωτερικές Συνθήκες:

Καλοκαίρι και Χειμώνας ακολουθούν τις Τεχνικές Προδιαγραφές του Κανονισμού Ενεργειακής Απόδοσης Κτιρίων (ΚΕΝΑΚ).

5 Εσωτερικές Συνθήκες

Καλοκαίρι και Χειμώνας ακολουθούν την ΤΟΤΕΕ 2423/86.

5.1 Τεχνολογίες Εξοικονόμησης Ενέργειας

(a) Όλος ο εξοπλισμός θέρμανσης, εξαερισμού, κλιματισμού θα είναι ενεργειακής κλάσης Α

(b) Όλες οι αντλίες και οι ανεμιστήρες θα είναι οδηγούμενες με σύστημα ελεγχόμενης ταχύτητας (inverter) (μονάδες ρυθμιστών στροφών)

5.2 Κριτήρια θορύβου

(a) Δημόσιοι χώροι - καταστήματα λιανικής πώλησης: NR 40

(b) Μηχανοστάσια: NR 50

(c) Γραφεία: NR 35

5.3 Τροφοδοσία Νερού

Το σύστημα διανομής θα παρέχει επαρκή τροφοδοσία νερού σε κάθε καταληκτικό σημείο χρήσης ώστε να ικανοποιεί ανά πάσα στιγμή τη ζήτηση.

Όλες οι αντλίες κυκλοφορίας νερού (boosters) θα είναι οδηγούμενες με σύστημα ελεγχόμενης ταχύτητας (inverter) (μονάδες ρυθμιστών στροφών)

(a) Δεξαμενές νερού

(i) Ο όγκος των δεξαμενών νερού θα είναι ικανός ώστε, σε περίπτωση διακοπής της παροχής νερού από τον τοπικό φορέα παροχής νερού, να καλύπτει τη ζήτηση μίας ημέρας αιχμής.

(ii) Οι παροχές νερού προερχόμενες από δεξαμενές αποθήκευσης θα φέρουν εμφανώς την ένδειξη "μη πόσιμο νερό"

(b) Ηλεκτρικοί Θερμοσίφωνες για ζεστό νερό (τοπική παρασκευή ζεστού νερού χρήσης)

Η θερμοκρασία παροχής ζεστού νερού στις βρύσες δεν θα υπερβαίνει τους 43°C

5.4 Συστήματα διαχείρισης λυμάτων

(a) Οι εγκαταστάσεις θα είναι επαρκείς και θα πληρούν τις απαιτήσεις των προτύπων και κανονισμών που προσδιορίζονται στο Παράρτημα 9 (Πρότυπα και Προδιαγραφές).

(b) Όλοι οι σταθμοί ανύψωσης θα είναι εξοπλισμένοι με δίδυμες αντλίες ανύψωσης ελεγχόμενες από αυτόματο πίνακα μεταγωγής

5.5 Συστήματα διαχείρισης ομβρίων υδάτων

(a) Οι εγκαταστάσεις θα είναι επαρκείς και θα πληρούν τις απαιτήσεις των προτύπων και κανονισμών που προσδιορίζονται στο Παράρτημα 9 (Πρότυπα και Προδιαγραφές).

(b) Όλοι οι σταθμοί ανύψωσης θα είναι εξοπλισμένοι με δίδυμες αντλίες ανύψωσης ελεγχόμενες από αυτόματο πίνακα μεταγωγής

5.6 Εγκαταστάσεις πυρόσβεσης (Μόνιμες εγκαταστάσεις πυρόσβεσης)

Τοπικά συστήματα κατάσβεσης με αέρια

(a) Σε όλες τις περιοχές υψηλού κινδύνου όπου το νερό είναι ακατάλληλο μέσο κατάσβεσης,θα χρησιμοποιούνται αποκλειστικής χρήσης ανεξάρτητα τοπικά συστήματα που κάνουν χρήση εναλλακτικών μέσων κατάσβεσης, εγκεκριμένων από το Πυροσβεστικό Σώμα Ελλάδος (παράδειγμα FM 200, ARGONITE, INERGEN, NOVEC) σε κάθε αίθουσα ηλεκτρονικού εξοπλισμού, χώρους ηλεκτροπαραγωγών ζευγών, χώρους μετασχηματιστών, χώρους πεδίων μέσης τάσης (τα ακροφύσια θα εγκατασταθούν εντός του χώρου), χώρους γενικών πεδίων χαμηλής τάσης (τα ακροφύσια θα εγκατασταθούν εντός του χώρου και

μικρά ανεξάρτητα συστήματα κατάσβεσης της ίδιας σύστασης θα εγκατασταθούν εντός των πινάκων) ,

(b) Το ως άνω αναφερθέν σύστημα κατάσβεσης θα ελέγχεται από τοπικό σύστημα πυρανίχνευσης και πυρόσβεσης, συνδεδεμένο με τον κεντρικό πίνακα πυρανίχνευσης του αεροσταθμού.

6 Παροχή Ηλεκτρικής Ισχύος

Όλες οι ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις θα είναι οι πλέον σύγχρονες(state of the art). Όταν οποιοσδήποτε εξοπλισμός ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων αντικαθίσταται, η αντικατάσταση θα πρέπει να είναι η πλέον σύγχρονη της εκάστοτε χρονικής στιγμής.

6.1 Ηλεκτρολογικές Εγκαταστάσεις Χαμηλής Τάσης για Αεροσταθμό, στον Ελεγχόμενο και μη Χώρο

(a) Τα ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη θα πρέπει να διαθέτουν επαρκή ισχύ για την κάλυψη των ακόλουθων φορτίων:

(i) Εγκαταστάσεις Θέρμανσης, Εξαερισμού, Κλιματισμού (HVAC) ως εξής:

(A) 100% του Αερισμού του Αεροσταθμού συμπεριλαμβανομένων όλων των Κεντρικών Κλιματιστικών Μονάδων (ΚΚΜ), των μονάδων απόρριψης αέρα, των φυγοκεντρικών ανεμιστήρων κ.λπ.

(B) 100% της Θέρμανσης, Εξαερισμού, Κλιματισμού (HVAC) του Πύργου Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας

(C) Όλες οι μονάδες ακριβούς ελέγχου θερμοκρασίας - υγρασίας για Αίθουσες Δεδομένων και Εργαστήρια

(D) Μονάδες διαιρούμενου τύπου για χώρους συστημάτων αδιάλειπτης παροχής ισχύος (UPS)

(ii) 100% των συστημάτων πυρόσβεσης

(iii) 100% όλων των αντλιών κυκλοφορίας νερού για συστήματα πόσιμου νερού

(iv) 100% όλων των αντλιών ανύψωσης για συστήματα διαχείρισης λυμάτων

(v) 100% όλης της ηλεκτρομηχανολογικής (Η/Μ) εγκατάστασης μονάδων επεξεργασίας λυμάτων

(vi) 100% όλων των αντλιών κυκλοφορίας νερού και αντλιών ανύψωσης για συστήματα ομβρίων υδάτων

(vii) 50% των ανελκυστήρων και κυλιομένων κλιμάκων

(viii) 100% του συστήματος διαχείρισης αποσκευών

(ix) 100% της αίθουσας υπολογιστών

(x) 100% των γραφείων διοίκησης και του Πύργου Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας

(xi) 100% των φορτίων αδιάλειπτης παροχής ισχύος (U.P.S)

(xii) 50% των φωτιστικών σωμάτων στους κύριους χώρους για το κοινό και 100% των φωτιστικών σωμάτων σε γραφεία, τουαλέτες, μηχανολογικούς χώρους κ.λπ.

(xiii) 100% της φωτοσήμανσης που αφορά εμπόδια σε γωνίες κτιρίων και υψηλοτέρων τμημάτων των στεγών

(xiv) 50% των φωτιστικών σωμάτων στον περιβάλλοντα χώρο

(xv) 100% των αυτομάτων θυρών

(b) Ένα αποκλειστικό Η/Ζ θα πρέπει να διαθέτει επαρκή ισχύ για την κάλυψη των παρακάτω φορτίων :

(i) Όλα τα οπτικά βοηθήματα αεροναυτιλίας

(ii) Όλες τις εγκαταστάσεις του αεροδρομίου όπως περιγράφονται στο ICAO Παράρτημα 14, Κεφάλαιο 8, παράγραφος 8.1.10

(c) Τα Η/Ζ θα διαθέτουν επαρκείς, αποκλειστικές δεξαμενές αποθήκευσης πετρελαίου Diesel για τουλάχιστον 16 ώρες συνεχούς λειτουργίας (όλα τα Η/Ζ θα διαθέτουν ενσωματωμένη δεξαμενή για τουλάχιστον 9 ώρες συνεχούς λειτουργίας). Ως εκ τούτου, οι συνολικές ώρες λειτουργίας θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 25.

(d) Παράλληλη λειτουργία των Η/Ζ δεν είναι επιθυμητή εξαιτίας πολλών τεχνικών δυσκολιών και δυσλειτουργιών.

(e) Οπτικά βοηθήματα αεροναυτιλίας, συστήματα τεχνολογίας πληροφοριών και εγκαταστάσεις ισχύος σε γραφεία (για υπολογιστές) θα τροφοδοτούνται από σύστημα αδιάλειπτης παροχής ισχύος (U.P.S). Κεντρικές μονάδες U.P.S θα

χρησιμοποιηθούν στα Περιφερειακά Αεροδρόμια με άνω του ενός εκατομμυρίου Επιβατών ανά έτος και τουλάχιστον τοπικά U.P.S σε όλα τα άλλα Περιφερειακά Αεροδρόμια. Όλοι οι υποσταθμοί διανομής ηλεκτρικής ισχύος θα εξοπλιστούν με ανεξάρτητα τοπικά U.P.S, καθώς και οι χώροι υπολογιστών και τα συστήματα διαχείρισης αποσκευών, εξαιρουμένων των ταινιοδρόμων. Η ισχύς κάθε U.P.S θα υπολογισθεί σύμφωνα με τα συνολικά υπολογιζόμενα φορτία που θα τροφοδοτηθούν.

(f) Έκαστη θέση στάθμευσης αεροσκάφους θα εφοδιαστεί με σύστημα παροχής επίγειας ισχύος 400 Hz στις περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών που θα κατασκευαστούν μελλοντικά(μη εφαρμοστέα στις υπάρχουσες περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών)

(g) Οι υποσταθμοί διανομής ηλεκτρικής ισχύος θα παρακολουθούνται από σύστημα SCADA

(h) Όλες οι ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις του αεροσταθμού θα παρακολουθούνται από σύστημα διαχείρισης κτιρίου (BMS)

(i) Η αποδεκτή πτώση τάσης θα είναι 1,5% από τους γενικούς πίνακες χαμηλής τάσης στους τοπικούς πίνακες για φωτισμό και ρευματοδότες και 2% στους τοπικούς πίνακες για κίνηση. Η συνολική πτώση τάσης στο φορτίο, θα είναι 4%, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Ελληνικού Προτύπου ΕΛΟΤ HD 384 για ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις (τελευταία έκδοση)

(j) Κάθε ηλεκτρολογικός πίνακας (όπου είναι αναγκαίο) θα διαχωρίζεται σε τρεις υποπίνακες. Ο πρώτος υποπίνακας θα τροφοδοτείται από την βασική πηγή και θα τροφοδοτεί κανονικά φορτία, ο δεύτερος υποπίνακας θα τροφοδοτείται από τα ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη και θα τροφοδοτεί φορτία ανάγκης και ο τρίτος υποπίνακας θα τροφοδοτείται από την κεντρική μονάδα αδιάλειπτης παροχής ισχύος (U.P.S) η οποία θα τροφοδοτεί φορτία αδιάλειπτης λειτουργίας.

(k) Κάθε αντικεραυνική προστασία αεροσταθμού θα γίνεται με κλωβό του Φαραντέι. Το σύστημα θεμελίωσης γείωσης (κοινό στην αντικεραυνική προστασία) θα διαθέτει αντίσταση γείωσης μικρότερη του ενός Ohm.

(l) Συσκευές προστασίας από υπέρταση θα εγκατασταθούν: στην είσοδο των καλωδίων του παρόχου ηλεκτρικής ενέργειας, στον πίνακα υποδοχής μέσης τάσης, στους κύριους πίνακες χαμηλής τάσης (συσκευή προστασίας από υπέρταση τύπου T1) και σε όλους του πίνακες του αεροσταθμού (συσκευή προστασίας από υπέρταση τύπου T2). Οι συσκευές προστασίας από υπέρταση θα προστατεύονται στα ανάντη από διακόπτη ισχύος. Η εγκατάσταση συσκευών

προστασίας από υπέρταση στους πίνακες χαμηλής τάσης θα γίνεται σύμφωνα με το IEC 61643-12

(m) Έλεγχος των συστημάτων φωτισμού και φωτοσήμανσης της περιοχής κίνησης αεροσκαφών (airfield) θα γίνεται σύμφωνα με το ICAO Παράρτημα 14, Κεφάλαιο 8, Παράγραφο 8.3

(n) Φωτισμός εντός του αεροσταθμού

(i) Το φυσικό φως θα χρησιμοποιείται όσο το δυνατόν περισσότερο για την εξοικονόμηση ενέργειας

(ii) Φωτισμός έκτακτης ανάγκης θα εγκατασταθεί σύμφωνα με τους κανονισμούς του Πυροσβεστικού Σώματος Ελλάδος. Το σύστημα φωτισμού έκτακτης ανάγκης θα είναι διευθυνσιοδοτούμενο και θα περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

(A) Φώτα έκτακτης ανάγκης με ενσωματωμένους συσσωρευτές

(B) Κεντρικός πίνακας που θα παρακολουθεί την κατάσταση των λαμπτήρων και των συσσωρευτών εκάστου φωτιστικού σώματος ασφαλείας

(iii) Σε γραφεία και άλλους αυτόνομους χώρους ο έλεγχος των φωτιστικών θα γίνεται επιτόπου. Στους μεγάλους κοινόχρηστους χώρους ο έλεγχος θα γίνεται μέσω του BMS

(iv) Επίπεδα φωτισμού

Χώρος	**Επίπεδο (LUX)**
Άφιξη, αναχώρηση, κεντρική αίθουσα	300 (0,85 μ. από δάπεδο)
Χώροι μηχανολογικών εγκαταστάσεων	200 (1,00 μ. από δάπεδο)
Γραφεία, check-in	500 (0,85 μ. από δάπεδο)
Διάδρομοι, αποθήκες, τουαλέτες	200

(o) Σύστημα εξωτερικού φωτισμού

Το σύστημα θα παρέχει φωτισμό για:

(i) Χώρους στάθμευσης και περιβάλλοντα χώρο

(ii) Δρόμους και άλλες περιοχές

(iii) Εμπόδια σε γωνίες κτιρίων και υψηλότερα σημεία στεγών

(p) Οι ρευματοδότες θα τοποθετηθούν σε επαρκείς αριθμούς σε όλους τους χώρους

(q) Ρευματοδότες σε γραφεία, γραφεία διοίκησης, ATC κ.λπ. θα τροφοδοτούνται από τρεις διαφορετικές πηγές - κανονική, έκτακτης ανάγκης και αδιάλειπτης παροχής ισχύος (UPS) όταν χρειάζεται

(r) Οι ρευματοδότες σε χώρους μηχανολογικών εγκαταστάσεων και υγρούς χώρους θα είναι στεγανοί

(s) Κάθε χώρος μηχανολογικών εγκαταστάσεων θα έχει έναν τουλάχιστον τριφασικό στεγανό ρευματοδότη.

6.2 Απαιτήσεις Ποιότητας

Συστήματα, υλικά και ποιότητα κατασκευής όλων των ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων των Περιφερειακών Αεροδρομίων θα εξασφαλίσουν:

(a) Αδιάλειπτη λειτουργία

(b) Ανθεκτικότητα

(c) Εύκολη και οικονομική συντήρηση

(d) Προστασία από το θόρυβο και ελαχιστοποίηση των ζημιών.

7 *Συστήματα Τεχνολογίας Πληροφοριών και Επικοινωνίας*

Τα συστήματα Τεχνολογίας Πληροφοριών και Επικοινωνίας θα πρέπει να είναι τα πλέον σύγχρονα (state of the art). Όταν ένα σύστημα Τεχνολογίας Πληροφοριών και Επικοινωνίας αντικαθίσταται στο σύνολό του (και όχι μερικώς ή ένα τμήμα αυτού), το νέο σύστημα θα πρέπει να έχει τις κατάλληλες προδιαγραφές για την ικανοποίηση των γενικών Προτύπων Επιδόσεων που ισχύουν για τις αντίστοιχες Καθορισμένες Απαιτήσεις της εκάστοτε Αεροπορικής Υπηρεσίας.

7.1 Συστήματα Επικοινωνίας

(a) Σύστημα Δεδομένων - Εγκατάσταση Καλωδίωσης (Παθητική Υποδομή) / Τοπικό Δίκτυο (Ενεργητική Υποδομή)

(i) Θα εγκατασταθεί ένα σύστημα δομημένης καλωδίωσης με ονομαστική ταχύτητα μετάδοσης δεδομένων 10 Gbit/s

(ii) Το τοπικό δίκτυο(LAN) θα περιλαμβάνει ένα ενιαίο, ενοποιημένο δίκτυο που θα υποστηρίζει όλα τα συστήματα και τις εφαρμογές στο χώρο του αεροδρομίου με δυνατότητα επέκτασης σύμφωνα με τις ανάγκες

(iii) Τα οριζόντια καλώδια δεν θα συνδέονται απευθείας με τον εξοπλισμό τηλεπικοινωνιών. Θα χρησιμοποιηθεί κατάλληλος τεχνικός εξοπλισμός σύνδεσης (δηλ. κατανεμητές και ρεγκλέτες διανομής) και κορδόνια διασύνδεσης (patch cord) εργοστασιακής κατασκευής.

(iv) Το δίκτυο θα πρέπει να είναι πλήρως ανεκτικό στα σφάλματα και επαρκές για την ελαχιστοποίηση του χρόνου διακοπής λειτουργίας, καθώς το δίκτυο θα χρησιμοποιείται για κρίσιμες εφαρμογές .

(v) Όλα τα στοιχεία του εξοπλισμού του δικτύου θα πρέπει να συμβατά με τις φυσικές και λειτουργικές παραμέτρους. Ο εξοπλισμός θα έχει δυνατότητα ανταπόκρισης σε κλήσεις του προγράμματος διαχείρισης δικτύου SNMP, SNMP2, και/ή RMON από το σύστημα διαχείρισης δικτύου

(vi) Όλα τα στοιχεία εξοπλισμού του δικτύου θα είναι συμβατά με εικονικό τοπικό δίκτυο (VLAN) βασισμένο και στις δύο διευθύνσεις, θύρας και MAC. Η σύνδεση των εκχωρήσεων VLAN θα πραγματοποιείται από μια κεντρική κονσόλα διαχείρισης

(vii) Ο εξοπλισμός του δικτύου δεν θα απαιτεί επανεγκατάσταση των καρτών δικτυακών επαφων ή των οδηγών καρτών των δικτυακών επαφών για την διευκόλυνση της κίνησης εντός και μεταξύ VLAN.

(viii) Όλα τα στοιχεία εξοπλισμού του δικτύου θα υποστηρίζουν δυνατότητες αυτοματοποιημένης δημιουργίας και διαχείρισης VLAN.

(ix) Το δίκτυο δεδομένων θα περιλαμβάνει τεχνικές ασφάλειας. Αυτό σημαίνει τόσο φυσική ασφάλεια όσο και ασφάλεια (ψηφιακού) δικτύου. Η φυσική ασφάλεια θα περιλαμβάνει κλειδωμένες αίθουσες επικοινωνιών και/ή καμπίνες εξοπλισμού όπου θα βρίσκεται ο εξοπλισμός δικτύου. Η ασφάλεια δικτύου θα περιλαμβάνει τη δυνατότητα ασφαλούς καταμερισμού κίνησης για διάφορα συστήματα μέσω VLAN ή άλλης τεχνολογίας ασφάλειας. Πρέπει να χρησιμοποιούνται, επίσης, τεχνολογίες κρυπτογράφησης για υποστήριξη ιδιαίτερα ευαίσθητων πληροφοριών στο LAN. Αυτός είναι ένας σημαντικός παράγοντας που εξετάζεται κατά τη δρομολόγηση των πληροφοριών ασφαλείας στο δίκτυο, όπως επίσης και η συμμόρφωση με το πρότυπο PCI (Payment Card Industry - Πληρωμές με κάρτες) για την ασφάλεια του δικτύου.

(x) Κάθε πρίζα RG 45 θα είναι κατάλληλη για συνδέσεις φωνής και δεδομένων

(xi) Όλα τα στοιχεία του καινούργιου εξοπλισμού δικτύου σε ένα μεμονωμένο αεροδρόμιο θα ανήκουν σε μία οικογένεια προϊόντων

(xii) Όλα τα στοιχεία του εξοπλισμού δικτύου θα υποστηρίζουν κατοπτρική λειτουργία θυρών

(b) Σύστημα Φωνητικής Επικοινωνίας

(i) Θα υποστηρίζονται συσκευές τηλεφώνου IP

(ii) Το σύστημα φωνητικών μηνυμάτων θα είναι μια κλιμακωτή λύση, η οποία θα υποστηρίζει όλα τα βιομηχανικά πρότυπα του κλάδου (LDAP, TTY, IMAP κ.λπ.)

(iii) Το σύστημα θα υποστηρίζει μοτίβα κλήσεων συντετμημένης επιλογής (με προτίμηση κλήσης 4 ψηφίων) με συντονισμένο πρόγραμμα κλήσεων για όλους τους σταθμούς που λειτουργούν στο αεροδρόμιο.

(c) Ασύρματα Συστήματα

(i) Σε καθένα από τα Περιφερειακά Αεροδρόμια θα πρέπει να εγκατασταθεί μια σύνδεση ασύρματων συστημάτων.

(ii) Στους Επιβάτες θα παρέχεται δυνατότητα ασύρματης σύνδεσης σε ειδικές περιοχές του αεροσταθμού. Ο Παραχωρησιούχος θα πρέπει να συνάψει συμφωνίες με τους προμηθευτές για παροχή δωρεάν πρόσβασης των Επιβατών στο διαδίκτυο για περιορισμένο χρονικό διάστημα (30 λεπτών για παράδειγμα), σύμφωνα με τον Πίνακα Α, Παράρτημα 5 (*Υπηρεσίες του Αεροδρομίου*).

(iii) Το τοπικό δίκτυο (LAN) θα περιλαμβάνει ένα μοναδικό, ενοποιημένο δίκτυο το οποίο θα λειτουργεί σαν επέκταση του ενσύρματου δικτύου με δυνατότητα επέκτασης σύμφωνα με τις ανάγκες.

(iv) Το ασύρματο LAN πρέπει να περιλαμβάνει τεχνικές ασφάλειας, τόσο φυσικής ασφάλειας όσο και ασφάλειας (ψηφιακού) δικτύου.

(v) Το ασύρματο LAN πρέπει να είναι ανεκτικό στα σφάλματα και ελαστικό για ελαχιστοποίηση του χρόνου διακοπής λειτουργίας.

7.2 Κτιριακά Συστήματα

(a) Σύστημα Ηχητικής Ειδοποίησης (APS)

(i) Το APS θα παρέχει ειδοποιήσεις και ηχητικές ανακοινώσεις - αναχωρήσεις, αφίξεις, ειδικές ανακοινώσεις κ.λπ. - σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους του αεροδρομίου μέσω μεγαφώνων που θα συνδέονται σε ένα κέντρο ενισχυτών

(ii) Τα μηνύματα ειδοποίησης θα εκπέμπονται από μικροφωνικούς σταθμούς, μονάδες τηλεφωνικής πρόσβασης, υπολογιστές FIDS ή ένα σύστημα επαναλαμβανόμενων μηνυμάτων

(iii) Το APS θα λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κώδικα πυρασφάλειας σε σχέση με το επίπεδο θορύβου στις αίθουσες και με τις κοινά αποδεκτές απαιτήσεις κλίμακας του ήχου όταν εκπέμπεται ένα επείγον μήνυμα ειδοποίησης

(b) Σύστημα Προβολής Οπτικής Ειδοποίησης (VPS)

(i) Το VPS θα βασίζεται στο Κεφάλαιο J - Αεροσταθμός επιβατών (Passenger Terminal), Ενότητα J12 - παράγραφος J12.5.10 και στο Κεφάλαιο K - Διευκόλυνση επιβατών (Passenger Facilitation), Ενότητα K6 - παράγραφος K6.1.2 του εγχειριδίου αναφοράς για την ανάπτυξη αεροδρομίων (ADRM) της Διεθνούς Ένωσης Αερομεταφορών (IATA).

(ii) Το VPS θα παρέχει μια μέθοδο προβολής μηνύματος οπτικής ειδοποίησης, μηνυμάτων έκτακτης ανάγκης και άλλων οπτικών πληροφοριών σε ταξιδιώτες με προβλήματα ακοής, ολοκληρωμένα και με ακρίβεια μέσω των συστημάτων οπτικών αναγγελιών πτήσεων (FIDS). Το VPS θα χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την ενημέρωση των Επιβατών με αναπηρία μέσω ειδοποίησης και για μηνύματα έκτακτης ανάγκης

(iii) Ο χρήστης θα έχει την επιλογή να προβάλει τα μηνύματα αμέσως ή να προγραμματίζει μηνύματα με χρονικά καθορισμένη προβολή. Κατά τον προγραμματισμό, ο χρήστης θα έχει τη δυνατότητα να καθορίσει την ημερομηνία και ώρα έναρξης καθώς και της λήξης

(iv) Το σύστημα οπτικής ειδοποίησης θα επιτρέπει τον καθορισμό της προτεραιότητας των μηνυμάτων. Ο καθορισμός της προτεραιότητας θα ελέγχει ποια μηνύματα θα προβάλλονται πρώτα όταν δεν υπάρχει χώρος για να προβληθούν όλα τα μηνύματα.

7.3 Συστήματα Επιβατών

(a) Συστήματα Οπτικών Αναγγελιών Πτήσεων (FIDS)

(i) Τα συστήματα Οπτικών Αναγγελιών Πτήσεων (FIDS) θα βασίζονται στο Κεφάλαιο J - Αεροσταθμός επιβατών (Passenger Terminal), Ενότητα J12 - παράγραφος J12.5.6 και στις Ενότητες J12.6 και J12.IR1 του εγχειριδίου ADRM της IATA.

(ii) Η αρχιτεκτονική του FIDS θα πρέπει να είναι κλιμακωτή και επεκτάσιμη για διευκόλυνση των αναβαθμίσεων σε επίπεδο τεχνικού εξοπλισμού όσο και εφαρμογών

(b) Σύστημα Κοινής Χρήσης Επεξεργασίας Δεδομένων Επιβατών (CUPPS)/ Σύστημα Κοινής Χρήσης Εξοπλισμού Αεροσταθμού (CUTE)

(i) Το CUPPS πρέπει να συμμορφώνεται με την έκδοση V1.02 ή με μεταγενέστερη έκδοση των Προδιαγραφών του συστήματος Κοινής Χρήσης Επεξεργασίας Δεδομένων Επιβατών (Common Use Passenger Processing Systems Specifications της Συνιστώμενης Πρακτικής (RP) 1797 της IATA.

(ii) Το CUPPS πρέπει να πληροί όλες τις απαιτήσεις του PCI-DSS.

(iii) Το Σύστημα Κοινής Χρήσης Εξοπλισμού Αεροσταθμού (CUTE) πρέπει να βασίζεται στο Κεφάλαιο J - Passenger Terminal (Αεροσταθμός επιβατών), Ενότητες J4 και J5.4, του εγχειριδίου ADRM της IATA.

(c) Συστήματα Διαχείρισης Πόρων και Παρακολούθησης Επιδόσεων Αεροδρομίου (RMS)

Θα εγκατασταθούν Συστήματα Διαχείρισης Πόρων και Παρακολούθησης Επιδόσεων Αεροδρομίου (RMS) σε όλα τα Αεροδρόμια με ετήσιο αριθμό Επιβατών άνω του ενός εκατομμυρίου

(i) Τα RMS πρέπει να εγκατασταθούν είτε σε λειτουργικό είτε σε συστημικό περιβάλλον: αυτόματα, ημιαυτόματα

(ii) Οι υπό διαχείριση πόροι πρέπει οπωσδήποτε να περιλαμβάνουν γκισέ check-in, πύλες, θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών, ταινιόδρομους παραλαβής αποσκευών

(iii) Το σύστημα θα πρέπει να διαθέτει ένα ολοκληρωμένο σύνολο κανονισμών που θα ρυθμίζονται από τον τελικό χρήστη, όπως επικαλύψεις, άδειες, προτιμήσεις και προτεραιότητες, μεταξύ άλλων

(iv) Το RMS θα πρέπει να είναι εύχρηστο για να διευκολύνονται οι χρήστες χωρίς ειδικές γνώσεις

(v) Η μνήμη αποθήκευσης δεδομένων του RMS θα πρέπει να έχει δυνατότητα απευθείας επέκτασης από τους χρήστες χωρίς να απαιτείται τακτική παρέμβαση του προμηθευτή.

7.4 Συστήματα Ασφαλείας(Security)

(a) Σύστημα Ελέγχου Πρόσβασης (ACS)

(i) Το ACS στα Περιφερειακά Αεροδρόμια θα σχεδιαστεί και θα αναπτυχθεί σύμφωνα με την ισχύουσα ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία σχετικά με τις απαιτήσεις ασφάλεια της αεροπλοΐας.

(ii) Επιπλέον:

(A) Το ACS θα καλύπτει, επίσης, όλα τα ευάλωτα σημεία όλων των Περιφερειακών Αεροδρομίων και των περιοχών στάθμευσης σε αυτά

(B) Όλες οι θύρες που θα ελέγχονται από το ACS θα διαθέτουν μονάδες ενδοεπικοινωνίας συνδεδεμένες με την αίθουσα ελέγχου και θα παρακολουθούνται από κάμερες CCTV.

(b) Σύστημα κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης (CCTV)

(i) Το CCTV θα σχεδιαστεί και θα ενσωματωθεί σύμφωνα με το Κεφάλαιο W - Αντιτρομοκρατία και Αστυνομικές Εγκαταστάσεις (Anti-Terrorism and Police Facilities), παράγραφος W1.6 και Κεφάλαιο H - Ασφάλεια Αεροδρομίου (Airport Security), Ενότητα H2 - παράγραφοι H2.12 και H2.15 του Κανονισμού 300/2008IATA της Ε.Ε.

(ii) Επιπλέον:

(A) Θα χρησιμοποιηθούν κάμερες παρακολούθησης με τεχνολογία IP(PoE)

(B) Οι κάμερες θα διαθέτουν, επίσης, τα ακόλουθα χαρακτηριστικά: έγχρωμες κάμερες PTZ, με υπέρυθρα LED για νυκτερινή λήψη και υαλοκαθαριστήρες (για εξωτερική χρήση, όπου χρειάζεται)

(C) Δυνατότητα παρακολούθησης, εγγραφής και προβολής πολλών καμερών IP ταυτόχρονα από οποιαδήποτε τυπική οθόνη υπολογιστή ή πολλαπλές οθόνες από μία κονσόλα εντολών στον κεντρικό σταθμό ασφάλειας

(D) Εγγραφή MPEG4 / H.264

(E) Λειτουργίες διαχείρισης συναγερμού (ηχητικός συναγερμός, αναδυόμενα παράθυρα ή ηλεκτρονικά μηνύματα)

(F) Σύνδεση με ACS για προβολή της συγκεκριμένης κάμερας που ευρίσκεται στο σημείο που έδωσε συναγερμό το ACS

(G) Οι κάμερες θα συνδέονται μέσω καλωδίων ethernet στο γραφείο ελέγχου του αεροσταθμού. Για λόγους ασφαλείας, θα τοποθετηθούν διπλά καλώδια με διαφορετικές διαδρομές

8 Άλλα Κτίρια

Άλλες εγκαταστάσεις όπως:

(a) Κτίριο(α) υπηρεσιών αεροναυτιλίας και πύργος ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας

(b) Κτίρια σταθμών διάσωσης και πυρόσβεσης

(c) Αμαξοστάσια και χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων

(d) Εμπορευματικοί σταθμοί

πρέπει και αυτά να συμμορφώνονται με τα σχετικά άρθρα του παρόντος Παραρτήματος 10.

Παράρτημα 11
Συμβάσεις Έργων Δημοσίου

Πληροφορίες σχετικά με τις Συμβάσεις Έργων Δημοσίου

Αεροδρόμιο	Τίτλος Σύμβασης	Ημερομηνία Υπογραφής Σύμβασης	Ημερομηνία Λήξης Σύμβασης και Σχετικές Πληροφορίες[12]	Έσχατη ημερομηνία παράδοσης (Άρθρα 4.3.2(δ) και 19.1.3 της ΣΠ)	Αξία Αρχικής σύμβασης (€) (χωρί ΦΠΑ)
Σκιάθος	Επέκταση δαπέδου στάθμευσης αεροσκαφών και νέου συνδετήριου τροχόδρομου στον Κρατικό Αερολιμένα Σκιάθου	14/06/2013		05/11/2016	10.309.867,35
Ρόδος	Επισκευή-Βελτίωση εγκαταστάσεων Πυροσβεστικού και Αστυνομικού Σταθμού στον Κρατικό Αερολιμένα Ρόδου «Διαγόρας»	31/12/2012		31/08/2016	1.109.830,90 (1.518.946,17 συμπεριλαμβανομένη της 1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης)

[12] Οι ημερομηνίες θα επικαιροποιηθούν κατά την ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

Παράρτημα 12
Έργα

1.1.

Με βάση το χρόνο, τα έργα διακρίνονται σε δύο (2) κατηγορίες:

(α) **Επικείμενα Έργα**, δηλ. Έργα που πρέπει να ολοκληρωθούν εντός της πρώτης περιόδου της παραχώρησης και η ολοκλήρωση των οποίων θα επιτρέψει στον Παραχωρησιούχο να αυξήσει τα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη.

(β) **Μελλοντικά Έργα**, δηλ. Έργα που πιθανό να απαιτηθούν μετά τα τέσσερα (4) πρώτα έτη, ο τύπος και το μέγεθος των οποίων δεν είναι γνωστά σήμερα και θα εξαρτηθούν από τη μελλοντική εναέρια κυκλοφορία (κινήσεις αεροσκαφών, ετήσιος αριθμός Επιβατών, αριθμός Επιβατών την περίοδο αιχμής κ.λπ.), το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης και την Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων.

Ανάλογα με τον είδος τους, τα Έργα ταξινομούνται σε δύο (2) επιπλέον κατηγορίες:

(i) **Έργα Ανακαίνισης**, τα οποία περιλαμβάνουν τα μείζονα έργα ανακαίνισης, αποκατάστασης και/ή ανάπλασης των υφιστάμενων εγκαταστάσεων. Τα Έργα Ανακαίνισης είναι είτε τα Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης, δηλαδή αυτά που πρόκειται να εκτελεστούν εντός των πρώτων είκοσι (20) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις λειτουργούν χωρίς ελαττώματα ή με δευτερεύοντα ελαττώματα (Κατηγορία Καλή σύμφωνα με την παράγραφο 3(γ)(iii)(B) του παρόντος Παραρτήματος) ή τα Μελλοντικά Έργα Ανακαίνισης, τα οποία δεν είναι γνωστά σήμερα, και ο τύπος, το μέγεθος και η περίοδος εκτέλεσης των οποίων θα προσδιοριστούν με βάση την Εκτίμηση της Κατάστασης Εγκαταστάσεων. Μπορεί να εκτιμηθεί ότι απαιτούνται Έργα Ανακαίνισης κάθε 12-15 έτη για τους αεροσταθμούς και κάθε 7-12 έτη για την περιοχή κίνησης αεροσκαφών (airfield) (ανάλογα με την εναέρια κυκλοφορία και τις περιβαλλοντικές συνθήκες).

(ii) **Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης**, τα οποία είναι είτε Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης, δηλαδή έργα που πρόκειται να εκτελεστούν εντός των σαράντα οκτώ (48) πρώτων μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης για αντιμετώπιση καταστάσεων μειωμένης χωρητικότητας και προβληματικού επιπέδου εξυπηρέτησης, είτε Μελλοντικά Νέα Έργα ή Μελλοντικά Έργα Επέκτασης που δεν είναι γνωστά σήμερα και των οποίων ο τύπος, το μέγεθος και η περίοδος εκτέλεσης θα εξαρτηθούν από τη μελλοντική εναέρια κυκλοφορία και τα απαιτούμενα Πρότυπα Επιδόσεων για τις Καθορισμένες Υπηρεσίες του Αεροδρομίου (όπως το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης στην περιοχή ελέγχου εισιτηρίων (check-in)).

Με βάση τις παραπάνω κατηγορίες, τα Έργα διαχωρίζονται ως εξής:

(α) Επικείμενα Έργα

(i) Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης

(ii) Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης

(β) Μελλοντικά Έργα

(i) Μελλοντικά Έργα Ανακαίνισης

(ii) Μελλοντικά Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης

2.1 Επικείμενα Έργα

Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης

(a) Σχέδιο Υλοποίησης Επικείμενης Ανακαίνισης (ΣΥΕΑ)

(i) Ο Παραχωρησιούχος θα πρέπει να καταρτίσει και να υποβάλει το Σχέδιο Υλοποίησης Επικείμενης Ανακαίνισης (ΣΥΕΑ) (Imminent Refurbishment Development Plan - IRDP) σύμφωνα με το Άρθρο 20.4.2(α).

(ii) Το ΣΥΕΑ θα περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

(A) Συνοπτική έκθεση

(B) Παρουσίαση και περιγραφή προηγούμενων εργασιών

(C) Μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την ιεράρχηση των βελτιώσεων ανακαίνισης και περιγραφή των μελετών ή των έργων που πραγματοποιήθηκαν για τον εντοπισμό των βελτιώσεων ανακαίνισης που απαιτούνται

(iii) Σύμφωνα με το εγκεκριμένο ΣΥΕΑ, ο Παραχωρησιούχος θα μελετήσει, χρηματοδοτήσει, αποκτήσει όλες τις απαραίτητες άδειες από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) ή οποιαδήποτε άλλη αρμόδια Υπηρεσία και θα εκτελέσει τα Έργα Ανακαίνισης.

(b) Πρώτη Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων (ΠΕΚΕ)

Η Πρώτη Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων (ΠΕΚΕ - First Facilities Condition Assessment (FFCA)) είναι παρόμοια με την Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων (ΕΚΕ) που περιγράφεται στην παράγραφο 3(c) του παρόντος Παραρτήματος με την

εξαίρεση αξιολόγησης των μη υπαρχόντων δεδομένων, δηλ. την επισκόπηση των πορισμάτων της ΕΚΕ του προηγούμενου έτους και την επισκόπηση της διαθεσιμότητας των συστημάτων κατά το προηγούμενο έτος (μητρώο βλαβών και επισκευών).

(c) Πρόσθετες Απαιτήσεις για την Πρώτη Εκτίμηση των υφιστάμενων οδοστρωμάτων της περιοχής κίνησης αεροσκαφών.

(i) Εκτός από τις υποχρεώσεις που περιγράφονται ανωτέρω, στη διάρκεια της ΠΕΚΕ, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα εκτιμήσει την κατάσταση των υφιστάμενων οδοστρωμάτων και τα τρέχοντα χαρακτηριστικά τους όσον αφορά στην αντοχή, την ποιότητα κύλισης την επιφανειακή τριβή, τουλάχιστον στα παρακάτω αεροδρόμια:

(A) Κω

(B) Μυκόνου

(C) Μυτιλήνης

(D) Ρόδου

(E) Σάμου

(ii) Η αξιολόγηση θα πραγματοποιηθεί έτσι ώστε να πληροί τις ισχύουσες Προδιαγραφές Πιστοποίησης (CS-ADR-DSN) του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροναυτιλίας (EASA) λαμβάνοντας υπ' όψιν το Υλικό Καθοδήγησης (Guidance Material) του EASA για σχεδιασμό αεροδρομίων, καθώς και τις συστάσεις και πρακτικές (SAPRs) του ICAO, Παράρτημα 14, Αεροδρόμια, Συνημμένο Α, και Έγγρ. 9157 του ICAO, Aerodrome Design Manual (Εγχειρίδιο Σχεδίασης Αεροδρομίων), Μέρος 3, Οδοστρώματα.

(iii) Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός δύναται να χρησιμοποιήσει μη καταστροφικές δοκιμές (NDT) για να αξιολογήσει τα οδοστρώματα του αεροδρομίου, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες που περιγράφονται στο AC 150/5370: «Χρήση Μη Καταστροφικών Δοκιμών για την Αξιολόγηση Οδοστρωμάτων Αεροδρομίου», Υπουργείο Μεταφορών ΗΠΑ, Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Αεροπορίας.

(iv) Με βάση την αξιολόγηση των υφιστάμενων οδοστρωμάτων, ο Παραχωρησιούχος θα χρηματοδοτήσει τη μελέτη και την κατασκευή των κατάλληλων εργασιών επισκευής και πιθανών επιστρώσεων προκειμένου να αποκατασταθούν οι υφιστάμενες ζημιές ή φθορές και/ή να ενισχυθεί το

υφιστάμενο οδόστρωμα ώστε να εξυπηρετεί βαρύτερα αεροσκάφη, σύμφωνα με το προβλεπόμενο μείγμα εναέριας κυκλοφορίας όπως εκτιμάται για τα επόμενα 20 χρόνια για το συγκεκριμένο αεροδρόμιο (δομική ζωή 20 έτη για τις εκτιμώμενες ετήσιες κινήσεις αεροσκαφών). Σε περίπτωση που κατασκευαστούν επιστρώσεις, η κλίση (οριζόντια και εγκάρσια) της τελικής επιφάνειας θα συμμορφώνεται με τις προδιαγραφές CS-ADR-DSN του EASA.

3.1 Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης

(a) Έχοντας ως βάση:

(i) την υφιστάμενη και εκτιμώμενη εναέρια κυκλοφορία,

(ii) το μέγεθος και τη διάταξη των υφιστάμενων εγκαταστάσεων (αεροσταθμοί, περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών, χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων κ.λπ.),

(iii) την κατάσταση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων,

(iv) το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης,

(v) τα Πρότυπα και Προδιαγραφές και

(vi) τις Απαιτήσεις Έργων.

(b) Ο Παραχωρησιούχος θα καταρτίσει ένα 20ετές Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) για κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, στο οποίο θα καθορίζονται όλα τα Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης και οι αντίστοιχες απαλλοτριώσεις που απαιτούνται. Το Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) ενδέχεται να περιλαμβάνει και τυχόν επεκτάσεις των διαδρόμων. Τα Ρυθμιστικά Σχέδια θα καταρτιστούν και θα υποβληθούν σύμφωνα με το Άρθρο 20.1 (*Ρυθμιστικά Σχέδια*).

(c) Σύμφωνα με τα εγκεκριμένα Ρυθμιστικά Σχέδια, ο Παραχωρησιούχος θα μελετήσει, θα χρηματοδοτήσει, θα εξασφαλίσει όλες τις απαραίτητες Άδειες και θα κατασκευάσει τα Επικείμενα Νέα Έργα ή τα Έργα Επέκτασης εντός σαράντα οκτώ (48) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

4.1 Μελλοντικά Έργα - Μελλοντικά Έργα Ανακαίνισης

(a) Μητρώο Βλαβών και Επισκευών

(i) Ο Παραχωρησιούχος θα καταρτίσει ένα πρόγραμμα γενικής συντήρησης και διατήρησης των Περιφερειακών Αεροδρομίων, σύμφωνα με τα

πρότυπα και τις κατευθηντήριες οδηγίες του ICAO και τις σχετικές ευρωπαϊκές απαιτήσεις συντήρησης αεροδρομίων. Ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να τηρεί αναλυτικό αρχείο όλων των βλαβών, των τεχνικών προβλημάτων και των επισκευών για καθεμία από τις εγκαταστάσεις και υποεγκαταστάσεις (συμπεριλαμβανομένων στοιχείων όπως η ημέρα του συμβάντος, ο αριθμός των ωρών ή ημερών που η εγκατάσταση έμεινε εκτός λειτουργίας, ο τύπος της επισκευής, η πλήρης περιγραφή του επισκευασμένου τμήματος κ.λπ.).

(ii) Επιπλέον, η ΥΠΑ και ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα έχουν πλήρη πρόσβαση σε αυτό το μητρώο.

(b) Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης (ΣΥΑ)

Το Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης (ΣΥΑ) (Refurbishment Development Plan – RDP) θα βασίζεται σε μια Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων (ΕΚΕ) (Facilities Condition Assessment – FCA) η οποία θα καταρτίζεται σε ετήσια βάση από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό που διαθέτει τα τεχνικά προσόντα για να καλύψει το πλήρες εύρος της ΕΚΕ.

(c) Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων (ΕΚΕ)

(i) Στην ΕΚΕ αξιολογούνται όλες οι βασικές εγκαταστάσεις και συστήματα και περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα στοιχεία:

(A) Επισκόπηση των βασικών πορισμάτων της ΕΚΕ του προηγούμενου έτους,

(B) Επισκόπηση της διαθεσιμότητας των συστημάτων του προηγούμενου έτους (μητρώο βλαβών και επισκευών),

(C) Εκτίμηση όλων των υποστηρικτικών υποδομών και παροχών που βρίσκονται στην Περιοχή Παραχώρησης, που απαιτούνται προκειμένου ο Παραχωρησιούχος να ικανοποιεί τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, συμπεριλαμβανομένων των κτιρίων που έχουν εκμισθωθεί σε τρίτα μέρη. Όλα τα ζητήματα υγείας και ασφάλειας πρέπει να εντοπίζονται, για την επίλυσή τους από τον Παραχωρησιούχο το συντομότερο δυνατό,

(D) Εκτίμηση όλων των βασικών εγκαταστάσεων και εξαρτημάτων (όπως εργαλεία, οχήματα, κτίρια, ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις, δίκτυα και εγκαταστάσεις νερού και συστήματα επικοινωνιών.)

(E) Επιτόπια επιθεώρηση των κρίσιμων εγκαταστάσεων εντός της Περιοχής Παραχώρησης των Περιφερειακών Αεροδρομίων, όπως, μεταξύ άλλων, η αποχέτευση ομβρίων υδάτων, τα δίκτυα ακαθάρτων, οι μονάδες επεξεργασίας λυμάτων (μόνο εφόσον βρίσκονται υπό την ευθύνη του Περιφερειακού Αεροδρομίου) και τα δίκτυα ηλεκτροδότησης, ύδρευσης και επικοινωνιών,

(F) Επιτόπια επιθεώρηση υπέργειων και υπόγειων δεξαμενών και συστάσεις συντήρησης,

(G) Επιτόπια επιθεώρηση των οδοστρωμάτων του αεροδρομίου, συμπεριλαμβανομένων διαδρόμων, τροχοδρόμων, περιοχών στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών και των δρόμων εξυπηρέτησης οχημάτων, της σήμανσης (διαγραμμίσεων), της σηματοδότησης (πινακίδων) και της περίφραξης,

(H) Συστάσεις στον Παραχωρησιούχο σχετικά με τις επενδύσεις που πρέπει να πραγματοποιηθούν άμεσα λόγω ανησυχιών για την ασφάλεια των πτήσεων, συμπεριλαμβανομένης, όταν απαιτείται, μιας αναφοράς στην ισχύουσα νομοθεσία που διέπει τις εν λόγω επενδύσεις, και

(I) Συστάσεις στον Παραχωρησιούχο σχετικά με βραχυπρόθεσμες, μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες βελτιώσεις εγκαταστάσεων.

(ii) Η ΕΚΕ θα διεξάγεται σύμφωνα με τις διατάξεις που περιλαμβάνονται στο Εγχειρίδιο της ΕΚΕ που θα αναπτυχθεί από τον Παραχωρησιούχο. Το Εγχειρίδιο ΕΚΕ θα προσδιορίζει: το πεδίο της εκτίμησης, τις απαιτήσεις ασφάλειας για τη διεξαγωγή της εκτίμησης και τα πρότυπα αναφοράς για το παραδοτέο. Τα πορίσματα της ΕΚΕ θα κοινοποιούνται στην ΥΠΑ

(iii) Η ΕΚΕ θα ταξινομεί κάθε εγκατάσταση που εκτιμήθηκε στις εξής κατηγορίες:

(A) **Εξαιρετική**: χωρίς λειτουργικά ελαττώματα, υπερκαλύπτονται οι ελάχιστες προδιαγραφές,

(B) **Καλή**: επουσιώδη λειτουργικά ελαττώματα, υπερκαλύπτονται ή ικανοποιούνται οι ελάχιστες προδιαγραφές,

(C) **Επαρκής**: επουσιώδη λειτουργικά ελαττώματα, ικανοποιούνται οι περισσότερες από τις ελάχιστες προδιαγραφές, πρέπει όμως να εξεταστεί η διενέργεια ορισμένων επενδύσεων βελτιώσεων ή

διορθωτικών ενεργειών, πρέπει να προσδιοριστούν μεσοπρόθεσμες βελτιώσεις,

(D) **Ανεπαρκής**: σημαντικά λειτουργικά ελαττώματα, η εγκατάσταση δεν πληροί τις ελάχιστες προδιαγραφές, πρέπει να πραγματοποιηθούν βραχυπρόθεσμες επενδύσεις βελτιώσεων ή διορθωτικές ενέργειες, και

(E) **Κρίσιμη**: έχουν εντοπιστεί πολύ σημαντικά λειτουργικά ελαττώματα, και/ή ζητήματα ασφάλειας και πρέπει να ληφθούν έκτακτες διορθωτικές ενέργειες. Αυτή η κατηγορία ενδέχεται να περιλαμβάνει, επίσης, βελτιώσεις που επιβάλλουν νέοι νόμοι και κανονισμοί.

(iv) Ο Παραχωρησιούχος, με όλες τις εύλογα εμπορικά προσπάθειες, θα διατηρεί καθεμία από τις εγκαταστάσεις τουλάχιστον στην κατηγορία «Καλή». Το τμήμα της ΕΚΕ που αφορά στην επιθεώρηση θα περιλαμβάνει, τουλάχιστον, τις εγκαταστάσεις και τα αντίστοιχα κύρια συστήματα και στοιχεία αυτών, όπως παρατίθενται στον Πίνακα 1, στους ακόλουθους τομείς:

(A) Περιοχή κίνησης αεροσκαφών (Airfield)

(B) Αεροσταθμός και χώροι συνάθροισης

(C) Αστικός χώρος Αεροδρομίου (Landside) και λοιπές Εγκαταστάσεις εντός της Περιοχής Παραχώρησης

Πίνακας 1: ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΓΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Λειτουργική Περιοχή	Βασικά Συστήματα και Στοιχεία
Περιοχή κίνησης αεροσκαφών (Airfield)	Οδόστρωμα
	Περίφραξη
	Μηχανολογικές εγκαταστάσεις:
	Συστήματα άρδευσης
	Συστήματα λυμάτων
	Συστήματα όμβριων υδάτων

Λειτουργική Περιοχή	Βασικά Συστήματα και Στοιχεία
	Βυθιζόμενες αντλίες γεώτρησης
	Ηλεκτρικές εγκαταστάσεις
	Ηλεκτρικά συστήματα – φωτισμός, φωτοσήμανση
	Συστήματα επικοινωνιών
	Περιβάλλων Χώρος
	Συστήματα τροφοδοσίας καυσίμων αεροσκαφών και οχημάτων και αντίστοιχες εγκαταστάσεις αποθήκευσης
Αεροσταθμός και χώροι αναμονής Επιβατών	**Κτιριακά Στοιχεία**
	Κέλυφος κτιρίου
	Υπόγεια συστήματα
	Στέγες
	Τοίχοι
	Εξωτερικές θύρες, παράθυρα
	Δομικό σύστημα κτιρίου
	Τοιχοποιίες
	Δάπεδα
	Κτιριακός εξοπλισμός
	Οροφές
	Σκληρά υλικά επίστρωσης δαπέδων
	Μαλακά υλικά επίστρωσης δαπέδων
	Διαμερισμάτωση
	Επενδύσεις και τελειώματα τοίχων

Λειτουργική Περιοχή	Βασικά Συστήματα και Στοιχεία
	Εσωτερικές θύρες
	Κλίμακες και κιγκλιδώματα
	Είδη υγιεινής και εξαρτήματα
	Εγκαταστάσεις και εξαρτήματα
	Καθίσματα
	Σήμανση
	Σύστημα διαχείρισης αποσκευών
	Ταινιόδρομοι μεταφοράς αποσκευών
	Μονάδες παραλαβής αποσκευών
	Εξοπλισμός ελέγχου παραδιδόμενων αποσκευών
	Εξοπλισμός ελέγχου χειραποσκευών και Επιβατών
	Μηχανολογικές Εγκαταστάσεις
	Κλιματισμός
	Δίκτυα εσωτερικών και εξωτερικών σωληνώσεων ψυχρού ύδατος
	Δίκτυα εσωτερικών και εξωτερικών αεραγωγών
	Προστασία των μονώσεων αεραγωγών και σωλήνων με χιτώνια αλουμινίου
	Κεντρικές Κλιματιστικές Μονάδες
	Κεντρικό σύστημα παραγωγής ψυχρού ύδατος
	Πύργοι ψύξης
	Δεξαμενή αποθήκευσης πάγου
	Επίπεδος εναλλάκτης θερμότητας

Λειτουργική Περιοχή	Βασικά Συστήματα και Στοιχεία
	Μονάδες κλειστού ελέγχου - ακριβής έλεγχος θερμοκρασίας και υγρασίας
	Εγκαταστάσεις θέρμανσης
	Δίκτυα σωληνώσεων θέρμανσης
	Λέβητες
	Καυστήρες
	Κυκλοφορητές
	Δοχεία διαστολής
	Δεξαμενές αποθήκευσης πετρελαίου
	Φυσικό αέριο
	Παροχή νερού
	Δίκτυα σωληνώσεων
	Πιεστικά συγκροτήματα/ δεξαμενές νερού / αποσκληρυντές νερού
	Ηλεκτρικοί Θερμοσίφωνες, ΖΝΧ
	Συστήματα λυμάτων
	Δίκτυα σωληνώσεων / φρεάτια
	Σταθμοί ανύψωσης
	Συστήματα όμβριων υδάτων
	Εγκαταστάσεις πυρόσβεσης
	Δίκτυα σωληνώσεων
	Δίκτυα αυτόματων καταιονηστήρων, εξέλικτρα αυλού και κρουνών, δίκτυα υδροληψίας και πυροσβεστικών φωλεών

Λειτουργική Περιοχή	Βασικά Συστήματα και Στοιχεία
	Φορητοί πυροσβεστήρες
	Πυροσβεστικό συγκρότημα
	Τοπικά συστήματα πυρόσβεσης με αέριο (FM 200, argonite, inergen, ξηρή σκόνη, CO2)
	Ανελκυστήρες ατόμων / ογκωδών αντικειμένων (ασανσέρ)
	Κυλιόμενοι διάδρομοι και κυλιόμενες κλίμακες μεταφοράς ατόμων
	Ηλεκτρικές εγκαταστάσεις
	Μέση τάση 20KV
	Μετασχηματιστές ισχύος 20KV/400V
	Διακόπτες μέσης τάσης
	Καλώδια ισχύος μέσης τάσης μέσα στον υποσταθμό
	Χαμηλή Τάση
	Πεδίο αντιστάθμισης αέργου ισχύος (P.F)
	Ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη
	Κεντρικό τροφοδοτικό αδιάλειπτης παροχής (U.P.S)
	Σταθεροί ρυθμιστές έντασης (CCR)
	Διακόπτες χαμηλής τάσης
	Πίνακες ρελέ και διακοπτών
	Καλώδια ισχύος (χαμηλή τάση και 6,6 KV)
	Φωτισμός και ηλεκτρολογικός εξοπλισμός
	Συστήματα φωτισμού έκτακτης ανάγκης

Λειτουργική Περιοχή	Βασικά Συστήματα και Στοιχεία
	Αυτόματες πόρτες
	Πετάσματα αέρα (Αεροκουρτίνες)
	Ρολόγια και σύστημα χρονισμού
	Σύστημα διαχείρισης κτιρίου (BMS)
	Σύστημα εποπτικού ελέγχου και συλλογής δεδομένων (SCADA)
	Σύστημα αντικεραυνικής προστασίας
	Σύστημα πυρανίχνευσης
	Συστήματα τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνίας
	Τοπικό δίκτυο
	Συστήματα φωνής
	Ασύρματα συστήματα Επιβατών
	Κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης (CCTV)
	Σύστημα ελέγχου πρόσβασης (ACS)
	Σύστημα ηχητικής ειδοποίησης
	Σύστημα Κοινής Χρήσης Επεξεργασίας Δεδομένων Επιβατών(CUPPS)
	Σύστημα Οπτικών Αναγγελιών Πτήσεων (FIDS)
Κτίριο υπηρεσιών αεροναυτιλίας και πύργος ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας	Κτιριακά Στοιχεία
	Η/Μ εγκαταστάσεις
	Συστήματα τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνίας (εκτός από τα τμήματα των συστημάτων επικοινωνιών, πλοήγησης και εποπτείας)
Κτίρια Διάσωσης και Πυρόσβεσης	Κτιριακά Στοιχεία

Λειτουργική Περιοχή	Βασικά Συστήματα και Στοιχεία
	Η/Μ εγκαταστάσεις
	Συστήματα τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνίας
Εμπορευματικός Σταθμός	Χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων και φορτηγών
	Περιοχή στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών
	Κτιριακά Στοιχεία
	Η/Μ εγκαταστάσεις
	Συστήματα τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνίας
Άλλα Κτίρια	Κτιριακά Στοιχεία
	Η/Μ εγκαταστάσεις
	Συστήματα τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνίας
Αστικός χώρος Αεροδρομίου (landside) και χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων	Οδοστρώματα
	Μηχανολογικές Εγκαταστάσεις
	Σύστημα άρδευσης
	Σύστημα λυμάτων
	Σύστημα όμβριων υδάτων
	Περιβάλλων Χώρος
	Χώρος αναμονής εμπορικών οχημάτων
	Σήμανση
	Χώροι στάθμευσης οχημάτων
	Ηλεκτρικές εγκαταστάσεις
	Φωτισμός οδικού δικτύου και χώρων στάθμευσης
	Συστήματα τεχνολογίας πληροφοριών και επικονωνίας

Λειτουργική Περιοχή	Βασικά Συστήματα και Στοιχεία
	Σύστημα ελέγχου πρόσβασης (ACS)
	Σύστημα κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης (CCTV)
	Συστήματα ηχητικής -ειδοποίησης (APS)

(d) Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης (ΣΥΑ)

(i) Η ΕΚΕ (Facilities Condition Assessment FCA) θα αποτελεί τη βάση για το Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης (ΣΥΑ) (Refurbishment Development Plan-RDP). Στο ΣΥΑ θα πρέπει να επισημαίνονται τα βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα Έργα Ανακαίνισης που έχουν προγραμματιστεί ως αποτέλεσμα των πορισμάτων της ΕΚΕ, καθώς και οποιωνδήποτε άλλων μελετών σχεδιασμού (π.χ. ρυθμιστικού σχεδίου) που έχει εκπονήσει ο Παραχωρησιούχος.

(ii) Στο ΣΥΑ θα ιεραρχούνται τα έργα και θα προσδιορίζονται οι περιβαλλοντικές απαιτήσεις που πρέπει να ικανοποιηθούν για την εφαρμογή αυτών. Το ΣΥΑ θα υποβάλλεται στον Ανεξάρτητο Μηχανικό σε ετήσια βάση για έγκριση.

(iii) Για τις Εγκαταστάσεις που κρίνονται από την ΕΚΕ ως επαρκείς, ανεπαρκείς ή κρίσιμες, θα πρέπει να καταρτίζεται ένα χρονοδιάγραμμα ενεργειών βελτιώσεων στο πλαίσιο του ΣΥΑ. Οι συνιστώμενες βελτιώσεις θα πρέπει να κατανέμονται σε τρεις κατηγορίες, ανάλογα με την προτεραιότητα των ενεργειών, ως εξής:

(A) **Κρίσιμες**: Οι εργασίες ανακαίνισης πρέπει να εκτελεστούν άμεσα ή το συντομότερο δυνατό,

(B) **Υψηλής προτεραιότητας**: Οι εργασίες ανακαίνισης πρέπει να εκτελεστούν σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα και

(C) **Χαμηλής προτεραιότητας**: εργασίες ανακαίνισης που ενδέχεται να κριθούν σκόπιμο να εκτελεστούν σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα, προκειμένου να βελτιωθούν οι επιδόσεις της αντίστοιχης Εγκατάστασης. Αυτές μπορεί να εκτελεστούν επιλεκτικά ως ένα βαθμό.

(iv) Το ΣΥΑ πρέπει να παρέχει μια συνοπτική περιγραφή και αιτιολόγηση όλων των προγραμματισμένων εργασιών ανακαίνισης. Θα περιλαμβάνει, επίσης, μια εκτίμηση για το πιθανό κόστος καθεμιάς από τις προγραμματισμένες εργασίες ανακαίνισης για όλα τα έργα σε βραχυπρόθεσμο και μεσοπρόθεσμο ορίζοντα (0-10 έτη).

(v) Το ΣΥΑ θα περιλαμβάνει οπωσδήποτε τα εξής:

(A) Συνοπτική έκθεση,

(B) Παρουσίαση και περιγραφή προηγούμενων εργασιών,

(C) Μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την ιεράρχηση των βελτιώσεων ανακαίνισης και περιγραφή των μελετών ή των έργων που πραγματοποιήθηκαν για τον εντοπισμό των βελτιώσεων ανακαίνισης που απαιτούνται, και

(D) Συστάσεις για εργασίες ανακαίνισης των επόμενων πέντε ετών, με τα έργα που έχουν προγραμματιστεί να ολοκληρωθούν εντός του πρώτου έτους να παρουσιάζονται με μεγαλύτερη λεπτομέρεια.

5.1 Μελλοντικά Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης

(a) Ο Παραχωρησιούχος θα εξασφαλίσει ότι πληρούνται τα Πρότυπα Επιδόσεων και οι απαιτήσεις χωρητικότητας, όπως αυτές προσδιορίζονται στο Παράρτημα 6 (Μέτρηση Επιδόσεων). Κατά συνέπεια, θα απαιτηθούν μελλοντικά έργα επέκτασης, σύμφωνα με την μελλοντική αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας.

(b) Ο Παραχωρησιούχος θα πρέπει να εκτιμήσει τη χωρητικότητα του αεροσταθμού Επιβατών και της περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών, σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιγράφονται στο άρθρο 3 (3.1 και 3.2) του Παραρτήματος 6, (Μέτρηση Επιδόσεων) και να καταρτίσει νέα και επικαιροποιημένα Ρυθμιστικά Σχέδια (Master Plans) για Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης, όπου απαιτούνται. Ο Παραχωρησιούχος έχει επίσης το δικαίωμα, να εξετάσει το ενδεχόμενο επέκτασης των διαδρόμων, όπου αυτό είναι εφικτό.

(c) Κάθε Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) θα προβλέπει όλες τις αναγκαίες επεκτάσεις και βελτιώσεις του αεροδρομίου και θα διασφαλίζει ότι δεν θα υπάρξει ανάγκη για περαιτέρω βελτιώσεις εντός των ακόλουθων χρονικών περιόδων, ακόμη και σε περίπτωση που οι περίοδοι αυτές επεκτείνονται πέραν της Περιόδου Παραχώρησης.

(A) Νέα κτίρια και σημαντικές επεκτάσεις κτιρίων 10 έτη

(B) Έργα στη περιοχή κίνησης αεροσκαφών (airfield) 10 έτη

(C) Εσωτερικές βελτιώσεις κτιρίων 5 έτη

(D) Χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων 7 έτη

(b) Ο Παραχωρησιούχος θα μελετήσει, θα χρηματοδοτήσει, θα εξασφαλίσει όλες τις απαραίτητες άδειες από την ΥΠΑ ή οποιαδήποτε άλλη αρμόδια Αρχή και θα εκτελέσει έργα επέκτασης διαδρόμων, τροχοδρόμων, περιοχών στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών, αεροσταθμών Επιβατών, χώρων στάθμευσης οχημάτων, μετεγκατάστασης δεξαμενών καυσίμων, πύργου ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας κλπ, προκειμένου να συμμορφώνεται με τα εγκεκριμένα ρυθμιστικά σχέδια (master plans) έως τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης.

5 Απαιτήσεις

(i) Όλα τα στοιχεία, τα υλικά και τα τελειώματα που θα χρησιμοποιηθούν στα Έργα πρέπει να είναι δομικά ασφαλή, ανθεκτικά, σταθερά και κατάλληλα για τη χρήση και την απόδοση για την οποία προορίζονται, εύκολα στη συντήρηση και την επισκευή, ανθεκτικά σε τυχαία και εσκεμμένη φθορά, συμβατά με τις Απαιτήσεις Έργων και να έχουν την ελάχιστη διάρκεια ζωής σύμφωνα με τις Απαιτήσεις Παράδοσης.

Παράρτημα 13
Απαιτήσεις Συντήρησης

Προγραμματισμένη Συντήρηση

Καθ' όλη την Περίοδο Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα πραγματοποιεί τακτική συντήρηση όλων των εγκαταστάσεων και θα διασφαλίζει ότι:

(a) Οι εγκαταστάσεις στα Περιφερειακά Αεροδρόμια θα συμμορφώνονται με την ισχύουσα Ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία, όπως τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης για πιστοποίηση αεροδρομίων του EASA, καθώς και τον Κτιριοδομικό Κανονισμό.

(b) Οι υποδομές, οι εγκαταστάσεις και τα εξαρτήματα, συμπεριλαμβανομένων αυτών που κατασκευάστηκαν πριν την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, βρίσκονται σε καλή κατάσταση και πληρούν τουλάχιστον τις απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.

1. Περιοχή κίνησης αεροσκαφών (airfield)

1.1. Γενικά

(a) Οι εγκαταστάσεις της περιοχής κίνησης αεροσκαφών (airfield) θα επιθεωρούνται και η κατάστασή τους θα παρακολουθείται σε τακτική βάση στο πλαίσιο της συντήρησης αεροδρομίου. Θα εκπονηθεί ένα κατάλληλο πρόγραμμα συντήρησης υποδομής αεροδρομίου και η εφαρμογή του θα παρακολουθείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του EASA.

(b) Οι εγκαταστάσεις της περιοχής κίνησης αεροσκαφών (airfield) που θα επιθεωρούνται και θα συντηρούνται σε τακτική βάση είναι:

(i) Οδοστρώματα (διάδρομοι, τροχόδρομοι, περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών)

(ii) Συστήματα αποχέτευσης

(iii) Οπτικά βοηθήματα (συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, των σημάνσεων (διαγραμμίσεις), της φωτοσήμανσης και των σημάτων (πινακίδες)).

(iv) Περίφραξη

(c) Ο Παραχωρησιούχος θα είναι υπεύθυνος να διενεργεί σε τακτική βάση:

(i) Μετρήσεις τριβής στους διαδρόμους

(ii) Συλλογή και διάδοση πληροφοριών σχετικά με την κατάσταση της επιφάνειας οδοστρώματος

(iii) Καθαρισμό ελαστικών (από τον διάδρομο)

(iv) Σκούπισμα και απομάκρυνση μικροαντικειμένων

(v) Επισκευή της επιφάνειας του οδοστρώματος (ρωγμές, αρμοί κ.λπ)

(vi) Συντήρηση των συστημάτων αποχέτευσης όμβριων υδάτων

(vii) Συντήρηση των μονάδων επεξεργασίας λυμάτων (όταν ανήκουν στο αεροδρόμιο)

(viii) Συντήρηση του συστήματος άρδευσης

(ix) Συντήρηση των ηλεκτρικών συστημάτων - φωτισμού

(x) Συντήρηση των μη ασφαλτοστρωμένων περιοχών (strips κ.λπ)

(d) Η διαχείριση της συντήρησης στα Περιφερειακά Αεροδρόμια θα πρέπει να συμμορφώνεται με τα ακόλουθα πρότυπα:

(i) EASA AMC & GM για συντήρηση αεροδρομίου (AMC.ADR.OPS.C)

(ii) Έγγρ. 9137 του ICAO, Airport Services Manual (Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου), Μέρος 2, Pavement Surface Conditions (Συνθήκες Επιφάνειας Οδοστρώματος).

(iii) Έγγρ. 9137 του ICAO, Airport Services Manual (Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου), Μέρος 9, Airport Maintenance Practices (Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίων) .

(e) Επιπλέον, για τις μηχανολογικές εγκαταστάσεις, οι απαιτήσεις συντήρησης είναι οι εξής:

1.2. Μηχανολογικές Εγκαταστάσεις περιοχής κίνησης αεροσκαφών (airfield)

(a) Σύστημα Άρδευσης

Δίκτυα Σωληνώσεων / Φρεάτια / Καλώδια Ελέγχου

(i) Επιθεώρηση, με ειδική κάμερα όλων των υπόγειων σωληνώσεων για φθορές και αντίστοιχες επισκευές

(ii) Επιθεώρηση όλων των επιφανειακών δευτερευόντων δικτύων σωληνώσεων για διαρροές. Αντικατάσταση όπου χρειάζεται

(iii) Επιθεώρηση όλων των καλωδίων ελέγχου, σωληνώσεων και βανών ελέγχου του δευτερεύοντος συστήματος άρδευσης

(b) Συστήματα Λυμάτων

Δίκτυα σωληνώσεων / Φρεάτια

(i) Επιθεώρηση, με ειδική κάμερα όλων των υπόγειων σωληνώσεων για φθορές και αντίστοιχες επισκευές.

(ii) Επιθεώρηση και καθαρισμός όλων των φρεατίων επίσκεψης. Πραγματοποίηση αντίστοιχων στεγανοποιήσεων

(iii) Επιθεώρηση και καθαρισμός όλων των επιφανειακών καναλιών αποχέτευσης και των εσχάρων

Σταθμοί Ανύψωσης / Σηπτικές Δεξαμενές

(i) Επιθεώρηση όλων των αντλιών ανύψωσης και κατάλληλη συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή

(ii) Επιθεώρηση των σταθμών ανύψωσης για διαρροές και φθορές και αντίστοιχες επισκευές.

(iii) Καθαρισμός και επιθεώρηση των σηπτικών δεξαμενών για τυχόν διαρροές ή φθορές και αντίστοιχες επισκευές

Μονάδα Επεξεργασίας Λυμάτων

(i) Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή και του προμηθευτή

(c) Συστήματα Όμβριων Υδάτων

(i) Επιθεώρηση, με ειδική κάμερα επιθεώρησης σωληνώσεων για φθορές και αντίστοιχες επισκευές.

(ii) Επιθεώρηση και καθαρισμός όλων των επιφανειακών καναλιών αποχέτευσης

(iii) Επιθεώρηση και καθαρισμός όλων των φρεατίων επίσκεψης

(iv) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας των πιεστικών συγκροτημάτων σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή. Επισκευή όπου απαιτείται.

(d) Βυθιζόμενες Αντλίες Γεώτρησης

(i) Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή

2. *Αεροσταθμοί*

Να διεξάγεται προγραμματισμένη συντήρηση για κάθε ειδική κατηγορία κατασκευής και για κάθε στοιχείο ως εξής:

2.1 Κέλυφος Κτιρίου

Το κέλυφος κτιρίου είναι το φυσικό διαχωριστικό ανάμεσα στο εσωτερικό και εξωτερικό περιβάλλον ενός κτιρίου. Λειτουργεί ως το εξωτερικό περίβλημα το οποίο διατηρεί το εσωτερικό περιβάλλον και διευκολύνει τον έλεγχο των κλιματικών συνθηκών (μαζί με τα μηχανολογικά συστήματα κλιματισμού).

Τα φυσικά στοιχεία του κελύφους κτιρίου περιλαμβάνουν υπόγεια συστήματα, οροφές, τοίχους, εξωτερικά ανοίγματα (θύρες παράθυρα), συστήματα αίθριων κ.λπ. Όλες οι παράμετροι του κελύφους κτιρίου πρέπει να παρέχουν:

(a) Υποστήριξη (αντοχή και μεταφορά των φορτίων περιβάλλοντος και των εγκαταστάσεων)

(b) Έλεγχο (της ροής αέρα, του θορύβου, του νερού, των αποβλήτων, όλων των τύπων ενέργειας κ.λπ.)

(c) Τελειώματα (για ικανοποίηση των ανθρώπινων απαιτήσεων στους εσωτερικούς και εξωτερικούς χώρους)

(d) Υπόγεια Συστήματα (θεμέλια, πλάκες δαπέδου και σήραγγες)

(i) Εντοπισμός των δομικών προβλημάτων, ρωγμών και αστοχιών στήριξης και επισκευή των τοιχίων και των πλακών επί εδάφους.

(ii) Εντοπισμός τυχόν ελαττωμάτων στην στεγάνωση και επισκευή.

(iii) Επιθεώρηση όλων των οπών διείσδυσης στα δάπεδα και τα τοιχία (π.χ. για σωλήνες, γραμμή ύδρευσης, ηλεκτροδότηση, επικοινωνίες), εστίαση σε πιθανές αστοχίες (μηχανικές, υγρασίας, στεγανότητας) και επισκευή.

(iv) Επιθεώρηση και καθαρισμός όλων των εξόδων αποχέτευσης στο περιμετρικό τοιχίο και έλεγχος της σωστής λειτουργίας των αντλιών και των σωλήνων αποχέτευσης.

(v) Έλεγχος όλων των εσωτερικών τελειωμάτων στο περιμετρικό τοιχίο και την πλάκα δαπέδου για τυχόν ελαττώματα στο τελείωμα, μούχλα, ρωγμές, ξεφλούδισμα της βαφής και επισκευή.

(e) Στέγες

(i) Εντοπισμός προβλημάτων στα φέροντα στοιχεία εξαιτίας φορτίου (όπως στατικό φορτίο, σεισμικό φορτίο, άνεμος, έκρηξη και πυρκαγιά) και επισκευή

(ii) Εντοπισμός προβλημάτων στα φέροντα στοιχεία για προβλήματα εξαιτίας γήρανσης ή περιβαλλοντικών συνθηκών (όπως σκουριά σε ράβδους οπλισμού, σε μεταλλικά στοιχεία, διάβρωση, ενανθράκωση σκυροδέματος) και επισκευή.

(iii) Επιθεώρηση του συστήματος σταγάνωσης για αστοχίες ή διαρροές και επισκευή

(iv) Εντοπισμός τυχόν φθορών στη θερμική μόνωση (π.χ. έκπλυση, απώλεια στοιχείου κ.λπ.) και επισκευή.

(v) Εντοπισμός τυχόν ελαττωμάτων στην ηχομόνωση και επισκευή.

(vi) Επιθεώρηση όλων των οπών διείσδυσης της οροφής (σωλήνες υδρορροών, ηλεκτροδότηση, σωλήνες κλιματισμού και αεραγωγοί), έλεγχος για τυχόν φθορές στα στοιχεία ή στα εξαρτήματα οροφής (στεγάνωση) και επισκευή

(vii) Επιθεώρηση όλων των εξόδων υδρορροών (φρεάτια), απομάκρυνση των υλικών που εμποδίζουν τη σωστή τους λειτουργία και καθαρισμός. Επισκευή πιθανών φθορών και έλεγχος της σωστής τους λειτουργίας.

(viii) Επιθεώρηση του συστήματος και των στοιχείων αντικεραυνικής προστασίας, έλεγχος για πιθανές φθορές και επισκευή.

(ix) Επιθεώρηση όλων των ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων στην οροφή, έλεγχος για πιθανές φθορές στη στερέωση, στεγάνωση, συστήματα ηχοαπορρόφησης κ.λπ. και επισκευή.

(x) Επιθεώρηση ειδικών τεμαχίων, στηθαίων, φρεατίων, υδρορροών, υπερχειλιστών για τυχόν πρόβλημα ή δυσλειτουργία και επισκευή.

(xi) Επιθεώρηση των σκύρων σε στέγη με έρμα και επισκευή φθορών από μετατόπιση ή συσσώρευση υλικού. Διάστρωση και επιπέδωση.

(xii) Επιθεώρηση διαδρόμων στέγης και επισκευή φθορών, επιθεώρηση αρμών μεταξύ πλακών δώματος και στεγανοποίηση.

(xiii) Επιθεώρηση αρμών διαστολής στη στέγη και επισκευή τυχόν φθορών.

(xiv) Επιθεώρηση των «πράσινων στεγών», εάν υπάρχουν, έλεγχος της αποστράγγισης των συστημάτων άρδευσης και των φυτών και επισκευή τυχόν φθορών.

(xv) Επιθεώρηση του εσωτερικού μέρους της στέγης για τυχόν φθορές, διαρροές, υγροποίηση, μούχλα, προσδιορισμός των αντίστοιχων αιτιών και επισκευή.

(xvi) Επιθεώρηση όλων των ανοιγμάτων οροφής με μηχανισμό, των αεραγωγών καπνού, των φεγγιτών, των αεραγωγών, διασφάλιση της λειτουργικότητας και της αντοχής στις καιρικές συνθήκες και επισκευή

(xvii) Επιθεώρηση όλων των στοιχείων πρόσβασης στη στέγη και συντήρηση των διαδρόμων, έλεγχος για τυχόν μπλοκαρίσματα ή φθορές και επισκευή.

(f) Τοίχοι

(i) Εντοπισμός τυχόν ρωγμών, θραύσεων, αλλαγών στη γεωμετρία ή προβλημάτων στα δομικά στοιχεία στήριξης που οφείλονται σε οποιαδήποτε μηχανική αστοχία εξαιτίας μόνιμων φορτίων, σεισμικής δραστηριότητας, ανέμου, έκρηξης, πυρκαγιάς ή άλλων συμβάντων και επισκευή.

(ii) Εντοπισμός τυχόν προβλημάτων στα φέροντα στοιχεία για προβλήματα εξαιτίας γήρανσης ή περιβαλλοντικών ή κλιματικών συνθηκών, (όπως σκουριά σε ράβδους οπλισμού ή σε μεταλλικά στοιχεία, διάβρωση, ενανθράκωση σκυροδέματος) και επισκευή.

(iii) Εντοπισμός τυχόν υγρασίας, διαρροών ή μούχλας που υποδεικνύει ότι τα πετάσματα υδρατμών ή τα σιφώνια κατά μήκος των πεδίων αποστράγγισης δεν λειτουργούν σωστά. Εντοπισμός της αιτίας του προβλήματος και επισκευή.

(iv) Εντοπισμός τυχόν φθορών στη θερμική μόνωση, αντικατάσταση και επισκευή. Επιβεβαίωση ότι η θερμική μόνωση πληροί τα κριτήρια για τιμή U σύμφωνα με τη μελέτη ενεργειακής απόδοσης.

(v) Επιθεώρηση όλων των οπών διείσδυσης των τοιχωμάτων (για σωλήνες,ηλεκτροδότηση, αεραγωγούς και εξαεριστήρες), έλεγχος για τυχόν φθορές στα στοιχεία ή στα τοιχώματα και επισκευή.

(vi) Επιθεώρηση όλων των σωλήνων υδρορροών και των εξόδων ή των σιφονιών στη βάση του τοιχώματος και διατήρησή τους καθαρών και αποφραγμένων.

(vii) Επιθεώρηση των ειδικών τεμαχίων και της στεγάνωσης στη βάση του τοίχου και επισκευή πιθανών προβλημάτων. Καθαρισμός των κηλίδων και της υγρασίας από αυτό το σημείο κατά μήκος του τοίχου.

(viii) Επιθεώρηση της εξωτερικής επιφάνειας της επένδυσης και επισκευή τυχόν φθορών στην επίστρωση (στις στερεώσεις των πάνελ και/ή στα πάνελ ή στα πλακίδια της επένδυσης) εξαιτίας φθοράς ή δομικής αστοχίας. Αντικατάσταση του αλλοιωμένου ή μουχλιασμένου υλικού και τοποθέτηση νέου, εφάμιλλης ποιότητας και εμφάνισης.

(ix) Επιθεώρηση του εξωτερικού τελειώματος για ρωγμές και αλλοιώσεις εξαιτίας των καιρικών συνθηκών, επισκευή και βάψιμο με χρώμα κατάλληλης ποιότητας προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η διαπερατότητα των υδρατμών και η αντίσταση του τοίχου στο νερό πληρούν τις προδιαγραφές.

(x) Επιθεώρηση των αρμών διαστολής και ελέγχου και των κατασκευαστικών αρμών και διασφάλιση της λειτουργικότητας των τμημάτων των αρμών, των υλικών και των υλικών στεγανοποίησης. Επισκευή εάν υπάρχουν ελαττώματα ή φθορές.

(xi) Επιθεώρηση των εσωτερικών τμημάτων ή του τελειώματος των εξωτερικών τοίχων, καθάρισμα επιφανειών, επισκευή τυχόν φθορών στην επιφάνεια ή στο τελείωμα και νέα βαφή.

(xii) Επιθεώρηση της εσωτερικής επένδυσης των εξωτερικών τοίχων και της ηχομόνωσης, καθάρισμα και επισκευή των πάνελ και επιθεώρηση της ηχομόνωσης. Επισκευή ή επιδιόρθωση σε περίπτωση σοβαρών φθορών.

(xiii) Επιθεώρηση των διεπαφών με άλλα συστήματα ή μέρη, π.χ. οδοστρώματα, θύρες και παράθυρα, περιβάλλων χώρος και στέγες, επισκόπηση όλων των ενώσεων και επισκευή τυχόν φθορών σε αυτά τα στοιχεία.

(g) Εξωτερικά Ανοίγματα

Αυτή η ενότητα αναφέρεται στα στοιχεία του κελύφους με χαρακτηριστικά διαφάνειας, ημιδιαφάνειας ή αδιαφάνειας ή στοιχεία που παρέχουν πρόσβαση στο εσωτερικό του κτιρίου, δηλ. υαλοπίνακες, κουφώματα, υαλοπετάσματα, κεκλιμένοι υαλοπίνακες και εξωτερικές πόρτες.

(i) Υαλοπίνακες

(A) Επιθεώρηση των υαλοπινάκων με ενδιάμεσο κενό για θάμπωμα που προκαλείται από τη συγκέντρωση υγρού αέρα που διεισδύει στο χώρο μεταξύ των διπλών υαλοπινάκων διαμέσου ή περιμετρικά της στεγανής σφράγισης της του διπλού υαλοπίνακα. Απομάκρυνση των πάνελ και επανάληψη της στεγανοποίησης σε ελεγχόμενο περιβάλλον. Επανατοποθέτηση των επισκευασμένων υαλοπινάκων.

(B) Επιθεώρηση των πολυστρωματικών υαλοπινάκων (triplex) για πιθανή αποκόλληση (όταν η άκρη του γυαλιού βρίσκεται σε επαφή με το νερό για παρατεταμένο χρονικό διάστημα μπορεί να προκληθεί αποκόλληση των διεπιφανειών (μεμβρανών) από την επιφάνεια του γυαλιού). Αντικατάσταση των πάνελ και αντιμετώπιση της αιτίας παρουσίας νερού.

(ii) Παράθυρα

(A) Επιθεώρηση των πλαισίων των παραθύρων όσον αφορά στην αντοχή στην υδρατμοπερατότητα, την αεροστεγανότητα και τη διαπερατότητα νερού. Έλεγχος των περιμετρικών παρεμβυσμάτων (τσιμούχες) και των μονωτικών ταινιών για γήρανση και ελαττώματα. Αντικατάσταση των παλιών ή φθαρμένων υλικών και διασφάλιση της στεγανότητας στο νερό και της αεροστεγανότητας.

(B) Επιθεώρηση των ειδικών περιμετρικών τεμαχίων των παραθύρων (περβάζι, κουφώματα και τραβέρσα) και των συνδέσεων με τους τοίχους για να διασφαλιστεί ότι οι λειτουργικές επιφάνειες της πρόσοψης (στεγάνωση, θερμομόνωση) διατηρούν τη συνέχειά τους.

(C) Επιθεώρηση των μηχανισμών των παραθύρων για να διαπιστωθεί η λειτουργία τους και να διασφαλισθεί η λειτουργικότητά τους.

(D) Επιθεώρηση των πλαισίων των παραθύρων για τυχόν μεταβολή της γεωμετρίας ή παραμόρφωση λόγω δομικής αστοχίας από στατικά ή δυναμικά φορτία (π.χ. μόνιμα ή κινητά φορτία, σεισμική

δραστηριότητα, έκρηξη, πυρκαγιά, άνεμος, παράνομη ή βίαια είσοδος κ.λπ.) Επισκευή της φθοράς ή αντικατάσταση.

(E) Διασφάλιση ότι σε περίπτωση αντικατάστασης παραθύρου, η ενεργειακή απόδοση του συνόλου της μονάδας (δηλ. υαλοπίνακας, πλαίσιο και διεπαφές περιμέτρου), ο συντελεστής μεταφοράς θερμότητας, η διαπερατότητα φωτός, η αντανάκλαση φωτός και η τιμή U συμβαδίζουν με τη μελέτη ενεργειακής απόδοσης.

(F) Διασφάλιση ότι σε οποιαδήποτε αντικατάσταση παραθύρου, η ηχομόνωση συμμορφώνεται με την τιμή Rw που προσδιορίζεται στη μελέτη ηχομόνωσης.

(iii) Υαλοπετάσματα

(A) Επιθεώρηση του πλαισίου και των στερεώσεων των υαλοπετασμάτων ώστε να διασφαλίζεται η σταθερότητα, η καλή κατάσταση και η ηχομόνωση για όλα τα στοιχεία και τα εξαρτήματα. Έλεγχος όλων των συνδέσεων των πλαισίων για να διασφαλιστεί η καλή απόδοση των ανοιχτών αρμών, των στεγανοποιήσεων, των παρεμβυσμάτων και των μονωτικών ταινιών. Έλεγχος του υαλοπετάσματος προκειμένου να εντοπιστούν τυχόν μεταβολές στη γεωμετρία ή παραμορφώσεις εξαιτίας μηχανικής αστοχίας. Επισκευή φθορών ή αντικατάσταση κολονών και/ή τραβερσών και διασφάλιση ότι τα καπάκια και τα καλύμματα βρίσκονται σε καλή κατάσταση και λειτουργία.

(B) Επιθεώρηση των πάνελ πλήρωσης (γυάλινων ή αδιαφανών πάνελ) και έλεγχος και από τις δύο πλευρές (εσωτερική και εξωτερική) για τυχόν μεταβολές στη γεωμετρία ή φθορές εξαιτίας μηχανικής αστοχίας. Επισκευή της φθοράς ή αντικατάσταση των πάνελ.

(C) Επιθεώρηση του υαλοπετάσματος και από τις δύο πλευρές για να διασφαλιστεί η λειτουργικότητα όσον αφορά στην προστασία από την υγρασία (στεγανότητα στο νερό και τον αέρα, καλή ροή στην αποστράγγιση των συμπυκνωμάτων προς τα έξω), θερμική απόδοση (θερμική αγωγιμότητα, θερμικές γέφυρες, άνεση), οπτική (φως ημέρας, αισθητική), ήχος (ακουστική), κλεισίματα εσωτερικής πλευράς, συστήματα σκίασης, ασφάλεια (πυρασφάλεια και σφράγιση καπνού και μηχανοκίνητες εξαγωγές). Σε περίπτωση δυσλειτουργίας, διερεύνηση της αιτίας και επισκευή.

(D) Επιθεώρηση υαλοπετάσματος για εντοπισμό τυχόν διαρροών, τόσο αέρα όσο και νερού. Οι διαρροές μπορούν πολλές φορές να παραμείνουν κρυμμένες εντός των στοιχείων του τοίχου προκαλώντας επιδείνωση και εξάπλωση της υγρασίας. Αναζήτηση πιθανής ύπαρξης μούχλας, καθαρισμός και επισκευή.

(E) Έλεγχος των υαλοπετασμάτων για προβλήματα στους υαλοπίνακες που αφορούν στην κατασκευή του υαλοπετάσματος, όπως παρεμπόδιση της ορατότητας εξαιτίας υγροποίησης ή ακαθαρσιών, φθοράς των επιστρώσεων αδιαφάνειας λόγω της υποβάθμισης του υλικού, προβλήματα υγροποίησης και/ή συσσώρευσης θερμότητας στα μονωμένα γυαλιά ή προβλήματα πολυστρωματικών υαλοπινάκων. Αντίστοιχη επισκευή.

(F) Επιθεώρηση των υαλοπινάκων για βλάβες στα εσωτερικά παρεμβύσματα και τις στεγανοποιήσεις εξαιτίας μετατοπίσεων των υαλοπινάκων (θερμικών, δομικών), παρατεταμένης έκθεσης σε νερό/θερμότητα/ηλιακή ακτινοβολία και υποβάθμισης εξαιτίας UV (υπεριώδους ακτινοβολίας). Αντίστοιχη επισκευή.

(G) Επιθεώρηση των υαλοπινάκων για βλάβες στα εκτεθειμένα παρεμβύσματα (τσιμούχες) και τις στεγανοποιήσεις εξαιτίας μετατοπίσεων των υαλοπινάκων (θερμικών, δομικών) και υποβάθμισης λόγω περιβαλλοντικών συνθηκών. Αντίστοιχη επισκευή.

(H) Συντήρηση των περιμετρικών στεγανοποιήσεων των υαλοπετασμάτων. Απομάκρυνση και αντικατάσταση των περιμετρικών στεγανοποιήσεων μετά από σχολαστική επεξεργασία των επιφανειών και κατάλληλη επιμέλεια στις λεπτομέρειες.

(I) Τα πλαίσια αλουμινίου των υαλοπετασμάτων συνήθως βάφονται εργοστασιακά, με την εφαρμογή θερμοσκληρυνόμενων βαφών φθοριούχου πολυμερούς, οι οποίες έχουν καλή αντοχή στην περιβαλλοντική φθορά και χρειάζονται μόνο καθάρισμα. Σε περίπτωση που η φθορά φτάσει σε σημείο που να είναι οπτικά μη ανεκτή, απαιτείται νέα επίστρωση φθοριούχου πολυμερούς που στεγνώνει στον αέρα πριν από την οποία απαιτείται ειδική επεξεργασία της επιφάνειας.

(J) Τα ανοδιωμένα πλαίσια αλουμινίου δεν υποβάλλονται σε νέα ανοδίωση επί τόπου. Πρέπει να καθαριστούν και να επικαλυφθούν

από ειδικές προστατευτικές επιστρώσεις για βελτιωμένη εμφάνιση και αυξημένη αντοχή (στη φθορά).

(K) Επιθεώρηση των εκτεθειμένων στεγανωτικών μαστιχών και παρεμβυσμάτων (τσιμουχών) υαλοπινάκων και συντήρηση αυτών προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί η υδροπερατότητα, να περιοριστεί η έκθεση των σφραγίσεων των πλαισίων και να προστατευτούν οι στεγανές σφραγίσεις των υαλοπινάκων από το νερό.

(L) Σε περίπτωση σημαντικής αντικατάστασης και συντήρησης υαλοπετάσματος, πρέπει να διασφαλιστεί ότι μετά την αντικατάσταση των στοιχείων (πλαίσια, γυάλινα ή αδιαφανή διαχωριστικά πάνελ) διατηρείται η γενική ενεργειακή απόδοση του υαλοπετάσματος, όπως προσδιορίζεται στη μελέτη ενεργειακής απόδοσης.

(M) Διασφάλιση ότι μετά από οποιαδήποτε σημαντική αντικατάσταση όπως περιγράφεται ανωτέρω, η ηχομόνωση και η ακουστική απόδοση εξακολουθούν να πληρούν τις απαιτήσεις της αντίστοιχης μελέτης.

(iv) Κεκλιμένοι υαλοπίνακες

(A) Επιθεώρηση των κεκλιμένων υαλοπινάκων και των φεγγιτών και εξέταση των φερόντων στοιχείων (δοκοί, τραβέρσες και ράβδοι πίεσης που στηρίζουν τις άκρες του γυαλιού στους δοκούς) για τυχόν μεταβολές στη γεωμετρία ή παραμόρφωση εξαιτίας μηχανικής αστοχίας. Επισκευή ή αντικατάσταση στοιχείου ή στοιχείων.

(B) Επιθεώρηση των διαχωριστικών πάνελ (γυάλινα, αδιαφανή ή φωτοβολταϊκά πάνελ) στους κεκλιμένους υαλοπίνακες για τυχόν μεταβολές της γεωμετρίας ή βλάβες εξαιτίας δομικών ή θερμικών μετατοπίσεων. Επισκευή.

(C) Ενδελεχής επιθεώρηση των κεκλιμένων υαλοπινάκων για προστασία από την υγρασία εξαιτίας βροχόπτωσης και υγροποίησης, καθώς οι κεκλιμένοι υαλοπίνακες, εκτίθενται σε μεγάλη ποσότητα βροχής και χιονιού και είναι πολύ πιο ευάλωτοι σε διαρροές νερού. Ελέγχεται εάν η διαρροή ή τα συμπυκνώματα συλλέγονται και αποστραγγίζονται σωστά στο εξωτερικό,

καθαρίζονται τα συστήματα αποστράγγισης και ελέγχονται τα ειδικά τεμάχια στο περβάζι. Επισκευή τυχόν προβλημάτων.

(D) Επιθεώρηση των επικλινών υαλοπινάκων για προβλήματα γήρανσης εξαιτίας πρόσθετης έκθεσης στην ακτινοβολία UV, η οποία προκαλεί ταχύτερη γήρανση των στεγανοποιήσεων των γυάλινων πάνελ. Σε περίπτωση βλάβης, να αντικατασταθούν τα πάνελ και, φυσικά, οι στεγανωτικές μαστίχες και τα παρεμβύσματα (τσιμούχες).

(v) Εξωτερικές θύρες

(A) Επιθεώρηση κάθε είδους εξωτερικών θυρών ατόμων, με προθαλάμους ή όχι, όπως ανακλινόμενες θύρες, περιστρεφόμενες θύρες, αυτόματες συρόμενες θύρες, που λειτουργούν ως δημόσιες είσοδοι ή έξοδοι, ώστε να διασφαλιστεί ότι λειτουργούν σωστά όσον αφορά την έξοδο, την προσβασιμότητα, τη θερμική απόδοση (αγωγιμότητα, ηλιακή ακτινοβολία, θερμομόνωση, άνεση), την προστασία από την υγρασία (υδροπερατότητα, αντοχή στην υγροποίηση), την οπτική (φως ημέρας, αισθητική), τον ήχο (ακουστική), την ασφάλεια, τους μηχανισμούς, τον έλεγχο πρόσβασης. Να ελέγχονται οι θύρες για να εντοπιστεί τυχόν παραβίαση των πλαισίων ή των μηχανισμών εξαιτίας μηχανικής αστοχίας (π.χ. λόγω αέρα, βίαιας εισόδου ή μη εξουσιοδοτημένης, παράνομης πρόσβασης), γήρανσης ή υπερβολικής χρήσης. Επισκευή τυχόν βλαβών, αντικατάσταση μηχανισμών, πλαισίων ή πάνελ και διασφάλιση της ορθής χρήσης των θυρών.

(B) Επιθεώρηση κάθε είδους εξωτερικών θυρών βιομηχανικής χρήσης, οι οποίες χρησιμοποιούνται για τη διακίνηση των υλικών, και των θυρίδων πρόσβασης (π.χ. στο χώρο παραλαβής αποσκευών και στο χώρο διακίνησης αποσκευών, τις εξωτερικές θύρες υπηρεσίας ή συντήρησης) και διασφάλιση της σωστής λειτουργίας. Οι θύρες ρολά, οι πτυσσόμενες θύρες, οι συρόμενες θύρες ή οι ανασυρόμενες θύρες και οι ανακλινόμενες θύρες με μηχανισμό ή με χειροκίνητη λειτουργία ώθησης ή με αλυσίδα, διασφαλίζουν την ασφάλεια και τη λειτουργικότητα και πρέπει να ελέγχονται ανάλογα. Οι εξωτερικές θύρες πρέπει, επίσης, να ελέγχονται για τη θερμική απόδοση, την οπτική, τον ήχο (όπου απαιτείται), την ασφάλεια, τους λειτουργικούς μηχανισμούς και τους μηχανισμούς ασφαλείας και τον έλεγχο πρόσβασης. Οι θύρες να ελέγχονται για τυχόν μηχανική βλάβη (το φορτίο αέρα είναι

καθοριστικό για αυτού του είδους τις πόρτες εξαιτίας του μεγέθους τους). Επισκευή τυχόν βλαβών, αντικατάσταση μηχανισμών, πλαισίων ή υλικού πάνελ και διασφάλιση της ορθής χρήσης τους.

(C) Διασφάλιση της τακτικής συντήρησης των εξωτερικών θυρών. Λόγω της εντατικής χρήσης , οι εξωτερικές πόρτες έχουν πιο σύντομη διάρκεια ζωής και υψηλότερες απαιτήσεις συντήρησης από άλλα στοιχεία του κελύφους του κτιρίου. Τακτικός έλεγχος και συντήρηση των περιμετρικών στεγανοποιήσεων και των παρεμβυσμάτων (τσιμουχών), επιθεώρηση των αγαλβάνιστων μεταλλικών θυρών ή των γαλβανισμένων και βαμμένων θυρών και επαναβαφή όπως απαιτείται. Επιθεώρηση και έλεγχος των θυρών αλουμινίου, βαμμένων ή ανοδιωμένων, και νέα βαφή αυτών με επίστρωση φθοριούχου πολυμερούς που στεγνώνει στον αέρα ή με διαφανή επίστρωση για τα ανοδιωμένα, όσο συχνά απαιτείται. Επιθεώρηση των μηχανισμών των θυρών πραγματοποίηση τυχόν προσαρμογών (ρεγουλάρισμα) ή λίπανσης, όταν απαιτείται.

2.2 Δομικό Σύστημα Κτιρίου

a) Το δομικό σύστημα, ή το δομικό πλαίσιο, αφορά στο φέρον υποσύστημα του κτιρίου. Το δομικό σύστημα ενός κτιρίου μεταφέρει τα φορτία μέσω των διασυνδεδεμένων δομικών συστημάτων ή στοιχείων, π.χ. υποστυλώματα, τοιχία, δοκοί, πλάκες, ζευκτά, πρόβολοι, αντιρίδες. Όπως και στο κέλυφος του κτιρίου, όλα τα μέρη του Δομικού Συστήματος του κτιρίου πρέπει να παρέχουν:

(i) Φέρουσα Ικανότητα-αντοχή (για μεταφορά όλων των στατικών και δυναμικών φορτίων)

(ii) Τελείωμα (για ικανοποίηση των ανθρώπινων απαιτήσεων στους εσωτερικούς χώρους)

b) Η προγραμματισμένη συντήρηση του δομικού συστήματος, θα πρέπει να εντοπίζει εγκαίρως την εμφάνιση ενός δομικού προβλήματος που οφείλεται σε σεισμό, έκρηξη, πυρκαγιά ή αποσάθρωση. Πολλές φορές, τα προβλήματα αφορούν το ορατό μέρος (αισθητική) του δομικού συστήματος.

c) Οι απαιτήσεις για την προγραμματισμένη συντήρηση του δομικού συστήματος έχουν ως εξής;

(i) Επιθεώρηση των δομικών συστημάτων (υποστυλώματα, τοιχία, δοκοί, πλάκες, ζευκτά, πρόβολοι, αντιρίδες) για τον εντοπισμό τυχόν προβλήματος, παραμόρφωσης, ρωγμής, διαρροής, διάβρωσης,

ενανθράκωσης σκυροδέματος κ.λπ. και επισκευή σύμφωνα με τις σχετικές δομικές απαιτήσεις και απαιτήσεις ασφαλείας.

(ii) Έλεγχος του δομικού συστήματος για εντοπισμό τυχόν βλάβης στην επιφάνεια του δομικού στοιχείου που επηρεάζει την προστασία και την φέρουσα ικανότητα, την ανθεκτικότητα και την αισθητική. Επισκευή και βάψιμο της επιφάνειας, όταν απαιτείται.

(iii) Επιθεώρηση των αρμών διαστολής και επισκευή τυχόν φθορών στις διατομές (προφίλ) των αρμών και τα υλικά.

2.3 Τοιχοποιίες (εσωτερικοί βαρείς τοίχοι)

a) Οι τοιχοποιίες περιλαμβάνουν όλους τους βαρείς εσωτερικούς τοίχους (δηλ. αυτούς που δεν ανήκουν στον κέλυφος κτιρίου), όπως είναι οι μη φέροντες τοίχοι από σκυρόδεμα, οι τοίχοι από τούβλα, τοίχοι από τσιμεντόλιθους, λιθόκτιστοι τοίχοι. Οι τοιχοποιίες μπορούν να σοβατιστούν ή να μείνουν γυμνές για λόγους αισθητικής.

b) Οι τοιχοποιίες χρησιμοποιούνται στο εσωτερικό του κτιρίου λόγω της ικανότητάς τους να στηρίζουν βαριά υλικά και εγκαταστάσεις, της ηχομόνωσης και της παθητικής πυρασφάλειας στα πυροδιαμερίσματα του κτιρίου. Παρέχουν, επίσης, αυξημένη αντοχή σε στατικά φορτία.

(i) Επιθεώρηση των τοιχοποιιών για εντοπισμό τυχόν προβλήματος που οφείλεται σε δομική βλάβη (όπως στατικό φορτίο που έχει μεταφερθεί από τους αρμούς με τα δομικά στοιχεία, σεισμικό φορτίο, έκρηξη και πυρκαγιά). Αντίστοιχες επισκευές.

(ii) Επιθεώρηση των τοιχοποιιών σε όλους τους αρμούς και τις διασυνδέσεις με άλλα στοιχεία του κτιρίου (δομικά στοιχεία, κέλυφος κτιρίου, χωρίσματα, πόρτες κ.λπ.), έλεγχος για φθορές ή βλάβες στο υλικό σύνδεσης ή την διατομή (προφίλ) των αρμών και επισκευή.

(iii) Επιθεώρηση όλων των οπών διείσδυσης στους τοίχους (σωλήνες, σχάρες καλωδίων, αγωγοί κλιματισμού). Επικέντρωση σε πιθανές βλάβες, έλεγχος της καλής λειτουργίας των πυροδιαμερισμάτων σε όλες τις οπές διείσδυσης στους τοίχους, έλεγχος της λειτουργίας των πυροφραγμάτων και επισκευή.

(iv) Αναζήτηση των αιτιών για πιθανή διαρροή, υγρασία, μούχλα ή μύκητες στην επιφάνεια του τοίχου και επισκευή.

(v) Επιθεώρηση των αρμών διαστολής και των αρμών μετακίνησης και επισκευή τυχόν βλάβης στη διατομή (προφίλ) των αρμών, τη στεγανοποίηση ή το υλικό πλήρωσης και επισκευή.

(vi) Επιθεώρηση των τοιχοποιιών για επιφανειακές φθορές ή υποβάθμιση του χρώματος, επισκευή και βάψιμο, αντίστοιχα.

2.4 Δάπεδα

Ο όρος δάπεδο περιλαμβάνει, εκτός από την επιφάνεια του δαπέδου, και όλα τα υποστρώματα αυτού, τα οποία διευκολύνουν και καθιστούν επίπεδη την επιφάνεια του δαπέδου ανάλογα με το υλικό τελειώματος. Τα υποστρώματα του δαπέδου έχουν την ικανότητα να αντέχουν και να μεταφέρουν τα φορτία στα δομικά στοιχεία, στηρίζουν το υλικό τελειώματος και ενισχύουν αυτό ώστε να είναι ανθεκτικό στις επιφανειακές ρωγμές. Πρέπει να συμβάλλουν στην στεγάνωση (στις περιοχές με υγρασία) και την ηχομόνωση (στα δωμάτια εγκαταστάσεων), να ενσωματώνουν σωλήνες αποχέτευσης, σωλήνες κλιματισμού κ.λπ., και να ακολουθούν τις μετακινήσεις του κτιρίου.

a) Επιθεώρηση του δαπέδου για εντοπισμό τυχόν προβλημάτων όπως δομικές βλάβες ή/και βλάβες αστοχίας μηχανολογικών εγκαταστάσεων (σωληνώσεων) στα υποστρώματα. Να αφαιρεθεί το τελείωμα και να γίνουν οι κατάλληλες επιδιορθώσεις (εάν χρειαστεί, να δημιουργηθούν αρμοί κατασκευής, να αφαιρεθεί το ακατάλληλο υλικό, εάν υπάρχει, να επαναληφθεί η κατασκευή, να πληρωθούν οι αρμοί με στεγανοποιητικό κ.λπ.).

b) Επιθεώρηση της πλάκας του σκυροδέματος από την κάτω πλευρά για να εντοπιστούν τυχόν προβλήματα στο δάπεδο εξαιτίας βλάβης στην αποχέτευση ή τους σωλήνες ύδρευσης που έχουν ενσωματωθεί στο δάπεδο. Αφαίρεση του υλικού, επισκευή της βλάβης και επανάληψη της επίστρωσης δαπέδου.

2.5 Κτιριακός Εξοπλισμός

a) Ο κτιριακός εξοπλισμός περιλαμβάνει τα εξής στοιχεία που αφορούν έργα εσωτερικού χώρου.

(i) Οροφές

(ii) Επίστρωση Δαπέδων

(iii) Διαχωριστικά

(iv) Επένδυση και τελείωμα τοίχων

(v) Εσωτερικές θύρες

(vi) Κλίμακες και κιγκλιδώματα

(vii) Είδη υγιεινής και εξαρτήματα

(viii) Εξοπλισμός και εξαρτήματα

(ix) Καθίσματα

(x) Σήμανση

b) Οροφές

Αυτή η κατηγορία περιλαμβάνει οποιονδήποτε τύπο τελειώματος οροφής ορατού από το κοινό από το εσωτερικό του κτιρίου. Σε αυτή την κατηγορία περιλαμβάνονται, επίσης, οι τελικές επιφάνειες των φερουσών πλακών οροφής, οι ψευδοροφές και τα ακουστικά στοιχεία που αναρτώνται από την οροφή για βελτίωση της ακουστικής απόδοσης. Στην οροφή ενσωματώνονται μια σειρά από εγκαταστάσεις, όπως φωτισμός, ηχητικά συστήματα, εξοπλισμός, εγκαταστάσεις και στόμια κλιματισμού, καταιονηστήρες πυρόσβεσης και σήμανση. Οι εργασίες συντήρησης στην οροφή προϋποθέτουν το συντονισμό όλων των ειδικοτήτων προκειμένου να αποφευχθούν τυχόν βλάβες κατά τη συντήρηση.

(i) Επιθεώρηση και επισκευή των ψευδοροφών προκειμένου να διασφαλιστεί ότι δεν παρουσιάζουν κάποια αδικαιολόγητη παραμόρφωση, δεν λείπουν πλάκες ή σανίδες, δεν υπάρχουν ρωγμές ή οπές που να επηρεάζουν τη λειτουργία της οροφής και/ή την αισθητική.

(ii) Οι οροφές πρέπει να παραμένουν επίπεδες, ευθυγραμμισμένες στους αρμούς και επαρκώς ασφαλισμένες. Επίσης, πρέπει να ικανοποιούν τις απαιτήσεις της κλάσης αντοχής σε φωτιά και της ακουστικής απόδοσης, όπως αυτές προσδιορίζονται στους σχετικούς κώδικες και τις μελέτες.

(iii) Να διασφαλιστεί ότι οι οροφές δεν εμφανίζουν υγρασία ή διαρροές. Σε περίπτωση φθοράς, θα πρέπει να γίνει επισκευή και αντικατάσταση των πλακών ή να βαφτεί εκ νέου η οροφή με το κατάλληλο χρώμα και βαφή.

(iv) Επιθεώρηση αρμών διαστολής στην οροφή και επισκευή των φθορών ή της μειωμένης στεγανότητας στον αέρα και το νερό.

c) Επίστρωση Δαπέδων

Αυτή η κατηγορία περικλείει όλους τους τύπους τελειώματος δαπέδου και περιθωρίων (σοβατεπί) (φυσικές πέτρινες πλάκες, τεχνητές πλάκες, μωσαϊκό, κεραμικά πλακίδια, ελαστικό δάπεδο, μοκέτα, εποξειδική επίστρωση ή εμποτισμός και ανυψωμένο δάπεδο). Τα υλικά επίστρωσης

δαπέδων περιλαμβάνουν, επίσης, μια σειρά από εγκαταστάσεις, όπως φρεάτια και σιφώνια του συστήματος αποχέτευσης, θυρίδες επίσκεψης δαπέδου που ενσωματώνονται στο τελείωμα του δαπέδου και, κάποιες φορές, κατευθυντικός φωτισμός και επίστρωση με ειδικά πλακίδια για τυφλούς, στύλοι σήμανσης, προστατευτικά κιγκλιδώματα για την προστασία των τοίχων από τα καρότσια μεταφοράς αποσκευών και μηχανήματα καθαρισμού δαπέδων.

(i) Επιθεώρηση δαπέδων ώστε να διασφαλιστεί ότι είναι άρτια, σε καλή κατάσταση, ασφαλή και χωρίς αδικαιολόγητες παρεκκλίσεις και επικινδυνότητα γλιστρήματος . Επισκευή όταν απαιτείται.

(ii) Όλα τα τελειώματα πρέπει να είναι καθαρά και να συμμορφώνονται με την αντίστοιχη νομοθεσία περί υγιεινής και ασφάλειας. Επισκευή ή επανατοποθέτηση επίστρωσης που δεν πληροί τα σχετικά πρότυπα.

(iii) Διατήρηση της αντίστασης ολίσθησης και των ακουστικών χαρακτηριστικών που απαιτούνται σύμφωνα με τη μελέτη.

(iv) Η σήμανση δαπέδου πρέπει να είναι καθαρή και συνεχής.

(v) Επισκευή αρμών εάν το υλικό πλήρωσης έχει ρηγματωθεί ή έχει εξέλθει του αρμού. Αναπλήρωση και καθαρισμός. Οι αρμοί του δαπέδου πρέπει να είναι στο ίδιο επίπεδο με το τελείωμα, ευθυγραμμισμένοι, και να έχουν πληρωθεί με υλικό αρμών του ίδιου χρώματος.

(vi) Έλεγχος των αρμών μετακίνησης και επισκευή του υλικού στεγανοποίησης.

(vii) Επιθεώρηση των αρμών διαστολής και επισκευή τυχόν φθοράς που επηρεάζει την αισθητική, τη στεγανότητα και τη λειτουργία της διατομής (προφίλ) των αρμών διαστολής. Ο βαρύς εξοπλισμός συχνά προκαλεί φθορές στην διατομή. Αντικατάσταση όπως απαιτείται.

(viii) Επιθεώρηση των στύλων και των κιγκλιδωμάτων για στερέωση και σωστή στήριξη στο δάπεδο. Επισκευή τυχόν ασταθούς ή κατεστραμμένης στερέωσης και επανατοποθέτηση.

d) Διαχωριστικά

Αυτή η κατηγορία περιλαμβάνει τις μη φέρουσες, ελαφριές κατασκευές τοίχων για διαμερισμάτωση ή διαχωρισμό των δωματίων. Πρόκειται για διαχωριστικά με μεταλλικό πλαίσιο και διπλή στρώση σανίδων (όπως τα χωρίσματα γυψοσανίδας) και τμηματικά διαχωριστικά τοίχων με διαφανή ή

αδιαφανή πάνελ. Σε αυτήν την κατηγορία περιλαμβάνονται, επίσης, τα μετακινούμενα διαχωριστικά που χρησιμοποιούνται για τον επιμέρους χωρισμό ενός χώρου ή μιας αίθουσας.

(i) Επιθεώρηση των διαχωριστικών για τυχόν βλάβη, μεταβολή της γεωμετρίας ή φθορά εξαιτίας κάποιου στατικού ή δυναμικού φορτίου, σεισμού, έκρηξης, πυρκαγιάς και φορτίου κρούσης μαλακού σώματος. Επισκευή των βλαβών ώστε να διασφαλιστεί ότι τα διαχωριστικά είναι άρτια και διατηρούν την αρχική τους εμφάνιση.

(ii) Διασφάλιση ότι τα διαχωριστικά πληρούν όλες τις απαιτήσεις απόδοσης που αφορούν στην κλάση αντοχής σε φωτιά, την αντίσταση στο νερό, την ηχομόνωση, την ακουστική, την ασφάλεια σύμφωνα με τις αντίστοιχες ειδικές μελέτες που έχουν εκπονηθεί στο στάδιο της μελέτης.

(iii) Διασφάλιση ότι όλα τα τελειώματα είναι καθαρά, χωρίς σημαντικά μόνιμα σημάδια, κηλίδες ή οξειδώσεις.

(iv) Διασφάλιση ότι οι καλύψεις τοίχων ή οι διακοσμήσεις πληρούν τις απαιτήσεις επιφανειών για προστασία από την εξάπλωση φλόγας. Αφαίρεση τυχόν υλικού που θεωρείται ότι μπορεί να διευκολύνει ενδεχόμενη εξάπλωση φλόγας από όλους τους δημόσιους χώρους.

(v) Διασφάλιση της καλής κατάστασης των αρμών διαστολής, έλεγχος και επισκευή των πιθανών φθορών.

e) Επένδυση και Τελειώματα Τοίχων

Αυτή η κατηγορία περιλαμβάνει τα τελειώματα εσωτερικών τοίχων κτιρίων, όπως η επένδυση τοίχων για αισθητικούς και λειτουργικούς λόγους (στεγάνωσης, αντοχής στους ρύπους, υγιεινής, αντίστασης στην εξάπλωση φλόγας, αντοχής στη φωτιά και ακουστικής), η ζωγραφική, η διακοσμητική επίστρωση και τα μαλακά υλικά επίστρωσης (ταπετσαρίες, υφάσματα υαλοβάμβακα, καλύψεις τοίχων από βινύλιο κ.λπ.).

(i) Διασφάλιση ότι τα τελειώματα τοίχου είναι άρτια, σε καλή κατάσταση, ασφαλή και χωρίς αδικαιολόγητες παρεκκλίσεις και υποβάθμιση του υλικού ή του χρώματος. Αντίστοιχες επισκευές.

(ii) Διασφάλιση ότι τα τελειώματα τοίχου είναι καθαρά και συμμορφώνονται με την αντίστοιχη νομοθεσία περί υγιεινής και ασφάλειας.

(iii) Διασφάλιση ότι όλα τα πλακίδια είναι καθαρά, απαλλαγμένα από κηλίδες και μούχλα.

f) Εσωτερικές Θύρες

(i) Επιθεώρηση των εσωτερικών θυρών ατόμων όλων των ειδών, όπως ανακλινόμενες θύρες, περιστρεφόμενες θύρες, αυτόματες συρόμενες θύρες, που χρησιμοποιούνται από το κοινό ή το προσωπικό (του Δημοσίου, του αεροδρομίου, των αεροπορικών εταιρειών, της ασφάλειας ή της συντήρησης), ώστε να διασφαλιστεί ότι λειτουργούν σωστά όσον αφορά την έξοδο, την προσβασιμότητα, την οπτική (διαφανείς ή αδιαφανείς, αισθητική), τον ήχο (ακουστική), την ασφάλεια, τους μηχανισμούς, τον έλεγχο πρόσβασης.

(ii) Έλεγχος των θυρών για να εντοπιστεί τυχόν παραβίαση των πλαισίων ή των μηχανισμών εξαιτίας βλάβης (π.χ. λόγω βίαιας εισόδου ή μη εξουσιοδοτημένης, παράνομης πρόσβασης), γήρανσης ή υπερβολικής χρήσης. Επισκευή τυχόν βλάβης, αντικατάσταση υλικού, πλαισίων ή πάνελ και διασφάλιση της ορθής χρήσης των θυρών..

(iii) Επιθεώρηση κάθε είδους εσωτερικών θυρών βιομηχανικής χρήσης και διασφάλιση της ορθής τους λειτουργίας, ανάλογα με την ειδική τους χρήση: θύρες ρολά, συρόμενες θύρες ή ανασυρόμενες θύρες και διαφράγματα, πυράντοχα διαφράγματα κάθε είδους, ανακλινόμενες θύρες βιομηχανικής χρήσης, θύρες πυρασφάλειας, συμβατικά παραπετάσματα με μηχανισμό ή με χειροκίνητη λειτουργία, πάνελ πρόσβασης που χρησιμοποιούνται για τη διακίνηση υλικών, και ανοίγματα πρόσβασης (π.χ. για τους ταινιόδρομους αποσκευών), θύρες υπηρεσίας ή συντήρησης, ώστε να διασφαλιστεί η ασφάλεια και λειτουργικότητά τους. Επισκευή τυχόν βλάβης, αντικατάσταση των ελαττωματικών υλικών και διασφάλιση της ορθής και ασφαλούς χρήσης κάθε θύρας.

(iv) Διασφάλιση ότι η συντήρηση των εσωτερικών θυρών πραγματοποιείται εξίσου συχνά με τη συντήρηση των εξωτερικών θυρών, λόγω της εντατικής τους χρήσης.

g) Κλίμακες και Κιγκλιδώματα

(i) Τα τελειώματα πρέπει να είναι άρτια, καθαρά και να συμμορφώνονται με την αντίστοιχη νομοθεσία περί υγιεινής και ασφάλειας.

(ii) Τα σκαλοπάτια πρέπει να είναι επίπεδα, ασφαλή, χωρίς θραύσεις και ρωγμές στα τελειώματα, σύμφωνα με τους αντίστοιχους κώδικες.

(iii) Οι ράμπες πρέπει να έχουν την κατάλληλη κλίση, σύμφωνα με τους αντίστοιχους κώδικες.

(iv) Όλοι οι χειρολισθήρες και τα κιγκλιδώματα πρέπει να είναι σταθερά και να συμμορφώνονται με τους σχετικούς κώδικες.

h) Είδη Υγιεινής και Εγκαταστάσεις

(i) Όλα τα είδη υγιεινής, οι βρύσες και όλων των ειδών τα εξαρτήματα υγιεινής πρέπει να είναι καθαρά και να λειτουργούν χωρίς προβλήματα, όπως σπασίματα και βουλώματα.

(ii) Επιθεώρηση των μαστιχών σφράγισης και των άλλων στεγανοποιημένων αρμών ώστε να διασφαλιστεί ότι είναι απαλλαγμένοι (κατά το δυνατό) από κηλίδες και μούχλα.

(iii) Διασφάλιση ότι όλα τα είδη υγιεινής και οι εγκαταστάσεις είναι απαλλαγμένα από σπασίματα και ρωγμές που θα μπορούσαν να επηρεάσουν τη λειτουργικότητα του εξοπλισμού και να προκαλέσουν συσσώρευση βακτηριδίων.

(iv) Όλοι οι διανεμητές σαπουνιού και οι μονάδες στεγνώματος των χεριών πρέπει να είναι επαρκείς σε ποσότητα, να είναι πλήρως λειτουργικοί, χωρίς ελαττώματα, καθαροί και σύμφωνα με τους κανόνες υγιεινής.

i) Εγκαταστάσεις και εξαρτήματα

Σε αυτή την κατηγορία περιλαμβάνεται όλος ο λειτουργικός εξοπλισμός του αεροσταθμού, όπως τα γκισέ ελέγχου εισιτηρίων (check-in), τα εκδοτήρια εισιτηρίων, ο έλεγχος μετανάστευσης/διαβατηρίων, ο τελωνειακός έλεγχος, τα γκισέ καταστημάτων λιανικής, τα γκισέ στις πύλες Επιβατών, τα γραφεία και τα γκισέ πληροφοριών, τα γραφεία απολεσθέντων αντικειμένων, τα γραφεία ενημέρωσης τουριστών, τα γραφεία ενοικιάσεων αυτοκινήτων κ.λπ.

(i) Διασφάλιση ότι όλα τα εξαρτήματα λειτουργούν σωστά, χωρίς σπασίματα και αποκλεισμούς.

(ii) Διασφάλιση ότι οι επιφάνειες είναι καθαρές, απαλλαγμένες από κηλίδες και ρύπους.

(iii) Διασφάλιση ότι οι εγκαταστάσεις και τα εξαρτήματα είναι σταθερά, ασφαλή και απαλλαγμένα από εκδορές και ρωγμές.

(iv) Επιβεβαίωση ότι ο ειδικός εξοπλισμός που είναι ενσωματωμένος στις εγκαταστάσεις, όπως οι οθόνες LCD, LED ή οι οθόνες αφής , λειτουργούν σωστά και παρέχουν στους Επιβάτες τις απαιτούμενες πληροφορίες.

(v) Επιβεβαίωση ότι οι μηχανισμοί σε γραφεία, συρτάρια και ντουλάπια βρίσκονται σε καλή κατάσταση και λειτουργούν σωστά.

j) Καθίσματα

(i) Διασφάλιση ότι τα καθίσματα επαρκούν, σύμφωνα με το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης. Να παρασχεθούν πρόσθετες θέσεις, εάν χρειαστεί, για όλους τους Επιβάτες/επισκέπτες στους χώρους υποδοχής και τις πύλες.

(ii) Διασφάλιση ότι τα καθίσματα είναι καθαρά και άνετα για σύντομη και μακρά χρήση.

(iii) Διασφάλιση ότι τα καθίσματα είναι κατάλληλα για ανθρώπους όλων των σωματότυπων, μεγεθών και ηλικιών και εύχρηστα για τους ηλικιωμένους και λιγότερο ευκίνητους Επιβάτες, των οποίων ο αριθμός αυξάνεται.

(iv) Διασφάλιση ότι τα καθίσματα βρίσκονται σε καλή κατάσταση και είναι σταθερά.

(v) Διασφάλιση ότι τα καθίσματα είναι δομικά ασφαλή και παρέχεται ικανοποιητική ορατότητα κάτω από αυτά, διευκολύνοντας τους ελέγχους ασφαλείας και την καθαριότητα.

(vi) Διασφάλιση ότι τα καθίσματα πληρούν τα υποχρεωτικά πρότυπα ασφάλειας.

k) Σήμανση

(i) Επιβεβαίωση ότι η σήμανση κατεύθυνσης, πληροφοριών, καθοδήγησης, και τριτογενής κ.λπ. συμμορφώνεται με το Κεφάλαιο J12 του Εγχειριδίου Αναφοράς Ανάπτυξης Αεροδρομίων (Airport Development Reference Manual) της ΙΑΤΑ.

(ii) Διασφάλιση ότι τα ηλεκτρονικά συστήματα οπτικής απεικόνισης πληροφοριών (EVIDS) είναι επαρκή. Να παρασχεθεί πρόσθετος εξοπλισμός, εάν απαιτείται.

(iii) Διασφάλιση ότι η σήμανση έκτακτης ανάγκης και εξόδου και ο φωτισμός έκτακτης ανάγκης που απαιτούνται για την εκκένωση του κτιρίου, λειτουργούν σωστά.

2.6 Σύστημα Διαχείρισης Αποσκευών

a) Να γίνεται τακτική συντήρηση των ταινιόδρομων και των ιμάντων μεταφοράς αποσκευών, σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή και το Έγγραφο 9137, Κεφάλαιο 9.7, του ICAO.

b) Να γίνεται τακτική συντήρηση των μονάδων παραλαβής αποσκευών, σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή και το Κεφάλαιο 9.8 του Εγγράφου 9137 του ICAO.

c) Να γίνεται τακτική συντήρηση όλου του εξοπλισμού που χρησιμοποιείται για το σύστημα διαχείρισης αποσκευών, σύμφωνα με το εγχειρίδιο του κατασκευαστή και τα Κεφάλαια 4.5, 4.6, 4.7 του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ 17 του ICAO και το Κεφάλαιο U11 του εγχειριδίου ADRM της IATA.

d) Να διασφαλιστεί ότι η διαδικασία στην αίθουσα παραλαβής αποσκευών συμμορφώνεται με το Κεφάλαιο U10 του εγχειριδίου ADRM της IATA.

2.7 Μηχανολογικές Εγκαταστάσεις

Κλιματισμός

Όλες οι εγκαταστάσεις του κλιματισμού πρέπει να συντηρούνται σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή και, επιπλέον, σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου, Τελευταία Ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Συντήρηση Συστημάτων Κλιματισμού Αεροδρομίου (Maintenance of Airport Air Conditioning Systems), παράγραφος 9.4. Η συντήρηση θα περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

a) Δίκτυα Σωληνώσεων Ψυχρού Ύδατος

(i) Επιθεώρηση όλων των δικτύων σωληνώσεων ψυχρού ύδατος για διαρροές, επισκευή και αναπλήρωση αναλόγως.

(ii) Επιθεώρηση όλων των δικτύων σωληνώσεων ψυχρού ύδατος για σκουριά και συντήρηση με αντιδιαβρωτική βαφή δύο στρώσεων, όπου χρειάζεται.

(iii) Επιθεώρηση όλων των μονώσεων των δικτύων σωληνώσεων ψυχρού ύδατος για την προστασία από φθορές και πραγματοποίηση των ανάλογων επισκευών/αντικαταστάσεων.

(iv) Επιθεώρηση της σωστής λειτουργίας των αντλιών κυκλοφορίας (κυκλοφορητών) και συντήρηση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή.

(v) Έλεγχος όλων των βανών απομόνωσης, των βανών ελέγχου, των ρυθμιστικών βανών και των βανών με μοτέρ για να διασφαλιστεί η σωστή και αυτόματη λειτουργία τους. Να γίνουν οι ανάλογες αντικαταστάσεις ή επισκευές.

b) Δίκτυα Αγωγών Αεραγωγών

(i) Επιθεώρηση της μόνωσης σε όλα τα δίκτυα αγωγών, αεραγωγών κλιματισμού και να γίνουν οι ανάλογες επιδιορθώσεις.

(ii) Να διενεργηθεί έλεγχος διαρροών στα δίκτυα αεραγωγών και να γίνει στεγανοποίηση όπου χρειάζεται.

(iii) Επιθεώρηση της προστασίας εξωτερικής θερμικής μόνωσης και να γίνουν οι ανάλογες επιδιορθώσεις.

(iv) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας των διαφραγμάτων ρύθμισης και των πυροδιαφραγμάτων.

(v) Καθαρισμός των αεραγωγών εσωτερικά, όπου είναι δυνατό.

(vi) Έλεγχος των εύκαμπτων συνδέσεων με ανεμιστήρες και των κεντρικών κλιματιστικών μονάδων για φθορές/διαρροές και αντικατάσταση/επισκευή αυτών.

(vii) Καθαρισμός των στομίων προσαγωγής/επιστροφής.

c) Κεντρικές Κλιματιστικές Μονάδες (ΚΚΜ)

(i) Καθαρισμός/επισκευή των φίλτρων αέρα στις κεντρικές κλιματιστικές μονάδες.

(ii) Καθαρισμός των φυγοκεντρικών ανεμιστήρων.

(iii) Έλεγχος των ιμάντων ανεμιστήρα για κατάλληλη τάνυση και αντικατάσταση με βάση τις ώρες λειτουργίας.

(iv) Καθαρισμός των ψυκτικών και θερμαντικών στοιχείων.

(v) Έλεγχος της σωστής και ομαλής λειτουργίας των μηχανισμών και των κινητήρων των διαφραγμάτων αέρα. Να γίνει συντήρηση όπου χρειάζεται.

(vi) Έλεγχος των ωρών λειτουργίας των ρουλεμάν των ανεμιστήρων και να γίνει λίπανση ή αντικατάσταση.

(vii) Επιθεώρηση των ηλεκτρικών κινητήρων για υπερβολικές φθορές και να γίνει αντικατάσταση εάν χρειάζεται.

(viii) Έλεγχος της λεκάνης συλλογής συμπυκνωμάτων για διαρροές, διάβρωση ή φραξίματα και να γίνει η ανάλογη συντήρηση.

d) Κεντρικοί Ψύκτες Ψυχρού Ύδατος

(i) Έλεγχος της πίεσης του ψυκτικού υγρού και συντήρηση σύμφωνα με τα πρότυπα του κατασκευαστή.

(ii) Έλεγχος για σωστό εύρος θερμοκρασίας και αυτόματη λειτουργία.

(iii) Έλεγχος των ωρών λειτουργίας του συμπιεστή και συντήρηση ή αντικατάσταση των ρουλεμάν σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή.

(iv) Επιθεώρηση όλων των ηλεκτρικών κινητήρων και συντήρηση ή αντικατάσταση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή.

(v) Επιθεώρηση όλων των υδραυλικών συνδέσεων για διαρροές και διάβρωση και να γίνει η ανάλογη συντήρηση.

(vi) Έλεγχος ωρών λειτουργίας των ανεμιστήρων και επιθεώρηση για ομαλή λειτουργία, να γίνει αντικατάσταση των ρουλεμάν όπου χρειάζεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κατασκευαστών.

(vii) Χημικός καθαρισμός όλων των σωλήνων σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κατασκευαστών.

e) Πύργοι ψύξης

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή.

f) Δεξαμενή Αποθήκευσης Πάγου

Επιθεώρηση για τυχόν διαρροές και φθορές στις δεξαμενές και το δίκτυο σωληνώσεων και να γίνουν οι ανάλογες επισκευές.

g) Επίπεδος Εναλλάκτης Θερμότητας

Επιθεώρηση και συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή.

h) Μονάδες Κλειστού Ελέγχου - Ακριβής έλεγχος θερμοκρασίας - υγρασίας

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή.

Εγκαταστάσεις Θέρμανσης

Οι εγκαταστάσεις θέρμανσης πρέπει να συντηρούνται σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή και, επιπλέον, σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου, Τελευταία Ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Κεφάλαιο 9, Συντήρηση Κλιματιστικών Συστημάτων Αεροδρομίου (Maintenance of Airport Air Conditioning Systems), παράγραφος 9.5. Η συντήρηση μπορεί να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

i) Δίκτυα Σωληνώσεων Θέρμανσης

(i) Επιθεώρηση όλων των δικτύων σωληνώσεων θερμού ύδατος για διαρροές, επισκευή και αναπλήρωση αναλόγως.

(ii) Επιθεώρηση όλων των δικτύων σωληνώσεων θερμού ύδατος για σκουριά και συντήρηση με αντιδιαβρωτική βαφή δύο στρώσεων, όπου χρειάζεται.

(iii) Επιθεώρηση του δικτύου σωληνώσεων θερμού ύδατος για μόνωση και προστασία από φθορές και να γίνουν οι ανάλογες επισκευές/αντικαταστάσεις.

(iv) Επιθεώρηση της σωστής λειτουργίας των αντλιών κυκλοφορίας (κυκλοφορητών) και συντήρηση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή

(v) Έλεγχος όλων των βανών διακοπής, των βανών ελέγχου, των ρυθμιστικών βανών και των βανών με μοτέρ για να διασφαλιστεί η σωστή και αυτόματη λειτουργία τους. Να γίνουν οι ανάλογες αντικαταστάσεις ή επισκευές.

(vi) Επιθεώρηση της σωστής λειτουργίας των λεβήτων και συντήρηση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή.

(vii) Καθαρισμός των σωλήνων θερμού ύδατος και επιθεώρηση για τυχόν αδικαιολόγητη φθορά/διάβρωση.

(viii) Έλεγχος της μόνωσης της θύρας του λέβητα και επισκευή όπου χρειάζεται.

(ix) Καθαρισμός και έλεγχος του καυστήρα καυσίμου σύμφωνα με τα πρότυπα/απαιτήσεις του κατασκευαστή.

(x) Καθαρισμός και έλεγχος της καμινάδας και του καπναγωγού καυσαερίων και να γίνουν οι ανάλογες επισκευές.

(xi) Καθαρισμός και έλεγχος των δεξαμενών καυσίμων, επισκευή τυχόν διαρροών.

(xii) Έλεγχος της αυτόματης λειτουργίας του λέβητα/καυστήρα, έλεγχος του εύρους θερμοκρασιών και της μέγιστης θερμοκρασίας διακοπής, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή. Έλεγχος της σωστής λειτουργίας της ηλεκτρομαγνητικής βαλβίδας παροχής πετρελαίου ντίζελ.

(xiii) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας όλων των χειροκίνητων και αυτόματων βανών και για διαρροές.

(xiv) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας της βαλβίδας ασφάλειας υπερπιέσεως.

(xv) Έλεγχος των αντλιών κυκλοφορίας για τυχόν διαρροές και συντήρηση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή.

(xvi) Έλεγχος των δοχείων διαστολής για διαρροές και σωστή πίεση. Αντικατάσταση των μεμβρανών σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή τους.

j) Φυσικό αέριο

(i) Έλεγχος του δικτύου παροχής αερίου για διάβρωση και διαρροές και να γίνουν οι ανάλογες επισκευές.

(ii) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας των εξαρτημάτων αερίου πριν τον καυστήρα (Gas train) σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή.

(iii) Επιθεώρηση της καλής λειτουργίας όλων των συσκευών ασφαλείας, όπως οι βάνες ασφαλείας, οι βαλβίδες σεισμού και οι σύνδεσμοι.

Παροχή Νερού

k) Δίκτυα σωληνώσεων

(i) Διενέργεια επιθεώρησης σε όλα τα δίκτυα σωληνώσεων για διαρροές και διάβρωση. Συντήρηση με επάλειψη αντιδιαβρωτικής βαφής δύο στρώσεων και αντικατάσταση όπου χρειάζεται.

(ii) Επιθεώρηση της σωστής λειτουργίας όλων των αυτόματων εξαεριστικών και να γίνουν οι ανάλογες επιδιορθώσεις.

(iii) Επιθεώρηση της μόνωσης του δικτύου σωληνώσεων θερμού ύδατος για τυχόν φθορές και να γίνουν οι ανάλογες επισκευές ή αντικαταστάσεις.

l) Πιεστικά συγκροτήματα / δεξαμενές νερού / αποσκληρυντές νερού

(i) Επιθεώρηση των δεξαμενών αποθήκευσης νερού για διαρροές, να γίνει στεγανοποίηση όπου χρειάζεται.

(ii) Καθαρισμός των δεξαμενών αποθήκευσης νερού.

(iii) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας των πιεστικών συγκροτημάτων σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή τους. Να γίνει επισκευή όταν χρειάζεται.

(iv) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας των δοσομετρικών αντλιών παροχής χημικών σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή.

(v) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας των αποσκληρυντικών νερού σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή.

m) Κεντρικά δοχεία παραγωγής και αποθήκευσης ζεστού νερού χρήσης (ZNX)

(i) Επιθεώρηση των δοχείων ZNX για τυχόν διαρροές και διάβρωση. Να γίνουν οι ανάλογες αντικαταστάσεις ή επισκευές.

(ii) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας και του μέγιστου εύρους θερμοκρασιών, να γίνουν οι ανάλογες ρυθμίσεις.

(iii) Επιθεώρηση της σωστής λειτουργίας των αντλιών κυκλοφορίας θερμού ύδατος και συντήρηση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή.

(iv) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας των βαλβίδων ασφαλείας.

Συστήματα Λυμάτων

n) Δίκτυα σωληνώσεων / φρεάτια

(i) Επιθεώρηση των διαδρομών των σωληνώσεων εντός των κτιρίων για διαρροές και φθορές και να γίνουν οι ανάλογες επισκευές.

(ii) Επιθεώρηση και καθαρισμός όλων των φρεατίων επίσκεψης που βρίσκονται στο υπόγειο και να γίνουν οι ανάλογες στεγανοποιήσεις.

(iii) Επιθεώρηση και καθαρισμός όλων των σιφονιών δαπέδων.

(iv) Επιθεώρηση της σωστής λειτουργίας όλων των δικτύων εξαερισμών.

o) Σταθμοί ανύψωσης

(i) Επιθεώρηση όλων των ανυψωτικών αντλιών στο υπόγειο και να γίνει συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή τους.

(ii) Επιθεώρηση των σταθμών ανύψωσης για διαρροές και φθορές και να γίνουν οι ανάλογες επισκευές.

p) Συστήματα όμβριων υδάτων

(i) Επιθεώρηση των διαδρομών των σωληνώσεων εντός των κτιρίων για διαρροές και φθορές και να γίνουν οι ανάλογες επισκευές.

(ii) Επιθεώρηση των δεξαμενών αποθήκευσης νερού για διαρροές, να γίνει στεγανοποίηση όπου χρειάζεται.

(iii) Καθαρισμός των δεξαμενών αποθήκευσης νερού.

(iv) Επιθεώρηση και καθαρισμός όλων των φρεατίων επιθεώρησης στο υπόγειο.

(v) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας των πιεστικών συγκροτημάτων και αντλιών ανύψωσης σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή τους. Επισκευή όπου χρειάζεται.

(vi) Συντήρηση των φίλτρων άμμου σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή τους.

Εγκαταστάσεις πυρόσβεσης (Μόνιμες εγκαταστάσεις πυροπροστασίας)

Όλες οι εγκαταστάσεις πυρόσβεσης πρέπει να συντηρούνται σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή και, επιπλέον, σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου, Τελευταία Ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Κεφάλαιο 9, Συντήρηση Συστημάτων Πυρόσβεσης (Maintenance of Airport Fixed Fire Protection Installations), παράγραφος 9.12. Η συντήρηση πρέπει να περιλαμβάνει επίσης τα ακόλουθα:

q) Δίκτυα σωληνώσεων

Διενέργεια επιθεώρησης σε όλα τα δίκτυα σωληνώσεων για διαρροές και διάβρωση. Συντήρηση με επάλειψη αντιδιαβρωτικής βαφής δύο στρώσεων ή να γίνει αντικατάσταση όπου χρειάζεται.

r) Δίκτυα αυτόματων καταιονητήρων, εξέλικτρα αυλών, δίκτυα υδροληψίας και πυροσβεστικών φωλεών

(i) Διεξαγωγή ελέγχου πίεσης στα δίκτυα καταιονισμού σύμφωνα με τις Τεχνικές Οδηγίες 2461-86 του ΤΕΕ (ΤΟΤΕΕ), παράγραφοι Β6 και Β7 και EN 12845.

(ii) Διεξαγωγή ελέγχων πίεσης στα δίκτυα εξέλικτρων αυλών σύμφωνα με τις Τεχνικές Οδηγίες 2461-86 του ΤΕΕ (ΤΟΤΕΕ), παράγραφος Α6 και EN 12845.

(iii) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας των βανών αποστράγγισης και διακοπής.

s) Φορητοί Πυροσβεστήρες

Συντήρηση σύμφωνα με τις οδηγίες των κατασκευαστών και των προμηθευτών.

t) Πυροσβεστικό συγκρότημα

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή.

u) Τοπικά συστήματα πυρόσβεσης με αέριο (FM 200, argonite, inergen, ξηρή σκόνη, CO_2)

(i) Επιθεώρηση όλων των δικτύων σωληνώσεων για διαρροές και διάβρωση.

(ii) Διενέργεια υδραυλικών ελέγχων στους κυλίνδρους εκτόνωσης ανά δέκα χρόνια.

(iii) Συντήρηση των βαλβίδων εκτόνωσης σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κατασκευαστών και των προμηθευτών.

(iv) Συντήρηση των τοπικών συστημάτων πυρανίχνευσης (πίνακας πυρανίχνευσης, πυρανιχνευτές, κώδωνες, σειρήνες και φάροι) σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κατασκευαστών και των προμηθευτών.

v) Ανελκυστήρες Ατόμων / Ογκωδών Αντικειμένων (Ασανσέρ)

Συντήρηση σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου, Τελευταία Ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Κεφάλαιο 9 - Συντήρηση Συστημάτων Ανύψωσης Ατόμων (Maintenance of People Lifts-Elevators), παράγραφος 9.10.

w) Συστήματα κυλιόμενων διαδρόμων, κυλιόμενων κλιμάκων

Συντήρηση σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου, Τελευταία Ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Κεφάλαιο 9 - Συντήρηση Συστημάτων Μεταφοράς κυλιόμενων διαδρόμων - κλιμάκων (Maintenance of People Movers-Escalators etc.), παράγραφος 9.11.

x) Σταθερές Υδραυλικές Ράμπες Φόρτωσης

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή.

2.8 Ηλεκτρικές εγκαταστάσεις

a) Μέση τάση 20KV

(i) Μετασχηματιστές Ισχύος 20KV/400V (Ξηρού τύπου - τύπου πλήρωσης ελαίου με δοχείο διαστολής, ελαίου κλειστού τύπου)

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή και, επιπλέον, σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου, Τελευταία Ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Κεφάλαιο 3 - Συντήρηση Ηλεκτρικών Συστημάτων Αεροδρομίου (Maintenance of Airport Electrical Systems), παράγραφος 3.3.

(ii) Διακόπτες μέσης τάσης

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή.

(iii) Καλώδια ισχύος μέσης τάσης μέσα στον υποσταθμό (Ονομαστική τάση 20 KV)

(A) Αποσύνδεση καλωδίων από τον εξοπλισμό και στα δύο άκρα, πριν τους ελέγχους ηλεκτρικής μόνωσης των καλωδίων.

(B) Διηλεκτρική Αντοχή, Έλεγχος ηλεκτρικής μόνωσης των καλωδίων με συνεχές ρεύμα (DC)

(1) Έλεγχος της ηλεκτρικής ισχύος των καλωδίων με τη μέθοδο «βηματικής τάσης».

(2) Παροχή προσωπικού ασφαλείας, εκτός από τους τεχνικούς ελέγχου.

(3) Οι έλεγχοι θα πρέπει να διεξάγονται μεταξύ αγωγών και γείωσης.

(4) Αρχικό επίπεδο ελέγχου: 2kV DC για χρόνο δύο λεπτών (επίπεδο σταθεροποίησης Megger).

(5) Δεύτερο επίπεδο: 5kV DC για χρόνο πέντε λεπτών (Επίπεδο Πόλωσης).

(6) Επόμενα επίπεδα ελέγχου: Αυξήσεις κατά 5kV DC που διατηρούνται για ένα λεπτό σε κάθε επίπεδο.

(7) Καταγραφή των τιμών διαρροής ρεύματος σε κάθε βήμα.

(8) Τελικό επίπεδο ελέγχου: διατήρηση του επιπέδου ελέγχου σε σταθερή τάση για 15 λεπτά. Καταγραφή της μείωσης του ρεύματος σε πεντάλεπτα διαλείμματα σε αυτό το διάστημα.

(9) Σχεδίαση καμπύλης μείωσης - ρεύματος έναντι χρόνου.

(C) Το φύλλο δεδομένων ελέγχου πρέπει να περιλαμβάνει τα εξής:

(1) Πίνακας με το ρεύμα διαρροής σε κάθε επίπεδο ελέγχου.

(2) Γράφημα για την εφαρμοζόμενη τάση ελέγχου έναντι του ρεύματος διαρροής.

(3) Στοιχεία καλωδίων.

(4) Σχεδιάγραμμα με το τμήμα του συστήματος στο οποίο είναι συνδεδεμένο το καλώδιο.

(5) Συνθήκες περιβάλλοντος, όπως υγρασία και θερμοκρασία.

(6) Ημερομηνία ελέγχου και υπογραφή του τεχνικού ελέγχου.

(7) Σύγκριση τιμών ελέγχου με όλα τα προηγούμενα αποτελέσματα ελέγχων ή συντήρησης και σχόλιο για τις διαφορές που παρατηρήθηκαν.

b) Χαμηλή Τάση

(i) Πεδία αντιστάθμισης Αέργου Ισχύος (P.F)

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή

(ii) Ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή και, επιπλέον, σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου, Τελευταία Ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Κεφάλαιο 3 - Συντήρηση Ηλεκτρικών Συστημάτων Αεροδρομίου (Maintenance of Airport Electrical Systems), παράγραφος 3.3.

(iii) Κεντρικό Τροφοδοτικό Αδιάλειπτης Παροχής (U.P.S)

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή

(iv) Σταθερός Ρυθμιστής Έντασης (CCR)

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή

(v) Διακόπτες χαμηλής τάσης

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή

(vi) Πίνακες ρελέ και διακόπτες (συμπεριλαμβανομένων των πινάκων στους υποσταθμούς)

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή και, επιπλέον, σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου, Τελευταία Ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Κεφάλαιο 3 - Συντήρηση Ηλεκτρικών Συστημάτων Αεροδρομίου (Maintenance of Airport Electrical Systems), παράγραφος 3.3.

(vii) Καλώδια ισχύος (χαμηλή τάση και 6,6 KV) και διανομείς στο πεδίο

Συντήρηση σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου, Τελευταία Ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Κεφάλαιο 3 - Συντήρηση Ηλεκτρολογικών Συστημάτων Αεροδρομίου (Maintenance of Airport Electrical Systems), παράγραφος 3.3.

(viii) Φωτισμός και ηλεκτρολογικός εξοπλισμός (εσωτερικός, εξωτερικός, χώρων στάθμευσης, φωτισμός οδικού δικτύου)

Συντήρηση σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου, Τελευταία Ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Κεφάλαιο 9 - Κτίρια (Buildings), παράγραφος 9.2.

(ix) Συστήματα Φωτισμού Έκτακτης Ανάγκης

Συντήρηση σύμφωνα με το Βρετανικό Πρότυπο 5266: Μέρος 8, 2004 (BS EN 50172: 2004) - Συστήματα Φωτισμού Έκτακτης Ανάγκης και συσσωρευτών σύμφωνα με το πρότυπο 101(00) της NFPA, Ενότ. 7.9.3.

(x) Αυτόματες πόρτες

Συντήρηση σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου, Τελευταία ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Κεφάλαιο 9 - Κτίρια (Buildings), παράγραφος 9.6.

(xi) Πετάσματα αέρα (Αεροκουρτίνες)

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή.

(xii) Ρολόγια και Σύστημα Χρονισμού

Συντήρηση σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου, Τελευταία ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Κεφάλαιο 9 - Κτίρια (Buildings), παράγραφος 9.3 Εγκαταστάσεις επικοινωνίας.

(xiii) Σύστημα Διαχείρισης Κτιρίου (BMS)

Συντήρηση σύμφωνα με τις οδηγίες συντήρησης των κατασκευαστών λογισμικού και τεχνικού εξοπλισμού.

(xiv) Σύστημα εποπτικού ελέγχου και συλλογής δεδομένων (SCADA)

Συντήρηση του Συστήματος SCADA, των PLC και PC και των αισθητήρων σύμφωνα με τις οδηγίες συντήρησης του κατασκευαστή λογισμικού και τεχνικού εξοπλισμού.

(xv) Σύστημα αντικεραυνικής προστασίας

Οι επιθεωρήσεις, οι έλεγχοι και η συντήρηση θα πρέπει να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή και το πρότυπο 780 (τελευταία έκδοση) της Εθνικής Ένωσης Πυροπροστασίας των ΗΠΑ (NFPA - National Fire Protection Association)

(xvi) Σύστημα πυρανίχνευσης

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή

2.9 Συστήματα Τεχνολογίας Πληροφοριών και Επικοινωνίας

(a) Τοπικό δίκτυο (LAN)

(i) Συντήρηση του LAN (δρομολογητές, διακόπτες, hubs, διακομιστές, (servers), σταθμοί εργασίας κ.λπ.) σύμφωνα με τις οδηγίες συντήρησης του κατασκευαστή λογισμικού και τεχνικού εξοπλισμού. Συντήρηση και της αποκλειστικής μονάδας UPS σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή.

(ii) Οπτική επιθεώρηση της καλωδίωσης (οπτικών ινών και χαλκού) και των τερματισμών όπου υπάρχει πρόσβαση, σε περίπτωση ενδείξεων για σημάδια φθοράς ή ζημιάς.

(iii) Συντήρηση των ικριωμάτων και των κατανεμητών (οπτικών ινών και χαλκού) που βρίσκονται στις αίθουσες επικοινωνιών ή οπουδήποτε αλλού.

(iv) Συντήρηση των πριζών RG-45.

(b) Συστήματα φωνής

(i) Οπτική επιθεώρηση της καλωδίωσης και των τερματισμών όπου υπάρχει πρόσβαση, για σημάδια φθοράς ή ζημίας.

(ii) Συντήρηση του Τηλεφωνικού Κέντρου σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή.

(iii) Συντήρηση των ικριωμάτων και των κατανεμητών.

(iv) Συντήρηση των πριζών RG-45.

(c) Ασύρματα Συστήματα Επιβατών

Συντήρηση σύμφωνα με τις οδηγίες συντήρησης των κατασκευαστών λογισμικού και υλικού.

(d) Σύστημα παρακολούθησης κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης (CCTV)

(i) Οπτική επιθεώρηση όλων των βασικών στοιχείων CCTV συμπεριλαμβανομένης της καλωδίωσης και των συνδέσεων όπου υπάρχει πρόσβαση, για σημάδια φθοράς ή ζημίας

(ii) Έλεγχος ολόκληρου του εξοπλισμού ελέγχου του CCTV (οθόνες, VCR, DVR, Πολυπλέκτης κ.λπ.).

(iii) Έλεγχος και καθαρισμός των καμερών, των φακών και των θηκών όπως απαιτείται.

(iv) Έλεγχος των φακών για σωστό και καθαρό οπτικό πεδίο και ρυθμίσεις όπου απαιτείται.

(v) Έλεγχος των εικόνων για σωστό οπτικό πεδίο και ρυθμίσεις όπου απαιτείται.

(vi) Έλεγχος και δοκιμή εξοπλισμού απομακρυσμένης σηματοδότησης.

(vii) Έλεγχος της ποιότητας εγγραφής και αναπαραγωγής.

(viii) Έλεγχος της ικανοποιητικής μετάδοσης εικόνων στο απομακρυσμένο κέντρο (όπου ισχύει).

(e) Σύστημα Ελέγχου Πρόσβασης (ACS)

Συντήρηση σύμφωνα με τις οδηγίες συντήρησης του κατασκευαστή λογισμικού και υλικού.

(f) Σύστημα Ηχητικής Ειδοποίησης

(i) Οπτική επιθεώρηση όλων των βασικών στοιχείων συμπεριλαμβανομένης της καλωδίωσης και των συνδέσεων όπου υπάρχει πρόσβαση, για σημάδια φθοράς ή ζημιάς.

(ii) Έλεγχος ολόκληρου του εξοπλισμού στο βασικό ικρίωμα (μικροεπεξεργαστές, ενισχυτές, συσκευές αναπαραγωγής CD/DVD, ραδιόφωνα, συστήματα ανακοινώσεων, μικρόφωνα κ.λπ.).

(iii) Έλεγχος σταθμών ανακοινώσεων (μικρόφωνα, πλήκτρα, LED, προενισχυτής μικροφώνου, ενισχυτής γραμμής συμμετρικής εξόδου κ.λπ.)

(iv) Έλεγχος των ηχείων.

(v) Έλεγχος του συστήματος ανάλυσης του θορύβου (ANAS) εντός των αιθουσών και των αισθητήρων θορύβου.

(g) Σύστημα Κοινής Χρήσης Επεξεργασίας Δεδομένων Επιβατών (CUPPS)

Συντήρηση σύμφωνα με τις οδηγίες συντήρησης των κατασκευαστών λογισμικού και υλικού.

(h) Σύστημα οπτικών αναγγελιών πτήσεων (FIDS)

(i) Οπτική επιθεώρηση όλων των βασικών στοιχείων FIDS συμπεριλαμβανομένης της καλωδίωσης και των συνδέσεων όπου υπάρχει πρόσβαση, για σημάδια φθοράς ή ζημιάς.

(ii) Έλεγχος ολόκληρου του εξοπλισμού FIDS (Κύρια συστήματα υπολογιστών, διακόπτες, hubs, μητρικές κάρτες πίσω από τις οθόνες, σταθμοί εργασίας κ.λπ.).

(iii) Έλεγχος και καθαρισμός των οθονών και των πλακετών LCD, όπως απαιτείται.

3. Αστικός Χώρος Αεροδρομίου (χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων, δρόμοι πρόσβασης, επίπεδο αναχωρήσεων αεροσταθμού)

Ο Παραχωρησιούχος θα εκτελεί τακτικές εργασίες συντήρησης των οδών και των τμημάτων αυτού, τα οποία βρίσκονται εντός των Περιοχών Παραχώρησης των Περιφερειακών Αεροδρομίων, των χώρων επιβίβασης / αποβίβασης του αεροσταθμού (curb sides) και των διαφόρων περιοχών στάθμευσης αυτοκινήτων (Επιβατών, προσωπικού, ταξί, λεωφορείων, ενοικιαζόμενων αυτοκινήτων κ.λπ.), στις οποίες θα περιλαμβάνονται οι εξής:

(a) Σκούπισμα και καθάρισμα των οδικών δικτύων, των γεφυρών (όπου υπάρχουν) και των χώρων στάθμευσης

(b) Συντήρηση και επισκευή όλων των πεζόδρομων

(c) Συντήρηση των συστημάτων άρδευσης και λυμάτων (βλ. παράγραφο 1.2 του παρόντος Παραρτήματος)

(d) Εκτέλεση εργασιών αρχιτεκτονικής τοπίου και συντήρηση

(e) Συντήρηση όλων των εγκαταστάσεων φωτισμού

(f) Συντήρηση όλων των σημείων ελέγχου πρόσβασης

(g) Συντήρηση όλων των καμερών του συστήματος CCTV

(h) Συντήρηση όλων των ηχείων του συστήματος ηχητικής τηλεειδοποίησης

4. Άλλα Κτίρια

Άλλες εγκαταστάσεις όπως:

(a) Κτίριο (α) υπηρεσιών αεροναυτιλίας και πύργος ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας

(b) Κτίρια σταθμών διάσωσης και πυρόσβεσης

(c) Αμαξοστάσια και χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων

(d) Εμπορευματικοί Σταθμοί

θα πρέπει να συμμορφώνονται με τα σχετικά άρθρα του παρόντος Παραρτήματος.

Παράρτημα 14
Συμφωνία Πολυμερούς Διαιτησίας

ΣΥΜΦΩΝΊΑ ΠΟΛΥΜΕΡΟΥΣ ΔΙΑΙΤΗΣΊΑΣ

[ΗΜΕΡΟΜΗΝΊΑ]

Ανάμεσα

ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΣΤΟ ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.

[●] ως Πληρεξούσιος Πιστωτών

και

[●] ως Παραχωρησιούχος

ΑΥΤΗ Η ΣΥΜΦΩΝΙΑ με ημερομηνία [ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ] υπογράφεται

Ανάμεσα:

(1) **ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ**, που εκπροσωπείται από τον [●], Υπουργό Οικονομικών, τον [●], Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και τον [●], Υπουργό Εθνικής Άμυνας (το **Δημόσιο**),

(2) **ΣΤΟ ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.**, που εκπροσωπείται από τον [●], (ο **Παραχωρητής**),

(3) στον [●] (ο **Πληρεξούσιος Πιστωτών**) για λογαριασμό των Μερών της Χρηματοδότησης, και

(4) [...], μια εταιρεία που έχει συσταθεί σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, με καταστατική έδρα στην [...], Ελλάδα, και εγγεγραμμένη στο Μητρώο Ανώνυμων Εταιρειών της νομαρχίας [...] με αριθμό [...], η οποία εκπροσωπείται νόμιμα από τον [...] (ο **Παραχωρησιούχος**).

ΠΡΟΟΙΜΙΟ

(Α) Το Δημόσιο, ο Παραχωρητής, ο Παραχωρησιούχος και οι Αρχικοί Μέτοχοι έχουν συνάψει την με ημερομηνία [ ] σύμβαση (η **Σύμβαση Παραχώρησης**) που αφορά στο έργο.

(Β) Ο Παραχωρησιούχος και τα Μέρη της Χρηματοδότησης έχουν υπογράψει τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις, σύμφωνα με τις οποίες τα Μέρη της Χρηματοδότησης έχουν συμφωνήσει να διαθέσουν στον Παραχωρησιούχο συγκεκριμένες χρηματοδοτικές διευκολύνσεις για τους σκοπούς χρηματοδότησης του έργου.

(Γ) Η παρούσα Συμφωνία συνάπτεται σύμφωνα με το Άρθρο 39 (*Επίλυση Διαφορών*) της Σύμβασης Παραχώρησης.

ΣΥΜΦΩΝΗΘΗΚΑΝ τα εξής:

1 Ερμηνεία

1.1 Ορισμοί

Στην παρούσα Συμφωνία:

Ο όρος **Αίτηση για Διαιτησία** έχει το νόημα που αποδίδεται σε αυτόν σύμφωνα με τους Κανόνες ΔΕΕ.

Ο όρος **Απάντηση ΕΤΔ** αναφέρεται στην απάντηση σε Ειδοποίηση ΕΤΔ σύμφωνα με τον Όρο 4 της παρούσας Συμφωνίας.

Ο όρος **Απάντηση στην Αίτηση για Διαιτησία** έχει το νόημα που αποδίδεται σε αυτόν σύμφωνα με τους Κανόνες ΔΕΕ.

Ο όρος **ΔΕΕ** αναφέρεται στο Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο.

Ο όρος **Διαιτητικό Δικαστήριο** αναφέρεται στο δικαστήριο που έχει οριστεί αρμόδιο σύμφωνα με τον Όρο 6 της παρούσας Συμφωνίας.

Ο όρος **Διαφορά** αναφέρεται σε οποιαδήποτε διαφορά, διαφωνία ή αμφισβήτηση ανάμεσα σε οποιοδήποτε από τα Μέρη, η οποία ανακύπτει σύμφωνα, από ή σε σχέση με την παρούσα Συμφωνία, τη Σύμβαση Παραχώρησης ή τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις, συμπεριλαμβανομένης, μεταξύ άλλων, οποιασδήποτε διαφοράς ως προς (α) την εφαρμογή, ερμηνεία ή εγκυρότητα αυτών και (β) οποιαδήποτε πράξη ή παράλειψη του Ανεξάρτητου Μηχανικού σύμφωνα με τους όρους της Σύμβασης Παραχώρησης.

Ο όρος **Δικαστήριο του ΔΕΕ** αναφέρεται στο Διαιτητικό Δικαστήριο του ΔΕΕ στο Παρίσι.

Ο όρος **ΕΕΤΔ** αναφέρεται στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών που ορίζεται σύμφωνα με τον Όρο 4 της παρούσας Συμφωνίας.

Ο όρος **Ειδοποίηση ΕΤΔ** αναφέρεται στην ειδοποίηση με την οποία μια Τεχνική Διαφορά παραπέμπεται σε ΕΤΔ σύμφωνα με τον Όρο 4 της παρούσας Συμφωνίας.

Ο όρος **Ειδοποίηση Απόκλισης** έχει το νόημα που αποδίδεται σε αυτόν σύμφωνα με τον Όρο 8(α) της παρούσας Συμφωνίας.

Ο όρος **Ειδοποίηση Ένστασης** έχει το νόημα που αποδίδεται σε αυτόν σύμφωνα με τον Όρο 8(δ) της παρούσας Συμφωνίας.

Ο όρος **ΕΤΔ** αναφέρεται στη Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών που παρατίθεται στον Όρο 4 της παρούσας Συμφωνίας.

Ο όρος **Εφετείο** έχει το νόημα που αποδίδεται σε αυτόν σύμφωνα με τον Όρο 8(δ) της παρούσας Συμφωνίας.

Ο όρος **Κανόνες ΔΕΕ** αναφέρεται στους Κανόνες Διαιτησίας του ΔΕΕ, οι οποίοι βρίσκονται σε ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2012 όπως τροποποιούνται ή αναθεωρούνται κάθε φορά.

Ο όρος **Μέρη** αναφέρεται στα μέρη της παρούσας Συμφωνίας και ο όρος **Μέρος** αναφέρεται σε καθένα εξ' αυτών.

Ο όρος **Μέρη της Διαιτησίας** αναφέρεται στο(α) Μέρος(η) που υποβάλλει(ουν) την Αίτηση για Διαιτησία, το(α) Μέρος(η) που έχει(ουν) κατονομαστεί καθ' ου (ων) η Αίτηση για Διαιτησία και κάθε άλλο(α) Μέρος(η) που αποτελεί με οποιονδήποτε άλλο τρόπο μέρος της Διαιτησίας με βάση την παρούσα Συμφωνία, και ο όρος **Μέρος της Διαιτησίας** αναφέρεται σε καθένα εξ' αυτών.

Ο όρος **Μέρη της ΕΤΔ** αναφέρεται στο(α) Μέρος(η) που υποβάλλει(ουν) γραπτώς την Ειδοποίηση ΕΤΔ, το(α) Μέρος(η) στο(α) οποίο(α) έχει επιδοθεί η Ειδοποίηση ΕΤΔ και κάθε άλλο(α) Μέρος(η) που αποτελεί με οποιονδήποτε άλλο τρόπο μέρος σε μια ΕΤΔ και ο όρος **Μέρος της ΕΤΔ** αναφέρεται σε καθένα εξ' αυτών.

Ο όρος **Μέρη της Χρηματοδότησης** έχει τη σημασία που του αποδίδεται στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (εφόσον υπάρχουν).

Ο όρος **Πορίσματα** αναφέρεται στις αιτιολογημένες αποφάσεις της ΕΕΤΔ.

Ο όρος **Πρόσθετη Διαφορά** έχει το νόημα που αποδίδεται σε αυτόν σύμφωνα με τον Όρο 7(α) της παρούσας Συμφωνίας.

Ο όρος **Τεχνική Διαφορά** έχει το νόημα που αποδίδεται σε αυτόν σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης.

Ο όρος **Υφιστάμενη Διαφορά** έχει το νόημα που αποδίδεται σε αυτόν σύμφωνα με τον Όρο 7(α) της παρούσας Συμφωνίας.

1.2 Ερμηνεία

(α) Οι όροι που προσδιορίζονται στη Σύμβαση Παραχώρησης θα έχουν την ίδια σημασία και σε αυτή τη Συμφωνία, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στο παρόν ή εάν τα συμφραζόμενα επιβάλλουν διαφορετικά.

(β) Στην παρούσα Συμφωνία, εκτός εάν προκύψει αντίθετη πρόθεση, οποιαδήποτε αναφορά σε:

(i) διάταξη νόμου, κανονισμό ή συνθήκη αναφέρεται σε αυτή τη διάταξη, όπως αντικαθίσταται, τροποποιείται ή ενεργοποιείται εκ νέου,

(ii) Όρο ή Παράρτημα, αναφέρεται σε όρο ή παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας,

(iii) ώρα της ημέρας, αναφέρεται σε ώρα Αθήνας,

(iv) ημέρα, αναφέρεται σε ημερολογιακή ημέρα και οποιαδήποτε αναφορά σε μήνα αναφέρεται σε ημερολογιακό μήνα,

(v) ενικό εμπεριέχει τον πληθυντικό (και αντίστροφα),

(vi) οι επικεφαλίδες της παρούσας Συμφωνίας χρησιμοποιούνται μόνο για λόγους ευκολίας και δεν επηρεάζουν την ερμηνεία της παρούσας, και

(vii) οποιαδήποτε αναφορά σε Καθορισμένη Δανειακή Σύμβαση ή οποιοδήποτε άλλο έγγραφο αναφέρεται στο εν λόγω έγγραφο όπως κατά καιρούς τροποποιείται, συμπληρώνεται, επεκτείνεται, μεταβάλλεται, μεταβιβάζεται, ανανεώνεται ή αντικαθίσταται.

2 *Επίλυση Διαφορών*

(α) Οι κανόνες και οι διαδικασίες που τίθενται στην παρούσα Συμφωνία συμπληρώνουν αλλά δεν αποσκοπούν στην τροποποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης. Σε περίπτωση τυχόν αμφισημίας, απόκλισης ή ασυνέπειας μεταξύ των όρων της παρούσας Συμφωνίας και των όρων της Σύμβασης Παραχώρησης, υπερισχύουν οι όροι της Σύμβασης Παραχώρησης.

(β) Σκοπός των κανόνων και των διαδικασιών που τίθενται στην παρούσα Συμφωνία είναι η παροχή δίκαιης και αμερόληπτης επίλυσης οποιασδήποτε Διαφοράς ή Τεχνικής Διαφοράς με οικονομικά αποδοτικό τρόπο και χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση. Τα Μέρη θα κάνουν όλα όσα χρειάζονται προκειμένου να συμμορφώνονται με αυτό το σκοπό.

(γ) Τα Μέρη έχουν δικαίωμα να εκπροσωπηθούν νόμιμα στο βαθμό που είναι ή δύνανται να γίνουν Μέρη της Διαιτησίας ή Μέρη της ΕΤΔ.

(δ) Κανένας διαιτητής ή Εμπειρογνώμονας που έχει οριστεί σύμφωνα με την παρούσα Συμφωνία ή σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης δεν θα είναι υπόλογος έναντι οποιουδήποτε Μέρους με οποιονδήποτε τρόπο για οποιαδήποτε πράξη ή παράλειψη που σχετίζεται με οποιαδήποτε διαιτησία ή ΕΤΔ, εκτός εάν η συμπεριφορά του, για την οποία έχουν διατυπωθεί παράπονα, αποδειχθεί ότι συνιστά δόλια συμπεριφορά ή βαρεία αμέλεια.

(ε) Οι υποχρεώσεις των Μερών σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης και την παρούσα Συμφωνία δεν θα τροποποιηθούν και/ή δεν θα ανασταλούν εξαιτίας τυχόν Διαφοράς ή Τεχνικής Διαφοράς, που έχει παραπεμφθεί σε επίλυση μέσω ΕΤΔ ή σε διαιτησία, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά στη Σύμβαση Παραχώρησης. Σε περίπτωση τέτοιας παραπομπής, τα Μέρη θα εξακολουθούν να τηρούν τις υποχρεώσεις τους σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης, εκτός εάν είναι αναγκαίο να συμμορφωθούν με οποιαδήποτε ασφαλιστικά μέτρα ή συντηρητικά μέτρα που έχουν επιβληθεί από το Διαιτητικό Δικαστήριο.

3 *Διορισμός Γραμματέα και Επίδοση Επικοινωνιών*

(α) Όλες οι επικοινωνίες, οι γνωστοποιήσεις ή οι αντιρρήσεις που απαιτούνται ή επιτρέπονται σύμφωνα με τους Κανόνες ΔΕΕ ή με την παρούσα Συμφωνία, θα γίνονται εγγράφως σύμφωνα με τα όσα ορίζονται και στις διευθύνσεις που υποδεικνύονται στο Άρθρο 40.1 (*Επικοινωνίες- Ειδοποιήσεις*) της Σύμβασης Παραχώρησης. Οι διατάξεις του Άρθρου 40.4 της Σύμβασης Παραχώρησης που αφορούν σε αλλαγή διεύθυνσης οποιουδήποτε Μέρους θα έχουν ισχύ και στην παρούσα Συμφωνία.

(β) Οποιαδήποτε Ειδοποίηση ΕΤΔ, Απάντηση ΕΤΔ, Αίτηση για Διαιτησία, Απάντηση σε Αίτηση για Διαιτησία και οποιαδήποτε άλλη απάντηση σε ανταίτηση σύμφωνα με το άρθρο 5.6 των Κανόνων ΔΕΕ θα επιδίδεται με δικαστικό επιμελητή ή με άλλη μέθοδο επίδοσης δικογράφων που αναγνωρίζεται ως έγκυρη κατά τη δικαιοδοσία στην οποία υπάγεται το Μέρος προς το οποίο γίνεται η επίδοση.

(γ) Η ΕΕΤΔ ή το Διαιτητικό Δικαστήριο θα διορίσουν ένα γραμματέα (ο **Γραμματέας**) εντός επτά (7) ημερών από το διορισμό του τελευταίου Εμπειρογνώμονα ή του τελευταίου διαιτητή και θα ενημερώσουν αμέσως τα Μέρη για το διορισμό και τα στοιχεία επικοινωνίας του Γραμματέα, του οποίου ο ρόλος θα είναι υποστηρικτικός της ΕΕΤΔ ή του Διαιτητικού Δικαστηρίου στην αποτελεσματική διαχείριση των διαδικαστικών θεμάτων.

4 *Επίλυση Τεχνικών Διαφορών*

(α) Όλες οι Τεχνικές Διαφορές, ανεξαρτήτως εάν επισύρουν οικονομικές συνέπειες, και (εάν δεν προσδιορίζονται άλλα μέσα επίλυσης) τυχόν αποτυχία των Μερών να καταλήξουν σε συμφωνία όταν κάτι τέτοιο απαιτείται βάσει της Σύμβασης Παραχώρησης, πρέπει να υποβληθούν και να αποφασισθούν μέσω της διαδικασίας που παρατίθεται στον παρόντα Όρο 4 (η **ΕΤΔ**). Η ΕΤΔ θα διενεργείται από τρεις Εμπειρογνώμονες που απαρτίζουν τριμελή επιτροπή (η **ΕΕΤΔ**). Όλοι οι Εμπειρογνώμονες που διορίζονται στην ΕΕΤΔ πρέπει να διαθέτουν την εκπαίδευση και εμπειρία που απαιτούνται για την επίλυση της Τεχνικής Διαφοράς την οποία καλούνται να επιλύσουν.

(β) Τη διαδικασία προσφυγής σε ΕΤΔ εκκινεί ένα εκ των Μερών, το οποίο επιδίδει στο άλλο, με δικαστικό επιμελητή, γραπτή ειδοποίηση σχετικά με την πρόθεσή του αυτή (η **Ειδοποίηση ΕΤΔ**). Στην Ειδοποίηση ΕΤΔ θα παρατίθενται λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τη φύση της Τεχνικής Διαφοράς, τα αιτήματα του αντίστοιχου Μέρους και θα συνοδεύεται από τυχόν αποδεικτικά στοιχεία στα οποία στηρίζεται το εν λόγω Μέρος.

(γ) Εντός είκοσι (20) ημερών από την παραλαβή της Ειδοποίησης ΕΤΔ, το λαμβάνον Μέρος θα επιδώσει γραπτώς τα επιχειρήματά του στο πλαίσιο της απάντησής του για την Τεχνική Διαφορά, μαζί με τυχόν αποδεικτικά στοιχεία στα οποία βασίζεται (η **Απάντηση ΕΤΔ**).

(δ) Προς αποφυγή αμφιβολιών, οι Εμπειρογνώμονες που έχουν οριστεί ή διοριστεί για τυχόν Τεχνική Διαφορά σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, δεν απαιτείται να γνωρίζουν άπταιστα την ελληνική γλώσσα (γραπτή ή προφορική). Σε περίπτωση που κάποιο από τα Μέρη διορίσει έναν Εμπειρογνώμονα που δεν γνωρίζει άπταιστα την ελληνική γλώσσα (γραπτή ή προφορική), το εν λόγω Μέρος θα μεριμνήσει, με δικά του έξοδα και επιμέλεια, για τη μετάφραση (για τα έγγραφα) ή τη διερμηνεία (για τις προφορικές επικοινωνίες) στα Ελληνικά, αναλόγως την περίπτωση, τα οποία παρέχονται για τους σκοπούς της ΕΤΔ. Εάν μετά τον διορισμό κάποιου Εμπειρογνώμονα αποδειχθεί ότι αυτός δεν δύναται ή είναι απρόθυμος να ενεργήσει ή απομακρύνεται εξαιτίας εξαίρεσης, θα οριστεί αντικαταστάτης με την ίδια διαδικασία με την οποία ορίστηκε ο Εμπειρογνώμονας ο οποίος αντικαθίσταται. Σε περίπτωση που ένα Μέρος θέλει να ζητήσει εξαίρεση λόγω έλλειψης ουδετερότητας, αμεροληψίας, προσόντων, ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο, για οποιονδήποτε από τους Εμπειρογνώμονες, το εν λόγω αίτημα εξαίρεσης θα πρέπει να υποβληθεί με γραπτή δήλωση στο ΔΕΕ, στην οποία θα παρατίθενται τα γεγονότα και οι καταστάσεις στα οποία βασίζεται το αίτημα εξαίρεσης και για την εξαίρεση θα αποφανθεί το ΔΕΕ.

(ε) Όταν προκύπτει Τεχνική Διαφορά ανάμεσα σε δύο Μέρη, τόσο στην Ειδοποίηση ΕΤΔ όσο και στην Απάντηση ΕΤΔ θα πρέπει να περιλαμβάνεται η υπόδειξη Εμπειρογνώμονα ο οποίος θα διοριστεί στην ΕΕΤΔ. Εάν το δεύτερο Μέρος αδυνατεί να υποδείξει Εμπειρογνώμονα, το αιτών μέρος δύναται να αιτηθεί στο ΔΕΕ τον ορισμό δεύτερου Εμπειρογνώμονα. Η αίτηση προς το ΔΕΕ πρέπει να υποβληθεί εντός δέκα (10) ημερολογιακών ημερών από τη γραπτή άρνηση του έτερου Μέρους να ορίσει Εμπειρογνώμονα ή από την πάροδο της προαναφερθείσας προθεσμίας των είκοσι (20) ημερών, όποιο από τα δύο συμβεί νωρίτερα, και πρέπει υποχρεωτικά να συνοδεύεται από ένα αντίγραφο της σχετικής αξίωσης. Το ΔΕΕ θα ορίσει το δεύτερο Εμπειρογνώμονα από τα άτομα που παρατίθενται στον κατάλογο εμπειρογνωμόνων, εντός δέκα (10) ημερών. Εντός προθεσμίας είκοσι (20) ημερών από το ορισμό του δεύτερου Εμπειρογνώμονα, οι δύο διορισμένοι Εμπειρογνώμονες θα ορίσουν τον τρίτο Εμπειρογνώμονα. Εάν δεν επιτευχθεί συμφωνία, ή εάν παρέλθει η προθεσμία των είκοσι (20) ημερών, καθένα εκ των Μερών μπορεί να ζητήσει από το ΔΕΕ να διορίσει τον τρίτο Εμπειρογνώμονα.

(στ) Σε περίπτωση που ανακύψει Τεχνική Διαφορά ανάμεσα σε περισσότερα από δύο Μέρη, όλα τα εμπλεκόμενα Μέρη θα πρέπει να συμφωνήσουν στην ταυτότητα των τριών Εμπειρογνωμόνων που θα διοριστούν στην ΕΕΤΔ εντός τριάντα (30) ημερών από την Ειδοποίηση ΕΤΔ. Εάν δεν επιτευχθεί συμφωνία εντός της προθεσμίας, το ΔΕΕ θα προβεί στο(στους) διορισμό(ούς), κατόπιν αιτήματος οποιουδήποτε Μέρους που εμπλέκεται στην εν λόγω Τεχνική Διαφορά.

(ζ) Όλες οι ΕΤΔ θα διέπονται από την ελληνική νομοθεσία, θα διεξάγονται στην ελληνική γλώσσα και τυχόν ακροάσεις θα πραγματοποιούνται στην Αθήνα, Ελλάδα. Προς αποφυγή αμφιβολιών, κάθε συμμετέχων στις εν λόγω ΕΤΔ δύναται να επικοινωνεί στα Αγγλικά (ή σε οποιαδήποτε άλλη γλώσσα της επιλογής του) και σε αυτή την περίπτωση θα παρέχονται μεταφράσεις (για τα έγγραφα) ή διερμηνεία (για τις προφορικές επικοινωνίες) στα Ελληνικά με επιβάρυνση και επιμέλεια του ενδιαφερόμενου Μέρους. Κάθε Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών θα ολοκληρώνεται με την έκδοση των Πορισμάτων.

(η) Η ΕΕΤΔ θα αποφασίσει, εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από το διορισμό του τρίτου Εμπειρογνώμονα, κατά πόσο και σε ποιο βαθμό η Διαφορά που παραπέμπεται σε αυτήν συνιστά Τεχνική Διαφορά. Εάν η ΕΕΤΔ αποφανθεί ότι η Διαφορά δεν συνιστά Τεχνική Διαφορά, θα γνωστοποιήσει αμέσως την απόφασή της αυτή στα Μέρη και έπειτα τα Μέρη δύνανται να παραπέμψουν τη Διαφορά σε Διαιτησία σύμφωνα με τις ακόλουθες διατάξεις. Εάν η ΕΕΤΔ διαπιστώσει ότι υφίσταται Τεχνική Διαφορά, θα γνωστοποιήσει αμέσως την απόφασή της στα Μέρη και στη συνέχεια θα προχωρήσει στον προσδιορισμό της Διαφοράς σύμφωνα με τον παρόντα Όρο 4. Τα Μέρη συμφωνούν ότι επιτρέπεται να παραπέμψουν ένα ζήτημα σε Διαιτησία μόνον όταν η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών έχει αποφανθεί ότι πρόκειται για Τεχνική Διαφορά, μετά την έκδοση των Πορισμάτων και μόνο εφόσον η παραπομπή αφορά στις εξής παραμέτρους των Πορισμάτων:

(i) καταμερισμός ζητημάτων υπαιτιότητας

(ii) καταμερισμός κινδύνων,

(iii) ερμηνεία των νόμων και των συμβατικών όρων της Σύμβασης Παραχώρησης,

(iv) οικονομικά ζητήματα,

(v) καταμερισμός των διαδικαστικών εξόδων, και

(vi) καταγγελία της Σύμβασης Παραχώρησης.

(θ) Αφότου αποφανθεί ότι το ζήτημα που παραπέμφθηκε σε αυτή συνιστά Τεχνική Διαφορά, η ΕΕΤΔ θα εφαρμόσει τους όρους της Σύμβασης Παραχώρησης και τις ουσιαστικές διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας προκειμένου να επιλυθεί η Τεχνική Διαφορά. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρούσας Συμφωνίας και της Σύμβασης Παραχώρησης, η ΕΕΤΔ θα έχει τη μεγαλύτερη δυνατή ευχέρεια, βάσει της ελληνικής νομοθεσίας, να καθορίσει τους κανόνες για τη διεξαγωγή της ΕΤΔ. Έχει (αλλά όχι περιοριστικά) την ευχέρεια: (i) να δέχεται προφορικά και γραπτά αποδεικτικά στοιχεία, (ii) να εξετάζει μάρτυρες και να επιθεωρεί τυχόν σχετικά περιουσιακά στοιχεία ή άλλα στοιχεία (iii) να επιτρέπει σε κάθε Μέρος να προβαίνει σε υποβολή και/ή σε τροποποίηση των υποβληθέντων (iv) να συνεχίζει με την παραπομπή παρά την αδυναμία οποιουδήποτε Μέρους να παρουσιαστεί ή να συμμορφωθεί με τις διαδικασίες ή τις οδηγίες, (v) να δίνει εντολή δημοσιοποίησης των εγγράφων ή άλλων αποδεικτικών στοιχείων με την επιφύλαξη τυχόν περιορισμών εμπιστευτικότητας, (vi) να δίνει εντολές για δειγματοληψία, παρατήρηση ή πειραματισμό που κρίνονται, κατά τη γνώμη της ΕΕΤΔ, απαραίτητες η επιθυμητές, (vii) να ζητεί από τα Μέρη να παρέχουν γραπτώς τις δηλώσεις των αντίστοιχων υποθέσεών τους και τις απαντήσεις και τους λόγους τυχόν διαφωνίας, (viii) να καθορίζει την ημερομηνία, την ώρα και τον τόπο των συναντήσεων, των ακροάσεων ή των επιθεωρήσεων (εάν υπάρχουν), (ix) να παρέχει στα Μέρη έναν κατάλογο με υποχρεωτικές ερωτήσεις προς απάντηση, (x) να προσκαλεί τους Δανειστές ή τον τεχνικό σύμβουλο των Δανειστών, και (xi) να συμβουλεύεται τον Ανεξάρτητο Μηχανικό. Τυχόν συναντήσεις, ακροάσεις ή επιθεωρήσεις θα είναι ιδιωτικές, εκτός εάν συμφωνηθεί διαφορετικά από τα Μέρη.

(ι) Η ΕΕΤΔ θα γνωστοποιεί στα Μέρη την απόφασή της ως προς την Τεχνική Διαφορά με την έκδοση των Πορισμάτων εντός τριών (3) μηνών από την ημερομηνία διορισμού του τρίτου Εμπειρογνώμονα. Τα Πορίσματα θα διατυπώνονται γραπτώς και θα περιλαμβάνουν την αιτιολόγηση της ΕΕΤΔ για το πώς κατάληξε στα εν λόγω Πορίσματα. Τα Πορίσματα δεν θα κατατίθενται στη Γραμματεία του Μονομελούς Πρωτοδικείου. Εκτός εάν καθορίζεται άλλως στο παρόν Άρθρο, οι διατάξεις των άρθρων 867 έως 903 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας ισχύουν τηρουμένων των αναλογιών για την Επίλυση Τεχνικών Διαφορών.

(ια) Τα Πορίσματα θα είναι τελεσίδικα και δεσμευτικά για τα Μέρη. Εάν τα Πορίσματα για οποιοδήποτε τεχνικό ζήτημα που αφορά σε οποιοδήποτε από τα θέματα που συμφωνήθηκαν στον Όρο 4(η)(i)-(vi) αμφισβητηθούν από οποιοδήποτε από τα Μέρη, το Μέρος που επηρεάζεται έχει δικαίωμα εντός τριάντα (30) ημερών από την ημερομηνία έκδοσης των Πορισμάτων να παραπέμψει τα εν λόγω θέματα μόνο σε Διαιτησία σύμφωνα με την παρούσα Συμφωνία.

(ιβ) Τα έξοδα της ΕΤΔ θα καθοριστούν από την ΕΕΤΔ εντός των ορίων που τίθενται από τους Κανόνες ΔΕΕ. Τα έξοδα της ΕΤΔ θα καταβληθούν προκαταβολικά από το Μέρος που προβαίνει στην παραπομπή και θα καταλογισθούν σύμφωνα με τα Πορίσματα.

(ιγ) Κάθε Εμπειρογνώμονας που διορίζεται στην ΕΕΤΔ αναφορικά με μια Τεχνική Διαφορά, δεν θα δύναται να διοριστεί ως Διαιτητής, εφόσον η Τεχνική Διαφορά παραπεμφθεί ακολούθως σε Διαιτησία σύμφωνα με τις ανωτέρω διατάξεις.

(ιδ) Όλα τα υποβληθέντα στοιχεία και έγγραφα των Μερών, η απόφαση της ΕΕΤΔ και οποιαδήποτε άλλα πρακτικά της ΕΕΤΔ θα είναι αποδεκτά σε κάθε επακόλουθη διαιτησία.

5 Διαιτησία

(α) Όταν πρόκειται για Διαφορά, η οποία:

(i) δεν συνιστά Τεχνική Διαφορά, ή

(ii) σχετίζεται μόνο με μία ή περισσότερες παραμέτρους των Πορισμάτων που παρατίθενται στον Όρο 4(η)(i)-(vi),

τότε κάθε Μέρος που έχει έννομο συμφέρον στην εν λόγω Διαφορά δύναται, είτε μεμονωμένα είτε μαζί με οποιοδήποτε άλλο Μέρος, και υπό την προϋπόθεση ότι η Διαφορά δεν αποτελεί ήδη αντικείμενο ΕΤΔ ή διαιτησίας σύμφωνα με την παρούσα συμφωνία, να εκκινήσει διαδικασίες διαιτησίας σύμφωνα με τον παρόντα Όρο 5, αποστέλλοντας Αίτηση για Διαιτησία στα έτερα Μέρη και στη Γραμματεία του ΔΕΕ, σύμφωνα με το άρθρο 4 των Κανόνων ΔΕΕ.

(β) Εάν μια Διαφορά παραπεμφθεί απευθείας σε Διαιτησία χωρίς να έχει πρώτα παραπεμφθεί στην ΕΤΔ και εάν κάποιο από τα Μέρη εγείρει το θέμα σχετικά με το εάν η Διαφορά συνιστά Τεχνική Διαφορά, η Διαιτησία θα συνεχιστεί και το Διαιτητικό Δικαστήριο, μετά από αίτηση ενός Μέρους και επικαλούμενο την παρούσα Συμφωνία και την ελληνική νομοθεσία, θα καθορίσει τη φύση της παραπομπής και κατά πόσο συνιστά Τεχνική Διαφορά, εντός είκοσι μίας (21) ημερών από την υποβολή της αίτησης. Η απόφαση του Διαιτητικού Δικαστηρίου θα είναι τελεσίδικη και δεσμευτική για τα Μέρη. Εάν το Διαιτητικό Δικαστήριο αποφανθεί ότι το ζήτημα συνιστά Τεχνική Διαφορά, η διαδικασία ενώπιον του Διαιτητικού Δικαστηρίου θα διακοπεί και η Διαφορά δύναται να παραπεμφθεί για απόφαση σύμφωνα με τη Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών με βάση τις διατάξεις του Όρου 4. Ενστάσεις όσον αφορά στη φύση μιας Διαφοράς που έχει παραπεμφθεί σε Διαιτησία επιτρέπονται μόνο πριν την υπογραφή των όρων παραπομπής στη Διαιτησία ή πριν την απόφαση του Δικαστηρίου του ΔΕΕ που

ορίζει να προχωρήσουν οι διαδικασίες χωρίς συμφωνία επί των όρων της παραπομπής, σύμφωνα με το άρθρο 23 των Κανόνων ΔΕΕ.

(γ) Κάθε Διαφορά που παραπέμπεται σε διαιτησία σύμφωνα με την παρούσα Συμφωνία θα επιλύεται σύμφωνα με τους Κανόνες ΔΕΕ, με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρούσας Συμφωνίας, οι οποίες διατάξεις υπερισχύουν έναντι των Κανόνων ΔΕΕ.

(δ) Κάθε Μέρος που έχει έννομο συμφέρον σε μια Διαφορά που παραπέμπεται σε διαιτησία σύμφωνα με την παρούσα Συμφωνία δύναται, με βάση το άρθρο 8 των Κανόνων ΔΕΕ, να παρέμβει σε οποιαδήποτε διαδικασία διαιτησίας, η οποία ξεκίνησε δυνάμει της παρούσας Συμφωνίας, υποβάλλοντας γραπτή ειδοποίηση απαίτησης, ανταπαίτησης ή αναγωγικής απαίτησης έναντι οποιουδήποτε Μέρους και δύναται διαφορετικά να προχωρήσει στην υποβολή εγγράφων ως απάντηση σε οποιαδήποτε απαίτηση που έχει εγείρει οποιοδήποτε Μέρος, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω υποβληθέντα έγγραφα θα έχουν αποσταλεί σε όλα τα έτερα Μέρη της παρούσας Συμφωνίας και στη Γραμματεία του ΔΕΕ εντός τριάντα (30) ημερών από την παραλαβή της αντίστοιχης Αίτησης για Διαιτησία από το εν λόγω Μέρος που παρεμβαίνει.

(ε) Κάθε Μέρος της Διαιτησίας δύναται να ζητήσει συνεκδίκαση με οποιοδήποτε άλλο Μέρος με έννομο συμφέρον στη Διαφορά, σε οποιαδήποτε Διαιτησία εκκινήσει σύμφωνα με την παρούσα συμφωνία, υποβάλλοντας μια αίτηση για συνεκδίκαση κατά του εν λόγω Μέρους, σύμφωνα με το άρθρο 7 των Κανόνων ΔΕΕ, υπό την προϋπόθεση ότι η εν λόγω αίτηση για συνεκδίκαση θα έχει αποσταλεί σε όλα τα έτερα Μέρη και στη Γραμματεία του ΔΕΕ εντός τριάντα (30) ημερών από την παραλαβή της αντίστοιχης Αίτησης για Διαιτησία από το εν λόγω Μέρος.

(στ) Έδρα και νόμιμος τόπος της Διαιτησίας θα είναι η Αθήνα, Ελλάδα. Η γλώσσα της Διαιτησίας θα είναι η Ελληνική. Οι ακροάσεις θα διενεργούνται στην Αθήνα και στην ελληνική γλώσσα. Προς αποφυγή αμφιβολιών, κάθε συμμετέχων σε αυτές τις διαδικασίες διαιτησίας δύναται να επικοινωνεί στα Αγγλικά (ή σε οποιαδήποτε άλλη γλώσσα της επιλογής του) και σε αυτή την περίπτωση θα παρέχονται μεταφράσεις (για τα έγγραφα) ή διερμηνεία (για τις προφορικές επικοινωνίες) στα Ελληνικά με έξοδα και επιμέλεια του ενδιαφερόμενου Μέρους.

(ζ) Κάθε απόφαση ως προς τη διαιτησία θα είναι τελεσίδικη, δεσμευτική και αμετάκλητη, μη υποκείμενη σε έφεση ή αγωγή ακύρωσης βάσει του άρθρου 897 επ. του Ελληνικού Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, όπως ισχύει, ή οποιουδήποτε άλλου ισοδύναμου μέτρου, και συνιστά εκτελεστό τίτλο χωρίς να απαιτείται επικύρωση από το Δικαστήριο, σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στο Άρθρο 39.3.9

της Σύμβασης Παραχώρησης που κυρώθηκε με το νόμο [•]. Τα Μέρη αναλαμβάνουν ρητά να συμμορφωθούν αμέσως με τους όρους της απόφασης. Κάθε ομόδικος ή παρεμβαίνων θα δεσμεύεται αντιστοίχως από οποιαδήποτε απόφαση έχει ληφθεί από το Διαιτητικό Δικαστήριο, ανεξαρτήτως εάν επέλεξε να συμμετέχει στις διαδικασίες διαιτησίας.

6 *Ορισμός Διαιτητικού Δικαστηρίου*

(α) Προς αποφυγή αμφιβολιών, οι διαιτητές που έχουν οριστεί ή διοριστεί σε οποιαδήποτε Διαιτησία εκκινεί σύμφωνα με την παρούσα Συμφωνία, δεν απαιτείται να γνωρίζουν άπταιστα την ελληνική γλώσσα (γραπτή ή προφορική). Σε περίπτωση που κάποιο από τα Μέρη διορίσει ένα διαιτητή που δεν γνωρίζει άπταιστα την ελληνική γλώσσα (γραπτή ή προφορική), το εν λόγω Μέρος θα μεριμνήσει, με δικά του έξοδα και επιμέλεια, για τη μετάφραση (για τα έγγραφα) ή τη διερμηνεία (για τις προφορικές επικοινωνίες) στα Ελληνικά, αναλόγως την περίπτωση, τα οποία παρέχονται για τους σκοπούς των διαδικασιών διαιτησίας. Τα Μέρη συμφωνούν ρητά ότι το άρθρο 13(5) των Κανόνων ΔΕΕ δεν θα έχει εφαρμογή σε καμία διαιτησία που εκκινεί βάσει της παρούσας Συμφωνίας, στο βαθμό που η λόγω διάταξη δύναται να εμποδίσει έναν Έλληνα υπήκοο να οριστεί επιδιαιτητής του Διαιτητικού Δικαστηρίου και τα Μέρη συμφωνούν ανέκκλητα ότι κάθε διαιτητής, συμπεριλαμβανομένου του επιδιαιτητή, δύναται να είναι Έλληνας υπήκοος.

(β) Το Διαιτητικό Δικαστήριο θα οριστεί ως εξής:

(i) Σε περίπτωση που η Αίτηση για Διαιτησία κατονομάζει μόνο έναν αιτούντα και έναν καθ' ου και κανένα Μέρος δεν έχει ασκήσει το δικαίωμά του για συνεκδίκαση ή για παρέμβαση σύμφωνα με τις ανωτέρω διατάξεις, ο αιτών και ο καθ' ου θα υποδείξουν ο καθένας, εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την πάροδο της περιόδου κατά την οποία τα Μέρη δύνανται να ασκήσουν το δικαίωμά τους για συνεκδίκαση ή παρέμβαση, έναν διαιτητή. Σε περίπτωση που είτε ο αιτών είτε ο καθ' ου δεν υποδείξουν διαιτητή όπως προβλέπεται, τότε ο διαιτητής θα επιλεγεί και θα οριστεί από το Δικαστήριο του ΔΕΕ. Οι δύο διαιτητές που ορίστηκαν κατ' αυτόν τον τρόπο θα ορίσουν τον τρίτο διαιτητή, ο οποίος θα ενεργεί ως επιδιαιτητής του Διαιτητικού Δικαστηρίου. Εάν οι δύο διαιτητές δεν κατορθώσουν να ορίσουν τον επιδιαιτητή εντός τριάντα (30) ημερών από τον ορισμό του δεύτερου διαιτητή, ο επιδιαιτητής θα επιλεγεί και οριστεί από το Δικαστήριο του ΔΕΕ, ή

(ii) Σε περίπτωση που στη Διαιτησία συμμετέχουν τρία ή περισσότερα Μέρη και είτε εάν δεν έχει επιδοθεί εγκαίρως Ειδοποίηση Απόκλισης, σύμφωνα

με τα χρονικά όρια που προσδιορίζονται στον Όρο 8, είτε εάν έχει διαπιστωθεί ότι δεν υπάρχει απόκλιση συμφερόντων σύμφωνα με τον Όρο 8, τότε ο(οι) αιτών(ούντες) θα ορίσει(ουν) από κοινού έναν διαιτητή και ο(οι) καθ' ου(ων) θα ορίσει(ουν) από κοινού έναν διαιτητή, και οι δύο πλευρές εντός δεκαπέντε (15) ημερών μετά την πάροδο της προθεσμίας επίδοσης της Ειδοποίησης Απόκλισης ή, κατά περίπτωση, εντός δεκαπέντε (15) ημερών μετά τη διαπίστωση μη ύπαρξης απόκλισης συμφερόντων σύμφωνα με τον Όρο 8. Οι δύο διαιτητές που ορίστηκαν κατ' αυτόν τον τρόπο θα ορίσουν εντός τριάντα (30) ημερών από τον ορισμό του δεύτερου διαιτητή, τον τρίτο διαιτητή, ο οποίος θα ενεργεί ως επιδιαιτητής του Διαιτητικού Δικαστηρίου. Εάν ο(οι) αιτών(ούντες) ή ο(οι) καθ' ου(ων) ή και οι δύο δεν κατορθώσουν να ορίσουν διαιτητή σύμφωνα με τα όσα προβλέπονται ανωτέρω, ή εάν οι δύο διαιτητές δεν κατορθώσουν να ορίσουν τρίτο διαιτητή εντός τριάντα (30) ημερών από τον ορισμό του δεύτερου διαιτητή, το Δικαστήριο του ΔΕΕ θα ορίσει τους διαιτητές που απαιτούνται για τη συμπλήρωση του τριμελούς Διαιτητικού Δικαστηρίου και θα ορίσει έναν εξ' αυτών ως επιδιαιτητή, ή

(iii) Σε περίπτωση που στη Διαιτησία συμμετέχουν τρία ή περισσότερα Μέρη και έχει επιδοθεί Ειδοποίηση Απόκλισης και είτε δεν έχει επιδοθεί Ειδοποίηση Ένστασης εντός της προθεσμίας που προσδιορίζεται για την επίδοση της εν λόγω ειδοποίησης είτε έχει διαπιστωθεί ότι υπάρχει απόκλιση συμφερόντων σύμφωνα με τον Όρο 8, τότε καθένα από τα Μέρη της Διαιτησίας θα ορίσει έναν διαιτητή εντός δεκαπέντε (15) ημερών μετά την πάροδο της προθεσμίας επίδοσης της Ειδοποίησης Ένστασης ή, κατά περίπτωση, εντός δεκαπέντε (15) ημερών μετά τη διαπίστωση ύπαρξης απόκλισης συμφερόντων σύμφωνα με τον Όρο 8. Σε περίπτωση που οποιοδήποτε Μέρος δεν κατορθώσει να ορίσει διαιτητή εντός της προαναφερθείσας προθεσμίας, το Δικαστήριο του ΔΕΕ θα επιλέξει και θα ορίσει τον εν λόγω διαιτητή. Οι διορισμένοι διαιτητές θα ορίσουν εντός τριάντα (30) ημερών από τον ορισμό του τελευταίου εξ' αυτών, έναν επιπλέον διαιτητή, ο οποίος θα ενεργεί ως επιδιαιτητής του Διαιτητικού Δικαστηρίου και, εάν ο εν λόγω διορισμός επιδιαιτητή έχει ως αποτέλεσμα το διορισμό ζυγού αριθμού διαιτητών, οι διορισμένοι διαιτητές θα ορίσουν έναν ακόμη διαιτητή προκειμένου να διασφαλιστεί ο μονός αριθμός των διαιτητών. Σε περίπτωση που οι διαιτητές δεν κατορθώσουν να ορίσουν εντός της προθεσμίας τον επιδιαιτητή και/ή να ορίσουν οποιονδήποτε επιπλέον διαιτητή απαιτείται για να διασφαλιστεί ο μονός αριθμός, το Δικαστήριο του ΔΕΕ θα ορίσει τους εν λόγω διαιτητές όπως απαιτείται για να διασφαλιστεί ο μονός αριθμός των διαιτητών και θα ορίσει έναν εξ' αυτών ως επιδιαιτητή.

(γ) Σε περίπτωση που κριθεί αναγκαία η αντικατάσταση ενός διαιτητή, ο αντικαταστάτης διαιτητής θα οριστεί από το Μέρος ή τα Μέρη της Διαιτησίας που είχε(αν) υποδείξει τον εν λόγω διαιτητή, εντός είκοσι (20) ημερών από την ημερομηνία που θα παύσει να εκτελεί τα καθήκοντά του ο διαιτητής ή, σε περίπτωση που η εν λόγω προθεσμία παρέλθει χωρίς συμφωνία επί της επιλογής υποψηφίου, το Δικαστήριο του ΔΕΕ θα ορίσει έναν αντικαταστάτη διαιτητή, σύμφωνα με το άρθρο 15 των Κανόνων ΔΕΕ. Εάν ο επιδιαιτητής ή οποιοσδήποτε διαιτητής που ορίστηκε από το Δικαστήριο του ΔΕΕ πρόκειται να αντικατασταθεί, οι εναπομείναντες διαιτητές θα ορίσουν εντός είκοσι (20) ημερών έναν αντικαταστάτη διαιτητή και σε περίπτωση αντικατάστασης του επιδιαιτητή ο αντικαταστάτης διαιτητής θα ενεργεί ως επιδιαιτητής. Σε περίπτωση που οι εναπομείναντες διαιτητές δεν κατορθώσουν να ορίσουν έναν αντικαταστάτη διαιτητή εντός της εν λόγω προθεσμίας, το Δικαστήριο του ΔΕΕ θα ορίσει έναν αντικαταστάτη διαιτητή, ο οποίος εάν αντικαθιστά τον απερχόμενο επιδιαιτητή θα ενεργεί ως επιδιαιτητής του Διαιτητικού Δικαστηρίου.

(δ) Μετά τη σύστασή του Διαιτητικού Δικαστηρίου, και κατόπιν υποβολής γραπτού αιτήματος από οποιοδήποτε Μέρος της Διαιτησίας, το Διαιτητικό Δικαστήριο θα έχει την ευχέρεια να διατάξει τα κατάλληλα ασφαλιστικά μέτρα.

7 Ενοποίηση Διαφορών

(α) Εάν μια Διαφορά έχει παραπεμφθεί σε διαιτησία σύμφωνα με την παρούσα Συμφωνία (η **Υφιστάμενη Διαφορά**) και προκύψει οποιαδήποτε πρόσθετη Διαφορά σε σχέση με αυτή για την οποία έχει υποβληθεί αίτηση για διαιτησία σύμφωνα με τον Όρο 2 του παρόντος (η **Πρόσθετη Διαφορά**) κάθε Μέρος της Διαιτησίας είτε της Υφιστάμενης Διαφοράς είτε της Πρόσθετης Διαφοράς δύναται, το αργότερο εντός επτά (7) ημερών από την επίδοση της Απάντησης στην Αίτηση για Διαιτησία της Πρόσθετης Διαφοράς, να ζητήσει από το Δικαστήριο του ΔΕΕ να ενοποιήσει τις διαιτησίες που αφορούν στην Υφιστάμενη Διαφορά και στην Πρόσθετη Διαφορά, σύμφωνα με το άρθρο 10 των Κανόνων ΔΕΕ.

(β) Το Δικαστήριο του ΔΕΕ, ενεργώντας κατά τη διακριτική του ευχέρεια με σκοπό την ενοποίηση διαιτησιών σύμφωνα με τον παρόντα Όρο 7 και τους Κανόνες ΔΕΕ, θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη του, ως μία από τις περιπτώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 10 των Κανόνων ΔΕΕ, τη σχετική πρόοδο των εν λόγω διαιτησιών.

8 Αποκλίνοντα Συμφέροντα

(α) Σε περίπτωση που περισσότερα από δύο Μέρη στη Διαιτησία κατονομάζονται σε Αίτηση για Διαιτησία, καθένας από τον Παραχωρησιούχο ή/και τον Πληρεξούσιο Πιστωτών που ενεργεί εκ μέρους των Μερών της Χρηματοδότησης δύναται, υπό

την προϋπόθεση ότι αποτελούν Μέρη της Διαιτησίας, να ειδοποιήσουν γραπτώς εντός δέκα (10) ημερών από την επίδοση της Αίτησης για Διαιτησία τα υπόλοιπα Μέρη της Διαιτησίας ότι θεωρούν ότι τα συμφέροντα, είτε του Παραχωρησιούχου είτε οποιουδήποτε εκ των Μερών της Χρηματοδότησης στη Διαφορά που παραπέμφθηκε σε διαιτησία, αποκλίνουν (η **Ειδοποίηση Απόκλισης**).

(β) Σε περίπτωση που συμμετέχουν περισσότερα από δύο Μέρη στη Διαιτησία μετά (αλλά όχι πριν) την ομοδικία ή παρέμβαση ενός Μέρους ή Μερών στη Διαιτησία σύμφωνα με την παρούσα Συμφωνία, ο Παραχωρησιούχος και/ή ο Πληρεξούσιος Πιστωτών που ενεργεί για λογαριασμό των Μερών της Χρηματοδότησης, δύναται να επιδώσει Ειδοποίηση Απόκλισης εντός δέκα (10) ημερών από την κοινοποίηση της εν λόγω συνεκδίκασης ή παρέμβασης.

(γ) Η μη επίδοση της Ειδοποίησης Απόκλισης εντός της προαναφερθείσας προθεσμίας, θα θεωρείται αποδοχή ότι δεν υφίσταται απόκλιση συμφερόντων μεταξύ του Παραχωρησιούχου και των Μερών της Χρηματοδότησης στη Διαφορά που παραπέμφθηκε σε διαιτησία και ο Παραχωρησιούχος και ο Πληρεξούσιος Πιστωτών θα θεωρούνται ομόδικοι είτε ενεργητικώς είτε παθητικώς, αναλόγως την περίπτωση, και θα διορίζουν από κοινού έναν Διαιτητή, σύμφωνα με τα χρονικά όρια που καθορίζονται στον Όρο 6(β)(ii) της παρούσας Συμφωνίας.

(δ) Εντός δέκα (10) ημερών από την επίδοση της Ειδοποίησης Απόκλισης, το Δημόσιο δύναται να υποβάλει ένσταση στην Ειδοποίηση Απόκλισης με γραπτή ειδοποίηση προς τα Μέρη της Διαιτησίας (η **Ειδοποίηση Ένστασης**). Μετά την επίδοση της Ειδοποίησης Ένστασης, κάθε Μέρος της Διαιτησίας δύναται να ζητήσει με αίτησή του από το αρμόδιο εφετείο (το **Εφετείο**) να κριθεί εάν υφίσταται ή όχι απόκλιση συμφερόντων. Το Διαιτητικό Δικαστήριο θα οριστεί σύμφωνα με τον Όρο 6(β)(ii).

(ε) Σε περίπτωση που το Εφετείο αποφανθεί ότι δεν υφίσταται απόκλιση μεταξύ των συμφερόντων του Παραχωρησιούχου και των Μερών της Χρηματοδότησης, ο Παραχωρησιούχος και ο Πληρεξούσιος Πιστωτών θα θεωρούνται ομόδικοι είτε ενεργητικώς είτε παθητικώς, αναλόγως την περίπτωση, και θα διορίζουν από κοινού έναν Διαιτητή εντός τριάντα (30) ημερών από την απόφαση του Εφετείου και σε περίπτωση που δεν γίνει αυτό, ο διαιτητής θα ορίζεται από το Δικαστήριο του ΔΕΕ κατόπιν αιτήματος οποιουδήποτε άλλου Μέρους της Διαιτησίας.

(στ) Εάν επιδοθεί Ειδοποίηση Απόκλισης και είτε το Δημόσιο δεν επιδώσει Ειδοποίηση Ένστασης είτε το Εφετείο αποφανθεί ότι υφίσταται απόκλιση μεταξύ των συμφερόντων του Παραχωρησιούχου και των Μερών της Χρηματοδότησης

στη Διαφορά που παραπέμφθηκε σε διαιτησία, το Διαιτητικό Δικαστήριο θα οριστεί σύμφωνα με τον Όρο 6(β)(iii).

9 Αυτοτέλεια Διατάξεων

Εάν κάποια διάταξη της παρούσας Συμφωνίας είναι ή καταστεί παράνομη, άκυρη ή μη εκτελεστή σε οποιαδήποτε δικαιοδοσία, δεν θα επηρεαστεί:

(α) η εγκυρότητα ή εκτελεστότητα οποιασδήποτε άλλης διάταξης της παρούσας Συμφωνίας στην εν λόγω δικαιοδοσία,

(β) η εγκυρότητα ή εκτελεστότητα αυτής ή οποιασδήποτε άλλης διάταξης της παρούσας Συμφωνίας σε άλλες δικαιοδοσίες.

10 Εφαρμοστέο Δίκαιο

Η παρούσα Συμφωνία διέπεται και θα ερμηνεύεται σύμφωνα με το ελληνικό δίκαιο.

11 Αντίτυπα

Η παρούσα Συμφωνία δύναται να υπογραφεί σε οποιονδήποτε αριθμό πρωτοτύπων σύμφωνα με το άρθρο 160 του Ελληνικού Αστικού Κώδικα και θα έχουν την ίδια ισχύ σαν οι υπογραφές στα πρωτότυπα να ήταν υπογραφές σε ένα μοναδικό πρωτότυπο της παρούσας Συμφωνίας.

Η ΠΑΡΟΥΣΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑ έχει συναφθεί την ημερομηνία που αναγράφεται στην αρχή της εν λόγω Συμφωνίας.

ΟΙ ΥΠΟΓΡΑΦΟΝΤΕΣ

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Από:

ΤΟ ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.

Από:

[●]
[] ως Πληρεξούσιος Πιστωτών

Από:

[●]
ως Παραχωρησιούχος

Από:

Παράρτημα 15 Απαιτήσεις Παράδοσης

1 Διάρκεια Ζωής των Στοιχείων Αεροδρομίου

Όλα τα στοιχεία και τα τελειώματα των Περιφερειακών Αεροδρομίων πρέπει να είναι δομικά ασφαλή και σταθερά, πρέπει να λειτουργούν σωστά και να βρίσκονται σε κατάσταση πλήρους λειτουργίας. Επιπλέον, όλα τα στοιχεία πρέπει να παρέχονται ανάλογα με τις ανάγκες προκειμένου να μπορεί ο Παραχωρησιούχος να ικανοποιεί τα Πρότυπα Επιδόσεων, με την ελάχιστη δυνατή διατάραξη των συνήθων δραστηριοτήτων του και της καθημερινής λειτουργίας των Περιφερειακών Αεροδρομίων.

2 Χρήση Υλικών

2.1 Τα υλικά πρέπει να επιλέγονται με γνώμονα την καταλληλότητά τους ως προς το σκοπό και την απόδοση, την αντοχή, την ευκολία συντήρησης και επισκευής, την ανθεκτικότητα σε τυχαία ή εσκεμμένη φθορά και τις περιβαλλοντικές τους επιπτώσεις.

2.2 Ο Παραχωρησιούχος πρέπει να χρησιμοποιεί κατάλληλα και ανθεκτικά υλικά και τελειώματα που παρουσιάζουν καλή ανοχή στις επικρατούσες καιρικές συνθήκες, στην ύπαρξη των επιφανειακών και υπόγειων υδάτων και στη βαριά χρήση, διατηρώντας την εμφάνισή τους για μεγάλο διάστημα. Σε όλους τους τομείς των κτιρίων πρέπει να υπάρχει εύκολη και ασφαλής πρόσβαση για καθαρισμό και συντήρηση, εμποδίζοντας τη μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση. Είναι επιτακτική ανάγκη τα κτίρια να μην επηρεάζονται αισθητικά (έστω και μόνο επιφανειακά) από τις καιρικές συνθήκες και η μελέτη πρέπει να διασφαλίσει ότι δεν θα διαρρηχθεί το κέλυφος του κτιρίου.

2.3 Οι αεροσταθμοί πρέπει να σχεδιαστούν με τέτοιο τρόπο, ώστε τυχόν βλάβες υλικού και εξαρτημάτων ή τυχόν βλάβες που οφείλονται στη συντήρηση που έχει επιλεγεί, να έχουν τις ελάχιστες επιπτώσεις στη λειτουργία του αεροδρομίου.

3 Διάρκεια Ζωής

3.1 Τα κύρια στοιχεία της κτιριακής δομής, του εξωτερικού κελύφους και των έργων υποδομής πρέπει να έχουν μια ελάχιστη αναμενόμενη διάρκεια **ζωής**, δηλ. διάρκεια λειτουργίας κατά την έναρξη της παροχής υπηρεσιών, όπως παρατίθεται στην Πίνακα 1.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Διάρκεια Ζωής και Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής των Στοιχείων		
Στοιχεία	Ελάχιστη Διάρκεια Ζωής (έτη)	Ελάχιστη Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής (έτη)
Περιοχή κίνησης αεροσκαφών (airfield)		
Οδοστρώματα - Εύκαμπτα		
Διάδρομοι	20	7
Τροχόδρομοι	20	7
Περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών	20	7
Οδοστρώματα - Άκαμπτα		
Διάδρομοι	30	10
Τροχόδρομοι	30	10
Περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών	30	10
Μηχανολογικές εγκαταστάσεις:		
Συστήματα άρδευσης		
Πρωτεύοντα δίκτυα σωληνώσεων	20	7
Δευτερεύοντα δίκτυα σωληνώσεων	10	4
Συστήματα λυμάτων		
Δίκτυα σωληνώσεων και σταθμοί ανύψωσης	Όπως ορίζεται στις Εγκαταστάσεις Αεροσταθμού	
Η/Μ μονάδες επεξεργασίας λυμάτων	15	5
Συστήματα όμβριων υδάτων		
Δίκτυα σωληνώσεων και σταθμοί ανύψωσης	Όπως ορίζεται στις Εγκαταστάσεις Αεροσταθμού	
Βυθιζόμενες αντλίες γεώτρησης	15	5
Ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις		
Μετασχηματιστές ισχύος 6,6KV/400V - 400V/6,6KV	25	9
Σταθεροί ρυθμιστές έντασης (CCR)	20	7
Κτιριακά στοιχεία		
Κέλυφος κτιρίου		
Υπόγεια συστήματα	50	20
Στέγες	20	7
Τοίχοι	50	20
Εξωτερικές θύρες και παράθυρα	25	10

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Διάρκεια Ζωής και Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής των Στοιχείων

Στοιχεία	Ελάχιστη Διάρκεια Ζωής (έτη)	Ελάχιστη Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής (έτη)
Δομικό σύστημα κτιρίου	50	20
Τοιχοποιίες	50	20
Δάπεδα	50	20
Κτιριακός εξοπλισμός		
Οροφές	20	7
Σκληρά υλικά επίστρωσης δαπέδων	30	10
Μαλακά υλικά επίστρωσης δαπέδων	10	4
Διαμερισμάτωση	20	7
Επενδύσεις και τελειώματα	15	6
Εσωτερικές θύρες	20	7
Σκάλες και κιγκλιδώματα	30	10
Είδη υγιεινής και εξαρτήματα	10	4
Εγκαταστάσεις και εξαρτήματα	15	6
Καθίσματα	10	4
Σήμανση	10	4
Σύστημα διαχείρισης αποσκευών		
Ταινιόδρομοι μεταφοράς αποσκευών	20	7
Μονάδες παραλαβής αποσκευών	20	7
Εξοπλισμός ελέγχου παραδιδόμενων αποσκευών	15	5
Εξοπλισμός ελέγχου χειραποσκευών και Επιβατών	15	5
Μηχανολογικές εγκαταστάσεις αεροσταθμού		
Κλιματισμός		
Δίκτυα σωληνώσεων και αεραγωγών		
Εσωτερικά	30	10
Εξωτερικά	20	7
Μόνωση σωλήνων και αεραγωγών		
Εσωτερικά	30	10
Εξωτερικά	20	7
Προστασία των μονώσεων αεραγωγών και σωλήνων με χιτώνια αλουμινίου	10	4
Κεντρικές Κλιματιστικές Μονάδες (ΚΚΜ)	15	5

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Διάρκεια Ζωής και Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής των Στοιχείων		
Στοιχεία	Ελάχιστη Διάρκεια Ζωής (έτη)	Ελάχιστη Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής (έτη)
Κεντρικοί ψύκτες παραγωγής ψυχρού ύδατος	15	5
Μονάδες VRV	15	5
Μονάδες στοιχείου - ανεμιστήρα (F.C.U)	20	8
Μονάδες κλιματισμού διαιρούμενου τύπου	10	4
Πύργοι ψύξης	15	5
Δεξαμενή αποθήκευσης πάγου	20	7
Επίπεδος εναλλάκτης θερμότητας	15	5
Μονάδες κλειστού ελέγχου - ακριβής έλεγχος θερμοκρασίας - υγρασίας	10	4
Εγκαταστάσεις θέρμανσης		
Λέβητες	25	8
Καυστήρες	15	5
Κυκλοφορητές	15	5
Κλειστά Δοχεία διαστολής	15	5
Δεξαμενές αποθήκευσης πετρελαίου	25	8
Πόσιμο νερό		
Δίκτυα σωληνώσεων	20	7
Πιεστικά συγκροτήματα	15	5
Αποσκληρυντές νερού	10	4
Ηλεκτρικοί Θερμοσίφωνες ζεστού νερού χρήσης		
Κεντρικά δοχεία παραγωγής και αποθήκευσης ζεστού νερού χρήσης	15	5
Τοπικοί ηλεκτρικοί θερμαντήρες	15	5
Συστήματα λυμάτων		
Δίκτυα σωληνώσεων	20	7
Σταθμοί ανύψωσης	15	5
Συστήματα όμβριων υδάτων		
Δίκτυα σωληνώσεων	20	7
Σταθμοί ανύψωσης	15	5
Εγκαταστάσεις πυρόσβεσης (σταθερές εγκαταστάσεις πυρόσβεσης)		
Πυροσβεστικό συγκρότημα	15	5

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Διάρκεια Ζωής και Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής των Στοιχείων		
Στοιχεία	Ελάχιστη Διάρκεια Ζωής (έτη)	Ελάχιστη Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής (έτη)
Δίκτυα σωληνώσεων	20	7
Δίκτυα αυτόματων καταιονητήρων, δίκρουνο, Πυροσβεστικές Φωλεές κλπ.	15	5
Εξέλικτρο αυλού	10	4
Φορητοί πυροσβεστήρες	20	7
Τοπικά συστήματα πυρόσβεσης με αέριο		
FM-200 με πιστοποίηση CE	20	7
FM-200 με πιστοποίηση από το DoP (Υπουργείο Μεταφορών - ΗΠΑ) (Μόνο οι κύλινδροι)	10	4
Ανελκυστήρες ατόμων / ογκωδών αντικειμένων (ασανσέρ)	25	9
Κυλιόμενοι διάδρομοι και κυλιόμενες κλίμακες	20	7
Σταθερές υδραυλικές ράμπες φόρτωσης	20	7
Ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις		
Ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις αεροσταθμού		
Μετασχηματιστές ισχύος 20KV/400V	25	9
Διακόπτες μέσης τάσης	20	7
Διακόπτες χαμηλής τάσης	20	7
Ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη	25	9
Τροφοδοτικό αδιάλειπτης παροχής (U.P.S)		
Μονάδα UPS	12	4
Συσσωρευτές UPS	7	3
Σύστημα πυρανίχνευσης	15	5
Αυτόματες πόρτες	20	7
Πετάσματα αέρα (Αεροκουρτίνες)	15	5
Ρολόγια και σύστημα χρονισμού	15	5
Σύστημα διαχείρισης κτιρίου (BMS)	15	5
Σύστημα εποπτικού ελέγχου και συλλογής δεδομένων (SCADA)	15	5
Συστήματα τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνίας		
Συστήματα επικοινωνίας		

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Διάρκεια Ζωής και Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής των Στοιχείων		
Στοιχεία	Ελάχιστη Διάρκεια Ζωής (έτη)	Ελάχιστη Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής (έτη)
Τοπικό δίκτυο - εγκατάσταση καλωδίωσης (παθητική υποδομή)	20	7
Τοπικό δίκτυο (ενεργή υποδομή)		
Διακόπτες δικτύου	7	4
Διακομιστές (servers) και σταθμοί εργασίας	5	3
Μονάδες αποθήκευσης	6	4
Συσκευές ασφαλείας	5	3
Συστήματα φωνής - VoIP		
Τηλέφωνα	6	3
Διακομιστές (servers) διαχείρισης κλήσεων	5	3
Σημεία ασύρματης πρόσβασης	4	3
Κτιριακά συστήματα		
Συστήματα ηχητικής/οπτικής ειδοποίησης		
Σύστημα ηχητικής ειδοποίησης (APS)	10	4
Διακομιστές (servers)	6	3
Συστήματα Επιβατών		
Συστήματα οπτικών αναγγελιών πτήσεων (FIDS)		
Διακομιστές (servers) και σταθμοί εργασίας	6	3
Οθόνες	8	4
Σύστημα κοινής χρήσης επεξεργασίας δεδομένων Επιβατών (CUPPS)		
Διακομιστές (servers) και σταθμοί εργασίας	6	3
Συστήματα διαχείρισης πυλών/πόρων		
Διακομιστές (servers) και σταθμοί εργασίας	6	3
Φυσικά συστήματα ασφαλείας		
Συστήματα ελέγχου πρόσβασης (ACS)		
Τεχνολογικός εξοπλισμός (πίνακες ελέγχου, καρταναγνώστες κ.λπ.)	10	4
Διακομιστές (servers)	6	3
Συστήματα κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης (IP)		
Κάμερες IP	7	4

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Διάρκεια Ζωής και Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής των Στοιχείων		
Στοιχεία	Ελάχιστη Διάρκεια Ζωής (ετη)	Ελάχιστη Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής (ετη)
Διακομιστές (servers) IPTV	5	4
Αστικός χώρος Αεροδρομίου (landside)		
Οδοστρώματα	20	7
Μηχανολογικές εγκαταστάσεις		
Σύστημα άρδευσης	Όπως ορίζεται στις εγκαταστάσεις της περιοχής κίνησης αεροσκαφών	
Σύστημα λυμάτων	Όπως ορίζεται στις εγκαταστάσεις Αεροσταθμού	
Σύστημα όμβριων υδάτων	Όπως ορίζεται στις Εγκαταστάσεις Αεροσταθμού	
Σήμανση	20	7
Συστήματα τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνιών		
Σύστημα ελέγχου πρόσβασης (ACS)	Όπως ορίζεται στις Εγκαταστάσεις Αεροσταθμού	
Σύστημα κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης (CCTV)	Όπως ορίζεται στις Εγκαταστάσεις Αεροσταθμού	
Συστήματα ηχητικής ειδοποίησης (APS)	Όπως ορίζεται στις Εγκαταστάσεις Αεροσταθμού	

3.2 Η εκτιμώμενη διάρκειας ζωής οποιουδήποτε στοιχείου θα προσδιορίζεται ως εξής:

(a) σε περίπτωση βιομηχανικού στοιχείου, ισούται με το χρονικό διάστημα όπως αυτό καθορίζεται γραπτώς από τον κατασκευαστή του εν λόγω στοιχείου, υπό την προϋπόθεση ότι αυτό θα ενσωματωθεί στο Περιφερειακό Αεροδρόμιο, θα λειτουργεί σύμφωνα με τις αποδεκτές συνθήκες σχεδιασμού του κατασκευαστή και θα συντηρείται σύμφωνα με τις γραπτές οδηγίες του.

(b) σε περίπτωση οποιουδήποτε άλλου στοιχείου, ισούται με το χρονικό διάστημα για το οποίο το στοιχείο αναμένεται να συνεχίσει να λειτουργεί όπως προβλεπόταν μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής της αντίστοιχης εγκατάστασης Αεροδρομίου, σύμφωνα με το ISO 15686: Κτίρια και Κατασκευαστικά Έργα – Σχεδιασμός Διάρκειας Ζωής ή οποιοδήποτε άλλο αντίστοιχο διεθνώς αποδεκτό πρότυπο.

3.3 Καθ' όλη την Περίοδο Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίζει ότι:

(a) Όλα τα στοιχεία, συμπεριλαμβανομένων αυτών που έχουν χτιστεί ή κατασκευαστεί πριν την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, πληρούν τις προδιαγραφές απόδοσης (δηλ. πρέπει να είναι δομικά ασφαλή, ανθεκτικά και σταθερά, πρέπει να λειτουργούν σωστά και να βρίσκονται σε κατάσταση πλήρους λειτουργίας),

(b) Τα στοιχεία θα επιτύχουν την αναμενόμενη διάρκεια ζωής τους και όταν αντικαθίστανται κατά διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης, το νέο στοιχείο θα έχει διάρκεια ζωής τουλάχιστον ίση με αυτή του στοιχείου που αντικαθιστά, και

(c) Τα στοιχεία πληρούν όλες τις ισχύουσες Προδιαγραφές και τα Πρότυπα και τον Κτιριοδομικό Κανονισμό.

4 Απαιτήσεις Παράδοσης

Στη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος πρέπει να διασφαλίσει ότι εκτός από τη συμμόρφωση με τις προαναφερθείσες απαιτήσεις 3.3(a), (b) και (c), όλα τα στοιχεία πληρούν με τις απαιτήσεις ελάχιστης εναπομείνασας ζωής, όπως αυτές παρατίθενται στον Πίνακα 1 του παρόντος Παραρτήματος.

Όσον αφορά τα στοιχεία αεροδρομίου τα οποία έχουν χτιστεί ή κατασκευαστεί πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και εμπίπτουν στις ακόλουθες κατηγορίες:

(a) Τοίχοι (κατηγορία κτιριακά στοιχεία/κέλυφος κτιρίου/τοίχοι)

(b) Δομικό Σύστημα Κτιρίου (κατηγορία κτιριακά στοιχεία/σύστημα δομικό σύστημα κτιρίου)

(c) Τοιχοποιίες (κατηγορία κτιριακά στοιχεία/τοιχοποιίες)

δεν υφίσταται υποχρέωση για την εναπομείνασα διάρκεια ζωής.

Παράρτημα 16 Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης

Minimum Insurance Requirements

Part 1
Insurance Requirements

Insurance Requirements of the Concessionaire

1 The Concessionaire will at its own expense maintain in force, from the Concession Commencement Date (or such later date that may be agreed between the State and the Concessionaire) until the expiry of this Agreement, all of the following insurances:

(a) The requirements of Part 1A (*Construction Insurances to be Effected*) of this Appendix 16 for the Concession Period where there is to be Works at any Regional Airport and Concession Sites involving renovation, improvement or construction of new or existing buildings.

The requirements of Part 1B (*Operating Insurances to be Effected*) of this Appendix 16, for all other activities arising from this Agreement that the Concessionaire undertakes or is responsible for.

The above are to include the appropriate endorsement under Part 2 of this Appendix 16. Further, save with regard to statutory insurance and professional indemnity insurance that the Concessionaire is required to cause others to procure and save as otherwise provided in this Appendix 16, the Concessionaire must ensure that in each policy taken out pursuant to this Appendix 16, the Concessionaire is named as the principal insured.

Save for (i) insurance required pursuant to the Construction Delay in Start-up (**DSU**) policy required during the Concession Period where there is to be Works at any Regional Airport and Concession Sites (other than with regard to insurance of the Concession Fee and the Levy, (ii) Employers' Liability and Project Specific Professional Liability Insurance during the Works specified in Part 1A of this Appendix 16 and (iii) Employer's Liability specified in Part 1B of this Appendix 16) the Concessionaire must procure that the Grantor, the State and the HCAA is each named as an additional insured or co-insured party in such manner that the insurance shall operate as if separate policies had been issued subject to the insurers overall limit of liability not being increased.

(b) To the extent required by Greek law, but not otherwise, the insurance policies pursuant to the Minimum Insurance Requirements shall be issued by an insurer or insurers authorised from time to time under Greek law to underwrite such risks.

(c) Other insurance or insurances extensions or limits which is either:

(i) considered by the State (acting reasonably) appropriate and prudent to any activities undertaken in order for the Concessionaire and any party for which it is responsible to purchase to carry out its obligations under this Agreement; and/or

(ii) is necessary to comply with applicable Laws, including:

(A) motor vehicle liability insurance (both airside and non-airside but coverage air-side shall exclude road traffic act or similar legislation) for any vehicle which is owned, hired, leased or borrowed in connection with the obligation of the Concessionaire and those it is responsible for under this Agreement including damage to such vehicle at a deducible not more than ten thousand Euro (€10,000); and

(B) legal liability of employers for their liability for the bodily injury or disease sustained by their employees arising out of the course of their employment in their business.

Part 1A
Construction Insurances to be Effected

Works Period Insurances

This Agreement specifies terms specific to it and these will have priority over any policy terms.

Insurances during Works

1. Construction All Risks Insurance (**CAR**);
2. DSU Insurance;
3. Construction Third Party Liability Insurance (**TPL**);
4. Airport Contractors Legal Liability Insurance;
5. Political Violence and Terrorism;
6. Marine Cargo Insurance;
7. Marine Cargo DSU Insurance (**Marine DSU**);
8. Project Specific Professional Liability Insurance;
9. Employers' Liability Insurance; and
10. Motor Vehicle Liability.

1. Construction All Risks Insurance (CAR)

Principal Insured: The Concessionaire;

The Agent Bank (acting for and on behalf of the Finance Parties)

Additional Insured: The State;

The Grantor;

The HCAA;

Contractors (including managing contractors and/or subcontractors of any tier for their site activities only);

Lenders and/or Finance Parties;

All parties involved in the performance of the Concession and including subsidiary and holding companies of each party;

Others providing goods or services in connection with the Concession as contractors, manufacturers and suppliers and professional consultants to the above but for their manual on-site activities only; and

Each of the above to include their respective directors, officers, employees, assigns (and agents) and their rights and interests.

Property Insured: The Works and any other permanent and temporary works related to the Regional Airports executed and in the course of execution, the materials, parts, excavations, spare parts, consumables and all other parts or units of property or equipment of whatsoever nature the property of the insured or for which they are responsible (but excluding any contractors' or subcontractors' constructional plant and equipment) while on or adjacent to the Concession Site, including runways, roads, hard standings, access roads and related structures, lay down areas, the electrical, sewerage, telecommunications and water interconnection facilities and all associated and ancillary works against all-risks of direct physical loss or damage and all testing and commissioning risks.

Scope of Cover: "All Risks" of physical loss or damage from any cause not excluded in relation to all property of every description used for and intended for incorporation in the Works arising from the Concessionaire's obligations under this Agreement including electrical and mechanical breakdown.

Geographical Scope: To include all work sites and temporary lay down areas within and outside the Concession Site boundary and anywhere in Greece in respect of inland transit and temporary storage.

Period of Insurance: From commencement of the Works until completion of the twenty four (24) months defects liability period.

The Property Insured will remain insured under CAR until the end of the Concession Guarantee Period.

Sum insured:	The full reinstatement value of the Works, including allowance for the costs of demolition and debris removal and professional fees (including construction management and customs duties (but in respect of covers outlined in the Required Extensions below, inner limits as agreed)).
Deductibles	In respect of each and every occurrence, arising during the duration of the Works up to their respective completion dates and involving temporary works, natural hazards, not more than three hundred thousand Euro (€300,000) save for testing/commission, defects in design, plan, specification claims where the deductible will be not more than one million, two hundred and fifty thousand Euro (€1,250,000). The Deductible for each loss in respect of earthquake and tsunami shall have a deductible (indexed) that does not exceed two per cent (2%) of the sum insured.
Required Extensions:	To include, subject to minimum sub-limits per occurrence as below or to be agreed:

a) escalation clause ten per cent (10%);

b) computer and electronic equipment, data carrying media; plans, specifications, drawings clause;

c) public authorities clause;

d) automatic reinstatement of sum insured at nil additional premium for losses below five million Euro (€5,000,000);

e) 50/50 clause;

f) expediting expenses cover twenty per cent (20%) of normal costs up to a minimum sum of seven hundred and fifty thousand Euro (€750,000); per occurrence to cover, *inter alia*, extra costs incurred by the insured in respect of overtime wages, hire of alternative plant, machinery and equipment;

g) extended maintenance cover for twenty four (24) months;

h) faulty design clause LEG3/96;

i) inland transits of locally procured goods and materials/offsite storage including loading and unloading;

j) removal of debris – ten per cent (10%) of the loss subject to a minimum of one million Euro (€1,000,000) and to also include an obsolete buildings provision whereby insurance will pay for economic repairs and in relation to major damage will either pay for demolition and site clearance or demolition and replacement on an agreed value basis as agreed between the State and the Concessionaire;

k) professional fees including to cover architects, surveyors, legal, consulting engineers and other fees incurred as a result of a loss payable under the policy;

l) 72 hour clause;

m) waiver of subrogation including multiple insured clause (LEG Form) with part (vii) deleted;

n) customs duties – loss to the property insured specifically extends to include all customs duties applicable if included in the original sum insured;

o) plans and specifications to cover loss or damage to plans, specifications, drawings, programmes, software and other documents for the execution of the Concession;

p) temporary repairs and minimising loss; preventive measures to cover the costs incurred in taking measures to reduce or avoid a potential loss;

q) Tenants Fit-Out Works to the extent, if any, of the responsibility of the Company to insure under contract;

r) camps/stores;

s) existing property or property belonging to or held in the care, custody or control;

t) fire-fighting facilities;

u) leak search cost;

v) temporary facilities; and

w) piling, foundation and retaining wall clause (MRe 121 or equivalent).

Main Exclusions:

a) war and civil war; rebellion, revolution, insurrection;

b) radioactive contamination;

c) cost of rectifying normal wear and tear and gradual deterioration;

d) loss of cash, bank notes and monetary instruments;

e) liquidated damages, criminal fines and penalties;

f) cyber and electronic data and date recognition exclusion;

g) terrorism;

h) cessation of work;

i) unexplained shortages or disappearance;

j) contractors plant and equipment;

k) consequential loss;

l) corrosion;

m) wilful acts;

n) nuclear risks to cover radioactive contamination and nuclear risks;

o) liquidated damages to cover liquidated damages for delay or detention or in connection with guarantees of performance;

p) design, plan, specification, materials and workmanship to cover defects in design exclusion using what is known as a LEG2/DE3 wording;

q) asbestos; and

r) mould.

2. DSU Insurance

Principal Insured:	The Concessionaire; With regard to the Concession Fee, the Grantor, and the Levy, the State; The Agent Bank (acting for an on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	Lenders and /or Finance Parties; and Each for their respective rights and interests.
Minimum Coverage:	(a) anticipated reduction in Revenue (without any deduction in respect of sums due to the Grantor) (less that part of any cost that varies proportionately with revenue), for a period of not less than either: (i) twenty four (24) months during the Original Senior Commitment Period (as defined in the Designated Loan Agreement (if any)); and (ii) twenty four (24) months following the end of the Original Senior Commitment Period (as defined in the Designated Loan Agreement (if any)) and (b) balance of limits cover to indemnify the Grantor in respect of the gross Concession Fee and the State in respect of the gross Levy for not less than the difference between (i) the estimated Concession Fee and the Levy (as applicable) over a twenty four (24) month indemnity period and (ii) that proportion of the anticipated reduction in Revenue or EBITDA (as applicable) that is due to the Grantor pursuant to this Agreement insured under item (a) of this paragraph 2 of Part 1 to this Appendix 16 if any of the property insured under paragraph 1 of this Part 1 of this Appendix 16 is lost or destroyed or damaged by any of the risks insured under paragraph 1 of this Part 1 of this Appendix 16, which causes interruption to or interference with the Airport Services. (b) to indemnify the Insured in respect of contractual obligations to meet fixed standing charges and regular debt service repayments consisting of interest charges and principal repayments resulting from an occurrence covered by the construction all risks policy which causes the that part of the Works affected to be delayed beyond its anticipated completion date.
Period of Insurance:	As per the Construction All Risks (CAR) policy.
Sum insured:	An amount calculated using figures in the Financial Model, where possible, equal to an amount to indemnify the Insureds for all insured losses required to be covered under the Minimum Coverage.
Indemnity Period:	Not less than twenty four (24) months

Deductible: Not more than sixty (60) days in the aggregate (save for ninety (90) days in respect of Suppliers Extension below).

Principle Extensions:

- **Suppliers:** Delay following loss or damage caused by fire, lightning, aircraft, explosion, at key plant and machinery supplier's premises;
- **Utilities:** Delay following loss or damage at the premises of electricity, gas, water, telecommunications, and sewerage service suppliers;
- **Denial of access:** Delay following loss or damage in the vicinity of the Site of the Project that results in a denial of access;

The extensions above will be subject to the policy deductible waiting period of the not more than sixty (60) days of each and every loss.

- increased cost of working at least five million Euro (€5,000,000);
- additional increased cost of working.

Principal Exclusions: The exclusions will be as for the CAR cover. The DSU Policy would also exclude any loss sustained due to any delay caused by or resulting from:

a) loss or damage to construction plant and equipment;

b) loss or damage to property held in the care, custody or control of the Insured;

c) any restriction or condition imposed by a public authority;

d) non-availability of funds;

e) loss of or damage to items taken over or taken into use by the employer other than during the period of the process tests; and

f) any penalties or damage of whatever nature for breach of contract or for late or non-compliance of orders.

3. Construction Third Party Liability Insurance ("TPL")

Insured Parties:	The Concessionaire; and The Agent Bank (acting for an on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	The HCAA; The Lenders and/or Finance Parties; Contractors (including the engineering, procurement and construction contractors) and all sub-contractors of any tier; and Others providing goods or services in connection with the Concession as contractors, manufacturers and suppliers and professional consultants to the above but for their manual on-site activities only, (excluding such manufacturers and suppliers products legal liability) each for their respective rights and interests
Minimum Cover:	Insurance against such sums which the Insured Parties shall become legally liable to pay as damages consequent upon: a) bodily injury or illness of third parties (whether fatal or not); or b) damage to, and/or loss of use of as a result of damage to, property belonging to third parties, arising out of or in connection in respect of loss or damage arising out of the maintenance, operation and/or management of the Regional Airports and the Concession Sites and legal costs and expenses incurred in dealing with any insured claim, and in each case, on each occurrence.
Geographical Scope:	Territorial limits – worldwide (excluding USA/Canada and Australia) in respect of liability arising out of the Concession.
Jurisdiction	Greece
Period of Insurance:	As per CAR policy. Policy period extensions are per the CAR policy.
Limit of Indemnity:	At least thirty million Euro (€30,000,000)
Deductible:	Not more than one million, five hundred thousand Euro (€1,500,000) for each claim in respect of third party property damage only. There will be no deductible for bodily injury claims.
Extensions:	a) liabilities arising from sudden, unintended and unexpected seepage and pollution (NMA 1685); b) a cross liability clause; c) contractual liability – contractual liability assumed by the Insured by agreement no wider than applicable under tort;

d) mechanically propelled vehicles – liability for mechanically propelled vehicles whilst being used as a tool of trade within the Concession Site;

e) claims control clause; and

f) liabilities for detention, false arrest, obstruction;

g) Munich Re CAR/TPL section 2 wording (or equivalent).

Main Exclusions:

a) cost of making good loss or damage to the Concession;

b) employee liability and liability insured under the Concessionaire's motor insurances;

c) fines and penalties;

d) professional indemnity;

e) claims brought in the jurisdiction of USA/Canada/Australia;

f) terrorism;

g) liquidated damages;

h) deliberate acts – damage to property that results from deliberate acts or omission by the Insured and which were reasonably foreseen by the Insured having regard to the nature and circumstance of such act or omission;

i) pollution – the policy will exclude all pollution losses other than those that result from a sudden, identifiable, unintended, and unexpected event that happens during the period of insurance;

j) asbestos;

k) mould; and

l) all other exclusions as per policy wording agreed.

4. Airport Contractors Legal Liability Insurance;

Insured Parties:	The Concessionaire; The Agent Bank (acting for an on behalf of the Finance Parties).
Additional Insureds:	The HCAA; The Lenders; The Finance Parties; Others providing goods or services in connection with the Concession as contractors, manufacturers and suppliers and professional consultants to the above but for their manual on-site activities only, (excluding such manufacturers and suppliers products legal liability); each for their respective rights and interests.
Minimum Cover:	Insurance against such sums which the Insured Parties shall become legally liable to pay as damages consequent upon: x) bodily injury or illness of third parties (whether fatal or not); or y) damage to, and/or loss of use of as a result of damage to, property belonging to third parties, arising out of or in connection with the construction and maintenance at the Regional Airports and Concession Sites of the Concession, and legal costs and expenses incurred in dealing with any insured claim, and in each case, on each occurrence.
Geographical Scope:	Greece but worldwide in respect of products liability.
Jurisdiction	Greece.
Period of Insurance:	As per CAR policy. Policy period extensions are per the CAR policy.
Limit of Indemnity:	(a) Combined Single Limit (Bodily Injury and Property Damage) seventy five million Euro (€75,000,000) any one occurrence and in the annual aggregate in respect of products liability. (b) Personal Injury limited to twenty five million Euro (€25,000,000) (or currency equivalent) in the annual aggregate being within the Combined Single Limit and not in addition thereto.
Deductible:	For property damage not more than: five thousand Euro (€5,000) (or currency equivalent) each and every loss but twenty thousand Euro (€20,000) (or currency equivalent) each and every loss in respect of damage to aircraft

Extensions:

z) AVN60A Personal Injury Extension;

aa) Contractual liability;

bb) AVN63. Cross liability clause;

cc) AVN52G sublimit seventy five million Euro (€75,000,000);

dd) Legal costs and expenses.

Main Exclusions:

ee) cost of making good loss or damage to the Concession;

ff) employee liability and liability insured under the Concessionaire's motor insurances;

gg) fines and penalties;

hh) professional indemnity;

ii) terrorism;

jj) liquidated damages;

kk) deliberate acts – damage to property that results from deliberate acts or omission by the Insured and which were reasonably foreseen by the Insured having regard to the nature and circumstance of such act or omission;

ll) pollution – the policy will exclude all pollution losses other than those that result from a sudden, identifiable, unintended, and unexpected event that happens during the period of insurance;

mm) asbestos;

nn) mould; and

oo) all other exclusions as per policy wording agreed.

5. Political Violence and Terrorism

Insured Parties: The Concessionaire and
The Agent Bank (acting for an on behalf of the Finance Parties)

Additional Insured: The HCAA ;
The Lenders;
The Finance Parties;
Others providing goods or services in connection with the Concession as contractors, manufacturers and suppliers and professional consultants to the above but for their manual on-site activities only, (excluding such manufacturers and suppliers products legal liability);
each for their respective rights and interests.

Minimum coverage: Loss or damage under the CAR policy (and subsequent loss of anticipated revenue and associated losses as required under the DSU Insurance policy) sustained following a delay to the commencement of the Works as a direct result of physical loss of or damage to the Property Insured during construction, testing or commissioning caused by an act of terrorism and/or political violence.

Extensions: As per DSU cover including;

a) an act of terrorism and/or sabotage;
b) malicious damage resulting directly from an act of terrorism;
c) riots, strikes, civil commotion;
d) invasion, acts of foreign enemies, hostilities (whether war is declared or not), civil war, rebellion, revolution, coup d'état, insurrection or mutiny;
e) war and civil war (to a suitable sub limit not less than twenty million Euro (€20,000,000));
f) AFB PV Wording Perils 1-7;
g) Claims control Clause;
h) LMA 3100- Sanctions Clause;
i) Increased cost of working (with a minimum sum insured of ten million Euro (€10,000,000) per event); and
j) Additional increased cost of working (with a minimum sum insured of ten million Euro (€10,000,000 per event)).

Exclusions:	a) Nuclear detonation, reaction, nuclear radiation or radioactive contamination cost of making good loss or damage to the Concession; b) Pollutants or contaminants, chemical or biological release or exposure of any kind; c) Electronic attacks; d) Cessation, fluctuation or variation in, or insufficiency of, water, gas or electricity supplies and telecommunications of any type or service; e) War between two or more of the following: China, France, The Russian Federation, United Kingdom and the United States of America; f) Threat or hoax; g) Seizure or illegal occupation; and h) Confiscation, requisition, detention, legal or illegal occupation, embargo, quarantine, any order of public or government authority.
Sum insured:	Calculated using figures from the Financial Model where possible, to an amount to indemnify the Insureds for insured losses as required under this Appendix. Sum Insured also to include increased cost of working for a period of not less than the Indemnity Period.
Insured:	Property Section; per the CAR policy. Loss of Profits/DSU: Lenders; Financial Parties only.
Period of Insurance	Per CAR policy.
Period of Indemnity	Per DSU policy.
Sum Insured	Not less than: Property Damage cover: the full reinstatement value of the items insured; Business Interruption/ Loss of Profits cover: an amount to cover the anticipated loss of gross revenue and debt service (including principal and interest) for the period of indemnity.
Deductibles:	Not more than: Property Section: seventy five thousand Euro (€75,000) each and every occurrence. Loss of Profits/DSU: twenty one (21) days.

6. Marine Cargo Insurance

Principal Insured:	The Concessionaire; and The Agent Bank (acting for an on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	The insured parties will be the same as for the CAR insurance: The HCAA; The Lenders; The Finance Parties; The Contractor and all sub-contractors of any tier; and Others as required by contract providing goods and or maintenance in connection with the Concession, each for their respective rights and interests.
Scope of Cover:	"All Risks" of loss, destruction or damage as per the Institute Cargo Clauses to all materials, equipment, machinery, spares and other items for incorporation in the Concession facilities whilst in transit by sea, land or air from country of origin anywhere in the world to the Concession Site from the time that the insured item leaves the warehouse or factory for shipment to the Concession Site, or vice versa, including off-site storage other than where covered under the construction "All Risks" Insurance. The policy to cover shipments by any mode of transport other than ocean barges where insurer's prior agreement will be required. Covers includes imports (and returns if applicable) of plant, equipment, machinery and materials to the Concession Site for the construction of the Works and each Regional Airport facilities.
Commencement Date:	The date of commencement of the first transit.
Expiry Date:	The end of the period insured by the CAR policy.
Sum insured:	An amount based on the maximum value of any one conveyance and/or storage location, to be agreed with the State.
Deductible:	The lower of fifty thousand Euro (€50,000) and three per cent (3%) of the value of each individual shipment in respect of any one loss.
Basis of Cover:	To include: Strike, riot, sabotage, terrorism and civil commotion with minimum of one hundred and eighty (180) days of storage on the Concession Site.

a) Marine Transits

- Institute Cargo Clause (A)
- Institute War Clauses (Cargo)
- Institute Strikes Clauses (Cargo)
- Institute Classification Clauses

b) Air Transits

- Institute Air Cargo Clauses (Air)
- Institute War Clauses (Air Cargo)
- Institute Strikes Clauses (Air Cargo)

c) Land Transits

- By road or rail covered against those risks specified above where available

Other Clauses:	Cargo ISM Endorsement, Cargo ISM Forwarding Charges Clause
Required Extensions:	pp) Two hundred per cent (200%) Accumulation Clause;
	qq) any mode of transportation;
	rr) marine cargo 50/50 clause with CAR insurance;
	ss) concealed damage clause;
	tt) institute classification clause; and
	uu) debris removal clause.
Main Exclusions:	vv) institute radioactive contamination exclusion clause;
	ww)termination of transit clause (terrorism);
	xx) cyber clause;
	yy) all other exclusions as per policy wording agreed;
	zz) insolvency exclusion clause;
	aaa) institute radioactive contamination, chemical, biological, bio-chemical and electromagnetic weapons exclusion clause;
	bbb) rusting, oxidation, discoloration of unpacked or unprotected goods and items shipped on deck in enclosed steel containers unless caused by a defined peril; and
	ccc) electrical and mechanical derangement unless caused by an insured peril.
Policy Warranty:	surveys to be undertaken prior to the shipment of major items (as defined in the marine cargo policy).

7. Marine Cargo DSU

Principal Insured:	The Concessionaire; and The Agent Bank (acting for an on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	The insured parties will be the same as for the CAR insurance: The HCAA ; The Lenders; The Finance Parties; The Contractor and all sub-contractors of any tier; and Others as required by contract providing goods and or maintenance in connection with the Concession, each for their respective rights and interests.
Minimum Coverage:	Loss of anticipated revenue and associated losses as required under the DSU Insurance policy sustained following a delay to the commencement of the Works as a direct result of physical loss of or damage to the Property Insured under the Marine Cargo/Transit policy. Cover is to also be provided for increased cost of working reasonably incurred to minimise any loss, subject to these costs being economic. This policy would also cover delays to the project due to: a) loss or damage or mechanical breakdown to the vessel on which the insured property is being carried or intended to be carried; b) the vessel on which the property is being carried being involved in a general salvage or life-saving operation; c) loss or damage or mechanical breakdown to any other conveyance on which the insured property is being or intended to be carried from any fortuitous cause.
Commencement Date:	The date of commencement of the first transit.
Expiry Date:	The end of the period insured by the Marine Cargo policy.
Sum insured:	An amount calculated using figures in the Financial Model, where possible, equal to an amount to indemnify the Insureds for all insured losses required to be covered under this Appendix.
Indemnity Period:	Twenty four (24) months from the end of the period insured by the Marine Cargo policy.
Deductible:	Not to exceed first sixty (60) days of any loss.
Principal Extensions/Exclusions:	The extensions and exclusions will be the same as for the Marine Cargo cover. The policy will exclude any claim or delay caused by the unreasonable withholding of guarantees as a result of repairs to the property insured not being acceptable to the manufacturer or his representative.

8. Project Specific Professional Liability Insurance

Insured Parties:	The Concessionaire; and The Agent Bank (acting for an on behalf of the Lenders and/or Finance Parties).
Additional Insureds:	The State; The Grantor; The HCAA; The Government Users; The Lenders and/or Finance Parties; The design-builder, all engineers, architects and other professional consultants and sub consultants that provide professional design services in connection with the design of all or any of the facilities and structures at the Regional Airports and Concession Sites.
Minimum Cover:	Project Specific Professional Liability Insurance in connection with the design and construction from the beginning of the first design, through the construction period, to service commencement plus coverage for an extended reporting period of not less than thirty six (36) months. This coverage shall be primary with respect to the Works under the Design-Construction Contract(s) without right of contribution of any Project Specific Professional.
Deductibles:	A maximum of one hundred thousand Euro (€100,000) per claim which is not in additional to any design professional’s recovered underlying insurance but applies in the instance the design professional’s insurance has been exhausted or has not been maintained in compliance with the minimum requirements of the policy. The deductible also applies in the instance that the policy is broader than the design professional’s primary insurance.
Limit of Indemnity:	ten million Euro (€10,000,000) minimum per claim and twenty million Euro (€20,000,000) in the aggregate per annual period of insurance (inclusive of defence and related costs and supplementary payments). This shall be primary with respect to the Works without right of contribution of any insurance carried by the State, the Grantor, the Agent Bank and the Lenders and/or the Finance Parties.
Geographical Scope:	Greece but worldwide in respect of products liability.
Jurisdiction	Greece.

Extensions

- Primary Insurance extension;
- Automatic addition of firms (subject to insurer reporting requirements);
- Present, former partner, executive officer, director or shareholder of Named Insured while acting within their scope of duties for the Named Insured;
- Any individuals or personal corporations retained by the Named Insured under a personal services contract;
- Claim defined as a written or oral demand for money or a written or oral allegation in breach in the rendering or failure to render professional services received by the Insured or Named Insured and resulting from a single error, omission or negligent act;
- Lawyer fees and associated expenses incurred in the investigation, defence, settlement, arbitration or litigation of claims;
- Duty to defend, even if the allegations are groundless, false or fraudulent; and
- Worldwide territory (suits brought in Greece).

Exclusions

- Express Warranties or guarantees;
- Estimates on profit, return;
- Faulty workmanship, construction or work which is alleged or in fact not constructed in accordance with the Design-Construction Contract(s);
- Design or manufacture of any good or products sold or supplied by a named insured;
- Terrorism;
- Nuclear liability;
- Judgements and awards deemed uninsurable by law;
- Liability assumed under the Design-Construction Contract(s) unless such liability would not have been attached to the named insured by law in the absence of such an agreement;
- Punitive or exemplary damages, fines, penalties or interest or liquidated punitive or exemplary damages or fees; and
- Refusal to employ, termination of employment, humiliation or discrimination on any basis or other employment related practices or policies.

9. Employers' Liability Insurance

Principal Insured:	The Concessionaire; and Any company or contractor for which it is responsible.
Additional Insured	The State; and The Grantor.
Period of Insurance	Per CAR policy.
Minimum Cover:	In accordance with the applicable laws, including articles 657,658 and 932 of the Greek Civil Code, that covers the employer for its legal liability towards the employees for injuries arising out of and in the course of their employment over and above the benefits of the social security organizations (IKA or other).
Territory	Greece.
Jurisdiction	Greece.
Conditions	Subject to premium readjustment (onwards only) at the end of the policy period. The insured should take all the necessary precautions, protections, measures, in compliance with the provisions of the Greek law for the prevention of accidents and injuries.

Part 1B
Operating Insurances to be Effected

Concession Period Insurances

The minimum insurance coverage required to be obtained and maintained by the Concessionaire shall include the following types of insurance, each to be provided under policies containing provisions, which are reasonably standard in the insurance market for such insurance and available at commercially reasonable terms.

This Agreement specifies terms specific to it and these will have priority over any policy terms.

Concession Period Insurances

1. All Risks Insurance – Property Damage;
2. Business Interruption;
3. Political Violence;
4. Airport Owners and Operators Liability; and
5. Employers' Liability Insurance.

1. All Risks Insurance – Property Damage

Principal Insured:	The Concessionaire; and The Agent Bank (for and on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	The State; The Grantor; The HCAA; The Lenders and/or Finance Parties, each for their respective rights and interests.
Scope of Coverage:	"All Risks" of loss or damage from any cause not excluded to the property and interests of every description, including property of others in the care, custody or control of the Insured for which they are responsible, used for or in connection with the ownership and operation of the Concession.
Property Insured	All assets comprising from the ownership and operation of the Concession but not limited to the Regional Airports and all or any structures at each Regional Airport, its immoveable property (including each Regional Airport facilities and all runways, taxis and aprons), vehicles, fixtures and fittings and any Regional Airport development. This shall include electronic and computer equipment, buildings and their contents, stock, fixtures, fittings, mobile or in transit, of every kind and description not otherwise excluded, either owned, leased, hired or borrowed by the Concessionaire or held in the care, custody or trust of the Concessionaire or for which the Concessionaire is responsible or have assumed responsibility all forming part of or in connection with the Concessionaire's obligations under this Agreement.
Period of Insurance:	Annual period from the Concession Commencement Date until the end of the Concession Period.
Sum Insured:	Calculated using figures from the Financial Model where possible, the sum insured will be based on the reinstatement value basis of the Property Insured.
Geographical Scope:	Anywhere on the Concession Site and temporary removal elsewhere.
Deductible (Indexed) :	Not to exceed one hundred thousand Euro (€100,000) each and every occurrence for property damage save for earthquake and

tsunami which shall have a deductible that does not exceed two per cent (2%) of the sums insured.

Required Extensions: To include, subject to policy sub-limits to be agreed:

a) machinery breakdown and boiler explosion (limit seven million, five hundred thousand Euro (€7,500,000));

b) additional costs of complying with public/local authority requirements;

c) automatic acquisition clause;

d) property in transit one million, five hundred thousand Euro (€1,500,000);

e) automatic reinstatement of sum insured;

f) expediting expenses cover;

g) fire-fighting expenses;

h) cash and stamps;

i) professional fees/ architects and surveyors fees;

j) debris removal, demolition and increased cost of construction including an obsolete buildings provision whereby insurance will pay for economic repairs and in relation to major damage will either pay for demolition and site clearance or demolition and replacement on an agreed value basis as agreed between the State and the Concessionaire;

k) sue and labour;

l) tenants' and neighbours' liability;

m) rental payable/rental value loss clause;

n) 72 hour clause;

o) minor works;

p) plans documents and data/ valuable papers and records;

q) temporary removal;

r) inflation protection escalator in sum insured not less than one hundred and ten per cent (110%);

s) eighty fiver per cent (85%) condition of underinsurance; and

t) overtime and express freight charges.

Main Exclusions:

a) war and civil war;

b) radioactive contamination;

c) the cost of making good wear and tear, gradual deterioration, flaws, deformation, distortion, cracks or partial fractures, defects in design materials or workmanship but this shall not exclude subsequent damage resulting from an ensuing cause which is not otherwise excluded;

d) terrorism;

e) consequential loss;

f) cyber clause;

g) unexplained shortages or mysterious disappearance; and

all other exclusions as per policy wording agreed.

2. Business Interruption

Principal Insured: The Concessionaire; and

The Agent Bank (for and on behalf of the Finance Parties).

Additional Insured: The Lenders and/or Finance Parties,

each for their respective rights and interests.

Minimum Cover: To indemnify the Insured in respect of contractual obligations to meet Concession Fees, Levy, fixed standing charges and regular debt service repayments consisting of capital repayments and interest charges resulting from an occurrence covered the All Risks policy described in 1 above which causes interruption in the normal commercial operations of the Regional Airports and Concession Sites.

"Cover" to include indemnity for the Investor in respect of Revenues in accordance with the latest Financial Model (without any deduction in respect of sums due to the HCAA), increased cost of working and additional increased cost of working.

Period of Insurance : Per All Risks Insurance – Property Damage.

Sum Insured: Loss of Revenue to include in addition increased cost of working and additional increased cost of working.

Indemnity Period: Twenty four (24) months.

Deductible: Not to exceed the first thirty (30) days of any interruption.

Required Extension: To include, subject to policy sub-limits to be agreed:

a) interruption caused by a physical loss not excluded under the All Risks policy which occurs in the vicinity of the Concession Site at a Regional Airport and which hinders or prevents access to the Concession Site at a Regional Airport; and

b) suppliers'/utilities' extension in respect of named suppliers/utilities only for fire, lightning, explosion and aircraft perils.

Main Exclusions: To follow the Property All Risks Insurance.

In addition the following exclusions would apply:

- the non-availability of funds;
- fines and penalties; and
- loss of licence.

3. Political Violence and Terrorism

Insured Parties: The Concessionaire; and

The Agent Bank (for and on behalf of the Finance Parties).

Additional Insured: The State;

The Grantor;

The HCAA;

The Lenders and/or Finance Parties,

each for their respective rights and interests.

Minimum coverage: Loss or damage and subsequent loss of anticipated revenue and increased cost of working sustained following a delay to the commencement of the business at the Concession as a direct result of physical loss of or damage to the contract works during construction, testing or commissioning caused by an act of terrorism and/or political violence.

Extensions: As per the Business Interruption Cover plus:

(i) an act of terrorism and/or sabotage;

(ii) malicious damage resulting directly from an act of terrorism;

(iii) riots, strikes, civil commotion;

(iv) invasion, acts of foreign enemies, hostilities (whether war is declared or not), civil war, rebellion, revolution, coup d'état, insurrection or mutiny;

(v) war and civil war (sub limited to thirty million (€30,000,000);

(vi) AFB PV Wording Perils 1-7;

(vii) Claims control Clause;

(viii) LMA 3100- Sanctions Clause;

(ix) increased cost of working (with a minimum sum insured of ten million Euro (€10,000,000) per event); and

(x) additional increased cost of working (with a minimum sum insured of ten million Euro (€10,000,000) per event).

Exclusions:

a) Nuclear detonation, reaction, nuclear radiation or radioactive contamination cost of making good loss or damage to the Concession;
b) Pollutants or contaminants, chemical or biological release or exposure of any kind;
c) Electronic attacks;
d) Cessation, fluctuation or variation in, or insufficiency of, water, gas or electricity supplies and telecommunications of any type or service;

e) threat or hoax;
f) seizure or illegal occupation; and
g) confiscation, requisition, detention, legal or illegal occupation, embargo, quarantine, any order of public or government authority.

Sum insured:	Not less than the full reinstatement value of the estimated maximum loss or damage to the Concession and not less than subsequent loss of anticipated revenue in respect of debt service (including principal and interest and fixed operating costs). Sum Insured also to include increased cost of working for a period of not less than the Indemnity Period.
Insured:	Property Section; per the CAR policy. Loss of Profits Section: per the Business Interruption policy.
Period of Insurance:	Per All Risks Insurance – Property Damage.
Period of Indemnity:	Not less than twenty four (24) months.
Sum Insured:	In accordance with the latest Financial Model, not less than: Property Damage cover: the full reinstatement value of the items insured. Business Interruption/ Loss of Profits cover: an amount to cover the anticipated loss of gross revenue and debt service (including principal and interest) for the indemnity period.
Limit:	Amount in accordance with the latest available Financial Model covering at least 90% of the Sum insured as per the beginning of the Period of Indemnity.
Deductibles:	Not more than: Property Section: fifty thousand Euro (€50,000) each and every occurrence. Business Interruption/ Loss of Profits Section: twenty one (21) days.

4. Airport owners and operators liability insurance

Principal Insured:	The Concessionaire; and The Agent Bank (for and on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	The State; The Grantor; The HCAA; The Lenders and/or Finance Parties, each for their respective rights and interests.
Period of Insurance	Per All Risks Insurance – Property Damage.
Minimum Cover:	All sums which any Insured shall become legally liable to pay in respect of damages consequent upon: a) bodily injury or illness of third parties (whether fatal or not), and/or b) damage to, and/or loss of use of property as a result of damage to property belonging to third parties arising out of or in connection with the operation of the Project including products manufactured and supplied including products liability, arising out of the operation and maintenance of each Regional Airport, including the provision of security and fire services (including maintenance of the air traffic control towers) or otherwise in connection with the Concession and/or in connection with the performance and/or provision of the services at each Regional Airport; and legal costs and expenses incurred in dealing with any claim, and in each case, on an occurrence form wording.
Deductible :	In respect of Property Damage: seven thousand five hundred Euro (€7,500) (or currency equivalent) each and every loss but not more than twenty thousand Euro (€20,000) (or currency equivalent) each and every loss in respect of damage to aircraft.
Limit of Indemnity:	Combined Single Limit (Bodily Injury and Property Damage): seven hundred and fifty million Euro (€750,000,000) (or currency equivalent) any one occurrence and in the annual aggregate in respect of products liability. Personal Injury limited to twenty million Euro (€20,000,000) (or

	currency equivalent) in the annual aggregate being within the Combined Single Limit and not in addition thereto.
Geographical Scope:	Greece but worldwide in respect of products liability.
Jurisdiction:	Greece.
Required Extensions	a) AVN52G sublimit three hundred million Euro (€300,000,000); b) AVN60A Personal Injury Extension (including false arrest, imprisonment, detention, obstruction and detainment); c) AVN63 Cross Liability Clause; d) Products liability; e) Legal Liability of concessionaire(s) arising out of their activities but only in excess of any underlying insurance carried by the concessionaire(s); f) Airside Property Damage Liability arising from the use of Motor Vehicles; and g) Liability arising from any Regional Airport vehicles within the Concession Site at any Regional Airport in excess of the sums recoverable under any separate motor vehicles insurance.
Exclusion	AVN46B; Noise and Pollution Cover.

5. Employers’ Liability Insurance

Principal Insured:	The Concessionaire; and Any company or contractor for which it is responsible.
Additional Insured:	The State; and The Grantor.
Period of Insurance:	Per CAR policy.
Minimum Cover:	In accordance with the applicable laws, including articles 657,658 and 932 of the Greek Civil Code, that covers the employer for its legal liability towards the employees for injuries arising out of and in the course of their employment over and above the benefits of the social security organizations (IKA or other).
Territory:	Greece.
Jurisdiction:	Greece.
Conditions:	Subject to premium readjustment (onwards only) at the end of the policy period. The insured should take all the necessary precautions, protections, measures, compliance with the provisions of the Greek law for the prevention of accidents and injuries.

Part 2 Endorsements

Part 2A

Insurance Endorsements (but not for any Aviation TPL policy)

This Part 2A of Appendix 16 shall apply to Construction All Risks insurance, Construction All Risks Delay in Start Up insurance, Construction Third Party Liability Insurance, Airport Contractor's Legal Liability insurance, Political Violence and Terrorism, Marine Cargo Insurance, Marine Cargo Delay in Start Up insurance, Project Specific Professional Liability insurance, Employers' Liability insurance, All Risks Insurance (Property Damage), Business Interruption insurance, Political Violence, Airport Owners and Operator's Liability and Employer's Liability insurance (the "**Insurances**").

Interpretation

"**Insurance Policy**" means the insurance agreement to which this endorsement is attached and into which this endorsement is incorporated in its entirety.

"**Insureds**" means the insured parties named in the Insurance Policy, collectively, and "**Insured**" means each and any of the insured parties named in the Insurance Policy.

"**Insurer**" means the insurer or insurers from time to time participating in the Insurance Policy.

Terms used but not defined in these endorsements have the meaning given to them in this Agreement.

1. The Insurers agree to waive all rights of subrogation howsoever arising which they may have or acquire against the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or Finance Parties and the Concessionaire or any of the other parties named as Insureds in the Insurance Policy, and their respective parents, affiliates, officers, directors, employees, subcontractors or representatives arising out of any occurrence in respect of which a claim is admitted under the Insurance Policy.
2. All the provisions of this Insurance Policy (except those relating to limits of liability and deductible amounts) shall operate as if there were a separate policy covering each Insured.
3. The State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or Finance Parties shall have no duty of disclosure under the Insurance Policy. Each Insurer waives any rights it may have to disclosure of any documents, facts or information and any right it may have to avoid this Insurance Policy or recover damages or decline to indemnify any Insured on the grounds of non-disclosure (whether negligent or otherwise) by the Lenders or the Finance Parties (including any agent they may have acting on their behalf that is recognised by the State in this Agreement or amendment thereto) or any of them and/or any of their agents.
4. The Insurers agree with each Insured that each Insurance Policy shall be treated as a separate and distinct contract between the Insurers and each Insured with the intention that no Insured shall be deprived of any benefit under the Insurance Policy or suffer any disadvantage whatsoever under the Insurance Policy as a result of any act (or failure to act), neglect, error, misrepresentation, fraud or omission on the part of any other Insured.
5. The Insurers undertake to each Insured that the Insurance Policy shall not be invalidated as regards the respective rights and interests of each Insured and that the Insurers will not seek directly or indirectly to avoid any liability under this Insurance Policy because of any act (or failure to act), neglect, error, misrepresentation, fraud or omission made by any other Insured (whether occurring before or after the inception of this Insurance Policy), including any failure by any other Insured to disclose any material fact, circumstance or occurrence, any misrepresentation by any other Insured, any breach or non-fulfilment by any other Insured of any condition, warranty or provision contained in the Insurance Policy, whether or not any such act (or failure to act), neglect, error, misrepresentation,

fraud or omission could, if known at any time, have affected any decision of the Insurers to grant the Insurance Policy, to agree to any particular term or terms of the Insurance Policy (including this endorsement and the amount of any premium) or to act or refrain from acting in any way whatsoever in relation to this Insurance Policy or to any liability which may arise thereunder.

6. Subject always to paragraph 2 above, upon payment of any sum to any Insured pursuant to this paragraph 5, the Insurers shall, to the extent of such payment, be thereupon legally subrogated to all the rights of such Insured, provided always that the Insurers shall not exercise any such rights howsoever arising in competition with the rights of any Lender and/or Finance Party in respect of the project assets or any monies secured thereon.

7. The Insurers agree that the Insurance Policy will be primary to and not excess to or contributing with any other insurance maintained by any Insured. The Insurers waive all rights of contribution against any other insurance affected by the Lenders and/or Finance Parties (including any agent they may have acting on their behalf that is recognised by the State in this Agreement or amendment thereto) or the Concessionaire.

8. The State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or the Finance Parties and their respective officers, directors, employees servants, agents and assigns will (whether or not they are an Insured under the Insurance Policy) in no circumstances be liable for the payment of any premium or to perform any other obligation owed to the Insurers under the Insurance Policy (although they will have the right, but not the obligation, to pay that premium or to perform that obligation), but this will not relieve the Concessionaire from its obligation to pay any premium due under the Insurance Policy. If any Insured owes any amounts to the Insurers (other than unpaid premiums), whether in connection with the Insurance Policy or any other policy underwritten by the Insurers, the Insurers waive any right they may have to set off or counterclaim against and agree not to deduct any such amount from any Insurance Proceeds payable under the Insurance Policy to the Security Agent (as defined in a Designated Loan Agreement (if any)) (on behalf of itself and the Secured Parties (as defined in a Designated Loan Agreement (if any))) as co-Insured.

9. The State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or the Finance Parties and their respective officers, directors, employees, servants, agents and assigns are named Insureds under the Insurance Policy.

10. Without prejudice to any applicable aggregate liability limits approved by the Agent Bank, the sums insured and risks covered under the Insurance Policy may not be reduced in any way without the prior written consent of the Agent Bank.

11. Insurers to consult with the Grantor and/or the State (as applicable) in relation to any claim in circumstances where the Grantor and/or the State (as applicable) requests.

12. Unless and until the Agent Bank shall have notified the Insurers to the contrary, in which case all Insurance Proceeds payable under or in relation to this Insurance Policy payable by any Insurers to the Insureds shall be paid directly to the Agent Bank or as it may direct, all Insurance Proceeds shall be paid without any deduction or deductions from the agreed claim figure whatsoever (except the appropriate Insurance Policy excess or deductible if applicable) to the Insurance Proceeds Account (as defined in a Designated Loan Agreement (if any)).

13. The Insurers agree that they will advise the Agent Bank in writing:

    i. at least 45 days (or such lesser period (if any) as may be specified from time to time by the Insurers in the case of war, terrorism, strikes and kindred perils) before any cancellation is to take effect if any Insurer cancels or gives notice of such cancellation of any Insurance Policy for any reason, including the non-payment of premiums;

    ii. at least 45 days (or such lesser period (if any) as may be specified from time to time by Insurers in the case of war, strikes and kindred perils) before any reduction in limits or coverage, any increase in deductibles or any termination before the original expiry date of this Insurance Policy is to take effect;

    iii. promptly if any Insurer has not agreed to renew (or failed to invite the Insureds to review) this Insurance Policy at its next expiry date;

iv. of any act or omission or of any event of which any Insurer has knowledge and which might invalidate, terminate, suspend or render unenforceable in whole or in part this Insurance Policy or any claim thereunder, as soon as reasonably practicable after any Insurer becomes aware of any such act, omission or event; and

v. any such cancellation, reduction, increase or other change shall not be effective until 60 days (or such lesser period as referred to above) after the issue of a notice to such effect to the Agent Bank.

14. Each Insurer acknowledges receipt of consideration for the insurance of the State, the Grantor, the HCAA and the Lenders and/or Finance Parties under the Insurance Policy.

15. Each Insurer confirms that:

    i. it has received from the Concessionaire all information required by it that is material to the risks insured against by this Insurance Policy; and

    ii. there is no information that has been relied on or is required by that Insurer in respect of its decision to co-insure the State, the Grantor, the HCAA and the Lenders and/or Finance Parties.

16. Each Insurer confirms that it has not been notified of any other pledge or assignment of or security interest in this Insurance Policy and the proceeds thereof.

17. All notices or other communications under or in connection with this Insurance Policy will be given in writing or by fax. Any such notices will be deemed to be given as follows:

    i. if in writing, when delivered; and

    ii. if by fax, when transmitted, but only if, immediately after the transmission, the sender's fax machine records the correct answerback.

18. The address and fax number of a party to be served are those notified from time to time in writing to the Concessionaire's insurance broker by the Concessionaire.

19. The initial address and fax number of the Agent Bank are as follows:

    - Name & Address:
    - Fax No:
    - Attention:

20. The Agent Bank is not the agent of any party other than the Participants for receipt of any notice or any other purpose in relation to this Insurance Policy.

21. During the term of this Insurance Policy, the provisions of these endorsements may only be amended by written agreement between the Concessionaire, the Insurers, the State, the Grantor and the Agent Bank, such amendment to be endorsed on the Insurance Policy.

22. Each Insurer agrees that each provision of this Insurance Policy is severable from every other provision and is intended by it to be valid, binding and enforceable in accordance with its terms, notwithstanding any purported repudiation, avoidance or termination.

23. The provisions of these specifically negotiated endorsements override any conflicting provision in the rest of this Insurance Policy (excluding these endorsements).

24. The Insurance Policy shall be governed by and interpreted in accordance with the laws of Greece.

Part 2B

Insurance Endorsements for Aviation TPL (Including Construction Aviation TPL) Only

This Part of Appendix 16 shall apply to the aviation third party liability insurance cover provided under the following required insurances:

Construction Aviation Third Party Liability Insurance under [x]

Airport Aviation Owners And Operators Liability under [x]

Notwithstanding any other provision of this Insurance Policy, the following endorsement shall take effect immediately:

1. Interpretation:

In this endorsement, the following terms shall have the below meaning:

"**Insurance Policy**" means the insurance agreement to which this endorsement is attached and into which this endorsement is incorporated in its entirety.

"**Insureds**" means the insured parties named in the Insurance Policy, collectively, and "**Insured**" means each and any of the insured parties named in the Insurance Policy.

"**Insurer**" means the insurer or insurers from time to time participating in the Insurance Policy.

"**Vitiating Act**" means any circumstances of fraud, misrepresentation, non-disclosure or any breach of warranty or condition of an insurance policy provided that the party so protected by the breach of warranty or condition has no actual constructive knowledge of, has not condoned, caused or contributed to the said act or omission.

Terms used but not defined in these endorsements have the meaning given to them in this Agreement.

2. Separate Policy

All the provisions of this Insurance Policy (except for those relating to limits of liability) shall operate as if there were a separate policy covering each Insured. Accordingly, the liability of the Insurers under this Insurance Policy to any one of the Insured shall not be conditional upon the due observance and fulfilment of any other Insured of the terms of this Insurance Policy and shall not be affected by any failure in the observance or fulfilment by any other Insured of any duties relating to this Insurance Policy, provided that the party so protected by the breach of warranty or condition has no actual constructive knowledge of, has not condoned, caused or contributed to the said act or omission.

3. Interest of the Participants

The Insurers acknowledge that the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/ or the Finance Parties and its respective officers, directors, employees, secondees and assigns are each additional co-Insureds under this Insurance Policy and that the premium specified in this Insurance Policy provides consideration for their being co-Insureds.

4. Liability for Premium

The Insurers acknowledge that the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or Finance Parties are not liable for the payment of any premium or any other obligation owed to the Insurers under this Insurance Policy, although any such body may choose to pay the premium. This shall not relieve the Concessionaire from its obligations to pay any premium under this Insurance Policy.

5. Disclosure

Neither the State, the Grantor, the Agent Bank and the Lenders and/or the Finance Parties, nor their agents shall have any duty of disclosure to the Insurers in relation to this Insurance Policy. Each Insurer waives any rights it may have to disclosure of any documents, facts or information and any right it may have to avoid this Insurance Policy or recover damages or decline to indemnify any Insured on the grounds of non-disclosure (whether negligent or otherwise) by the Secured Parties (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)) or any of them and/or any of their agents.

6. Non-Vitiation and Waiver of Subrogation

(a) Each of the Insurers notes and agrees that if the Insured described in the Schedule comprises more than one insured party each operating as a separate and distinct entity then cover hereunder shall apply in the same manner and to the same extent as if individual policies had been issued to each such insured party provided that the total liability of the Insurers to all of the Insureds collectively shall not exceed the sums insured and limits of indemnity including any inner limits set by memorandum or endorsement stated in the Insurance Policy and that the amount of deductibles shall not be increased as a result thereof.

(b) Subject to paragraphs (c) and (d) below and paragraph 5 above, it is further understood and agreed that the Insurers shall be entitled to avoid liability to or (as may be appropriate) claim damages from an Insured in circumstances of that Insured party's fraud, material misrepresentation, material non-disclosure or breach of any warranty or condition of this Insurance Policy, each referred to in this clause as a **Vitiating Act**, provided that the party so protected by the breach of warranty or condition has no actual constructive knowledge of, has not condoned, caused or contributed to the said act or omission.

(c) It is however agreed that a Vitiating Act committed by one Insured shall not prejudice the right to indemnity of any other Insured who has an insurable interest and who has not committed a Vitiating Act.

(d) Insurers hereby agree to waive all rights of subrogation which they may have or acquire against any Insured except where the rights of subrogation or recourse are required in consequence of or otherwise following a Vitiating Act, in which circumstances, except as provided in paragraph (e) below, Insurers may enforce such rights notwithstanding the continuing or former status of the vitiating party as an Insured.

(e) Notwithstanding paragraph (d) above, the Insurers waive all rights they may acquire against the Concessionaire through subrogation to the rights of the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or the Finance Parties.

7. Cancellation

Except in respect of any provision for Cancellation or Automatic Termination specified in the Policy or any endorsement thereof, cover provided may only be cancelled or materially altered in a manner adverse to the additional Insureds by the giving of not less than thirty (30) days' notice, but seven (7) days or such lesser period as may be customarily available in respect of War and Allied Risks coverage in writing to the Appointed Broker. Notice shall be deemed to commence from the date such notice is given by the Insurers. Such notice will NOT, however, be given at normal expiry date of the Policy or any endorsement.

8. Changes in Cover

The Insurers shall give the Agent Bank 45 days' notice in writing (or such lesser period (if any) as may be specified from time to time by Insurers in the case of AVN46 and AVN52G perils) before any reduction in limits or coverage, any increase in deductibles or any termination before the original expiry date of this Insurance Policy is to take effect.

9. Amendments to Endorsement

During the term of this Insurance Policy, the provisions of this endorsement may only be amended by written agreement between the Concessionaire, the State, the Grantor, the Insurers and the Agent Bank, such amendment to be endorsed on the Insurance Policy.

10. Notice of Claims

Notice of claim by the Concessionaire, the State, the Grantor or the Agent Bank or any other party entitled to indemnity under the Insurance Policy shall, in the absence of manifest error, be accepted by Insurers as a valid notification of claim on behalf of all other Insureds subject to the full terms of the Insurance Policy.

11. Claim Payments

The insurers will consult with the Grantor and/or the State (as applicable) in relation to any claim in circumstances where the Grantor and/or the State (as applicable) requests such consultation.

Payments made in accordance with this Clause 11 shall, to the extent of the payment, discharge the Insurers' liability to pay the Concessionaire or other claimant Insured.

All claim payments in respect of a third party liability shall be paid to person(s) whose claim(s) constitute the risk or liability insured against **provided that** such person has executed a discharge of all claims made against the Insureds in respect of the risk or liability in relation to which the claim was made, save in cases where (notwithstanding the policy terms to the contrary) an Insurer accepts liability to indemnify the Insured in respect of the claims or liabilities which the Insured has settled directly with the claimant, and where cash has been paid to such claimant, in which case payment under the policy of such sums shall be made in accordance with the instructions of the relevant Insured.

Any return premiums shall be paid to the Insurance Proceeds Account (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)) or such other account as the Security Agent (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)) directs in writing.

12. Primary Insurance

It is expressly understood and agreed that the Insurance Policy provides cover for the Insureds and that in the event of liability covered by this Insurance Policy which is also covered either in whole or in part under any other policy or policies of insurance effected by or on behalf of any of the parties comprising the Insureds, the Insurers will indemnify the Insured as if such other policy or policies of insurance were not in force and the Insurers waive their rights of recourse (if any) against the Insurers of other such policy or policies of insurance.

13. Reductions in Cover

No reductions in limits or coverages or increases in deductibles, exclusions or exceptions shall be made under the Insurance Policy, whether at the request of any Insured or otherwise, without the prior written consent of the Agent Bank. For the avoidance of doubt, this shall not affect or alter the rights of the Insurer(s) to suspend cover in accordance with the terms and conditions of the Insurance Policy, provided always that the Agent Bank is advised in accordance with paragraph 7 or 8 (as applicable) above.

14. Notice

All notices or other communications under or in connection with the Insurance Policy will be given by fax and post. Any such notice given by Insurers will be deemed to be given on the earlier of:

(a) if by electronic mail, when transmitted but only if the sender's computer confirms successful transmission; and

(b) if by post, within two Business Days of release from the relevant Insurer's office.

The address and email address of the Secured Parties (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)) for all notices under or in connection with the Insurance Policy are those notified from time to time by the Secured Parties (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)) for this purpose to the insurance broker at the relevant time. The initial address and email address of the Agent Bank is as follows:

Name & Address:

Fax No:

Attention:

15. Role of the Agent Bank

The Agent Bank is not the agent of any party other than the Participants for receipt of any notice or any other purpose in relation to this Insurance Policy.

16. Disclosure

Each Insurer confirms that it has received from the Concessionaire all information required by it material to the risks insured against by this Insurance Policy and that there is no information that has been relied on or is required by that Insurer in respect of its decision to co-insure the Secured Parties (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)).

17. Endorsements Override

The terms of these specifically negotiated endorsements override any conflicting provision in the Insurance Policy.

This Insurance Policy shall not cover any direct or indirect loss or damage of an Insured where the loss or damage arises out of a failure to act, neglect, error, misrepresentation, omission, or breach by that Insured, but only if such failure to act, neglect, error, misrepresentation, omission or breach was deliberate or intentional on the part of that Insured. It is however agreed that deliberate or intentional failure to act, neglect, error, misrepresentation, omission or breach committed by one Insured shall not prejudice the right to indemnity of any other Insured who has an insurable interest and who has not committed a deliberate or intentional failure to act, neglect, error, misrepresentation, omission or breach.

18. Governing Law & Jurisdiction

The Insurance Policy shall be governed by and interpreted in accordance with the laws of Greece.

Part 3 Form of Broker's Letter of Undertaking

[***On Insurance Broker's Headed Notepaper***]

Date: [•]

To: [Bank] acting as the Agent Bank for [•] the State, the Grantor and the HCAA.

Dear Sirs,

The Upgrade, Maintenance, Management and Operation of Aegean regional airports concession agreement (the Concession Agreement).

We, ***[Name of Insurance Broker]***, act as insurance broker ("**Insurance Broker**") ("**we**" or "**us**") to ***[Name of Company]*** (the "**Company**"), and pursuant to instructions from them provide you with certain confirmations relating to the insurances arranged by us in relation to the above project. Accordingly we provide you with the confirmations set out below. For the avoidance of doubt, all the confirmations set out in this letter are given by reference to our state of knowledge at the date hereof and in our capacity as insurance and reinsurance broker to the Concessionaire in respect of the Insurances (as defined below).

Terms used but not defined in this letter have the meaning given to them in the Concession Agreement.

In our capacity as Insurance Broker we have arranged insurance protection in respect of the Concession evidenced by the cover notes (certified copies of which are attached to this letter) in relation to Construction All Risks insurance, Construction All Risks Delay in Start Up insurance, Construction Third Party Liability Insurance, Airport Contractor's Legal Liability insurance, Political Violence and Terrorism, Marine Cargo Insurance, Marine Cargo Delay in Start Up insurance, Project Specific Professional Liability insurance, Employers' Liability insurance, All Risks Insurance (Property Damage), Business Interruption insurance, Political Violence, Airport Owners and Operator's Liability and Employer's Liability insurance (the "**Insurances**"). We confirm that such Insurances are in full force and effect as at the date hereof. We also confirm that the relevant endorsements (the "**Endorsements**") attached as Part X (*Endorsements*) have been endorsed to the Insurances to the extent any of the clauses listed in Part X (*Endorsements*) are not already contained in the policy.

At the date of this letter, with respect to each of the Insurances we further confirm that all premiums due to date in respect of the Insurances, as applicable, have been paid.

We have arranged the Insurances on the basis of information and instructions given by the Concessionaire. We have not made any particular or special enquiries regarding the Insurance and Reinsurance beyond those we usually make in the ordinary course of arranging insurances on behalf of our clients.

1 We confirm that:

(a) we shall arrange for the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or Finance Parties to be named as an additional insured party of the Insurances for its insurable interests.

(b) the Insurances are, to the best of our knowledge and belief, in full force and effect as evidenced by the attached policies or, failing these, the attached cover notes placed with insurers, as applicable, which as at the time of placement were reputable and financially sound. We do not, however, make any representations regarding the reputation or financial position of any captive insurer with whom the Insurances are placed, nor regarding any insurers' current or future solvency or ability to pay claims;

(c) no information disclosed by us to the insurers in relation to the Insurances was actually known by us to be inaccurate, incomplete or misleading;

(d) to the best of our knowledge and belief, (after making reasonable enquiries) there is no reason why any insurer may be unwilling or unable to honour its obligations in relation to the Insurances, or to avoid the Insurances or any claim, in whole or in part;

2 Pursuant to instructions received from the Concessionaire in connection with the interests of the Secured Parties (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)) in the Insurances, we hereby agree:

(a) to notify you in writing:

i. as soon as reasonably practicable when we are informed of any proposed changes in the terms of the Insurances which we reasonably believe would, if effected, result in any material reduction in limits or alteration in coverage (including those resulting from extensions) or increase in deductibles, exclusions or exceptions;

ii. at least 30 business days prior to the expiry of any of the Insurances or Reinsurances if we have not received instructions from the Concessionaire to negotiate an extension or renewal, and, in the event of our receiving instructions to renew, to advise you promptly of the details thereof;

iii. as soon as reasonably practicable on becoming aware if any premium due, in accordance with the instalment regime applicable, has not been paid when due;

iv. as soon as reasonably practicable of any act or omission or of any event of which we have actual knowledge and which invalidates or renders unenforceable the Insurances in whole or in part;

v. as soon as reasonably practicable on becoming aware if any insurer cancels or gives notice of cancellation of an Insurances;

vi. as soon as reasonably practicable on becoming aware of any downgrading of the credit rating of any insurer below A- by Standard & Poor's or equivalent rating by AM Best, Moody's or Fitch or another rating as approved by the Grantor at any time if we become aware of any such downgrading;

vii. in the event of us being notified or otherwise becoming aware of an assignment or purported assignment of the Insurances;

(b) to pay to insurers all premiums received from the Concessionaire or you or for which we are liable in order to ensure that the Insurances are valid and enforceable in accordance with their respective terms;

(c) to advise the Concessionaire of the type of information which needs to be disclosed to the relevant insurer or reinsurer;

(d) pursuant to instructions to be received from the Concessionaire we shall inform you in writing as soon as reasonably practicable if we receive or give notice that we are to cease to act as insurance or reinsurance brokers to the Concessionaire for the purpose of arranging, maintaining and/or monitoring any Insurances or Reinsurances previously arranged by us;

(e) to request the insurers to have endorsed on each and every policy in respect of the Insurances as applicable, as and when the same is issued, endorsements substantially in the forms attached in Part X (*Endorsements*) to the extent any clauses listed in Part X (*Endorsements*) are not already contained in the policy;

(f) to pay to the relevant revenue account, after deduction of any fees or brokerage which are due to us in relation to the relevant Insurances but otherwise without any set-off or deduction of any kind for any reason any and all proceeds from any Insurances (except for third party liability and miscellaneous insurances) received by us from the insurers as applicable, except (i) as might be otherwise permitted in the relevant loss payable clauses set out in the endorsements set out in Part X (*Endorsements*), or (ii) as otherwise directed by the relevant Lender and/or Finance Party or the Agent Bank;

(g) to the extent to which we are required to make such documents available to the Concessionaire, to make available to you on reasonable request copies of any documents

from our placing and claims files in respect of the Insurances but excluding any information that is commercially sensitive and does not relate to any claims made under the Insurances thereof, or any information which is confidential to third parties;

(h) to use our reasonable endeavours to procure their acknowledgement of receipt of any notices of assignment in relation to the Insurances and to use reasonable endeavours to have the notices endorsed on the policies of Insurances thereof, and to provide you with true copies of such notices and endorsements;

(i) to hold all Insurance received by us to your order, free from any lien, if any, in respect of monies owing to us in respect of any insurance save for liens that secures any premium that we have paid on behalf of the Concessionaire or any claim that we have paid on behalf of the insurers;

(j) to promptly forward to you copies of any notice given by any insurer of the Concessionaire under or in respect of the Insurances; and

(k) to treat as confidential information all information supplied to us by any person for the purposes of disclosure to the insurers or reinsurers under the Insurances and not to disclose, without the written consent of that person, such information to any third party other than the insured parties under the relevant Insurances or the insurers under the Insurances in satisfaction of our undertaking in paragraph 2(a)i.

3 The confirmations given above are subject to our continuing appointment as Insurance Brokers to the Concessionaire in relation to the Insurances concerned and the handling of claims in relation to it and subject to the relevant insurers' or reinsurers' right of cancellation or rescission of the Insurances.

4 We hereby acknowledge that you, the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or the Finance Parties have a direct or indirect interest in all of the policies relating to the Insurances arising from their security interest in them.

5 We hereby acknowledge that the Agent Bank is not the agent of any other party other than the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or the Finance Parties for the receipt of any notices of any other purpose in relation to this letter.

6 For the avoidance of doubt, all the confirmations given in this letter relate solely to the Insurances. They do not apply to any other insurances, and nothing in this letter should be taken as providing undertakings or confirmations in relation to any insurance that ought to have been placed by, has been placed by or may at some future date be placed by, other parties.

7 Our liability to you shall be limited as follows:

(a) we shall not be liable in any circumstances for (whether direct or indirect) loss of revenue, loss of opportunity, loss of profits, loss of interest, loss of anticipated savings or any indirect or consequential losses; and

(b) our aggregate liability in respect of any claim for negligence, breach of duty or other claim shall be limited to five million Euro (€5,000,000)

provided always that in respect of any claim for personal injury or death caused by our negligence, or any claim which results from our wilful default or fraudulent acts (including theft or conversion) by us, no limit shall apply.

8 You shall not disclose this letter to any third party with the exception of your professional advisers (including legal and financial advisers). Notwithstanding that you may disclose this letter to your professional advisers, all liability to any third party to whom this letter is disclosed is hereby expressly excluded to the extent permitted by law.

9 Except as provided in this letter, it is to be understood by you that you may not rely on any advice which we have given to the Concessionaire, and we do not represent that the Insurances or Reinsurances are suitable or sufficient to meet the needs of the Concessionaire. You are advised to take your own independent advice relating to such matters.

10 We express no view as to the solvency or ability to pay of any of the insurers or reinsurers of the Insurances, as applicable.

11 This letter is given by us on the instructions of the Concessionaire and with their full knowledge and consent as to its terms.

12 This letter shall be governed by and shall be construed in accordance with the laws of Greece and any dispute as to its terms shall be submitted to the exclusive jurisdiction of the their courts.

Yours faithfully,

....

Duly authorised, for and on behalf of

[Name of Insurance Broker]

[On duplicate]

We acknowledge receipt of the original of this letter and confirm our acceptance to its terms.

....

For and on behalf of
[Name of Concessionaire]

We acknowledge receipt of the original of this letter and confirm our acceptance to its terms.

....

Agent Bank

For and on behalf of the Participants

Part 4

Insurance Premium Risk Sharing Mechanism

1. **Required Definitions**

Actual Premium has the meaning given to it in paragraph 2(a) of this Part 4 of Appendix 16.

Base Costs means the premium (exclusive of Insurance Premium Tax and all broker's fees and commissions) of each respective insurance that the Concessionaire is obliged to effect in accordance with this Agreement for a Concession Year which shall be Euro (€)[13] (Indexed) as adjusted to take into account when the Works are actually performed.

Decrease means a decrease to the cost of the insurance premia solely attributable to changes in the airport insurance market generally and not attributable to any increase voluntary taken by the insured to any deductible.

Insurance Review Date means the first anniversary of the Concession Commencement Date and each subsequent anniversary thereof.

Increase means an increase to the cost of the insurance premia solely attributable to changes in the airport insurance market generally and not attributable to any increase arising from the claims history of the insured or the insured permitting a state of affairs at an insured location that leads overall to a rate increase.

Insurance Premium Tax means any tax payable on a premium payable for an insurance.

Insurance Report has the meaning given to it in paragraph 2(a) of this Part 4 of Appendix 16.

Premium Increase means on each Insurance Review Date when the Renewal Premia at the Insurance Review Date exceed fifty per cent (50%) of the Base Costs, that part of the Increase which is greater than fifty per cent (50%) of the Base Costs.

Premium Decrease means on each Insurance Review Date when the Renewal Premia at the Insurance Review Date is reduced by eighty per cent (80%) of the Base Costs, that part of the Decrease which is less than eighty per cent (80%) of the Base Costs.

Renewal Premia means the aggregate of the proposed Actual Premium for the benchmarked insurances in respect of a Concession Year.

2. **Setting the premia**

(a) In case of a Premium Increase, the Concessionaire shall, not less than thirty (30) Business Days prior to each Insurance Review Date, deliver to the Grantor a report (the **Insurance Report**). The cost of producing the Insurance Report shall be met by the Concessionaire. The Insurance Report shall set out the premium inclusive of any Insurance Premium Tax payable for the respective insurance in respect of the next Concession Year (the **Actual Premium**) and set

[13] To be filled in in accordance with the Financial Model appended in Appendix 25 of this Agreement.

out in respect of the respective insurance the reasons for any difference between the aggregate Actual Premium and the Base Costs and specify any element of such difference arising from:

- changes in the European insurance market generally;
- changes in the scope and limits of indemnity of the Insurance;
- claims history;
- indexation adjustment; and
- any other cause.

(b) The State shall, within fifteen (15) Business Days after receipt of the Insurance Report, notify the Concessionaire of any matters in the Insurance Report with which it does not agree. If the Parties fail to agree on any of the matters contained in the Insurance Report within fifteen (15) Business Days after the State's notification pursuant to this paragraph 2(b), the Parties shall consult an independent internationally recognised insurance broker and/or law firm with experience in the insurance of major concession projects, to be jointly selected by the Parties to opine on the matters contained in the Insurance Report. The opinion of the independent internationally recognised insurance broker and/or law firm shall not be binding on the Parties. If, following the receipt of the opinion of the independent internationally recognised insurance broker and/or law firm, the Parties still fail to agree on any of the matters contained in the Insurance Report within fifteen (15) Business Days after the receipt by the Parties of the opinion of the independent internationally recognised insurance broker and/or law firm pursuant to this paragraph 2(b), such Dispute shall be resolved in accordance with Article 39 (*Dispute Resolution*).

3. Benchmarking Adjustment

Following either agreement between the Parties or determination pursuant to Article 39 (*Dispute Resolution*), then where there has been a Premium Increase, the State shall either:

(a) pay to the Concessionaire the Premium Increase, such payment to be effected by a decrease in the Levy on the next payment date for payment of the Levy before the date that such increased premium is payable or, if this is after the due date for payment of the increased (or decreased) premium, the State shall make payment to the Concessionaire on the date notified by the Concessionaire to the State as being three (3) Business Days before such due date; or

(b) where relevant, state that the relevant risk to which the Premium Increase relates is uninsurable in accordance with this Agreement.

Following either agreement between the Parties or determination pursuant to Article 39 (*Dispute Resolution*), then where there has been a Premium Decrease, the Concessionaire shall either:

(a) pay to the State the Premium Decrease, such payment to be effected by an increase in the Levy on the next payment date for payment of the Levy before the date that such Decreased Premium is payable or, if this is after the due date for payment of the Decreased Premium, the Concessionaire shall make payment to the Concessionaire on the date notified by the Concessionaire to the State as being three (3) Business Days before such due date; or

(b) where relevant, state that the relevant risk to which the Premium Decrease relates is uninsurable in accordance with this Agreement.

The Concessionaire shall inform the State and the Grantor, at the end of each insurance term, of any Premium Increase or Premium Decrease, if any.

Παράρτημα 17

Πίνακας Κατανομής Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας

Καταμερισμός των αρμοδιοτήτων ανάμεσα στον Παραχωρησιούχο και τον Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας (**Πάροχος ΥΑ**) που στα πολιτικά αεροδρόμια θα είναι η ΥΠΑ.

1	2
Αρμόδιο μέρος	Αρμοδιότητα επί όλων των Περιφερειακών Αεροδρομίων
Πάροχος ΥΑ	Σχεδιασμός, χρηματοδότηση, εκμετάλλευση και συντήρηση του συνολικού εξοπλισμού αεροναυτιλίας, όπως ραντάρ, VOR, DME, ILS κ.λπ. Λειτουργία του συστήματος φωτισμού και φωτοσήμανσης της περιοχής κίνησης αεροσκαφών (airfield)
Παραχωρησιούχος	Σχεδιασμός, χρηματοδότηση και συντήρηση του συστήματος φωτισμού και φωτοσήμανσης της περιοχής κίνησης αεροσκαφών (airfield) (των διαδρόμων, των περιοχών στάθμευσης και ελιγμών και των τροχόδρομων πολιτικών αεροσκαφών, καθώς και του συστήματος φωτισμού προσέγγισης που είναι παρακείμενος στην περίμετρο της περιοχής παραχώρησης) Σήμανση (διαγραμίσεις) και σηματοδότηση (πινακίδες) αεροδρομίου

Παράρτημα 18 Αεροπορικές Δραστηριότητες

Μέρος 1

Εγκαταστάσεις και υπηρεσίες Αεροπορικών Δραστηριοτήτων

Παροχή, λειτουργία, συντήρηση, επισκευή, ανανέωση, φύλαξη και επίβλεψη των ακόλουθων υπηρεσιών, εγκαταστάσεων και εξοπλισμού:

Υπηρεσίες ελέγχου αεροδρομίου (στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης σύμφωνα με το Παράρτημα 20)

Περιοχή κίνησης αεροσκαφών (airfield) (στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης σύμφωνα με το Παράρτημα 20)

Φωτοσήμανση περιοχής κίνησης αεροσκαφών (airfield) (στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης σύμφωνα με το Παράρτημα 20)

Οδοί πρόσβασης στους ελεγχόμενους χώρους (airside) και στον αστικό χώρο του Αεροδρομίου (landside), καθώς και τους προαύλιους χώρους, συμπεριλαμβανομένων των πινακίδων, της σήμανσης κυκλοφορίας και της σηματοδότησης, καθώς και της παρακολούθησης εφόσον ευρίσκονται εντός της Περιοχής Παραχώρησης

Παρεκκλήσια εντός των ελεγχόμενων χώρων Αεροδρομίου (airside)

Περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών (στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης σύμφωνα με το Παράρτημα 20)

Έλεγχος περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών και κατανομή των θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών

Χώροι αναμονής αφίξεων και χώροι συνάντησης (εξαιρείται ένα τμήμα για αμιγώς εμπορικές δραστηριότητες)

Συστήματα διαχείρισης αποσκευών συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων παράδοσης και παραλαβής αποσκευών, καθώς και των υπηρεσιών μεταφοράς αποσκευών με καροτσάκια

Γκισέ ελέγχου εισιτηρίων (check-in) και χώροι αναμονής Επιβατών

Καθαρισμός, θέρμανση, φωτισμός και κλιματισμών κοινόχρηστων χώρων (εξαιρείται ένα τμήμα για αμιγώς εμπορικές δραστηριότητες)

Αίθουσες και θάλαμοι τελωνείου και ελέγχου διαβατηρίων

Απομάκρυνση των αεροσκαφών εκτός λειτουργίας εντός των Περιοχών Παραχώρησης

Υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης

Κλιμακοστάσια και ανελκυστήρες

Εγκαταστάσεις για άτομα με αναπηρία, μειωμένη κινητικότητα και ειδικές ανάγκες

Υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης

Συστήματα πληροφοριών πτήσεων και αναγγελιών

Αποχέτευση λυμάτων και ομβρίων υδάτων (εξαιρείται ένα τμήμα για αμιγώς εμπορικές δραστηριότητες)

Αεροσταθμοί γενικής αεροπορίας

Σταθερές μονάδες ισχύος εδάφους για αεροσκάφη (όπου υπάρχουν)

Συστήματα κατεύθυνσης και καθοδήγησης αεροσκάφους στη θέση στάθμευσης

Σημεία παροχής πληροφοριών αεροδρομίου και στελέχωση προσωπικού

Συστήματα διαμετακόμισης μεταξύ των αεροσταθμών

Περιβάλλοντας χώρος

Ανελκυστήρες, κυλιόμενες σκάλες και διάδρομοι

Γέφυρες επιβίβασης Επιβατών (όταν υπάρχουν)

Απολεσθέντα αντικείμενα

Μετριασμός θορύβου αεροσκαφών

Έλεγχος Επιβατών και χειραποσκευών

Αίθουσες αναμονής εξόδου

Προκλιματισμένος αέρας για αεροσκάφη (όπου υπάρχει)

Διάδρομοι (στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης σύμφωνα με το Παράρτημα 20)

Ασφάλεια αεροσκαφών και οχημάτων

Σήμανση

Έλεγχος προσωπικού

Τροχόδρομοι (στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης σύμφωνα με το Παράρτημα 20)

Τουαλέτες και χώροι θηλασμού (εξαιρείται ένα τμήμα για αμιγώς εμπορικές δραστηριότητες)

Υπηρεσία χειραμαξιδίων

Παροχές κοινής ωφέλειας (συμπεριλαμβάνεται ηλεκτροδότηση, αέριο, τηλεπικοινωνίες και νερό) πλην ενός δίκαιου τμήματος για αμιγώς μη αεροναυτικές δραστηριότητες

Επεξεργασία και διάθεση λυμάτων (εξαιρείται ένα τμήμα για αμιγώς εμπορικές δραστηριότητες)

Διαχείριση επικινδυνότητας άγριας πανίδας εντός των Περιοχών Παραχώρησης

Μέρος 2

Εγκαταστάσεις και υπηρεσίες Μη Αεροπορικών Δραστηριοτήτων

Οποιεσδήποτε μη αεροναυτικές δραστηριότητες που δεν συνιστούν τμήμα των Αεροπορικών Δραστηριοτήτων και οι οποίες περιλαμβάνουν την παροχή υπηρεσιών, εγκαταστάσεων ή εξοπλισμού σε καθένα από τα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

Παροχή, λειτουργία, συντήρηση, επισκευή, ανανέωση, φύλαξη και επίβλεψη του ακόλουθου μη εξαντλητικού καταλόγου υπηρεσιών, εγκαταστάσεων και εξοπλισμού:

Σαλόνια Επιβατών διακεκριμένης θέσης εντός των ελεγχόμενων χώρων του Αεροδρομίου (airside)

Υπηρεσίες μεταφοράς ξενοδοχείων από/προς το αεροδρόμιο

Ασφάλεια του ελεγχόμενου χώρου Αεροδρομίου και της περιμέτρου, συμπεριλαμβανομένων ελέγχου πρόσβασης και περιπολιών (σύμφωνα με το Μνημόνιο Συμφωνίας της ΠΑ)

Κέντρα Ψυχαγωγίας

Τράπεζες

Ανταλλακτήρια συναλλάγματος

Υπηρεσίες Γραφείου και γραμματειακής υποστήριξης (Bussiness Centre)

Χώρος στάθμευσης οχημάτων

Καταστήματα αφορολόγητων ειδών

Καταστήματα φορολογήσιμων ειδών

Μεσιτικό γραφείο

Χώροι Εκθέσεων

Ζώνες Ελεύθερου Εμπορίου

Υπηρεσίες διεκπεραίωσης/μεταφορών ή πρακτόρευσης εμπορευμάτων

Γενικά καταστήματα λιανικής

Υπόστεγα αεροσκαφών

Ξενοδοχεία

Υπηρεσίες κράτησης ξενοδοχείων

Ενοικίαση ερμαρίων

Πρακτορεία τυχερών παιχνιδιών

Υπηρεσίες αγγελιοφόρων

Αίθουσες παρατήρησης αεροσκαφών

Γραφεία

Αστυνόμευση και γενική ασφάλεια

Υπηρεσία αχθοφόρων

Ταχυδρομείο

Τηλέφωνα για το κοινό

Εστιατόρια, μπαρ και άλλες εγκαταστάσεις εστίασης

Κέντρο άθλησης/υγείας

Υπηρεσίες ενημέρωσης τουριστών

Ταξιδιωτικό γραφείο

Ενοικίαση αυτοκινήτων

Μηχανήματα αυτόματης πώλησης

Σαλόνια VIP/ Ειδικά σαλόνια

Αποθήκες

Υπηρεσίες υποδοχής

Παράρτημα 19 Μεταβολές

1 Γενικά

Με την επιφύλαξη της παραλαβής της Επιβεβαίωσης Μεταβολής που εκδόθηκε σύμφωνα με τους όρους του παρόντος Παραρτήματος 19 και της λήψης ή τροποποίησης οποιασδήποτε Άδειας, η οποία πρέπει να ληφθεί ή να τροποποιηθεί, και με την επιφύλαξη των υπόλοιπων διατάξεων του παρόντος Παραρτήματος 19, ο Παραχωρησιούχος είναι υποχρεωμένος να υλοποιήσει μια Μεταβολή. Ο Παραχωρησιούχος δεν δικαιούται καμία πληρωμή ή αποζημίωση για ή αναφορικά με μια Μεταβολή ή μια Μεταβολή Παραχωρησιούχου (αναλόγως την περίπτωση), εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά βάσει του παρόντος Παραρτήματος 19.

2 Διερευνήσεις Μεταβολής

2.1 Η Διερεύνηση Μεταβολής είναι ένα έγγραφο που εκδίδεται από το Δημόσιο και το οποίο:

(α) αναφέρει ξεκάθαρα ότι πρόκειται για Διερεύνηση Μεταβολής,

(β) αναφέρει κατά πόσο είναι πρόθεση του Δημοσίου το Δημόσιο να καταβάλει ένα κεφάλαιο σε σχέση με τη Μεταβολή ή κατά πόσο είναι πρόθεση του Δημοσίου ο Παραχωρησιούχος να επιδιώξει χρηματοδότηση σύμφωνα με την παράγραφο 3.1(γ) του παρόντος Παραρτήματος 19; και

(γ) σε περίπτωση που:

(i) πρόκειται για Μεταβολή Έργων Δημοσίου, προσδιορίζει τη φύση της Μεταβολής Έργων Δημοσίου και ποιοι όροι (εάν υπάρχουν) των απαιτήσεων που παρατίθενται στο Παράρτημα 12 (*Έργα*) απαιτείται να τροποποιηθούν για διευκόλυνση της αντίστοιχης Μεταβολής Έργων Δημοσίου, ή

(ii) πρόκειται για Μεταβολή Υπηρεσιών Δημοσίου, προσδιορίζει τη φύση της Μεταβολής Υπηρεσιών Δημοσίου και τις τροποποιήσεις που απαιτούνται στις Υπηρεσίες Αεροδρομίου ή/και στα Πρότυπα Επιδόσεων.

2.2 Το Δημόσιο δεν δύναται να εκδώσει Διερεύνηση Μεταβολής που δεν συμμορφώνεται με τους όρους του παρόντος Παραρτήματος 19.

3 Η Απάντηση του Παραχωρησιούχου στη Διερεύνηση Μεταβολής

Προκαταρκτικές Ενδεικτικές Πληροφορίες

3.1 Πριν από την ειδοποίηση που αναφέρεται στην παράγραφο 4 (α):

(α) ο Παραχωρησιούχος δύναται εντός δεκατεσσάρων (14) Εργάσιμων Ημερών από την παραλαβή της Διερεύνησης Μεταβολής:

(i) να παράσχει καλόπιστα στο Δημόσιο μια προκαταρκτική, μη δεσμευτική ενδεικτική εκτίμηση του κόστους υλοποίησης της Μεταβολής και να παρέχει τυχόν πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με τη Μεταβολή, οι οποίες είναι στη διάθεση του Παραχωρησιούχου και οι οποίες πιστεύει ότι θα φανούν χρήσιμες στο Δημόσιο, και

(ii) οι εν λόγω πληροφορίες θα περιλαμβάνουν τις επιπτώσεις που εκτιμά ο Παραχωρησιούχος ότι θα έχει η Μεταβολή στο Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Επικείμενων Έργων ή στο Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Μελλοντικών Έργων,

(β) εάν ο Παραχωρησιούχος παράσχει μία εκτίμηση σύμφωνα με την παράγραφο 3.1 (α), το Δημόσιο πρέπει εντός περαιτέρω δεκατεσσάρων (14) ημερών μετά την παραλαβή αυτής να επιβεβαιώσει εάν επιθυμεί ή όχι ο Παραχωρησιούχος να προχωρήσει σε απάντηση στη Διερεύνηση Μεταβολής, σύμφωνα με τους όρους της παραγράφου 4. Εάν το Δημόσιο δεν κατορθώσει να επιβεβαιώσει εντός της προθεσμίας των δεκατεσσάρων (14) ημερών εάν επιθυμεί ή όχι να προχωρήσει, τότε η αντίστοιχη Διερεύνηση Μεταβολής θα θεωρείται ότι έχει απορριφθεί, και

(γ) σε περίπτωση Διερεύνησης Μεταβολής όπου το Δημόσιο έχει δηλώσει την πρόθεσή του ο Παραχωρησιούχος να εξασφαλίσει χρηματοδότηση, ο Παραχωρησιούχος πρέπει, εφόσον απαιτείται στη Διερεύνηση Μεταβολής, να καταβάλει κάθε εύλογη προσπάθεια προκειμένου να λάβει μια αρχική, μη δεσμευτική απάντηση από τους Δανειστές σχετικά με τη διαθεσιμότητα χρηματοδότησης για τη Μεταβολή, προτού προχωρήσει στην εκπλήρωση των υποχρεώσεών του σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα 19.

4 Απάντηση του Παραχωρησιούχου

Εντός ενός (1) μήνα από την παραλαβή μιας Διερεύνησης Μεταβολής ή (εφόσον ισχύουν οι όροι της παραγράφου 3.1 (β)) εντός ενός (1) μήνα από την επιβεβαίωση του Δημοσίου ότι επιθυμεί ο Παραχωρησιούχος να προχωρήσει σε απάντηση στη Διερεύνηση Μεταβολής ή σε κάθε περίπτωση εντός όποιας μεγαλύτερης περιόδου έχουν συμφωνήσει τα Μέρη ή καθορίζεται ως εύλογη σύμφωνα με το Άρθρο 39 (*Επίλυση Διαφορών*) δεδομένου του χαρακτήρα της Διερεύνησης Μεταβολής και όλων των υπόλοιπων σχετικών εξεταζόμενων ζητημάτων, ο Παραχωρησιούχος πρέπει είτε:

(α) να ενημερώσει το Δημόσιο ότι αντιτίθεται στη Διερεύνηση Μεταβολής παραθέτοντας τους λόγους αυτής της αντίθεσης. Ο Παραχωρησιούχος δύναται να αντιτίθεται σε μια Διερεύνηση Μεταβολής μόνο για έναν ή περισσότερους από τους ακόλουθους λόγους:

(i) επειδή η υλοποίηση της Μεταβολής θα μπορούσε να βλάψει ουσιωδώς την υγεία και την ασφάλεια οποιουδήποτε ατόμου, ή

(ii) επειδή η υλοποίηση της Μεταβολής θα μπορούσε:

(A) να παραβιάσει οποιοδήποτε Νόμο, ή

(Β) να προκαλέσει όσον αφορά οποιαδήποτε υφιστάμενη Άδεια (η οποία δεν είναι εύλογα πιθανό, βάσει των πιθανοτήτων, να μπορεί να τροποποιηθεί) την ανάκληση ή τροποποίηση ή επιβολή πρόσθετων όρων στην εν λόγω Άδεια και να οδηγήσει σε παραβίαση της εν λόγω Σύμβασης εκ μέρους του Παραχωρησιούχου, ή

(Γ) να καταστήσει αναγκαία μια νέα Άδεια, η οποία δεν θα είναι (παρά την καταβολή όλων των εύλογων προσπαθειών) εφικτή εντός μιας εύλογης χρονικής περιόδου ή η οποία ενδέχεται να υπόκειται σε όρους που θα μπορούσαν να οδηγήσουν τον Παραχωρησιούχο σε παραβίαση της παρούσας Σύμβασης, ή

(Δ) να βλάψει ουσιωδώς την απόδοση των Υπηρεσιών Αεροδρομίου (πλην των Υπηρεσιών Αεροδρομίου που χρειάζονται τροποποίηση βάσει της Διερεύνησης Μεταβολής) με τρόπο που δεν αποζημιώνεται σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα 19, ή

(Ε) να συνιστά απόκλιση από την Ορθή Πρακτική Κλάδου, ή

(iii) επειδή το Δημόσιο δεν έχει τη νομική εξουσία ή ικανότητα να απαιτήσει την υλοποίηση της Μεταβολής ή να ενεργήσει οτιδήποτε προβλέπεται στο παρόν Παράρτημα 19 και αφορά, ή σχετίζεται με, τη Μεταβολή, ή

(iv) σε περίπτωση Διερεύνησης Μεταβολής για την οποία το Δημόσιο έχει δηλώσει την πρόθεσή του ο Παραχωρησιούχος να εξασφαλίσει χρηματοδότηση, να έχει ο Παραχωρησιούχος εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα 19 και η χρηματοδότηση να μην είναι διαθέσιμη την ημερομηνία της εν λόγω ειδοποίησης προς τον Παραχωρησιούχο να προχωρήσει στην υλοποίηση της Μεταβολής, ή

(v) επειδή η Διερεύνηση Μεταβολής δεν συμμορφώνεται με την παράγραφο 2.1, ή

(vi) επειδή δεν επαρκούν οι πληροφορίες που περιέχονται στη Διερεύνηση Μεταβολής για να απαντήσει ο Παραχωρησιούχος σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα 19, ή

(vii) επειδή οι δαπάνες κεφαλαίου του Παραχωρησιούχου θα μειώνονταν ή θα αυξάνονταν άνω του 20% (συνολικά) ή

(viii) επειδή η Μεταβολή θα μπορούσε, εάν υλοποιείτο, να οδηγήσει σε θεμελιώδη μεταβολή της φύσης ή του αντικειμένου της Παραχώρησης, ή

(ix) επειδή η Μεταβολή θα μπορούσε, εάν υλοποιείτο, να βλάψει ουσιωδώς τον επιμερισμό κινδύνων της Παραχώρησης, ή

(x) επειδή η Μεταβολή θα μπορούσε, εάν υλοποιείτο, να οδηγήσει σε καθυστέρηση έναντι οποιασδήποτε ημερομηνίας προγραμματισμένης ολοκλήρωσης για οποιοδήποτε Έργο, πλέον του 30% [όταν αθροίζεται με οποιαδήποτε άλλη παράταση χορηγείται μετά από Γεγονός Καθυστέρησης], ή

(xi) η προτεινόμενη Μεταβολή δεν είναι εφικτή εξαιτίας κατασκευαστικών, λειτουργικών, μηχανικών ή άλλων τεχνικών λόγων ή δεν υπάρχει επαρκής χρόνος για υλοποίηση της εν λόγω Μεταβολής πριν τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης,

ή

(β) να ενημερώσει το Δημόσιο προσδιορίζοντας:

(i) τα βήματα στα οποία ο Παραχωρησιούχος προτείνει να προχωρήσει προκειμένου να υλοποίησει τη Μεταβολή, παρέχοντας τέτοιες λεπτομέρειες που θεωρούνται εύλογες και κατάλληλες σε όλες τις περιπτώσεις,

(ii) τα εκτιμώμενα άμεσα πληρωτέα μικροέξοδα του Παραχωρησιούχου, τυχόν μεταβολές στο κόστος λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης της Παραχώρησης, απώλεια Εσόδων ή εκτιμώμενες εξοικονομήσεις όσον αφορά στη Μεταβολή, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα σχετικά θέματα και ζητήματα, συμπεριλαμβανομένων τυχών δαπανών (ανά τύπο και είδος δαπάνης) που έχουν προκύψει ή πρόκειται να προκύψουν, με αναφορές στον Τιμοκατάλογο Έργων (όπου υπάρχει),

(iii) κατά πόσο, κατά τη γνώμη του Παραχωρησιούχου, η υλοποίηση της Διερεύνησης Μεταβολής είναι πιθανό να σταθεί εμπόδιο στην ολοκλήρωση οποιουδήποτε Έργου εγκαίρως κατά την Ημερομηνία Προγραμματισμένης Ολοκλήρωσης (πριν από τυχόν προσαρμογή που θα γίνει στην εν λόγω ημερομηνία προγραμματισμένης ολοκλήρωσης εξαιτίας της υλοποίησης ή της προτεινόμενης υλοποίησης της Μεταβολής) και, σε αυτή την περίπτωση, παροχή εκτίμησης του χρόνου παράτασης που είναι πιθανό να χρειαστεί (συμπεριλαμβανομένου επιπλέον χρόνου που απαιτείται για την εξασφάλιση ή τροποποίηση οποιασδήποτε Άδειας),

(iv) οποιαδήποτε Άδεια χρειάζεται να αποκτηθεί ή να τροποποιηθεί προκειμένου να υλοποιηθεί η Μεταβολή και την τελευταία ημερομηνία έως την οποία ο Παραχωρησιούχος θα πρέπει να λάβει Επιβεβαίωση Μεταβολής και έως την οποία κάθε τέτοια Άδεια θα πρέπει να αποκτηθεί ή να τροποποιηθεί, υπό την προϋπόθεση ότι παρέχεται εύλογο διάστημα μετά την επίδοση της εν λόγω ειδοποίησης από τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με αυτή την παράγραφο, ώστε να μπορεί το Δημόσιο να εξετάσει οποιοδήποτε σχετικό ζήτημα,

(v) τις τροποποιήσεις εκείνες στους όρους του Παραρτήματος 6 (Μέτρηση Επιδόσεων) και σε άλλους σχετικούς όρους της παρούσας Σύμβασης που καθίστανται απαραίτητες λόγω της Μεταβολής, ο σκοπός των οποίων τροποποιήσεων είναι η διασφάλιση ότι (εκτός της υποχρέωσης του Δημοσίου να προβεί σε καταβολές ή σε τροποποιημένες καταβολές όσον αφορά στη Μεταβολή ή οποιεσδήποτε άλλες δυσμενείς επιπτώσεις για το Δημόσιο που απορρέουν από την ίδια τη Μεταβολή) τα Μέρη δεν βρίσκονται σε καλύτερη ή χειρότερη θέση όσον αφορά στην Παραχώρηση, από εκείνη στην οποία θα βρίσκονταν εάν δεν είχε υλοποιηθεί η εν λόγω Μεταβολή, και

(vi) κατά πόσο, κατά τη γνώμη του Παραχωρησιούχου, η υλοποίηση της Μεταβολής θα μπορούσε να επιφέρει ζήτημα Πόντων Ανεπάρκειας, παρέχοντας μια εκτίμηση σε κάθε περίπτωση απαλλαγής από Πόντους Ανεπάρκειας που απαιτείται προκειμένου τα Μέρη να μην βρίσκονται σε καλύτερη ή χειρότερη θέση όσον αφορά στο Έργο, από εκείνη στην οποία θα βρίσκονταν εάν δεν είχε υλοποιηθεί η εν λόγω Μεταβολή.

5 Χρηματοδότηση

Εάν ο Παραχωρησιούχος δεν μπορεί να εξασφαλίσει χρηματοδότηση από τις πηγές που αναφέρονται στην παράγραφο 3.1(γ) το χρονοδιάγραμμα για την υλοποίηση της Μεταβολής θα αναστέλλεται μέχρις ότου το Δημόσιο δηλώσει είτε ότι προτίθεται να παράσχει χρηματοδότηση για την υλοποίηση της Μεταβολής σύμφωνα με την παράγραφο 14 και να δώσει οδηγίες στον Παραχωρησιούχο να προχωρήσει, είτε ότι θα ακυρώσει τη Μεταβολή (όπου το Δημόσιο πρέπει να αποφασίσει σχετικώς και να ενημερώσει τον Παραχωρησιούχο εντός είκοσι οκτώ (28) ημερών μετά την ενημέρωση του Δημοσίου από τον Παραχωρησιούχο, σύμφωνα με την παράγραφο 4).

6 Επίλυση Διαφορών και Επιβεβαίωση Μεταβολής

6.1 Εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών μετά την παραλαβή από τον Παραχωρησιούχο της ειδοποίησης του Δημοσίου που αναφέρεται στην παράγραφο 5:

(α) εάν ο Παραχωρησιούχος έχει επιδώσει ειδοποίηση σύμφωνα με την παράγραφο 4(α) αλλά το Δημόσιο δεν αποδέχεται ότι ο Παραχωρησιούχος δύναται να αντιτεθεί στη Διερεύνηση Μεταβολής, το ζήτημα δύναται να παραπεμφθεί για επίλυση σύμφωνα με το Άρθρο 39 (Επίλυση Διαφορών) και εάν η Διαφορά επιλυθεί υπέρ του Δημοσίου, τότε ο Παραχωρησιούχος πρέπει να αποστείλει πάραυτα την ειδοποίηση που αναφέρεται στην παράγραφο 4(β):

(β) εάν το περιεχόμενο της ειδοποίησης σύμφωνα με την παράγραφο 4(β) είναι ικανοποιητικό για το Δημόσιο, θα πρέπει αυτό να ενημερώσει σχετικά τον Παραχωρησιούχο και τα Μέρη πρέπει να προχωρήσουν στη συμφωνία ή τον καθορισμό όλων των ζητημάτων που αφορούν στην παράγραφο 4(β), ή

(γ) εάν το Δημόσιο επιθυμεί να εξετάσει περαιτέρω οποιοδήποτε ζήτημα, δύναται να ενημερώσει σχετικά τον Παραχωρησιούχο και εάν δεν παρασχεθεί απάντηση σύμφωνα με την παράγραφο 6.1(α), η Διερεύνηση Μεταβολής θα θεωρηθεί ότι έχει αποσυρθεί, ή

(δ) εάν οποιαδήποτε παράμετρος της ειδοποίησης σύμφωνα με την παράγραφο 4(β) δεν ικανοποιεί το Δημόσιο, θα πρέπει αυτό να ειδοποιήσει τον Παραχωρησιούχο και να προσδιορίσει τις τροποποιήσεις που ζητεί να γίνουν στην ειδοποίηση προκειμένου να το ικανοποιεί.

6.2 Εάν το Δημόσιο έχει αποστείλει μια ειδοποίηση σύμφωνα με την παράγραφο 6.1(δ), εκτός εάν έχει επιτευχθεί συμφωνία με τον Παραχωρησιούχο εντός επιπλέον δεκατεσσάρων (14) ημερών από την ημέρα έκδοσης της εν λόγω ειδοποίησης (οπότε το Δημόσιο πρέπει να προχωρήσει σύμφωνα με την παράγραφο 6.1(α)) ή το Δημόσιο αποσύρει τη Διερεύνηση Μεταβολής, η εκκρεμούσα Διαφορά θα παραπεμφθεί για επίλυση σύμφωνα με το Άρθρο 39 (Επίλυση Διαφοράς) προκειμένου ταυτόχρονα να ληφθεί απόφαση (εάν το ζητήσει το Δημόσιο) για οποιοδήποτε άλλο ζήτημα αναφέρεται στην παράγραφο 9. Προκειμένου να επιτευχθεί συμφωνία και/ή να προσδιοριστεί μια Διαφορά σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο ή την παράγραφο 6.1(α), το κριτήριο που θα εφαρμοστεί για την επίλυση οποιασδήποτε τέτοιας Διαφοράς (εκτός εάν οποιοδήποτε άλλο κριτήριο ή κριτήρια διατυπώνονται ρητώς ή εμμέσως στο παρόν Παράρτημα 19) είναι ότι ο Παραχωρησιούχος δεν θα πρέπει να βρεθεί σε καλύτερη ή σε χειρότερη θέση όσον αφορά στην Παραχώρηση, μετά την υλοποίηση της Μεταβολής, σε σύγκριση με τη θέση στην οποία θα βρισκόταν εάν δεν είχε υλοποιηθεί η Μεταβολή.

6.3 Τα Μέρη θα συναντηθούν και θα επιδιώξουν να συμφωνήσουν επί των ζητημάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 4(β) σε σχέση με τη Μεταβολή, και σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί συμφωνία σε εύλογο χρονικό διάστημα, καθένα εκ των Μερών δύναται να παραπέμψει οποιοδήποτε ζήτημα για επίλυση σύμφωνα με τη Διαδικασία Επίλυσης Διαφορών. Τα ζητήματα που θα συμφωνηθούν ή θα καθοριστούν είναι, μεταξύ άλλων:

(α) σε σχέση με τους όρους της Μεταβολής:

(i) οποιαδήποτε τροποποίηση σε οποιαδήποτε ημερομηνία προγραμματισμένης ολοκλήρωσης οποιωνδήποτε Έργων,

(ii) οι Κεφαλαιουχικές Δαπάνες που απαιτούνται για την υλοποίηση της Μεταβολής ή εξοικονομούνται από την εν λόγω υλοποίηση και τυχόν έξοδα ή δαπάνες που θα καλυφθούν από τον Παραχωρησιούχο ή/και οποιοδήποτε από τα άμεσα πληρωτέα μικροέξοδα ή δαπάνες που θα καλυφθούν από το Δημόσιο σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα 19, καθένα εκ των οποίων θα αναφέρεται με βάση τον Τιμοκατάλογο Έργων όπου ισχύει, σε σχέση με ή ως αποτέλεσμα της Μεταβολής μαζί με τη χρονική στιγμή και τη μέθοδο πληρωμής αυτής,

(iii) ο προσδιορισμός οποιασδήποτε Μεταβολής Υπηρεσιών Δημοσίου (συμπεριλαμβανόμενης οποιασδήποτε περαιτέρω Μεταβολής Υπηρεσιών Δημοσίου) που απαιτείται σύμφωνα με τη Μεταβολή και κατά πόσο ο Παραχωρησιούχος έχει το δικαίωμα να αντιταχθεί στην εν λόγω Μεταβολή Υπηρεσιών Δημοσίου σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος 19,

(iv) οποιαδήποτε τροποποίηση στην Εισφορά σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 7,

(v) οποιαδήποτε τροποποίηση των διατάξεων της παρούσας Σύμβασης ή οποιουδήποτε Εγγράφου Παραχώρησης,

(vi) οποιαδήποτε απαλλαγή που θα παρασχεθεί στον Παραχωρησιούχο έναντι τυχόν Πόντων Ανεπάρκειας, και

(vii) οποιοδήποτε άλλο ζήτημα που ανακύπτει σύμφωνα με την παράγραφο 4(β) επί του οποίου τα Μέρη δεν δύνανται να επιτύχουν συμφωνία,

σε κάθε περίπτωση που προκλήθηκε λόγω της Μεταβολής, και

(β) τους όρους μιας συμπληρωματικής συμφωνίας σύμφωνα με την οποία:

(i) όπως απαιτείται για να τεθεί σε υλοποίηση η Μεταβολή σε κάθε περίπτωση, οι απαιτήσεις που τίθενται στο Παράρτημα 12 (Έργα) τροποποιούνται (σχετικά με οποιαδήποτε Μεταβολή), ή/και γίνεται πρόβλεψη για την τροποποίηση των Σχεδίων, ή/και οι Υπηρεσίες Αεροδρομίου, τα Πρότυπα Επιδόσεων ή τα Πρότυπα Ποιότητας Υπηρεσιών τροποποιούνται σύμφωνα με οποιαδήποτε Μεταβολή, και

(ii) τα ζητήματα που αναφέρονται στην παράγραφο (α) καταγράφονται πλήρως και τίθενται σε εφαρμογή ως τροποποιήσεις ή/και άλλες μεταβολές των διατάξεων της παρούσας Σύμβασης ή/και κάθε άλλου εγγράφου όπως απαιτείται.

7 Πληροφορίες Κρατικής Χρηματοδότησης

7.1 Το Δημόσιο πρέπει, κατόπιν αιτήματος από τον Παραχωρησιούχο, να παρέχει πληροφορίες στον Παραχωρησιούχο σχετικά με το πώς η Εισφορά δύναται να διαφέρει ή/και οποιαδήποτε άλλη Κεφαλαιουχική Δαπάνη καταβλητέα σύμφωνα με την παράγραφο 6.3(α) πρόκειται να χρηματοδοτηθεί από το Δημόσιο.

7.2 Κατόπιν της συμφωνίας ή του καθορισμού όλων των ζητημάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 6.3, και κατόπιν της τροποποίησης ή απόκτησης οποιασδήποτε Κρατικής Άδειας ή/και Άδειας Παραχωρησιούχου, σύμφωνα με την παράγραφο 4 με όρους που εύλογα ικανοποιούν τον Παραχωρησιούχο και το Δημόσιο, και αφού παρασχεθούν από τον Παραχωρησιούχο στο Δημόσιο στοιχεία που ικανοποιούν εύλογα το Δημόσιο και αφορούν στη διαθεσιμότητα της δεσμευτικής χρηματοδότησης για τη Μεταβολή (που υπόκειται μόνο σε

οποιαδήποτε προϋπόθεση σχετίζεται με την έκδοση Επιβεβαίωσης Μεταβολής σύμφωνα με αυτή την παράγραφο), το Δημόσιο πρέπει, κατόπιν ειδοποίησης (η **Επιβεβαίωση Μεταβολής**) να επιβεβαιώσει τη Μεταβολή. Κατόπιν της έκδοσης της Επιβεβαίωσης Μεταβολής, τα Μέρη θα συνάψουν τη συμπληρωματική συμφωνία που αναφέρεται στην παράγραφο 6.3(β), με την επιφύλαξη και υπό τον όρο ότι οποιαδήποτε σχετική χρηματοδότηση που παρέχεται από τον Παραχωρησιούχο καταστεί άνευ όρων διαθέσιμη για ανάληψη από τον Παραχωρησιούχο.

7.3 Κατόπιν της έκδοσης της Επιβεβαίωσης Μεταβολής και εφόσον η συμπληρωματική συμφωνία που αναφέρεται στην παράγραφο 6.3(β) καταστεί ανεπιφύλακτη από κάθε άποψη, η αντίστοιχη Μεταβολή θα θεωρείται Αποζημιώσιμη Μεταβολή και τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των Μερών σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση θα ερμηνεύονται αναλόγως.

8 Συναίνεση και Μεταβολές

Εάν δεν είναι δυνατή η απόκτηση μιας Άδειας όπως αυτή αναφέρεται στην παράγραφο 4 έως την τελευταία ημέρα κατά την οποία θα μπορούσε να δοθεί Επιβεβαίωση Μεταβολής όσον αφορά στην επίμαχη Μεταβολή, σύμφωνα με την ειδοποίηση από τον Παραχωρησιούχο βάσει της παραγράφου 4(β)(iv), η Διερεύνηση Μεταβολής θα θεωρηθεί ότι έχει αποσυρθεί και ισχύουν αντίστοιχα οι διατάξεις της παραγράφου 6.2. Όσον αφορά στη Μεταβολή Παραχωρησιούχου, εάν δεν είναι δυνατή η απόκτηση οποιασδήποτε τέτοιας Άδειας όπως αναφέρεται στην παράγραφο 4 σε σχέση με τη Μεταβολή Παραχωρησιούχου, τότε η αντίστοιχη Ειδοποίηση Μεταβολής Παραχωρησιούχου θα θεωρηθεί ότι έχει αποσυρθεί και θα εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγράφου 6.3.

9 Αποτίμηση Μεταβολών

Μεταβολές Έργων Δημοσίου

9.1 Οι διατάξεις του Παραρτήματος 23 (Οικονομικές Προσαρμογές) θα εφαρμόζονται όσον αφορά στις Μεταβολές Έργων Δημοσίου, ώστε, με την επιφύλαξη των υπόλοιπων διατάξεων της παρούσας Σύμβασης που προβλέπουν την προσαρμογή τυχόν καταβλητέων ποσών βάσει της παρούσας Σύμβασης, οι Κεφαλαιουχικές Δαπάνες που χρησιμοποιήθηκαν για την αποτίμηση της επίπτωσης της Αποζημιώσιμης Μεταβολής, όσον αφορά στη Μεταβολή Έργων Δημοσίου, να ισούνται με:

(α) το προτεινόμενο ποσό Κεφαλαιουχικών Δαπανών που αφορά στη Μεταβολή Έργων Δημοσίου όπως προσδιορίζεται στην ειδοποίηση του Παραχωρησιούχου σύμφωνα με την παράγραφο 4(β), ή

(β) (εάν το Δημόσιο δεν συμφώνησε στο εν λόγω ποσό), το αντίστοιχο ποσό που αφορά στην εν λόγω Μεταβολή Έργων Δημοσίου, στο οποίο συμφώνησαν το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος ή το οποίο καθορίστηκε σύμφωνα με το Άρθρο 39 (*Επίλυση Διαφορών*).

Μεταβολές Υπηρεσιών Δημοσίου

9.2 Οι διατάξεις του Παραρτήματος 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*) θα ισχύουν αναφορικά με τις Μεταβολές Υπηρεσιών Δημοσίου, ώστε η μεταβολή του κόστους που χρησιμοποίησε ο Παραχωρησιούχος για να εκτιμήσει την επίδραση της Αποζημιώσιμης Μεταβολής να είναι η πραγματική μεταβολή του κόστους που πρόκειται να επιβαρυνθεί ο Παραχωρησιούχος προκειμένου να υλοποιήσει τη Μεταβολή Υπηρεσιών Δημοσίου (διατηρώντας (χωρίς να αυξάνει) τυχόν περιθώριο που χρεώνει ο Παραχωρησιούχος στα έξοδά του). Ο Παραχωρησιούχος πρέπει να γνωστοποιήσει στο Δημόσιο τα έξοδα για την παροχή των Υπηρεσιών Αεροδρομίου, με τα οποία σχετίζεται η Μεταβολή Υπηρεσιών Δημοσίου, μαζί με τον υπολογισμό της μεταβολής στα έξοδα που προκύπτουν από τη Μεταβολή Υπηρεσιών Δημοσίου, λαμβάνοντας υπόψη μεταξύ άλλων:

(α) τις υφιστάμενες εργατικές αμοιβές που ισχύουν για τους παρόχους υπηρεσιών που αντιστοιχούν στην υπηρεσία με την οποία σχετίζεται η Μεταβολή Υπηρεσιών Δημοσίου, στην ελεύθερη αγορά,

(β) τις αλλαγές στις Υπηρεσίες Αεροδρομίου ή τα Πρότυπα Επιδόσεων και οποιεσδήποτε άλλες μεταβολές ή τροποποιήσεις στην παρούσα Σύμβαση, οι οποίες απορρέουν από τη Μεταβολή Υπηρεσιών Δημοσίου,

(γ) οποιαδήποτε αλλαγή στη μεταβίβαση κινδύνου,

(δ) αλλαγές στις μεθόδους εργασίας συμπεριλαμβανομένων σχετικών κεφαλαιουχικών επενδύσεων (και το κόστος παροχής των εν λόγω κεφαλαίων) που εύλογα απαιτείται να πραγματοποιηθούν από τον Παραχωρησιούχο, και

(ε) οποιαδήποτε απώλεια εσόδων.

9.3 Εάν η Μεταβολή Υπηρεσιών Δημοσίου θα είχε ως αποτέλεσμα το προσωπικό του Παραχωρησιούχου ή/και του σχετικού Υπεργολάβου να καταστεί πλεονάζον, το κόστος των εν λόγω πλεοναζόντων πληρωμών που απαιτείται να καταβληθούν για κάθε τέτοιο εργαζόμενο και οι όροι και οι συνθήκες της απασχόλησής τους πρέπει να καταβληθούν από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο τον μήνα της σύμβασης κατά τον οποίο προκύπτει ο πλεονασμός, εκτός εάν και στο βαθμό που οι εν λόγω πλεονάζουσες αμοιβές αυξήθηκαν λόγω της αδυναμίας του εν λόγω εργοδότη να ενεργήσει συνετά μειώνοντας τις εν λόγω πληρωμές (συμπεριλαμβανομένης τυχόν αδυναμίας να καταβάλει εύλογες προσπάθειες για αναδιάταξη των εν λόγω εργαζομένων στην επιχείρηση του Παραχωρησιούχου).

10 Απόσυρση

Το Δημόσιο δύναται να αποσύρει μια Διερεύνηση Μεταβολής οποιαδήποτε στιγμή πριν την έκδοση της Επιβεβαίωσης Μεταβολής, ή, σε περίπτωση που μια Μεταβολή προϋποθέτει την απόκτηση ή την τροποποίηση οποιασδήποτε Άδειας, την ημερομηνία χορήγησης της τελευταίας τέτοιας Άδειας, όποιο

από τα δύο είναι μεταγενέστερο. Σε περίπτωση που αποσυρθεί ή θεωρηθεί ότι έχει αποσυρθεί οποιαδήποτε Διερεύνηση Μεταβολής σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα 19, το Δημόσιο πρέπει να καταβάλει στον Παραχωρησιούχο όλα τα άμεσα πληρωτέα μικροέξοδα που επιβαρύνθηκε εύλογα και ορθώς ο Παραχωρησιούχος και σχετίζονται με τη Μεταβολή.

11 Γενική Αρχή

11.1 Ο Παραχωρησιούχος πρέπει να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια να εξασφαλίσει χρηματοδότηση από τους Δανειστές για τυχόν Κεφαλαιουχικές Δαπάνες που απαιτούνται όσον αφορά μια Μεταβολή, σύμφωνα με τις υπόλοιπες παραγράφους του παρόντος Παραρτήματος.

11.2 Ο Παραχωρησιούχος δεν απαιτείται να προχωρήσει σε οποιοδήποτε βήμα προκειμένου να εξασφαλίσει χρηματοδότηση πέραν των όσων προβλέπονται στην παράγραφο 3.1γ. Εάν εντός είκοσι μίας (21) ημερών (ή οποιαδήποτε μεγαλύτερη περίοδο αποφασίσει ο Παραχωρησιούχος η οποία δεν δύναται, σε καμία περίπτωση, να υπερβαίνει τις σαράντα δύο (42) ημέρες) από την έναρξη των συνομιλιών του Παραχωρησιούχου με τους Δανειστές, δεν έχει παρασχεθεί επιβεβαίωση από τους Δανειστές ότι είναι διατεθειμένοι να προχωρήσουν στις αντίστοιχες διαδικασίες πιστώσεων προκειμένου να εξασφαλιστεί η έγκριση πιστώσεων για χρηματοδότηση της Μεταβολής, ο Παραχωρησιούχος πρέπει να ενημερώσει το Δημόσιο σχετικά με την απάντηση που έλαβε από τους Δανειστές. Εντός είκοσι οκτώ (28) ημερών μετά τη λήψη της εν λόγω ειδοποίησης, το Δημόσιο θα πρέπει:

(α) με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος Παραρτήματος 19, να δώσει εντολή στον Παραχωρησιούχο να προχωρήσει στην ανάπτυξη της Μεταβολής επί τη βάσει ότι το Δημόσιο θα πραγματοποιήσει καταβολή προς τον Παραχωρησιούχο, σύμφωνα με την παράγραφο 14, η οποία θα αφορά στις προκύπτουσες δαπάνες και οποιοδήποτε αυξημένο κόστος χρηματοδότησης εξαιτίας τυχόν καθυστέρησης στην ημερομηνία προγραμματισμένης ολοκλήρωσης των αντίστοιχων Έργων (ανάλογα την περίπτωση), όπως έχει συμφωνηθεί ή καθοριστεί με βάση το παρόν Παράρτημα 19, ή

(β) να αποσύρει την απαίτηση προς τον Παραχωρησιούχο να υλοποιήσει τη Μεταβολή, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος 19 και το Δημόσιο πρέπει να καταβάλει στον Παραχωρησιούχο όλα τα άμεσα πληρωτέα μικροέξοδα που επιβαρύνθηκε εύλογα και ορθώς ο Παραχωρησιούχος και σχετίζονται με τη Μεταβολή.

12 Χρηματοδοτικά Ελλείμματα

12.1 Εάν ο Παραχωρησιούχος δεν μπορεί να εξασφαλίσει χρηματοδότηση για κανένα τμήμα των Κεφαλαιουχικών Δαπανών που απαιτούνται για την υλοποίηση κάποιας Μεταβολής (το **Χρηματοδοτικό Έλλειμμα**) από τις πηγές που αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο 3.1(γ) και οι εν λόγω Κεφαλαιουχικές Δαπάνες υπερβαίνουν το ποσό των εκατό χιλιάδων Ευρώ (€100.000) (αναπροσαρμοζόμενο), τότε, κατόπιν αιτήματος του Δημοσίου, ο Παραχωρησιούχος θα πρέπει να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια να παρέχει την εν λόγω χρηματοδότηση με λογικούς όρους όπως είναι διαθέσιμοι προς αυτόν. Η καταβολή κάθε δυνατής προσπάθειας

περιλαμβάνει την κατάρτιση ενός κατάλληλου επιχειρηματικού σχεδίου αναφορικά με την επιχειρηματική δραστηριότητα του Παραχωρησιούχου, όπως αυτή επηρεάζεται από τη Μεταβολή, το οποίο θα αποδεικνύει την ικανότητα του Παραχωρησιούχου να εφαρμόσει με επιτυχία την αντίστοιχη στρατηγική χρηματοδότησης που αφορά στο Χρηματοδοτικό Έλλειμμα. Προς αποφυγή αμφιβολιών, όλα τα έξοδα που επιβαρύνεται ο Παραχωρησιούχος (εσωτερικά και εξωτερικά) μετά την απαίτηση του Δημοσίου σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο 12 θα καταβληθούν από το Δημόσιο μόλις προκύψουν.

12.2 Εάν ο Παραχωρησιούχος, παρότι έχει καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για περίοδο τουλάχιστον ογδόντα τεσσάρων (84) ημερών (ή οποιαδήποτε μικρότερη περίοδο κρίνεται λογική βάσει των συνθηκών) μετά τον καθορισμό του ύψους του Χρηματοδοτικού Ελλείμματος, δεν δύναται να εξασφαλίσει την εν λόγω χρηματοδότηση με όρους που να ικανοποιούν ευλόγως τον Παραχωρησιούχο και το Δημόσιο, τότε θα πρέπει να ενημερώσει το Δημόσιο αναφέροντας τις ενέργειες στις οποίες έχει προβεί κατά την αναζήτηση χρηματοδότησης. Εντός είκοσι οκτώ (28) ημερών από τη λήψη της εν λόγω ειδοποίησης, το Δημόσιο θα πρέπει:

(α) με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος Παραρτήματος 19, να δώσει εντολή στον Παραχωρησιούχο να προχωρήσει στην ανάπτυξη της εν λόγω Μεταβολής επί τη βάσει ότι το Δημόσιο θα πραγματοποιήσει καταβολές προς τον Παραχωρησιούχο σε σχέση με το Χρηματοδοτικό Έλλειμμα σύμφωνα με την παράγραφο 12.2, ή

(β) να αποσύρει την απαίτηση προς τον Παραχωρησιούχο να υλοποιήσει την αντίστοιχη Μεταβολή, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος 19 και το Δημόσιο πρέπει να καταβάλει στον Παραχωρησιούχο, με όλα τα άμεσα πληρωτέα μικροέξοδα που επιβαρύνθηκε εύλογα και ορθώς ο Παραχωρησιούχος και σχετίζονται με τη Μεταβολή.

13 Καταβολή κεφαλαίου από το Δημόσιο

Όταν, σύμφωνα με οποιονδήποτε όρο του παρόντος Παραρτήματος 19, το Δημόσιο οφείλει να καταβάλει ένα κεφάλαιο αναφορικά με μία Μεταβολή:

(α) το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος θα πρέπει να συμφωνήσουν:

(i) σε ένα χρονοδιάγραμμα πληρωμών όσον αφορά την καταβολή του εν λόγω ποσού, το οποίο να περιλαμβάνει το ύψος και τη χρονική στιγμή που προκύπτουν τα έξοδα για τον Παραχωρησιούχο κατά την υλοποίηση της Μεταβολής, στο βαθμό που βαρύνουν το Δημόσιο, με τα εν λόγω έξοδα να υπολογίζονται και πιστοποιούνται σε μηνιαία βάση και να προσδιορίζονται με αναφορά στον Τιμοκατάλογο Έργων (όπου ισχύει), μετά τον συνυπολογισμό τυχόν μείωσης στις τιμές που ορίζονται εκεί, και

(ii) στις περιπτώσεις όπου η καταβολή για τμήμα της Μεταβολής αντιστοιχεί στην υλοποίηση ενός στοιχείου της Μεταβολής, ή σε συγκεκριμένη πρόοδο προς την

υλοποίηση αυτή, [να συμφωνήσουν] σε ένα αντικειμενικό μέσο απόδειξης που να επιβεβαιώνει ότι το τμήμα της Μεταβολής που αντιστοιχεί σε κάθε περίπτωση πουοφείλεται πληρωμή βάσει του χρονοδιαγράμματος πληρωμών, φαίνεται ότι έχει δεόντως υλοποιηθεί,

(το εν λόγω χρονοδιάγραμμα πληρωμών και τα αποδεικτικά στοιχεία θα καθοριστούν βάσει του Άρθρου 39 (*Επίλυση Διαφορών*) σε περίπτωση που το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος δεν κατορθώσουν να συμφωνήσουν στους όρους αυτού) δεδομένου ότι όταν όλα ή οποιαδήποτε μέρος της Μεταβολής έχουν(ει) υλοποιηθεί από τρίτο μέρος στο πλαίσιο σύμβασης με τον Παραχωρησιούχο, με την επιφύλαξη οι όροι μιας τέτοιας σύμβασης ανάμεσα στον Παραχωρησιούχο και το τρίτο μέρος αναφορικά με την υλοποίηση της Μεταβολής να έχουν εγκριθεί από το Δημόσιο (το οποίο δεν θα πρέπει να αρνείται την εν λόγω έγκριση αδικαιολόγητα), η διαδικασία σύμφωνα με το Άρθρο 39 (*Επίλυση Διαφορών*) δεν θα δύναται να καθορίζει ένα χρονοδιάγραμμα πληρωμών ή αποδεικτικά στοιχεία, που δεν θα επιτρέπουν στον Παραχωρησιούχο να χρηματοδοτηθεί από το Δημόσιο εγκαίρως προκειμένου να προβεί στις καταβολές προς το τρίτο μέρος σύμφωνα με τη σύμβαση που έχει συνάψει με τον Παραχωρησιούχο,

(β) Το Δημόσιο πρέπει να πραγματοποιήσει τις πληρωμές προς τον Παραχωρησιούχο εντός ενός (1) μήνα από την παραλαβή από το Δημόσιο των τιμολογίων, τα οποία προσκομίστηκαν στο Δημόσιο (από κάθε ουσιώδη πλευρά) σύμφωνα με το συμφωνηθέν χρονοδιάγραμμα πληρωμών (αναλόγως την περίπτωση, δύναται να διαφέρει με συμφωνία κατά διαστήματα) συνοδευόμενα από τα αντίστοιχα αποδεικτικά στοιχεία (όταν υπάρχουν) που πιστοποιούν ότι έχει υλοποιηθεί το αντίστοιχο μέρος της Μεταβολής, και

(γ) εάν η πληρωμή δεν πραγματοποιηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 13.1(β), το Δημόσιο θα πρέπει να καταβάλει τόκο στον Παραχωρησιούχο επί του ανεξόφλητου ποσού, από την ημερομηνία μετά την πάροδο του ενός (1) μήνα από την παραλαβή του αντίστοιχου τιμολογίου μέχρις ότου το εν λόγω ποσό πληρωθεί, σύμφωνα με το Επιτόκιο Αναφοράς.

14 Γενικά

Μεταβολές Παραχωρησιούχου σε Έργα και Υπηρεσίες Αεροδρομίου

(α) Εάν ο Παραχωρησιούχος επιθυμεί να προβεί σε κάποια αλλαγή στα Έργα ή/και τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου, πρέπει να επιδώσει στο Δημόσιο μια ειδοποίηση μεταβολής Παραχωρησιούχου, με κοινοποίηση στον Ανεξάρτητο Μηχανικό, σε περίπτωση Μεταβολής Έργων,

(β) Η Ειδοποίηση Μεταβολής Παραχωρησιούχου πρέπει:

(i) να παραθέτει την προτεινόμενη αλλαγή στα Έργα ή τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου με επαρκείς λεπτομέρειες που θα επιτρέψουν στο Δημόσιο να την εκτιμήσει πλήρως,

(ii) να προσδιορίζει τους λόγους για τους οποίους ο Παραχωρησιούχος προτείνει την αλλαγή στα Έργα ή τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου,

(iii) να ζητά από το Δημόσιο να διαβουλεύεται με τον Παραχωρησιούχο προκειμένου να αποφασίσει εάν συμφωνεί με την αλλαγή στα Έργα ή τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου και, εφόσον συμφωνεί, ποιες συνεπακόλουθες αλλαγές απαιτεί το Δημόσιο να πραγματοποιηθούν στα Έργα ή τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου,

(iv) να προσδιορίζει τυχόν επιπτώσεις της αλλαγής στα Έργα ή τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου,

(v) να προσδιορίζει, συγκεκριμένα, εάν προτείνεται αναπροσαρμογή στην Εισφορά ή/και την Αμοιβή Παραχώρησης (και σε αυτή την περίπτωση, να παρέχει λεπτομερή εκτίμηση κόστους της εν λόγω προτεινόμενης αλλαγής), και

(vi) να υποδεικνύει εάν υπάρχουν κάποιες ημερομηνίες έως τις οποίες είναι καθοριστικής σημασίας να έχει ληφθεί απόφαση εκ μέρους του Δημοσίου.

(γ) Το Δημόσιο θα αξιολογήσει την αλλαγή που προτείνει ο Παραχωρησιούχος στα Έργα ή τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα σχετικά ζητήματα, συμπεριλαμβανομένου του κατά πόσο:

(i) η αλλαγή επηρεάζει την ποιότητα των Έργων ή Υπηρεσιών Αεροδρομίου ή την πιθανότητα επιτυχούς παράδοσης των Έργων ή των Υπηρεσιών Αεροδρομίου,

(ii) η αλλαγή θα επηρεάσει τη σχέση του Δημοσίου ή/και του Παραχωρητή με τρίτα μέρη,

(iii) η οικονομική ευρωστία του Παραχωρησιούχου επαρκεί για την υλοποίηση των μεταβληθέντων Έργων ή Υπηρεσιών Αεροδρομίου.

(iv) η αλλαγή επηρεάζει τους κινδύνους ή τα έξοδα στα οποία εκτίθενται το Δημόσιο ή/και ο Παραχωρητής,

(v) μειώνεται η υπολειπόμενη αξία των περιουσιακών στοιχείων ή/και των εγκαταστάσεων που χρησιμοποιούνται στην Παραχώρηση.

(δ) Όσο το δυνατό συντομότερα μετά την παραλαβή της Ειδοποίησης Μεταβολής Παραχωρησιούχου, τα Μέρη θα συναντηθούν και θα συζητήσουν το ζήτημα που αναφέρεται σε αυτή. Στη διάρκεια των εν λόγω συζητήσεων, το Δημόσιο δύναται (ενεργώντας εύλογα) να προτείνει τροποποιήσεις ή δύναται, με την επιφύλαξη της

παραγράφου 14(i), κατά την απόλυτη διακριτική του ευχέρεια, είτε να αποδεχτεί είτε να απορρίψει την Ειδοποίηση Μεταβολής Παραχωρησιούχου.

(ε) Εάν το Δημόσιο αποδεχτεί την Ειδοποίηση Μεταβολής Παραχωρησιούχου (με ή χωρίς τροποποίηση), η αντίστοιχη μεταβολή στα Έργα ή τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου θα υλοποιηθεί σύμφωνα με τους όρους της και τα Μέρη θα πρέπει να συζητήσουν και να συμφωνήσουν επί των υπόλοιπων λεπτομερειών όσο το δυνατό συντομότερα και θα πρέπει να συντάξουν τα έγγραφα που τυχόν απαιτούνται προκειμένου να τροποποιήσουν την παρούσα Σύμβαση ή άλλα σχετικά Έγγραφα Παραχώρησης, τα οποία είναι απαραίτητα προκειμένου να τεθεί σε εφαρμογή η αλλαγή στα Έργα ή τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου.

(στ) Εάν το Δημόσιο απορρίψει την Ειδοποίηση Μεταβολής Παραχωρησιούχου, θα πρέπει να παραθέσει τους λόγους της εν λόγω απόρριψης και εάν ο Παραχωρησιούχος δεν υποβάλλει ένσταση για την εν λόγω απόρριψη, ή εάν ο Παραχωρησιούχος υποβάλει ένσταση και η απόρριψη γίνει δεκτή ως αποτέλεσμα της Διαδικασίας Επίλυσης Διαφορών, τότε ο Παραχωρησιούχος δεν θα έχει δικαίωμα να θέσει σε εφαρμογή την Ειδοποίηση Μεταβολής Παραχωρησιούχου. Εάν η Ειδοποίηση Μεταβολής Παραχωρησιούχου γίνει αποδεκτή (με ή χωρίς τροποποίηση) ή εάν η Ειδοποίηση Μεταβολής Παραχωρησιούχου γίνει αποδεκτή ως αποτέλεσμα της Διαδικασίας Επίλυσης Διαφορών, τότε θα ισχύουν αντίστοιχα οι παράγραφοι 11 έως 13.

(ζ) Εκτός από την περίπτωση που η αποδοχή εκ μέρους του Δημοσίου ή/και του Παραχωρητή προβλέπει ρητά μείωση της Εισφοράς ή/και της Αμοιβής Παραχώρησης, δεν θα υπάρχει μείωση στην Εισφορά ή/και την Αμοιβή Παραχώρησης λόγω της αλλαγής στα Έργα ή τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου που πρότεινε ο Παραχωρησιούχος.

(η) Εάν η αλλαγή στα Έργα ή τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου έχει ως αποτέλεσμα μια πραγματική καθαρή εξοικονόμηση για τον Παραχωρησιούχο από την εκτέλεση των Έργων ή την παροχή των αντίστοιχων Υπηρεσιών Αεροδρομίου σε οποιοδήποτε Έτος Παραχώρησης (η **Καθαρή Εξοικονόμηση από Υπηρεσίες**), τότε η Εισφορά που είναι καταβλητέα το εν λόγω Έτος Παραχώρησης θα αυξηθεί κατά πενήντα τοις εκατό (50%) επί της Καθαρής Εξοικονόμησης από Υπηρεσίες που ισχύει για το εν λόγω Έτος Παραχώρησης.

(θ) Το Δημόσιο δεν έχει δικαίωμα να απορρίψει μια αλλαγή στα Έργα:

(i) η οποία απαιτείται σε συμμόρφωση μιας Μεταβολής Νομοθεσίας,

(ii) η οποία απαιτείται προκειμένου ο Παραχωρησιούχος να συμμορφώνεται με τη Νομοθεσία ή/και τις Κρατικές Άδειες και/ή την Άδεια Παραχωρησιούχου,

(iii) όταν ο Παραχωρησιούχος έχει αποδείξει, προς εύλογη ικανοποίηση του Δημοσίου, ότι η εν λόγω αλλαγή στα Έργα δεν έχει δυσμενείς επιπτώσεις στην

ποιότητα, τη φύση και το εύρος των Έργων σε σχέση με αυτά που τίθενται στο Παράρτημα 12 (Έργα) και όταν ο Παραχωρησιούχος έχει αποδείξει, προς εύλογη ικανοποίηση του Δημοσίου, ότι η εν λόγω αλλαγή στα Έργα δεν θα επηρεάσει το Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Επικείμενων Έργων, και

(iv) η οποία δεν έχει δυσμενείς επιπτώσεις στους κινδύνους ή το κόστος στο οποίο εκτίθεται το Δημόσιο ή/και ο Παραχωρητής.

(ι) Το Δημόσιο δεν έχει δικαίωμα να απορρίψει μια αλλαγή στις Υπηρεσίες Αεροδρομίου:

(i) η οποία απαιτείται σε συμμόρφωση μιας Μεταβολής Νομοθεσίας, ή

(ii) η οποία απαιτείται προκειμένου ο Παραχωρησιούχος να συμμορφώνεται με τη Νομοθεσία ή/και τις Κρατικές Άδειες ή/και την Άδεια Παραχωρησιούχου.

(ια) Τα έξοδα από την υλοποίηση μιας αλλαγής στα Έργα λόγω Αποζημιώσιμων Μεταβολών Νομοθεσίας (συμπεριλαμβανομένης τυχόν συνεπαγόμενης προσαρμογής στην Εισφορά και, εάν ισχύει, στην Αμοιβή Παραχώρησης) θα αντιμετωπιστούν σύμφωνα με το Άρθρο 41 (*Ισχύουσα Νομοθεσία - Μεταβολές Νομοθεσίας - Γλώσσα*) και στο βαθμό που δεν αντιμετωπιστούν θα βαρύνουν τον Παραχωρησιούχο.

15 Απόσυρση

Ο Παραχωρησιούχος δύναται να αποσύρει μια Ειδοποίηση Μεταβολής Παραχωρησιούχου ανά πάσα στιγμή.

Παράρτημα 20
Πλαίσιο Συνεργασίας ανάμεσα στην Πολεμική Αεροπορία (ΠΑ), την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) και τον Παραχωρησιούχο στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης

1. Εισαγωγή

Σκοπός του παρόντος Παραρτήματος είναι:

(α) να οριοθετήσει το πεδίο ευθύνης αφενός του Παραχωρησιούχου και αφετέρου της ΠΑ και της ΥΠΑ ως φορέων του Δημοσίου αναφορικά με τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 2 που περιλαμβάνονται στο αντικείμενο της παρούσας Σύμβασης Παραχώρησης,

(β) να εξειδικεύσει τα προβλεπόμενα στη Σύμβαση Παραχώρησης σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου και του Δημοσίου αναφορικά με την χρηματοδότηση, αναβάθμιση, συντήρηση και λειτουργία των εν λόγω Αεροδρομίων Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 2, και

(γ) να οριοθετήσει το πλαίσιο συνεργασίας και συντονισμού ενεργειών μεταξύ του Παραχωρησιούχου και των εν λόγω φορέων του Δημοσίου αναφορικά με τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 2.

2. Ορισμός Αεροδρομίων Κοινής Χρήσης

Τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης που περιλαμβάνονται στο αντικείμενο της Σύμβασης Παραχώρησης διαχωρίζονται βάσει του υφιστάμενου επιχειρησιακού σχεδιασμού και χρήσης τους από την ΠΑ αλλά και των σχεδίων ενδεχόμενης μελλοντικής ανάπτυξης περαιτέρω δραστηριοτήτων της ΠΑ σε αυτά στις ακόλουθες κατηγορίες:

Κατηγορία 1: Αεροδρόμια με μεγάλη δραστηριότητα της ΠΑ. Στην Ομάδα Β δεν περιλαμβάνονται αεροδρόμια αυτής της Κατηγορίας.

Κατηγορία 2: Αεροδρόμια με περιορισμένη δραστηριότητα της ΠΑ, στα οποία περιλαμβάνεται το αεροδρόμιο της Σαντορίνης (εφεξής το «**Αεροδρόμιο Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 2**»).

Σημειώνεται ότι το Αεροδρόμιο της Σαντορίνης είναι εντεταγμένο στο νατοϊκό σχεδιασμό με τις σχετικές απορρέουσες υποχρεώσεις.

3. Οριοθέτηση Παραχώρησης

3.1 Στο Αεροδρόμιο Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 2 παραχωρείται στον Παραχωρησιούχο το σύνολο των υποδομών. Σε κάθε περίπτωση διευκρινίζεται ότι παραμένουν στην αποκλειστική ευθύνη και χρήση της ΠΑ οι χώροι που σήμερα καταλαμβάνει η ΠΑ σε αυτό το αεροδρόμιο, συμπεριλαμβανομένων των χώρων στάθμευσης των πολεμικών, μεταφορικών ή/και πυροσβεστικών αεροσκαφών, του διοικητηρίου, των υποστηρικτικών μονάδων της ΠΑ, των τροχόδρομων ΠΑ, της περίφραξης μοίρας, σύμφωνα με τα τοπογραφικά διαγράμματα της παραγράφου 3.2 κατωτέρω. Η ΠΑ θα δύναται να χρησιμοποιεί τους διαδρόμους και τους τροχοδρόμους που βρίσκονται στην ευθύνη του

Παραχωρησιούχου χωρίς χρέωση και οποιαδήποτε σχετική υπηρεσία θα παρέχεται από τον Παραχωρησιούχο.

3.2 Τα τοπογραφικά διαγράμματα του Παραρτήματος 3 (Σχέδια Περιοχών Παραχώρησης), απεικονίζουν σαφώς τον διαχωρισμό του χώρου ευθύνης της ΠΑ και του χώρου ευθύνης του Παραχωρησιούχου στο Αεροδρόμιο Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 2, σύμφωνα με τις ανωτέρω οριζόμενες αρχές.

4. Πιστοποίηση Αεροδρομίων (Aerodrome Certification).

4.1 Τα αεροδρόμια πιστοποιούνται από την ΥΠΑ, ως Αρμόδια Αρχή, με βάση την κείμενη νομοθεσία και τους κανονισμούς που τη διέπουν. Οποιοδήποτε κόστος προκύψει κατά την αρχική πιστοποίηση του Αεροδρομίου Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 2 δεν θα επιβαρύνει τον Παραχωρησιούχο ή τον προϋπολογισμό της ΠΑ και θα καλύπτεται από το Δημόσιο σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στην Σύμβαση Παραχώρησης (Άρθρο 17 (*Άδειες*)).

4.2 Για το Αεροδρόμιο Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 2 υπεύθυνος για την έκδοση και διατήρηση σε ισχύ του σχετικού Πιστοποιητικού Αεροδρομίου που εκδίδεται σύμφωνα με τα ανωτέρω υπό 4.1 από την ΥΠΑ είναι ο Παραχωρησιούχος, σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στη Σύμβαση Παραχώρησης (Άρθρο 17 (*Άδειες*)). Στην περίπτωση αυτή η ΠΑ θα παρέχει στον Παραχωρησιούχο όλα εκείνα τα στοιχεία, έγγραφα, εκθέσεις και πληροφορίες που αφορούν στο μέρος του Αεροδρομίου που έχει υπό την ευθύνη της και κρίνονται απαραίτητα σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία για την έκδοση και διατήρηση σε ισχύ του σχετικού Πιστοποιητικού Αεροδρομίου. Από την εν λόγω υποχρέωση εξαιρούνται διαβαθμισμένα στοιχεία που αφορούν στην εθνική άμυνα και ασφάλεια.

4.3 Σε περίπτωση ύπαρξης συστημάτων αναγκαίων για την εκτέλεση πτήσεων πολεμικών αεροσκαφών που δεν συνάδουν με την νομοθεσία που διέπει τις πτήσεις πολιτικής αεροπορίας ή που δημιουργούν προβλήματα στην διαδικασία πιστοποίησης του Αεροδρομίου Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 2 η ΠΑ και η ΥΠΑ θα αναζητήσουν κοινά αποδεκτή τεχνική λύση, κατόπιν διαβούλευσης στην οποία θα συμμετέχει και ο Παραχωρησιούχος, που θα αποσκοπεί στην αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών με την ταυτόχρονη διατήρηση της λειτουργικότητας των αναγκαίων συστημάτων για την υλοποίηση των πτήσεων πολεμικών αεροσκαφών. Η διευθέτηση της σχετικής οικονομικής επιβάρυνσης θα γίνεται σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στην παράγραφο 4.1 ανωτέρω.

5. Περιβαλλοντική Αδειοδότηση και Ευθύνη

5.1 Η συμμόρφωση προς τις Περιβαλλοντικές Απαιτήσεις του Αεροδρομίου Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 2 περιλαμβάνει, μεταξύ των άλλων, υποβολή ετήσιου περιβαλλοντικού δελτίου (annual report on environmental strategy) και Σχεδίου Διαχείρισης Περιβάλλοντος προς το Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας, με κοινοποίηση στην ΠΑ και την ΥΠΑ, σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στη Σύμβαση Παραχώρησης. Το Σχέδιο Διαχείρισης Περιβάλλοντος θα αποτελέσει τη βάση για την παρακολούθηση και τη διαχείριση αποβλήτων, υδάτων, απορροών ομβρίων, διαχείριση του οικοσυστήματος, σύστημα αποτροπής συγκρούσεων με πτηνά, παρακολούθηση ποιότητας του αέρα, παρακολούθηση θορύβου, διακίνηση ραδιενεργών και λοιπών επικίνδυνων υλικών, αποκομιδή

απορριμμάτων, προστασία από ηλεκτρομαγνητική ακτινοβολία κλπ. Ενδέχεται να απαιτείται η εγκατάσταση μόνιμων συστημάτων παρακολούθησης, σύμφωνα με τις Περιβαλλοντικές Απαιτήσεις. Επίσης το εγχειρίδιο ICAO Γενικού Προγραμματισμού Αερολιμένων (Έγγραφο 9184) Μέρος 2, Χρήσεις Γης και Περιβαλλοντικός Έλεγχος συμπληρώνει το Παράρτημα 14 του ICAO και παρέχει κατευθυντήριες οδηγίες για την προστασία του περιβάλλοντος στα αεροδρόμια. Στο Εγχειρίδιο Αεροδρομίου είναι ενσωματωμένες αερολιμενικές διατάξεις για την πρόληψη και αντιμετώπιση ρύπανσης (διαδικασίες, ενέργειες, υπεύθυνοι ενεργειών, κατάλληλα μέσα, κλπ).

5.2 Για το Αεροδρόμιο Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 2, η ευθύνη για Περιβαλλοντικές Άδειες καθώς και η τήρηση των Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων αναλαμβάνονται σύμφωνα με τα οριζόμενα στη Σύμβαση Παραχώρησης από τον Παραχωρησιούχο

6. Προτεραιότητα Χρήσης και Επίπεδο Υπηρεσιών

6.1 Το Αεροδρόμιο Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 2 πρέπει να εξυπηρετεί ανεμπόδιστα τόσο τις αεροπορικές μεταφορές της πολιτικής αεροπορίας όσο και τις υπηρεσιακές ανάγκες της ΠΑ.

Συγκεκριμένα στο εν λόγω αεροδρόμιο θα πρέπει να υπάρχει ο απαραίτητος σχεδιασμός ή / και έργα, αναφορικά με:

(α) τις απαιτούμενες υποδομές (infrastructure)

(β) έμψυχο δυναμικό και διαδικασίες αεροδρομίου (human resources and airport operations) και

(γ) συστήματα επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης (CNS),

ώστε να μην δημιουργούνται κωλύματα ή στρεβλώσεις στην εξυπηρέτηση των υπηρεσιακών αναγκών της ΠΑ και την εξυπηρέτηση της ζήτησης για αεροπορικές μεταφορές της πολιτικής αεροπορίας.

6.2 Υποδομές

6.2.1 Αναφορικά με θέματα απαιτούμενων υποδομών στο Αεροδρόμιο Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 2, ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίζει τη λειτουργία και συντήρηση με βάσει τις Προδιαγραφές της παραγράφου 9 κατωτέρω. Σε περίπτωση που η ΠΑ επιθυμεί την αναβάθμιση των λειτουργικών χαρακτηριστικών του Αεροδρομίου Κοινής Χρήσης αυτής της κατηγορίας, η ΠΑ και η ΥΠΑ θα αναζητήσουν κοινά αποδεκτή τεχνική λύση με βάση το υφιστάμενο πλαίσιο συνεργασίας και κατόπιν διαβούλευσης με τον Παραχωρησιούχο, με ταυτόχρονη διευθέτηση της σχετικής οικονομικής επιβάρυνσης και η υλοποίηση θα γίνει σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στο Παράρτημα 19 (*Μεταβολές*) της Σύμβασης Παραχώρησης που εφαρμόζεται για τις Μεταβολές Δημοσίου.

6.2.2 Η ΠΑ, η ΥΠΑ και ο Παραχωρησιούχος θα προβαίνουν ετησίως στην από κοινού εκτίμηση της υφιστάμενης κατάστασης των υποδομών, συμπεριλαμβανομένων των στρωμένων επιφανειών, προκειμένου να αξιολογείται τακτικά η καλή λειτουργία και ασφάλειά τους.

6.3 Διαδικασίες

6.3.1 Το πλαίσιο παροχής Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας σε πολιτικά και στρατιωτικά αεροδρόμια, σε πολιτικά και στρατιωτικά αεροσκάφη είναι καθορισμένο, όπως προβλέπεται στα αεροναυτικά εγχειρίδια AIP - GREECE και MAIP σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, μεταξύ άλλων των Κανονισμών (ΕΚ) για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (υπ' αριθ. 549/2004 έως 552/2004).

6.3.2 Η παροχή Υπηρεσιών Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας (ΔΕΚ, ATM) στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης, καθώς και εντός των στρατιωτικών τερματικών περιοχών (MTMAs) όπως δημοσιεύονται στο AIP - GREECE και MAIP, είναι ευθύνη της ΠΑ, η οποία παρέχει ισοδύναμου επιπέδου υπηρεσίες λαμβάνοντας υπόψη τους εκτελεστικούς κανόνες του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (ATM) και τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM) της πολιτικής αεροπορίας. Για τις υπηρεσίες αυτές, καθώς και για τις υπηρεσίες που καθορίζονται λεπτομερώς στην παράγραφο 6.3.3 κατωτέρω θα καταβάλλεται τίμημα στην ΠΑ από το Δημόσιο.

6.3.3 Σχετικά ρυθμίζονται:

(α) Περιοχή κινήσεων αεροσκαφών - Κυκλοφορία Αεροσκαφών - Σύστημα Διαχείρισης Οδοστρωμάτων Αεροδρομίων (Pavement Management System, Pavement Condition Index, Pavement Classification Number etc.)

(β) Διαχείριση επικινδυνότητας άγριας πανίδας (wildlife hazard management)

(γ) Έλεγχος Εμποδίων Καθαρότητας (Obstacle Clearance Control)

(δ) Συστήματα επικοινωνιών, πλοήγησης και επιτήρησης (CNS)

(ε) Βοηθήματα Οπτικής Προσέγγισης (VASIS, PAPI etc.)

σύμφωνα με όσα είναι δημοσιευμένα στο AIP Greece.

(στ) Επιθεωρήσεις, Έλεγχοι για Ασφαλή Λειτουργία Αεροδρομίων

(ζ) Διατήρηση Ετοιμότητας, περιλαμβανομένων της διαχείρισης συντήρησης, προληπτικής συντήρησης και απαιτήσεις ηλεκτρισμού.

6.3.4. Αναφορικά με το Αεροδρόμιο Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 2, η ΠΑ (ή κατά περίπτωση η ΥΠΑ) θα είναι υπεύθυνη για τα αναφερόμενα ανωτέρω υπό παράγραφο 6.3.3 (γ) και (δ) σημεία, ως προς τα οποία θα πρέπει να συμμορφώνεται με βάση τις Προδιαγραφές της παραγράφου 9 κατωτέρω. Τα ίδια θα ισχύουν και για τα οπτικά βοηθήματα ναυτιλίας (σημάνσεις - φώτα - εμποδίων), υπό την προϋπόθεση ότι δεν θα βρίσκονται εντός ή σε επαφή με το χώρο του αεροδρομίου. Ο Παραχωρησιούχος θα είναι υπεύθυνος για τα υπόλοιπα σύμφωνα με τις προδιαγραφές που ορίζονται στην παρούσα Σύμβαση Παραχώρησης.

6.4 Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης και Γενικές Διατάξεις

6.4.1 Τα Αεροσκάφη Αμυντικής Σκοπιμότητας θα έχουν προτεραιότητα στην χρήση του εναέριου χώρου και των αεροδρομίων.

Ως Αεροσκάφη Αμυντικής Σκοπιμότητας θεωρούνται αυτά που συμμετέχουν σε αποστολές για την διασφάλιση της εθνικής άμυνας και ασφάλειας και της κάλυψης των υποχρεώσεων έναντι διεθνών αμυντικών συμφωνιών. Συγκεκριμένα στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται:

(α) αεροσκάφη επιφυλακής για εθνικούς και συμμαχικούς σκοπούς.

(β) αεροσκάφη που συμμετέχουν σε δημοσιευμένες εθνικές, νατοϊκές, ή πολυεθνικές ασκήσεις.

6.4.2 Εκτός των ανωτέρω αναφερόμενων υπό παράγραφο 6.4.1 αεροσκαφών αμυντικής σκοπιμότητας προτεραιότητα στην χρήση του εναέριου χώρου και των αεροδρομίων σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς έχουν:

(α) αεροσκάφη VIP σύμφωνα με τα αναγραφόμενα στο AIP Greece.

(β) αεροσκάφη που συμμετέχουν σε αεροδιακομιδές.

(γ) αεροσκάφη που συμμετέχουν στην πυρόσβεση.

(δ) αεροσκάφη που συμμετέχουν στην έρευνα/διάσωση.

Οι υπόλοιπες κινήσεις πολιτικών και στρατιωτικών αεροσκαφών θα διακινούνται σύμφωνα με τις προβλεπόμενες κατά ICAO διαδικασίες

7. Υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης

7.1 Το απαιτούμενο επίπεδο παροχής υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης στα πολιτικά αεροδρόμια καθορίζεται στο σχετικό Παράρτημα Β του Κανονισμού 2014 για τα Αεροδρόμια, ενώ για τα αεροδρόμια της ΠΑ όλων των κατηγοριών υπάρχουν διαφορετικές προδιαγραφές στα αεροναυτικά εγχειρίδια AIP - GREECE και MAIP.

7.2 Στο Αεροδρόμιο Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 2 η ευθύνη παροχής υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης θα αναληφθεί από τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με τις σχετικές προβλέψεις της Σύμβασης Παραχώρησης, εκτός των περιστατικών στα οποία εμπλέκονται μόνο αεροσκάφη της ΠΑ και για τα οποία η ΠΑ θα έχει την ευθύνη αντιμετώπισής τους με την συνδρομή του Παραχωρησιούχου, όπου απαιτείται υπό τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο Εγχειρίδιο Αεροδρομίου.

7.3 Ο Παραχωρησιούχος σε συνεργασία με την ΠΑ και το ενδεχομένως εμπλεκόμενο Πυροσβεστικό Σώμα Ελλάδος, θα συντάσσουν και εκδίδουν τις αναγκαίες κατευθυντήριες οδηγίες (εγχειρίδια) και θα αναπτύσσουν το Σχέδιο Πυρασφαλείας - Διάσωσης Αεροδρομίου, το Σχέδιο Εκτάκτου Ανάγκης

Αεροδρομίου που είναι κατάλληλο για τις κατά τόπους ανάγκες σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον Κανονισμό 2014 για τα Αεροδρόμια και τους λοιπούς ισχύοντες κανονισμούς.

8. Ασφάλεια Αεροδρομίων από Έκνομες Ενέργειες

8.1 Ο Παραχωρησιούχος σε συνεργασία με την ΥΠΑ, την Ελληνική Αστυνομία και τις στρατιωτικές αρχές αναπτύσσει το Πρόγραμμα Ασφαλείας Αεροδρομίου για το Αεροδρόμιο Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 2 σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην Ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένων των εκάστοτε εν ισχύ εθνικών κανονισμών ασφάλειας πολιτικής αεροπορίας και το υποβάλλει στην ΥΠΑ προς έγκριση.

8.2 Η ευθύνη για την φρούρηση της περιμέτρου του αεροδρομίου και την φύλαξη των προσβάσεων σε αυτό θα επιμερίζεται στην ΠΑ και στον Παραχωρησιούχο, ανάλογα με τον χώρο ευθύνης του καθενός, όπως αυτός προκύπτει από τα σχετικά τοπογραφικά διαγράμματα σύμφωνα με την παράγραφο 3.2 ανωτέρω. Ο επιμερισμός της ευθύνης για τις υπόλοιπες απαιτήσεις ασφαλείας όπως αυτές προβλέπονται από την εκάστοτε ισχύουσα εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία, θα καθορίζεται σύμφωνα με το σχετικό Πρόγραμμα Ασφαλείας Αεροδρομίου της παραγράφου 8.1 ανωτέρω, μετά από συνεννόηση της ΠΑ, της ΥΠΑ και του Παραχωρησιούχου και αφού ληφθούν υπόψη οι χώροι ευθύνης της ΠΑ και του Παραχωρησιούχου σύμφωνα με την παράγραφο 3.2 ανωτέρω.

9. Κατανομή Κόστους και Αποζημίωση

Στο Αεροδρόμιο Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 2, δεν θα υπάρχει καμία ειδική χρέωση υπέρ της ΠΑ πέραν όσων προβλέπονται στη Σύμβαση Παραχώρησης, εφόσον δεν παρέχονται συγκεκριμένες υπηρεσίες από την ΠΑ

10. Συντονιστικό Όργανο

Στο πλαίσιο λειτουργίας της Επιτροπής Διασύνδεσης (Liaison Committee) που προβλέπεται στο Άρθρο 7.1 της Σύμβασης Παραχώρησης θα δημιουργηθεί τριμελής Ομάδα Συνεργασίας για τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης (Joint Use Airports Cooperation Team) από εκπρόσωπους της ΠΑ, της ΥΠΑ και του Παραχωρησιούχου που σκοπό θα έχει την υλοποίηση του παρόντος ρυθμιστικού πλαισίου συνεργασίας και την αντιμετώπιση των καθημερινών ζητημάτων των Αεροδρομίων Κοινής Χρήσης μέσω της επεξεργασίας συμφωνιών συνεργασίας και συντονισμού ενεργειών των εμπλεκόμενων φορέων. Κατά την πρώτη συνεδρίαση της Ομάδας αυτής οι εκπρόσωποι του Δημοσίου θα ορίσουν τα δύο πρόσωπα που θα εκπροσωπούν την ΠΑ και την ΥΠΑ στην εν λόγω Ομάδα ενώ το τρίτο μέλος της Ομάδας θα οριστεί από τους Εκπροσώπους του Παραχωρησιούχου. Επίσης, κατά την ίδια συνεδρίαση, θα συμφωνηθούν από τους εκπροσώπους του Δημοσίου και του Παραχωρησιούχου οι διαδικασίες σύγκλησης, λειτουργίας και λήψης αποφάσεων της Ομάδας.

Παράρτημα 21

ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ

Παράρτημα 21Α

Υπουργικές Αποφάσεις για τα Καταστήματα Αφορολόγητων Ειδών

Αεροδρόμια	Ιδρυτική Απόφαση	Αποφάσεις μετεγκατάστασης/ τροποποίησης/ επέκτασης
Ρόδου	Τ.4792/436/29.10.1976	ΥΠΑ/Δ11/Γ/36781/16854/28.8.1998 Ρ.515/1/16.11.2006 (ΦΕΚ 1772/Β/2006) Ρ.320/6/17.7.2005 (ΦΕΚ 1061/Β/2005) Δ 19 5012134 ΕΞ/17.3.2011 (ΦΕΚ 614/Β/2011)
Κω	Τ.2500/57/16.6.1983	Τ1230/21/Β0019/21.3.2003 (ΦΕΚ 449/Β/2003) Κ22/3/Β0019/27.1.2004 (ΦΕΚ 207/Β/2004) 5009241.1/1152.2/Γ0019/25.8.2009 (ΦΕΚ 1842/2009) Δ18Γ 5035496 ΕΞ/13.9.2012 (ΦΕΚ 2584/Β/2012) Δ18Γ 5029307 ΕΞ/7.8.2013 (ΦΕΚ 2038/Β/2013)
Σαντορίνης	Θ.344/5/Β0019/11.9.1998 (ΦΕΚ 1040/Β/5.10.1998)	Δ11/Γ/15484/6665/16.4.1999 Θ 3170/36/5.11.2007 (ΦΕΚ 2260/Β/2007)
Μυκόνου	Μ.1101/35/Β0019/10.6.1992	ΥΠΑ/Δ11/Γ/12854/5616/29.3.1999 Μ 1080/105/Β0019/4.7.2000 (ΦΕΚ 928/Β/2000)
Μυτιλήνης	Μ.1317/56/Β0019/4.9.1996 (ΦΕΚ 828/Β/10.9.1996)	Μ 4916/17πε/26.1.2007 (ΦΕΚ 166/Β/2007)
Σάμου	Π.3005/14/21.12.1987	Π 2716/23/Β0019/3.6.2003 (ΦΕΚ 782/Β/2003)
Σκιάθου	Κ.3426/121/Β0019/31.3.1992 (ΦΕΚ 273/Β/20.4.1992)	Δ11/Γ/23090/13270/10.6.1992 Σ 1236/6/Β0019/3.6.2002

Παράρτημα 22
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ

Παράρτημα 23
Οικονομικές Προσαρμογές

1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΕΣ

1.1 Οικονομικές Επιπτώσεις

(α) Όταν προκύψει Σχετικό Συμβάν, οι οικονομικές επιπτώσεις θα καθοριστούν (εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά στην παρούσα Σύμβαση ή εάν τα Μέρη συμφωνήσουν από κοινού διαφορετικά) σύμφωνα με το αντίστοιχο Άρθρο ή Άρθρα της παρούσας Σύμβασης, τα οποία διέπουν το Σχετικό Συμβάν και το παρόν Παράρτημα 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*). Όταν για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*) το Οικονομικό Μοντέλο πρόκειται να προσαρμοστεί με βάση το Σχετικό Συμβάν, η προσαρμογή αυτή θα πραγματοποιηθεί από τον Παραχωρησιούχο, σε συνεργασία με τον Παραχωρητή και/ή το Δημόσιο (ανάλογα την περίπτωση) προκειμένου να αντανακλά την επίδραση τυχόν Σχετικού Συμβάντος στην έκδοση του Οικονομικού Μοντέλου που ίσχυε ακριβώς πριν τη σχετική προσαρμογή και προκειμένου να αντανακλά την επίδραση του Σχετικού Συμβάντος για το οποίο πραγματοποιείται η εν λόγω προσαρμογή, συμπεριλαμβανομένης της επίδρασης της Εκτιμώμενης Μεταβολής Δαπανών Παραχώρησης. Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει προς έγκριση στο Δημόσιο όλους τους σχετικούς υπολογισμούς και το Οικονομικό Μοντέλο προσαρμοσμένο σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*) (το **Αναθεωρημένο Οικονομικό Μοντέλο**) και το Οικονομικό Μοντέλο ή το Επικαιροποιημένο Οικονομικό Μοντέλο, ανάλογα την περίπτωση, που ίσχυε αμέσως πριν τη σχετική προσαρμογή (όπου η εν λόγω έγκριση δεν δύναται να παρεμποδίζεται ή να καθυστερείται αδικαιολόγητα). Κατά τον υπολογισμό τυχόν Μεταβολής Δαπανών και τυχόν Μεταβολής Εσόδων και κατά την αξιολόγηση των προσαρμογών που πρέπει να γίνουν στο Οικονομικό Μοντέλο, το Οικονομικό Μοντέλο θα προσαρμοστεί προκειμένου να λαμβάνει υπόψη:

(i) τις σχετικές οικονομικές παραδοχές που επικρατούν τη δεδομένη στιγμή,

(ii) επικαιροποίηση των προβλέψεων (εάν είναι απαραίτητο ή/και σχετικό),

(iii) αναφορικά μόνο με το Αναθεωρημένο Οικονομικό Μοντέλο, τις αλλαγές στην προβλεπόμενη απόδοση του έργου ως αποτέλεσμα του Σχετικού Συμβάντος και

(iv) τις παραδοχές που χρησιμοποιούνται στο Οικονομικό Μοντέλο το οποίο χρησιμοποιείται από τα Μέρη ή, εάν είναι απαραίτητο, θα πρέπει να επικαιροποιηθεί το ίδιο το Οικονομικό Μοντέλο (συμπεριλαμβανομένης της απόδοσης του έργου) ώστε να είναι προσαρμοσμένο στις τρέχουσες συνθήκες ακριβώς πριν τη σχετική προσαρμογή,

σύμφωνα με το Άρθρο 31 (*Οικονομικό Μοντέλο*) της παρούσας Σύμβασης και των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν).

1.2 Εφαρμογή και αλλαγή στην Εισφορά

Όταν, σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, ο Παραχωρησιούχος ή το Δημόσιο δικαιούνται πληρωμή οποιουδήποτε ποσού, για την εκτίμηση του οποίου απαιτείται προσφυγή στο Οικονομικό Μοντέλο, η προσαρμογή (είτε αύξηση είτε μείωση, ανάλογα την περίπτωση) στην Εισφορά ή τα ποσά που καταβάλλονται από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο (ή παράταση της Παραχώρησης εάν το επιλέξει ο Παραχωρησιούχος σύμφωνα με το Άρθρο 31.5 (*Οικονομικό Μοντέλο*) της παρούσας Σύμβασης (είτε εφάπαξ είτε σε περιοδική βάση) για το υπόλοιπο της διάρκειας της Περιόδου Παραχώρησης, ανάλογα την περίπτωση) θα πρέπει να είναι αυτή που απαιτείται προκειμένου να διασφαλίζεται ότι, βάσει του Αναθεωρημένου Οικονομικού Μοντέλου, ο Παραχωρησιούχος δεν θα βρεθεί ούτε σε καλύτερη ούτε σε χειρότερη θέση από αυτή που ήταν όταν βρισκόταν σε εφαρμογή η έκδοση του Οικονομικού Μοντέλου που ίσχυε ακριβώς πριν τη σχετική προσαρμογή και όταν, σε περίπτωση που η προσαρμογή είναι προς όφελος του Παραχωρησιούχου, το επίπεδο της εν λόγω προσαρμογής υπερβαίνει το ποσό της επόμενης οφειλόμενης Εισφοράς, το Δημόσιο θα καταβάλει στον Παραχωρησιούχο (επιπλέον της τυχόν προσαρμογής στην Εισφορά) ποσό ίσο με το υπερβάλλον της εν λόγω προσαρμογής κατά την ημερομηνία που καθίσταται απαιτητή η καταβολή της εν λόγω Εισφοράς.

1.3 Ούτε καλύτερη ούτε χειρότερη θέση

Οποιαδήποτε αναφορά στην παρούσα Σύμβαση σε «ούτε καλύτερα ούτε χειρότερα» ή να βρεθεί ο Παραχωρησιούχος «ούτε σε καλύτερη ούτε σε χειρότερη θέση» θα ερμηνεύεται με βάση:

(α) τα δικαιώματα, τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου, σύμφωνα με ή τα οποία απορρέουν από την εκτέλεση της παρούσας Σύμβασης, των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν) ή των Εγγράφων Παραχώρησης, και

(β) την ικανότητα του Παραχωρησιούχου να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του και να ασκήσει τα δικαιώματά του βάσει της παρούσας Σύμβασης, των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν) ή των Εγγράφων Παραχώρησης,

ώστε να διασφαλιστεί ότι:

(γ) ο Παραχωρησιούχος, όσον αφορά σε οποιαδήποτε σχετική Μεταβολή Δαπανών και Μεταβολή Εσόδων, θα βρεθεί σε θέση που δεν είναι ούτε καλύτερη ούτε χειρότερη με βάση το EBA Κατώτατου Ορίου Ιδίων Κεφαλαίων (όπως υπολογίζεται σύμφωνα με το Οικονομικό Μοντέλο και στην εκάστοτε Ημερομηνία Υπολογισμού) και το προφίλ του EBA ιδίων κεφαλαίων με βάση την έκδοση του Οικονομικού Μοντέλου όπως επικαιροποιήθηκε (συμπεριλαμβανομένης και με βάση την απόδοση του έργου) ώστε να είναι τρέχουσα αμέσως πριν από την εμφάνιση του Σχετικού Συμβάντος, και

(δ) η ικανότητα του Παραχωρησιούχου να συμμορφώνεται με την παρούσα Σύμβαση και τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (εάν υπάρχουν) δεν επηρεάζεται αρνητικά ή θετικά λόγω του Σχετικού Συμβάντος.

1.4 Ρυθμίσεις στο Οικονομικό Μοντέλο

Όταν τα Μέρη συμφωνούν ότι οι προσαρμογές στο Οικονομικό Μοντέλο ή το Επικαιροποιημένο Οικονομικό Μοντέλο, ανάλογα με την περίπτωση, απαιτείται να συμμορφώνονται με το παρόν Παράρτημα 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*) τυχόν τέτοιες συμφωνηθείσες προσαρμογές θα ενσωματωθούν στο Οικονομικό Μοντέλο ή το Επικαιροποιημένο Οικονομικό Μοντέλο, ανάλογα με την περίπτωση, σύμφωνα με την παράγραφο 1.1 ανωτέρω και το Αναθεωρημένο Οικονομικό Μοντέλο θα γίνει το Οικονομικό Μοντέλο ή το Επικαιροποιημένο Οικονομικό Μοντέλο, ανάλογα με την περίπτωση, για τους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης μέχρι την περαιτέρω τροποποίηση αυτού σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

1.5 Δικαιώματα Ελέγχου και Αποκατάστασης

Ο Παραχωρητής και/ή το Δημόσιο ή οι Δανειστές θα έχουν σε κάθε περίπτωση, κατόπιν ειδοποίησης επτά (7) Εργάσιμων Ημερών, δικαίωμα να διεξάγουν πλήρη έλεγχο στα αρχεία του Παραχωρησιούχου και το Αναθεωρημένο Οικονομικό Μοντέλο (συμπεριλαμβανομένων τυχόν τροποποιήσεων στις παραδοχές αυτού) προκειμένου να καθορίσουν την εγκυρότητα και την αποκατάσταση των εκτιμήσεων περί μη καλύτερης και μη χειρότερης θέσης που πραγματοποιήθηκαν βάσει του παρόντος Παραρτήματος 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*).

Όταν το Αναθεωρημένο Οικονομικό Μοντέλο έχει παρασχεθεί από τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με την παράγραφο 1.4 ανωτέρω και κατά τον έλεγχο που διεξαχθεί από τον Παραχωρητή, το Δημόσιο ή/και τους Δανειστές σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο 1.5 εντοπιστεί ένα σφάλμα στο Αναθεωρημένο Οικονομικό Μοντέλο, το Αναθεωρημένο Οικονομικό Μοντέλο θα τροποποιηθεί ώστε να διορθωθεί το σφάλμα και η Αμοιβή Παραχώρησης για το υπόλοιπο της Περιόδου Παραχώρησης θα τροποποιηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 1.2 ανωτέρω. Όταν τα Μέρη έχουν ήδη, πριν τον εντοπισμό του σφάλματος, επιβαρυνθεί με τα πραγματικά έξοδα, τότε συμφωνούν ότι τα πρώτα εκατό χιλιάδες Ευρώ (€100.000) των εν λόγω εξόδων δεν θα επιστραφούν. Προς αποφυγή αμφιβολιών, η διαφορά πέντε (5) μονάδων βάσης δεν θα θεωρείται σφάλμα στο Αναθεωρημένο Οικονομικό Μοντέλο.

1.6 Αντίτυπα του Αναθεωρημένου Οικονομικού Μοντέλου

Μετά από οποιαδήποτε μεταβολή στο Οικονομικό Μοντέλο ή το Αναθεωρημένο Οικονομικό Μοντέλο, ανάλογα με την περίπτωση, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*), ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει αμέσως ένα αντίτυπο του Αναθεωρημένου Οικονομικού Μοντέλου στο Δημόσιο, στην ίδια μορφή με αυτή που καθιερώθηκε κατά την ημερομηνία της παρούσας Σύμβασης ή σε οποιαδήποτε άλλη μορφή συμφωνηθεί μεταξύ των Μερών και σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

1.7 Μηχανισμός χειρισμού Νέων Στοιχείων

Σε περίπτωση που προκύψει ένα Σχετικό Συμβάν και απαιτείται τα Μέρη να ακολουθήσουν τη διαδικασία που παρατίθεται στο παρόν Παράρτημα 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*), τότε, εάν οποιοδήποτε Μέρος έχει την εύλογη πεποίθηση ότι διαθέτει ακριβέστερες εκτιμήσεις ή νέα στοιχεία σχετικά με οποιαδήποτε Εκτιμώμενη Μεταβολή Δαπανών Παραχώρησης ή εάν ο Παραχωρησιούχος πρόκειται να υποστεί ή υφίσταται ήδη μια αυξητική Εκτιμώμενη Μεταβολή Δαπανών Παραχώρησης, σε σύγκριση με τα όσα είχαν συμφωνηθεί μεταξύ των Μερών ως προς το ίδιο Σχετικό Συμβάν, θα ακολουθηθεί η διαδικασία της παραγράφου 1.8 παρακάτω.

1.8 Παράταση Περιόδου Υποβολής Απαίτησης

Όταν το Σχετικό Συμβάν που προκαλεί την εν λόγω απαίτηση έχει συνεχιζόμενες άμεσες επιπτώσεις στην Παραχώρηση μετά από είκοσι (20) Εργάσιμες Ημέρες από την ημερομηνία που το Δημόσιο έλαβε ειδοποίηση σχετικά με το Σχετικό Συμβάν, και ο Παραχωρησιούχος ενημερώσει το Δημόσιο ότι δεν είναι εφικτό να υποβάλει πλήρως τεκμηριωμένη και αιτιολογημένη απαίτηση εντός της εν λόγω περιόδου των είκοσι (20) Εργάσιμων Ημερών, ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει όσο το δυνατόν περισσότερα στοιχεία τεκμηρίωσης, τα οποία είναι διαθέσιμα εντός της εν λόγω περιόδου των είκοσι (20) Εργάσιμων Ημερών και τα εν λόγω στοιχεία τεκμηρίωσης θα θεωρηθούν ενδιάμεσα στοιχεία. Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει εν συνεχεία περαιτέρω εύλογα ενδιάμεσα στοιχεία και έγγραφα, σε διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τις είκοσι (20) Εργάσιμες Ημέρες, μέχρις ότου παύσουν οι συνεχιζόμενες άμεσες επιπτώσεις του Σχετικού Συμβάντος στην Παραχώρηση. Θα υποβληθούν στο Δημόσιο πλήρη και οριστικά στοιχεία τεκμηρίωσης της εν λόγω απαίτησης εντός δέκα (10) Εργάσιμων Ημερών μετά την ημερομηνία κατά την οποία θα παύσουν οι συνεχιζόμενες άμεσες επιπτώσεις.

Ο Παραχωρησιούχος δικαιούται να υποβάλει απαιτήσεις που αφορούν σε Μεταβολές Νομοθεσίας ή σε Μεροληπτικές Μεταβολές Νομοθεσίας με συνεχιζόμενες άμεσες επιπτώσεις σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο 1.8, ενόσω οι άμεσες επιπτώσεις συνεχίζονται. Οι εν λόγω απαιτήσεις δεν μπορούν να υποβάλλονται συχνότερα από διάστημα τριών (3) μηνών.

1.9 Καθορισμένοι Όροι

Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*) οι ακόλουθοι όροι θα έχουν την εξής σημασία:

Ο όρος «**Μεταβολή Δαπανών**» θα αναφέρεται, όσον αφορά σε οποιοδήποτε Σχετικό Συμβάν, στη μεταβολή (είτε εφάπαξ είτε σε περιοδική βάση και είτε θετική είτε αρνητική) των πραγματικών ή εκτιμώμενων εξόδων, ζημιών ή υποχρεώσεων του Παραχωρησιούχου (είτε κεφαλαιουχικής είτε λειτουργικής φύσης και χωρίς να επικαλύπτονται), συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, εφόσον είναι σχετικά και εφόσον προκύπτουν εύλογα:

(α) των εύλογων εξόδων συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του Άρθρου 30 (*Αποζημιώσεις*) και/ή του Άρθρου 41 (*Ισχύουσα Νομοθεσία - Μεταβολές Νομοθεσίας - Γλώσσα*) ή/και του Άρθρου 42 (*Διαδικασία Μεταβολών*) και του Παραρτήματος 19 (*Μεταβολές*) ή/και του παρόντος Παραρτήματος (*Οικονομικές Προσαρμογές*), συμπεριλαμβανομένων των εύλογων εξόδων κατάρτισης της μελέτης και των εκτιμήσεων,

(β) των εξόδων συνεχιζόμενης απασχόλησης, ή απόλυσης του προσωπικού, που δεν χρειάζεται πλέον,

(γ) των εξόδων απασχόλησης επιπλέον προσωπικού,

(δ) των εύλογων επαγγελματικών αμοιβών,

(ε) των εξόδων του Παραχωρησιούχου για τη χρηματοδότηση τυχόν Σχετικού Συμβάντος (και των επιπτώσεων αυτού), συμπεριλαμβανομένων προμηθειών αδράνειας και εξόδων κεφαλαίου, εξόδων τόκων και εξόδων αντιστάθμισης κινδύνου, απολεσθέντων τόκων επί των χρησιμοποιημένων ιδίων κεφαλαίων και οποιασδήποτε χρηματοδότησης είναι απαραίτητη ενόσω είναι σε εκκρεμότητα προσαρμογή της Αμοιβής Παραχώρησης,

(στ) των επιπτώσεων των εξόδων εφαρμογής οποιασδήποτε ασφαλιστικής αποκατάστασης σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, συμπεριλαμβανομένων τυχόν δυσμενών επιπτώσεων στην ασφαλιστική αποζημίωση που καταβάλλεται στον Παραχωρησιούχο (είτε προέρχονται από ασφάλιση φυσικών καταστροφών είτε από ασφάλιση διακοπής εργασιών (ή το ισοδύναμό τους)) όσον αφορά στη συγκεκριμένη ασφαλιστική αποκατάσταση και τυχόν παράταση της περιόδου εφαρμογής της ασφαλιστικής αποκατάστασης.

(ζ) λειτουργικών εξόδων, ή εξόδων διάρκειας ζωής, εξόδων συντήρησης ή αντικατάστασης,

(η) Κεφαλαιουχικών Δαπανών ή/και Λειτουργικών Εξόδων,

(θ) των εξόδων που απαιτούνται για τη διαρκή συμμόρφωση με τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (εάν υπάρχουν),

(ι) τυχόν απαλλαγής ή αύξησης του ποσού της απαλλαγής ή τυχόν αύξησης ασφαλίστρου σύμφωνα με ή στο πλαίσιο οποιουδήποτε ασφαλιστηρίου συμβολαίου, και

(ια) υποχρεώσεων προς τρίτα μέρη και υπεργολάβους, συμπεριλαμβανομένης της απόδοσης τυχόν νομικών εξόδων,

Ο όρος «**Μεταβολή Εσόδων**» σημαίνει, όσον αφορά σε οποιοδήποτε Σχετικό Συμβάν, στη μεταβολή (είτε εφάπαξ είτε σε περιοδική βάση και είτε θετική είτε αρνητική) των πραγματικών ή προσδοκώμενων εσόδων ή του εισοδήματος του Παραχωρησιούχου και/ή τυχόν υπεργολάβων (χωρίς διπλή μέτρηση),

Ο όρος «**Εκτιμώμενη Μεταβολή Δαπανών Παραχώρησης**» όσον αφορά στα Σχετικά Συμβάντα σύμφωνα με το Άρθρο 30 (*Αποζημιώσεις*), το Άρθρο 41 (*Ισχύουσα Νομοθεσία - Μεταβολές*

Νομοθεσίας - Γλώσσα) και το Άρθρο 42 (*Διαδικασία Μεταβολών*) σημαίνει το σύνολο των τυχόν εκτιμώμενων αυξητικών Μεταβολών Δαπανών ή/και Μεταβολών Εσόδων, μείον το άθροισμα τυχόν μειούμενων Μεταβολών στα Έξοδα ή/και Μεταβολών στα Έσοδα.

Ο όρος «**Σχετικό Συμβάν**» σημαίνει οποιαδήποτε Μεταβολή, Μεταβολή Νομοθεσίας σύμφωνα με το Άρθρο 41 (*Ισχύουσα Νομοθεσία - Μεταβολές Νομοθεσίας - Γλώσσα),* Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου ή/και Γεγονός Καθυστέρησης ή οποιοδήποτε άλλο ζήτημα εξαιτίας του οποίου ενδέχεται να γίνει προσαρμογή στην Εισφορά ή άλλη πληρωμή με βάση την παρούσα Σύμβαση, σύμφωνα με το Παράρτημα 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*).

Παράρτημα 24

BUNDLED FINANCIAL OFFER

From: Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"

To: Hellenic Republic Asset Development Fund S.A.
1 Kolokotroni and Stadiou Str.
105 62 Athens
Greece
Date: 10 October 2014

Re: Proposed operation and maintenance of the Cluster A Regional Airports and the Cluster B Regional Airports of the Hellenic Republic – Bundled Financial Offer

Dear Sirs,

1. This financial offer is being provided in connection with the request for proposal issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. (the **HRADF**) on 4 February 2014 in connection with the Transaction (the **RfP**), as well as the request for proposal issued by HRADF on 4 February 2014 in connection with the Cluster B Transaction (the **RfP for Cluster B**). All capitalised terms used but not otherwise defined in this financial offer have the respective meanings given to them in the RfP and the RfP for Cluster B (including the Final Version of the Concession Agreement and the Cluster B Final Version of the Concession Agreement, as applicable).

2. Each Eligible Investor's Representative identified below, in their capacity as Representatives of **Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide** and **SLENTEL LIMITED**, hereby declare that we fully understand and accept:

(i) all terms and conditions of the Tender Procedure for the Transaction, as such terms have been set out in the Invitation to Submit an Expression of Interest and the RfP and the clarifications provided by the HRADF in writing as well as the relevant terms and conditions for the Cluster B Tender Procedure and the Cluster B Transaction, as such terms have been set out in the Invitation to Submit an Expression of Interest and the Cluster B RfP and the clarifications provided by the HRADF in relation to those; and

(ii) all terms and conditions as set out in the Final Version of the Concession Agreement and the Cluster B Final Version of the Concession Agreement and confirm that there shall be no further negotiation of such agreements after the date hereof other than as specified in the RfP and the Cluster B RfP.

3. We hereby submit for and on behalf of **Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"** the following financial offer as set out below, **which is only applicable if our offer is selected as the Winning Bundled Offer:**

Upfront Concession Fee (for the Concession Agreement) = Euro Six hundred nine million.---

(€ 609,000,000.00)

Annual Concession Fee (for the Concession Agreement) = Euro Eleven million, three hundred thousand.-------

(€ 11,300,000.00)

Applying the Total Score Evaluation Formula this results in an aggregate Financial Consideration (for the Concession Agreement) of:

Six hundred seventy-six million, eight hundred thousand.---------

(676,800,000.00)

and

Upfront Concession Fee (for the Cluster B Concession Agreement) = Euro six hundred twenty-five million.------------------

(€ 625,000,000.00)

Annual Concession Fee (for the Cluster B Concession Agreement) = Euro Eleven million six hundred thousand.-------------------------

(€11,600,000.00)

Applying the Total Score Evaluation Formula this results in an aggregate Financial Consideration (for the Cluster B Concession Agreement) of:

Six hundred ninety-four million, six hundred thousand.------

(694,600,000.00)

CONSORTIUM CANDIDATE:

For and on behalf of Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

(Signature): ....

Representative's name: Christoph Hans Nanke

Full business address: Flughafen, Geb. 162 (Airport, Building 162), 60547 Frankfurt am Main
Passport number (issuing authority): C5J6P9Y73 (LANDESHAUPTSTADT WIESBADEN)

(Signature): ....

Representative's name: Charles Weinland
Full business address: : Flughafen, Geb. 162 (Airport, Building 162), 60547 Frankfurt am Main
Passport number (issuing authority): C5NV9FNR1 (STADT SCHWALBACH AM TAUNUS)

For and on behalf of SLENTEL LIMITED

(Signature): ....

Representative's name: AIKATERINI IMELLOU
Full business address: 17A Dodekanissou str, 14572, Drosia, Attica, Greece
ID number (and issuing authority): AK221264 (T. A. Neas Erythraias)

ΣΥΝΔΥΑΣΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ

Από: Κοινοπραξία "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"

Προς: Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.
Κολοκοτρώνη 1 και Σταδίου
10562 Αθήνα
Ελλάδα

Ημερομηνία: 10 Οκτωβρίου 2014

Θέμα: Προτεινόμενη λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Α και των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Β του Ελληνικού Δημοσίου – Συνδυαστική Οικονομική Προσφορά

Αξιότιμοι Κύριοι,

1. Αυτή η οικονομική προσφορά παρέχεται σε σχέση με την πρόσκληση υποβολής προσφοράς που εκδόθηκε από το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε. (το **ΤΑΙΠΕΔ**) την 4 Φεβρουαρίου 2014 σε σχέση με τη Συναλλαγή (η **Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς**), καθώς και την πρόσκληση υποβολής προσφοράς που εκδόθηκε από το ΤΑΙΠΕΔ την 4 Φεβρουαρίου 2014 σε σχέση με τη Συναλλαγή για την Ομάδα Β (η **Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς για την Ομάδα Β**).
Όλοι οι όροι με κεφαλαία γράμματα που χρησιμοποιούνται και δεν ορίζονται διαφορετικά στην παρούσα οικονομική προσφορά έχουν την αντίστοιχη έννοια που τους αποδίδεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς και την Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς για την Ομάδα Β (συμπεριλαμβανομένου και του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης και του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης για την Ομάδα Β, ανάλογα την περίπτωση).

2. Κάθε Εκπρόσωπος Προεπιλεγέντος Επενδυτή όπως προσδιορίζεται κατωτέρω, υπό την ιδιότητά τους ως Εκπρόσωποι της **Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide** και της **SLENTEL LIMITED**, με το παρόν δηλώνουν ότι έχουν κατανοήσει πλήρως και αποδεχτεί:

(i) όλους τους όρους και τις προϋποθέσεις της Διαγωνιστικής Διαδικασίας για τη Συναλλαγή, όπως οι όροι αυτοί έχουν οριστεί στην Πρόσκληση Υποβολής Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος και στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς, καθώς και στις διευκρινίσεις που δόθηκαν γραπτώς από το ΤΑΙΠΕΔ, καθώς και τους αντίστοιχους όρους και προϋποθέσεις της Διαγωνιστικής Διαδικασίας για την Ομάδα Β και της Συναλλαγής για την Ομάδα Β, όπως οι όροι αυτοί έχουν οριστεί στην Πρόσκληση Υποβολής Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος και στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς για την Ομάδα Β και στις διευκρινίσεις που δόθηκαν από το ΤΑΙΠΕΔ σε σχέση με αυτούς και

(ii) όλους τους όρους και τις προϋποθέσεις όπως έχουν τεθεί στο Τελικό Σχέδιο της Σύμβασης Παραχώρησης και στο Τελικό Σχέδιο της Σύμβασης Παραχώρησης για την Ομάδα Β και επιβεβαιώνουν ότι δεν θα υπάρξει καμία περαιτέρω διαπραγμάτευση των εν λόγω συμβάσεων από την ημερομηνία της παρούσας πλην όπως εξειδικεύεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς και στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς για την Ομάδα Β.

3. Με το παρόν υποβάλουμε εκ μέρους και για λογαριασμό της Κοινοπραξίας **"FRAPORT AG-SLENTEL LTD"** την ακόλουθη οικονομική προσφορά όπως ορίζεται παρακάτω, **που εφαρμόζεται μόνο σε περίπτωση που η προσφορά μας επιλεγεί ως η Επιλεγείσα Συνδυαστική Προσφορά:**

Προκαταβολή Αμοιβής Παραχώρησης (για τη Σύμβαση Παραχώρησης) = Ευρώ Εξακόσια εννέα εκατομμύρια.---

(€ 609.000.000,00)

Ετήσια Αμοιβή Παραχώρησης (για τη Σύμβαση Παραχώρησης) = Ευρώ Έντεκα εκατομμύρια τριακόσιες χιλιάδες.----

(€ 11.300.000,00)

Εφαρμόζοντας τον Τύπο Αξιολόγησης Συνολικής Βαθμολογίας αυτό έχει ως αποτέλεσμα το συνολικό Οικονομικό Αντάλλαγμα (για τη **Σύμβαση** Παραχώρησης) των:

Εξακοσίων εβδομήντα έξι εκατομμυρίων οχτακοσίων χιλιάδων.--------

(676,800,000.00)

και

Προκαταβολή Αμοιβής Παραχώρησης (για τη Σύμβαση Παραχώρησης της Ομάδας Β) = Ευρώ

Εξακοσίων είκοσι πέντε εκατομμυρίων.-------

(€ 625.000.000,00)

Ετήσια Αμοιβή Παραχώρησης (για τη Σύμβαση Παραχώρησης της Ομάδας Β) = Ευρώ

Έντεκα εκατομμυρίων εξακοσίων χιλιάδων.-------

(€11.600.000,00)

Εφαρμόζοντας τον Τύπο Αξιολόγησης Συνολικής Βαθμολογίας αυτό έχει ως αποτέλεσμα το συνολικό Οικονομικό Αντάλλαγμα (για τη Σύμβαση Παραχώρησης της Ομάδας Β) των:

Εξακοσίων ενενήντα τεσσάρων εκατομμυρίων εξακοσίων χιλιάδων.-----

(694,600,000.00)

ΥΠΟΨΗΦΙΑ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ:

Εκ μέρους και για λογαριασμό της Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

(Υπογραφή): *ΥΠΟΓΡΑΦΗ*
Όνομα Εκπροσώπου: Christoph Hans Nanke
Πλήρης διεύθυνση εργασίας: Flughafen, Geb. 162 (Αεροδρόμιο, Κτίριο 162), 60547 Φρανκφούρτη επί του Main
Αριθμός Διαβατηρίου (εκδούσα αρχή): C5J6P9Y73 (Πόλη του WIESBADEN)

(Υπογραφή): *ΥΠΟΓΡΑΦΗ*
Όνομα Εκπροσώπου: Charles Weinland
Πλήρης διεύθυνση εργασίας: Flughafen, Geb. 162 (Αεροδρόμιο, Κτίριο 162), 60547 Φρανκφούρτη επί του Main
Αριθμός Διαβατηρίου (εκδούσα αρχή): C5NV9FNR1 (Πόλη SCHWALBACH επί του TAUNUS)

Εκ μέρους και για λογαριασμό της SLENTEL LIMITED

(Υπογραφή): *ΥΠΟΓΡΑΦΗ*
Όνομα Εκπροσώπου: ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΗΜΕΛΛΟΥ
Πλήρης διεύθυνση εργασίας: Οδός Δωδεκανήσου 17[Α], Δροσιά, Αττική, Αθήνα
Αριθμός Δελτίου ταυτότητας (εκδούσα αρχή): ΑΚ221264 (Τ. Α. Νέας Ερυθραίας)

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.
Αθήνα, 10/10/2014
ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

COMMITTED INVESTMENT COMMITMENT LETTER

From:
FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE; and

SLENTEL LIMITED:

together, the Investors

To:

Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" (the Candidate)

Hellenic Republic Asset Development Fund S.A
1 Kolokotroni and Stadiou Str.
10562 Athens
Greece (the HRADF)
Date: 10 October 2014

Dear Sirs

Re: Proposed operation and maintenance of the Cluster A Regional Airports of the Hellenic Republic – Committed Investment Commitment Letter

1. We understand that, pursuant to the request for proposal sent to the Candidate by the HRADF on 4 February 2014 (the RfP), the Candidate intends to submit a binding offer in relation to the proposed award of a concession for the operation and maintenance of the Cluster A Regional Airports by the Candidate (or a SPV). We understand that, pursuant to **Appendix 5** of the RfP, the Candidate is required to confirm the amounts that are available to the Candidate in connection with its financing of the Transaction. All capitalised terms used but not otherwise defined in this letter have the meanings given to them in the RfP (including the Final Version of the Concession Agreement).

2. We each hereby severally (and not jointly or jointly and severally) irrevocably undertake to procure that there is provided, directly or indirectly, to the Candidate (and not directly or indirectly extracted, withdrawn, repaid or redeemed from or by the Candidate (or otherwise used by the Candidate)) the amount set out against our respective names in the table in paragraph 3 below (each Initial Shareholders' Commitment Investment being an **Individual Commitment**, and the Initial Shareholders' Individual Commitments in aggregate being the required Committed Investment), in each case, in cash, in immediately available funds, to ensure that the Candidate shall have (in conjunction with the other amounts available to it in cash or cash equivalents or by way of existing debt facilities) sufficient funds to satisfy its financial obligations in accordance with the Final Version of the Concession Agreement full financial consideration at closing of the Transaction (the **Funding Obligation**).

3. The Individual Commitments to be made by each of the Investors are as follows:

Name of Initial Shareholder	Individual Commitment

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT
SERVICES WORLDWIDE EUR four hundred nineteen million, one hundred fifteen thousand, three hundred sixty-eight and sixty-five cents.----

(€ 419,115,368.65)

Name of Initial Shareholder	Individual Commitment

SLENTEL LIMITED EUR two hundred twenty-five million, six hundred seventy-seven thousand, five hundred six and twenty cents.----

(€225,677,506.20)

Total Equity Commitment EUR six hundred forty-four million, seven hundred ninety-two thousand, eight hundred seventy-four and eighty-five cents.------

(€ 644,792,874.85)

The Individual Commitments to be made by each of the Investors, to support our Bundled Financial Offer, but only in respect of Cluster A Regional Airports, are as follows:

Name of Initial Shareholder	Individual Commitment

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT
SERVICES WORLDWIDE EUR four hundred twenty-three million, seven hundred ten thousand, five hundred forty-nine and forty-eight cents.-----

(€ 423,710,549.48)

Name of Initial Shareholder	Individual Commitment

SLENTEL LIMITED EUR two hundred twenty-eight million, one hundred fifty-one thousand, eight hundred thirty-four and thirty-three cents.--

(€228,151,834.33)

Total Equity Commitment EUR six hundred fifty-one million, eight hundred sixty-two thousand, three hundred eighty-three and eighty-one cents.-----

(€651,862,383.81)

4. The maximum aggregate amounts payable:

(a) by the Initial Shareholders under this letter shall not exceed the required Commitment Investment; and

(b) by each Investor under this letter shall not exceed that Investors' Individual Commitment.

5. As soon as reasonably practicable after the incorporation of the SPV, the Investors and the Candidate shall use all reasonable endeavours to procure that the SPV shall accede to this letter as if it were an original party to it and references herein to the Candidate shall, in such an event and where appropriate, be deemed to be references to the SPV as well.

6. Each Initial Shareholder warrants as at the date of this letter that:

(a) it has obtained all corporate authorisations and all other governmental, statutory, regulatory or other consents, licenses or authorisations required to empower it to enter into and perform its obligations under this letter where failure to obtain them would adversely affect its ability to enter into and perform its obligations under this letter;

(b) entry into and performance of its obligations under this letter will not: (i) breach any provision of its memorandum and articles of association, by-laws or equivalent constitutional documents; or (ii) result in a breach of any laws or regulations in its jurisdiction of incorporation or any order, decree or judgment of any court or any governmental or regulatory authority where any such breach would adversely affect its ability to enter into or perform its obligations under this letter;

(c) its obligations under this letter constitute binding obligations on that Investor;

(d) it has received all necessary internal approvals (including, without limitation, the necessary investment committee approvals) in relation to its obligations contained in this letter;

(e) it has available financial resources which will provide the immediately available cash to fund its Individual Commitment and:

(i) it is not aware of any reason why those funds for its own Individual Commitment will not be available when required; and

(ii) it will not take any action or fail to take any steps which might result in the funds or any part of the funds for its own Individual Commitment not being available when required;

(f) it will issue, in accordance with the terms of the Concession Agreement a Committed Investment Guarantee for an amount equal to its Individual Commitment.

7. Each Investor hereby undertakes that the Candidate, will, and (to the extent that it is legally capable of doing so) procure that no other person will, in a way which would, or might reasonably be expected to, prejudice the ability of the Candidate to meet its Funding Obligation:

(a) amend or agree to amend the terms of this letter, or any term of any other financing arrangement to fund the Transaction; or

(b) waive or agree to waive any rights or obligations of the Candidate or any other parties under this letter or any other financing arrangement to fund the Transaction.

8. Each Investor waives and relinquishes any right of set off or counterclaim, deduction or retention which that Investor might otherwise have in respect of any claim against or out of any payments which the Investor may be obliged to make (or procure to be made) to the Candidate (or the HRADF, as the case may be) pursuant to this letter.

9. The Investors and the Candidate agree that any claim of any Investor against the Candidate will be subordinate in rights of payment to any claims brought by the HRADF against the Candidate.

10. A person who is not a party hereto has no right under Article 411 of the Greek Civil Code to enforce or to enjoy the benefit of any term of this letter.

11. Unless the parties hereto and HRADF specifically agree in writing, no person shall assign, transfer, charge or otherwise deal with all or any of its rights under this letter nor grant, declare, create or dispose of any right or interest in it. Any purported assignment in contravention of this paragraph 11 shall be void.

12. No amendment of this letter shall be valid unless it is in writing and signed by the parties hereto.

13. Any sum payable under this letter is exclusive of any applicable tax. Consequently, in the event that any such tax is chargeable, the payer shall pay to the payee an additional amount equal to the amount of such tax upon presentation of a proper invoice issued by the payee.

14. Each of the provisions of this letter is severable. If any provision is held to be or becomes invalid or unenforceable in any respect under the law of any jurisdiction, such provision shall have no effect in that respect and the parties shall use all reasonable efforts to replace it in that respect with a valid and enforceable substitute provision the effect of which is as close to its intended effect as possible.

15. This letter may be executed in any number of counterparts, and by each party on

constitute one and the same instrument. Delivery of a counterpart of this letter by e-mail attachment (PDF) or telecopy shall be an effective mode of delivery.

16. This letter is governed by Greek law. Each of the parties to this letter accepts their submission to the exclusive jurisdiction of the Courts of Athens, Greece in relation to any dispute as regards to this letter.

17. The Investors each acknowledge that the other parties to this letter may be irreparably harmed by any breach of the terms of this letter and that damages alone may not necessarily be an adequate remedy. Accordingly, such other parties shall be entitled to seek the remedies of final or interim injunction, specific performance and other equitable relief, or any combination of these remedies, for any threatened or actual breach of its terms, and no proof of special damages shall be necessary to enforce this letter.

Yours faithfully

For and on behalf of FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE

Name: Christoph Hans Nanke
Position: Representative

Name: Charles Weinland
Position: Representative

For and on behalf of SLENTEL LIMITED

Name: Aikaterini Imellou
Position: Representative

Agreed and Accepted:

For and on behalf of Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE

Name: Christoph Hans Nanke
Position: Representative

Charles Weinland
Representative

SLENTEL LIMITED

Aikaterini Imellou
Representative

Agreed and Accepted:

For and on behalf of Hellenic Republic Asset Development Fund S.A.

Name:
Position:

ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΔΕΣΜΕΥΣΗΣ ΔΕΣΜΕΥΤΙΚΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

Από:

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE και

SLENTEL LIMITED

από κοινού, οι *Επενδυτές*

Προς:

Κοινοπραξία "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" (ο Υποψήφιος)

Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.
Κολοκοτρώνη 1 και Σταδίου
10562 Αθήνα
Ελλάδα (το ΤΑΙΠΕΔ)

Ημερομηνία: 10 Οκτωβρίου 2014

Αξιότιμοι Κύριοι,

Θέμα: Προτεινόμενη λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Α του Ελληνικού Δημοσίου –Επιστολή Δέσμευσης Δεσμευτικής Επένδυσης

1 Αντιλαμβανόμαστε ότι, σύμφωνα με την πρόσκληση υποβολής προσφοράς που εστάλη στον Υποψήφιο από το ΤΑΙΠΕΔ την 4 Φεβρουαρίου 2014 (η Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς), ο Υποψήφιος προτίθεται να υποβάλει δεσμευτική προσφορά αναφορικά με την προτεινόμενη ανάθεση της παραχώρησης για τη λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Α από τον Υποψήφιο (ή από την ΕΕΣ). Αντιλαμβανόμαστε ότι, δυνάμει του Παραρτήματος 5 της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς, ο Υποψήφιος είναι υποχρεωμένος να επιβεβαιώσει τα διαθέσιμα σε αυτόν ποσά σε σχέση με τη χρηματοδότηση της Συναλλαγής. Όλοι οι όροι που γράφονται με κεφαλαία και δεν ορίζονται διαφορετικά στην παρούσα επιστολή θα έχουν την έννοια που τους αποδίδεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς (συμπεριλαμβανομένου του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης).

2 Ο καθένας μας με την παρούσα μεμονωμένα (και όχι από κοινού ή από κοινού και εις ολόκληρον) αναλαμβάνει την υποχρέωση ανέκκλητα να μεριμνήσει ώστε να παρασχεθεί, άμεσα

ή έμμεσα, στον Υποψήφιο (και όχι άμεσα ή έμμεσα να προέλθει, αναληφθεί, επιστραφεί ή εξαγοραστεί από τον Υποψήφιο (ή άλλως χρησιμοποιηθεί από τον Υποψήφιο)) το ποσό που παρατίθεται έναντι των αντίστοιχων εταιρικών μας επωνυμιών στον κάτωθι πίνακα της παραγράφου 3 (κάθε δεσμευτική επένδυση Αρχικού Μετόχου αποτελεί μια **Ατομική Δέσμευση**, και το σύνολο των Ατομικών Δεσμεύσεων αποτελεί τη **Δεσμευτική Επένδυση**), σε κάθε περίπτωση, σε μετρητά, σε άμεσα διαθέσιμα κεφάλαια, για να εξασφαλισθεί πως ο Υποψήφιος θα έχει (σε συνδυασμό με τα άλλα διαθέσιμα σε αυτόν ποσά σε μετρητά ή ταμειακά ισοδύναμα ή υφιστάμενες πιστώσεις διευκόλυνσης) χρηματικά διαθέσιμα επαρκή για να ικανοποιήσει τις οικονομικές του υποχρεώσεις σε σχέση με το πλήρες οικονομικό αντάλλαγμα του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης κατά το κλείσιμο της Συναλλαγής (η **Υποχρέωση Χρηματοδότησης**).

3 Οι Ατομικές Δεσμεύσεις που πρόκειται λάβουν χώρα από κάθε Επενδυτή έχουν ως ακολούθως:

Όνομα Αρχικού Μετόχου | Ατομική Δέσμευση

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE Ευρώ τετρακόσια δεκαεννέα εκατομμύρια εκατόν δεκαπέντε χιλιάδες τριακόσια εξήντα οχτώ και εξήντα πέντε λεπτά.-----

(€ 419.115.368,65)

Όνομα Αρχικού Μετόχου | Ατομική Δέσμευση

SLENTEL LIMITED Ευρώ Διακόσια είκοσι πέντε εκατομμύρια εξακόσιες εβδομήντα επτά χιλιάδες πεντακόσια έξι και είκοσι λεπτά.----

(€225.677.506,20)

Συνολική Δεσμευτική Επένδυση Ευρώ Εξακόσια σαράντα τέσσερα εκατομμύρια επτακόσιες ενενήντα δύο χιλιάδες οχτακόσια εβδομήντα τέσσερα και ογδόντα πέντε λεπτά.----

(€ 644.792.874,85)

Οι Ατομικές Δεσμεύσεις που πρόκειται λάβουν χώρα από κάθε Επενδυτή, για να υποστηρίξουν τη Συνδυαστική Οικονομική Προσφορά μας, αλλά μόνο αναφορικά με τα Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ομάδας Α, έχουν ως ακολούθως:

Όνομα Αρχικού Μετόχου | Ατομική Δέσμευση

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE Ευρώ Τετρακόσια είκοσι τρία εκατομμύρια επτακόσιες δέκα χιλιάδες πεντακόσια σαράντα εννέα και σαράντα οχτώ λεπτά.-----

(€ 423.710.549,48)

Όνομα Αρχικού Μετόχου Ατομική Δέσμευση

SLENTEL LIMITED Ευρώ Διακόσια είκοσι οχτώ εκατομμύρια εκατόν πενήντα μια χιλιάδες οχτακόσια τριάντα τέσσερα και τριάντα τρία λεπτά.-----

(€228.151.834,33)

Συνολική Δεσμευτική Επένδυση Ευρώ Εξακόσια πενήντα ένα εκατομμύρια οχτακόσιες εξήντα δύο χιλιάδες τριακόσια ογδόντα τρία και ογδόντα ένα λεπτό.-----

(€651.862.383,81)

4 Το μέγιστο συνολικό πληρωτέο ποσό:

(α) από τους Αρχικούς Μετόχους βάσει της παρούσας επιστολής δε θα υπερβεί την απαιτούμενη Δεσμευτική Επένδυση και

(β) από τον κάθε Επενδυτή βάσει της παρούσας επιστολής δε θα υπερβεί το ποσό της Ατομικής Δέσμευσης του κάθε Επενδυτή.

5 Το συντομότερο δυνατόν μετά την σύσταση της ΕΕΣ, οι Επενδυτές και ο Υποψήφιος θα καταβάλλουν κάθε εύλογη προσπάθεια για να εξασφαλίσουν ότι η ΕΕΣ θα προσχωρήσει στην εν λόγω επιστολή σαν να ήταν αρχικά συμβαλλόμενο μέρος στην παρούσα επιστολή και εφεξής αναφορές στον Υποψήφιο, σε μια τέτοια περίπτωση και όπου αρμόζει, θεωρούνται αναφορές επίσης και στην ΕΕΣ.

6 Κάθε Αρχικός Μέτοχος εγγυάται κατά την ημερομηνία της παρούσας επιστολής ότι:

(α) έχει λάβει όλες τις εταιρικές εγκρίσεις και όλες τις άλλες κυβερνητικές, νομικές, κανονιστικές ή άλλες συναινέσεις, άδειες ή εγκρίσεις που απαιτούνται για την ικανότητα του να εισέλθει και να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας επιστολής, όπου η αδυναμία απόκτησής τους θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς την ικανότητά του να εισέλθει και εκτελέσει τις υποχρεώσεις που απορρέουν δυνάμει της παρούσας επιστολής,

(β) η ανάληψη και εκτέλεση των υποχρεώσεών του βάσει της παρούσας επιστολής δεν θα:

και οποιοδήποτε άλλων ισοδύναμων εγγράφων σύστασης ή (ii) έχει ως αποτέλεσμα την παραβίαση των νόμων ή κανονισμών της δικαιοδοσίας σύστασης ή οποιασδήποτε εντολής, διατάγματος ή απόφασης οποιουδήποτε δικαστηρίου ή οποιασδήποτε κυβερνητικής ή κανονιστικής αρχής, όπου η οποιαδήποτε τέτοια παραβίαση θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς την ικανότητά του να εισέλθει ή να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας επιστολής,

(γ) οι υποχρεώσεις που απορρέουν δυνάμει της παρούσας επιστολής αποτελούν δεσμευτικές υποχρεώσεις για τον Επενδυτή,

(δ) έχει λάβει όλες τις απαραίτητες εσωτερικές εγκρίσεις (συμπεριλαμβανομένων, χωρίς περιορισμό, των απαραίτητων εγκρίσεων επιτροπής επενδύσεων) σε σχέση με τις υποχρεώσεις του που απορρέουν από την παρούσα επιστολή,

(ε) διαθέτει τους οικονομικούς πόρους ώστε να παρασχεθούν άμεσα διαθέσιμα μετρητά για τη χρηματοδότηση της Ατομικής Δέσμευσης και ότι:

(i) δεν είναι ενήμερος για οποιοδήποτε λόγο για τον οποίο αυτά τα κεφάλαια ως προς την Ατομική του Δέσμευση δεν θα είναι διαθέσιμα όποτε απαιτείται και

(ii) δεν θα προβεί σε καμία ενέργεια ή παράλειψη που θα μπορούσε να οδηγήσει στο αποτέλεσμα αυτά τα κεφάλαια ή μέρος αυτών των κεφαλαίων της Ατομικής του Δέσμευσης να μην είναι διαθέσιμα όποτε απαιτείται,

(στ) θα εκδώσει, σύμφωνα με τους όρους της Σύμβασης Παραχώρησης, Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης για ποσό ίσο με την Ατομική του Δέσμευση.

7 Κάθε Επενδυτής αναλαμβάνει με την παρούσα την υποχρέωση να εξασφαλίσει ότι τόσο ο Υποψήφιος όσο και κανένα άλλο πρόσωπο (στο βαθμό που αυτό είναι νομικά σε θέση να το κάνει) το οποίο με οποιονδήποτε τρόπο θα μπορούσε ή αναμένεται εύλογα ότι θα μπορούσε, δεν θα θίξει την ικανότητα του Υποψηφίου να εκπληρώσει την Υποχρέωση Χρηματοδότησης:

(α) να τροποποιήσει ή να συμφωνήσει την τροποποίηση των όρων της παρούσας επιστολής, ή οποιουδήποτε όρου οποιασδήποτε άλλης χρηματοδοτικής ρύθμισης για τη χρηματοδότηση της Συναλλαγής ή

(β) να παραιτηθεί ή να συμφωνήσει να παραιτηθεί από τα δικαιώματα ή τις υποχρεώσεις του Υποψηφίου ή οποιωνδήποτε άλλων μερών στο πλαίσιο της παρούσας επιστολής ή οποιασδήποτε άλλης χρηματοδοτικής ρύθμισης για τη χρηματοδότηση της Συναλλαγής.

8 Κάθε Επενδυτής παραιτείται από κάθε δικαίωμα συμψηφισμού ή ανταπαίτησης, μείωσης ή κράτησης που ο Επενδυτής μπορεί να είχε διαφορετικά σε σχέση με οποιαδήποτε αξίωση κατά ή από τις πληρωμές τις οποίες ο Επενδυτής μπορεί να υποχρεούται να πραγματοποιήσει (ή να εξασφαλίσει ότι θα πραγματοποιηθούν) στον Υποψήφιο (ή στο ΤΑΙΠΕΔ, ανάλογα με την περίσταση) βάσει της παρούσας επιστολής.

9 Οι Επενδυτές και ο Υποψήφιος συμφωνούν ότι οποιαδήποτε αξίωση οποιουδήποτε Επενδυτή έναντι του Υποψηφίου θα έπεται τυχόν αξιώσεων του ΤΑΙΠΕΔ έναντι του Υποψηφίου όσον αφορά δικαιώματα πληρωμής.

10 Πρόσωπο που δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της παρούσας επιστολής δεν έχει κανένα δικαίωμα σύμφωνα με το άρθρο 411 το Ελληνικού Αστικού Κώδικα να εκτελέσει ή να απολαύσει τα οφέλη οποιουδήποτε όρου της παρούσας επιστολής.

11 Εκτός αν τα μέρη της παρούσας και το ΤΑΙΠΕΔ ρητά συμφωνήσουν εγγράφως, κανένα πρόσωπο δεν θα εκχωρήσει, μεταβιβάσει, επιβαρύνει ή με άλλο τρόπο χειριστεί όλα ή οποιοδήποτε από τα δικαιώματά της παρούσας επιστολής ούτε θα χορηγήσει, διακηρύξει, δημιουργήσει ή διαθέσει οποιοδήποτε δικαίωμα ή συμφέρον σε αυτήν. Οποιαδήποτε απόπειρα εκχώρησης κατά παράβαση της παρούσας παραγράφου 11 είναι άκυρη.

12 Καμία τροποποίηση της παρούσας επιστολής δεν είναι έγκυρη εκτός αν γίνεται εγγράφως και υπογράφεται από τα συμβαλλόμενα μέρη της παρούσας.

13 Κάθε ποσό που καταβάλλεται στο πλαίσιο της παρούσας επιστολής δεν περιλαμβάνει τυχόν εφαρμοστέο φόρο. Κατά συνέπεια, σε περίπτωση που οποιοσδήποτε τέτοιος φόρος καθίσταται απαιτητός, ο πληρωτής οφείλει να καταβάλει στον δικαιούχο ένα επιπλέον ποσό ίσο με το ποσό του εν λόγω φόρου μετά την προσκόμιση κατάλληλου τιμολογίου που εκδίδεται από τον δικαιούχο.

14 Κάθε μία από τις διατάξεις της παρούσας επιστολής μπορεί να διαχωριστεί. Εάν κάποια διάταξη κριθεί ή καταστεί άκυρη ή ανεφάρμοστη για οποιοδήποτε λόγο σύμφωνα με το νόμο οποιασδήποτε δικαιοδοσίας, η διάταξη αυτή δεν θα έχει καμία επίδραση εν προκειμένω και τα μέρη θα καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να αντικατασταθεί εν προκειμένω με μια έγκυρη και εκτελεστή υποκατάστατη διάταξη, το αποτέλεσμα της οποίας θα είναι όσο το δυνατόν πιο κοντά στο επιδιωκόμενο αποτέλεσμα.

15 Η παρούσα επιστολή μπορεί να υπογραφεί σε οποιοδήποτε αριθμό αντιγράφων, καθώς και από κάθε μέρος σε ξεχωριστά αντίγραφα. Κάθε αντίγραφο αποτελεί ένα πρωτότυπο έγγραφο, αλλά όλα τα αντίγραφα μαζί αποτελούν ένα και το αυτό έγγραφο. Παράδοση του αντιγράφου της παρούσας επιστολής ως συνημμένο σε ηλεκτρονική αλληλογραφία σε μορφή (PDF) ή τηλεομοιοτυπία, αποτελεί αποτελεσματικό τρόπο παράδοσης.

16 Η παρούσα επιστολή διέπεται από το ελληνικό δίκαιο. Έκαστο μέρος αυτής της επιστολής αποδέχεται την υποβολή του στην αποκλειστική δικαιοδοσία των Δικαστηρίων των Αθηνών, Ελλάδα, αναφορικά με οποιαδήποτε διαφορά σχετικά με την παρούσα επιστολή.

17 Κάθε Επενδυτής αναγνωρίζει ότι τα υπόλοιπα μέρη της παρούσας επιστολής μπορεί να βλαφθούν ανεπανόρθωτα από οποιαδήποτε παράβαση των όρων της παρούσας επιστολής και ότι η αποζημίωση από μόνη της δεν συνιστά κατ' ανάγκη κατάλληλο διορθωτικό μέτρο. Ως εκ τούτου, τα υπόλοιπα μέρη έχουν το δικαίωμα να χρησιμοποιήσουν τα ένδικα μέσα της τελικής ή προσωρινής διαταγής, της καταδίκης σε εκτέλεση και οποιοδήποτε άλλο νόμιμο μέσο ή οποιοδήποτε συνδυασμό αυτών των μέσων, για οποιαδήποτε απειλούμενη ή τετελεσμένη παραβίαση των όρων της επιστολής, ενώ δεν απαιτείται απόδειξη της ειδικής ζημίας για την εκτέλεση της παρούσας επιστολής.

Ειλικρινά υμέτεροι,

Στο όνομα και για λογαριασμό της **FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE**

ΥΠΟΓΡΑΦΗ	*ΥΠΟΓΡΑΦΗ*
Επωνυμία: Christoph Hans Nanke	Επωνυμία: Charles Weinland
Ιδιότητα: Εκπρόσωπος	Ιδιότητα: Εκπρόσωπος

Στο όνομα και για λογαριασμό της **SLENTEL LIMITED**

ΥΠΟΓΡΑΦΗ
Επωνυμία: Αικατερίνη Ήμελλου
Ιδιότητα: Εκπρόσωπος

Συμφωνήθηκε και έγινε αποδεκτό:

Στο όνομα και για λογαριασμό της Κοινοπραξίας **"FRAPORT AG-SLENTEL LTD"**

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE		**SLENTEL LIMITED**
ΥΠΟΓΡΑΦΗ	*ΥΠΟΓΡΑΦΗ*	*ΥΠΟΓΡΑΦΗ*
Επωνυμία: Christoph Hans Nanke	Charles Weinland	Αικατερίνη Ήμελλου
Ιδιότητα: Εκπρόσωπος	Εκπρόσωπος	Εκπρόσωπος

Συμφωνήθηκε και έγινε αποδεκτό:

____

Στο όνομα και για λογαριασμό του **Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.**

Επωνυμία:

Ιδιότητα:

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική ... του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.
Αθήνα, 10/10/2014
Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα Δικηγόρος

ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
...ΦΑΛΗΡΟΥ

FINANCING DESCRIPTION LETTER FOR BUNDLED FINANCIAL OFFER

From: Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"

To: Hellenic Republic Asset Development Fund S.A.
1 Kolokotroni and Stadiou Str.
105 62 Athens
Greece

Date: 10 October 2014

Proposed operation and maintenance of the Cluster A Regional Airports and Cluster B Regional Airports of the Hellenic Republic – Financing Description Letter

Dear Sirs,

All capitalised terms used but not otherwise defined in this letter have the respective meaning given to them in the request for proposal (including the Final Version of the Concession Agreement) issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. (the **HRADF**) on 4 February 2014 (the **RfP**) and the request for proposal in relation to the Cluster B Transaction (including the Cluster B Final Version of the Concession Agreement) issued by the HRADF on 4 February 2014 (the **Cluster B RfP**).

We hereby declare that the funding and/or financing of the Upfront Concession Fee and the Imminent Works (including any working capital requirements on or prior to the Imminent Works End Date at each of the Cluster A Regional Airports) and the Cluster B Upfront Concession Fee and the Cluster B Imminent Works (including any working capital requirements on or prior to the Imminent Works End Date at each of the Cluster B Regional Airports) in our Bundled Financial Offer will be drawn from the following sources:

For Cluster A Regional Airports:

1 (a) EUR Six hundred fifty-one million, eight hundred sixty-two thousand, three hundred eighty-three and eighty-one cents (€651,862,383.81) from Committed Investment from the Initial Shareholders (as defined in the Final Version of the Concession Agreement); and

2 (a) EUR Zero (€ 0) from debt sources.

For Cluster B Regional Airports:

1 (b) EUR Six hundred seventy-six million, two hundred seventy-five thousand, four hundred thirty-eight and seventy-five cents (€676,275,438.75) from Cluster B Committed Investment from the Initial Shareholders (as defined in the Cluster B Final Version of the Concession Agreement); and

2 (b) EUR Zero (€ 0) from debt sources.

We hereby confirm that in respect of:

Items 1 (a) and 1 (b) above, our investors will subscribe for equity equal to, in aggregate,

EUR one billion, three hundred twenty-eight million, one hundred thirty-seven thousand, eight hundred twenty-two and fifty-six cents **(€1,328,137,822.56)**. A copy of the equity commitment letter of the relevant subscribers substantially in the form included as **Appendix 6** to the RfP is attached to this letter.

We also irrevocably commit to keep these funds available in order to satisfy the payment of the Financial Offer in accordance with the terms of the Final Version of the Concession Agreement and the Cluster B Financial Offer in accordance with the terms of the Cluster B Final Version of the Concession Agreement.

For and on behalf of Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"

Name: Christoph Hans Nanke	Charles Weinland	Aikaterini Imellou
Title: Representative	Representative	Representative
FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE		SLENTEL LIMITED

ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΓΙΑ ΣΥΝΔΥΑΣΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ

Από: Κοινοπραξία "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"

Προς: Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.
Κολοκοτρώνη 1 και Σταδίου
10562 Αθήνα
Ελλάδα

Ημερομηνία: 10 Οκτωβρίου 2014

Θέμα: Προτεινόμενη λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Α και των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Β του Ελληνικού Δημοσίου – Επιστολή Περιγραφής Χρηματοδότησης

Αξιότιμοι Κύριοι,

Όλοι οι όροι με κεφαλαία γράμματα που χρησιμοποιούνται και δεν ορίζονται διαφορετικά στην παρούσα επιστολή, έχουν την αντίστοιχη έννοια που τους αποδίδεται στην πρόσκληση υποβολής προσφοράς (συμπεριλαμβανομένου και του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης) που εκδόθηκε από το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε. (το **ΤΑΙΠΕΔ**) την 4 Φεβρουαρίου 2014 (η **Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς**) και στην πρόσκληση υποβολής προσφοράς σε σχέση με τη Συναλλαγή για την Ομάδα Β (συμπεριλαμβανομένου και του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης για την Ομάδα Β) που εκδόθηκε από το ΤΑΙΠΕΔ την 4 Φεβρουαρίου 2014 (η **Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς για την Ομάδα Β**).

Με το παρόν επιβεβαιώνουμε ότι η παροχή κεφαλαίων και/ή χρηματοδότηση της Προκαταβολής Αμοιβής Παραχώρησης και των Επικείμενων Έργων (συμπεριλαμβανομένων κάθε αναγκών σε κεφάλαιο κίνησης κατά την ή πριν από την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο της Ομάδας Α) και της Προκαταβολής Αμοιβής Παραχώρησης για την Ομάδα Β και των Επικείμενων Έργων για την Ομάδα Β (συμπεριλαμβανομένων κάθε αναγκών σε κεφάλαιο κίνησης κατά την ή πριν από την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο της Ομάδας Β) στην Συνδυαστική Οικονομική μας Προσφορά θα προέρχεται από τις ακόλουθες πηγές:

Για τα Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ομάδας Α:

1. (α) Ευρώ Εξακόσια πενήντα ένα εκατομμύρια οχτακόσια εξήντα δύο χιλιάδες τριακόσια ογδόντα τρία και ογδόντα ένα λεπτά **(€651.862.383,81)** προέρχονται από Δεσμευτική Επένδυση από τους Αρχικούς Μετόχους (όπως καθορίζονται στο Τελικό Σχέδιο της Σύμβασης Παραχώρησης) και

2. (α) Ευρώ Μηδέν (€ 0) από δανειακά κεφάλαια.

Για τα Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ομάδας Β:

1. (β) Ευρώ Εξακόσια εβδομήντα έξι εκατομμύρια διακόσιες εβδομήντα πέντε χιλιάδες τετρακόσια τριάντα οχτώ και εβδομήντα πέντε λεπτά **(€676.275.438,75)** προέρχονται από Δεσμευτική Επένδυση για την Ομάδα Β από τους Αρχικούς Μετόχους (όπως καθορίζονται στο Τελικό Σχέδιο της Σύμβασης Παραχώρησης για την Ομάδα Β) και

2. (β) Ευρώ Μηδέν (€ 0) από δανειακά κεφάλαια.

Με το παρόν επιβεβαιώνουμε ότι:

Τα στοιχεία 1(α) και 1(β) ανωτέρω οι επενδυτές μας θα καλύψουν με ίδια κεφάλαια που

ισοδυναμούν με συνολικό ποσό Ευρώ Ένα δισεκατομμύριο τριακόσια είκοσι οχτώ εκατομμύρια εκατόν τριάντα επτά χιλιάδες οχτακόσια είκοσι δύο και πενήντα έξι λεπτά **(€1.328.137.822,56).**

Αντίγραφο της επιστολής δέσμευσης δεσμευτικής επένδυσης από τους σχετικούς επενδυτές από κάθε ουσιώδη άποψη υπό το υπόδειγμα που παρέχεται στο **Παράρτημα 6** της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς, επισυνάπτεται στην παρούσα επιστολή

Επίσης, δεσμευόμαστε ανέκκλητα να διατηρήσουμε διαθέσιμα τα κεφάλαια αυτά με σκοπό την καταβολή της Οικονομικής μας Προσφοράς σύμφωνα με τους όρους του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης και της Οικονομικής μας Προσφοράς για την Ομάδα Β σύμφωνα με τους όρους του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης για την Ομάδα Β.

ΥΠΟΓΡΑΦΗ   *ΥΠΟΓΡΑΦΗ*   *ΥΠΟΓΡΑΦΗ*

Εκ μέρους και για λογαριασμό της Κοινοπραξίας "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"

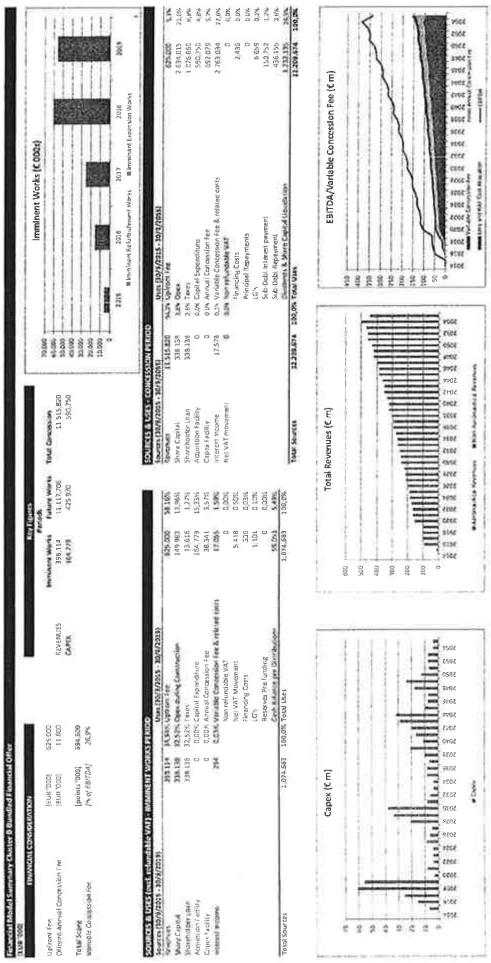
Επωνυμία:	Christoph Hans Nanke	Charles Weinland	Αικατερίνη Ήμελλου
Τίτλος:	Εκπρόσωπος	Εκπρόσωπος	Εκπρόσωπος
FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE			SLENTEL LIMITED

... στην αγγλική.
Αθήνα 10/10/2014
Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα Δικηγόρος

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑ...ΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

Παράρτημα 25
Οικονομικό Μοντέλο

Σημειώνεται ότι το Οικονομικό Μοντέλο σε μορφή xls που υπεβλήθη με την Προσφορά με τελευταία ημερομηνία αποθήκευσης 10 Οκτωβρίου 2014, 15.44 μ.μ., παρέχεται σε CD–ROM, ενώ στο παρόν Παράρτημα 25 περιλαμβάνεται μόνο η σελίδα της περίληψής του.



Παράρτημα 26

Strategic Rationale for the Cluster B Regional Airports

Introduction

On the 4 February 2014 the Hellenic Republic Asset Development Fund (HRADF) on behalf of the Hellenic Republic issued the Request for Proposal for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Regional Airports of the Hellenic Republic for a period of 40 years. The airports are grouped into two Clusters of 7 each, having an approximately equal amount of traffic and being split according to the specific regional areas, i.e. indicated as "Cluster A" for the airports located on Continental Greece, the Ionian Sea and Crete, and "Cluster B" for the airports in the Aegean region.

Under evaluation and consideration of all information made available, the site visits carried out and the interviews held the Consortium has compiled a comprehensive proposal. For a quick reference the main facts of the proposal including an outline of the Consortium´s future strategy are consolidated in this summary. A descriptive outline of the proposed approach, measures, objectives, principles and stages for the upgrade and/or expansion of existing infrastructure and facilities for the Imminent New or Expansion as well as Future Works of the Regional Airports will form part of an additional set of documents.

This outline covers following topics:

- Consortium's Commitment and Business Strategy
- Organizational structure of the operating company and at the regional airports
- Transition Period
- Staff Training
- Traffic Forecast
- Operations
- Safety and Security/ RFFS
- Commercial and Marketing Activities, Airport Charges Policy
- Utilities, Waste and Environmental Management

Consortium's Commitment and Business Strategy

Our commitment for the Greek Regional Airports: Fulfilling customer demands is the biggest compliment we can receive for our capabilities.

Fraport in consortium with Slentel Limited of Copelouzos Group, as Eligible Investors for the tender for provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster B Regional Airports, are aware of all technical, operational and management requirements to make the integration of the group of 7 Cluster B Regional Airports to a success story, not staying behind Fraport´s already realized projects.

In case being awarded as Preferred Investor we are fully committed to implement the project and will liaise with the relevant stakeholders. Based on our internal experience, gained from managing an international airport portfolio and more than 150 consulting projects around the world we are prepared for a smooth transition and count on the current employees at the Regional Airports. Our long-term investment view will result in advantages through the performance of the Greek Regional Airports over years of operation rather than short-term cash-profits.

Furthermore we will act in compliance with the Concession Agreement, as proven at our other international operations and will provide the required Committed Investment to develop the Greek Regional Airports into tourism gateways to the islands and mainland locations with increasing comfort for all airport users.

Fraport AG and the Copelouzos Group perfectly combine renowned world-class airport management know-how with in-depth knowledge of the Greek market, its environment and introducing international clients to this marketplace. Fraport is representing more than half a century´s track record of successful airport management and offer of aviation services, i.e. airport management contracts worldwide. Copelouzos Group will ascertain the seamless transition into the Greek marketplace with the experience of a worldwide acting technology and industry company and with its roots and base in Greece. Both Consortium partners have since 2010 formed a long lasting partnership in managing the international airport of Pulkovo, St. Petersburg/ Russia, representing 2 out of 3 shareholders of the airport´s shareholders.

The Consortium will maintain and develop the Regional Airports and all its existing and future assets to take advantage of all development opportunities additionally supported by our expertise and innovations. The undertaken development program of the airport infrastructure will accommodate the increasing passenger and cargo volumes, thereby securing not only jobs for current employees but also creating new work places. We endeavor to develop the Airports to gateways for the local tourism regions with high class service quality standards for airlines, passengers as well as for air cargo and being an important engine for the economic development of the Greek tourism region with the following characteristics:

- relaxing and pleasant port of entry/departure for both international and domestic visitors and tourists of the respective region,
- outstanding examples in terms of operations excellence and efficiency,
- construction of new passenger and ancillary facilities to international design and comfort standards,
- quality leadership in terms of customer satisfaction,
- compliance with highest aviation safety and security standards,
- outstanding example in terms of environmental friendliness,
- labor productivity comparable with that of leading Western European airports and
- regional leadership in terms of employee satisfaction and employer's image.

These ambitious goals will be reached by following measures:

- attracting new airline business through dedicated marketing efforts, which is covered in detail in chapter "Aviation Marketing",
- offering highest safety and service standards for all airport customers,
- developing the non-aviation business through the expansion of retail as well as food & beverage spaces and introduction of an attractive product mix as set forth in the chapter "Commercial and Marketing Activities",
- combining the know-how of the Consortium's partners with the existing knowledge of employees of the Airport in order to improve all processes, to raise productivity and to enhance quality levels (please see chapter "Transition Period"),
- integrating newly recruited staff through personalized training and education programs, thus creating highly motivated teams, gaining operational flexibility and increasing productivity at the same time, which is described in the chapter "Staff Training",

- implementing new technologies and innovations as well as marketing and management techniques to allow for further increase of traffic and productivity,
- stimulating further growth by developing and implementing joint activities of all involved parties (authorities as well as clients) suitable to increase traffic,
- making use of Fraport's worldwide experience at different airports to support the development of the airports,
- smooth transition to the concession based on Fraport's experience from similar projects, which is covered in the chapter "Transition Period" and
- know-how transfer from Fraport as Lead Operator.

To achieve its strategic goals, the Consortium will establish an inspiring relationship and extensive co-operation between the relevant stakeholders, Greek authorities (Ministry of Infrastructure, Transportation and Networks, Ministry of Culture and Sports, Hellenic Central Archaeological Council, Hellenic Civil Aviation Authority), Hellenic Air Force, ATC, the Greek tourism industry (tourist agencies, local tourist industry, etc.), the airport employees and the aviation related service providers to set the foundation for a long-term trustful partnership.

The Consortium will develop all airports individually, but under one joint roof. The strategic alignment will focus on the main objective of stimulating and supporting additional growth of the different regions. Such additional growth will stimulate additional traffic at the airports as well as economical prosperity in the respective municipalities. Furthermore it is a key objective of the Consortium to develop all airports to a level that makes travelers feel welcome on arrival and maintain their fond memory of visiting Greece on departure.

An individual approach for the different regional airports seems to be appropriate, accompanied by a generic joint approach for the entire company. Clients should be equally well served at all airports, and airlines allocation decisions should be driven by traffic demand only. However, to achieve a customized development for each airport, individual plans have to be developed reflecting the specific operational and investment requirements of the airports. It is the Consortium´s intention to become a long- term strategic partner for the Government of the Hellenic Republic and sharing its strong know-how basis for the development of a long-term business relationship in Greece. The seriousness of the Consortium´s long-term view will result in advantages through the performance of its foreign assets over years of operation rather than short-term cash-profits.

Reflecting on all aspects of successful airport development, the Consortium is convinced to have prepared a comprehensive strategic plan suitable to address the expected growth rates, and be flexible enough should the unexpected occur. The success of Fraport´s approach in developing airports worldwide is already proven e. g. at the airports of Antalya, Lima, St. Petersburg, Varna, Bourgas and Xi`an.

An overview of the assumed traffic development is described in the respective airport outline, featuring the technical needs and constructional requirements of each airport.

Organizational Structure

The organizational structure is seen as the key for the successful management of a group consisting of a number of airports.

Having the experience of operating airports worldwide Fraport AG contributes its knowledge in managing all airport related tasks, as shown at several affiliates all over the world. The

Consortium is convinced to develop an organizational structure that fits best to the requirements of modern management principles as well as to the challenges of local environment.

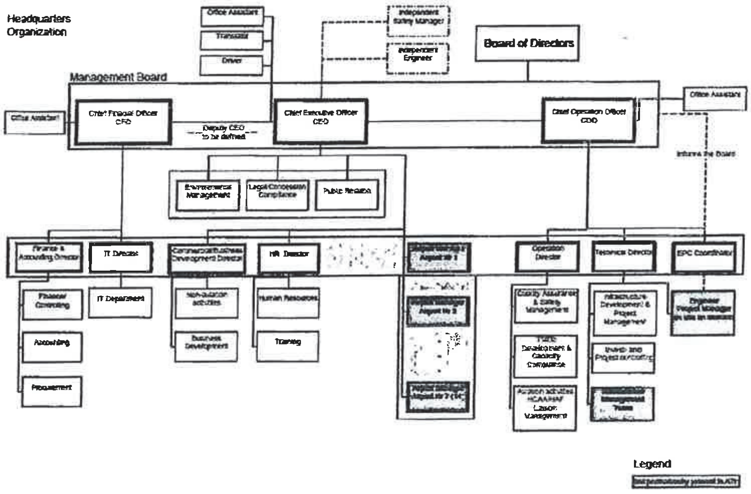
The company structure will consist of a Board of Directors and a Management Board and will set-up separate Regional Airport organizations responsible for the day-to-day business at the Regional Airports. The Management Board will comprise of a Chief Executive Officer (CEO), a Chief Financial Officer (CFO) and a Chief Operating Officer (COO). During the transition period a team of highly skilled airport management experts (Transition Team) will complete the management team.

Centralized Headquarters

The characteristic of the organizational structure is that the key functions with a high potential of synergy will be bundled and concentrated into business units at the Headquarters to enhance efficiency and effectiveness for the entire group. All other functions with a particular local focus are located at the respective airports. At the Headquarters itself the Management Board forms the vital part of the organization together with the general management on the second level. The airport managers of the regional airports, although residing on site will have a direct reporting line to the CEO and they also form part of the company's general management. Thus, there will be a lean management structure with short reporting line, clear responsibilities and strong competencies.

The CEO is the head of the staff units: Environmental Management, Legal/Concession Compliance and Public Relations (PR). Besides the already mentioned airport managers, the Commercial/Business Development Director and HR Director will have also a direct reporting line to the CEO. Moreover he is also the contact person for the Independent Engineer and the Independent Safety Manager; these special functions will have direct access to the CEO. The Chief Financial Officer (CFO) will be responsible for the Finance and Accounting Section, the Procurement and the IT Department. The Chief Operating Officer (COO) is the third Management Board member, thus having the Operation Director, Technical Director and Engineering and Construction (EPC) Coordinator reporting to him.

Under the Management Board, on a second level, there will be a strong general management consisting of seven directors and furthermore the airport managers of the respective local airports representing another fundamental part of the Headquarters' management structure. Along with the airport manager, responsible for the regional airports, the respective managers are heading sub-divisions of relevant Headquarters' functions such as: Finance, Accounting, Procurement, Information Technologies, Commercial and Business Development, Human Resources, Operations Department, Technical department or EPC Coordination. This setup ensures that all airports are following the same standards and quality of service within the Consortium whatever it will be: reporting standards, procurement policies, quality of services or safety standards.



The expansion planning, procurement, legal and contractual framework, as well as the coordination with the Independent Engineer and the respective state authorities of all expansion and refurbishment projects, either they are Imminent or Future Works, are managed and controlled from the Centralized Headquarters. Furthermore the Centralized Headquarters will act as first point of contact in regards to third parties for all strategic projects. Any commercial activities and the promotion of the individual airports will be coordinated and managed in a centralized manner, thus allowing the airport managers and their staff at the Regional Airports to concentrate on the day-to-day operation.

The Consortium emphasizes a good and close relation to the HCAA and HAF. For that purpose a special liaison management will be established under the Operation Director not only to coordinate all day-by-day activities but also to agree upon a common strategy concerning future challenges.

Local Airport Management

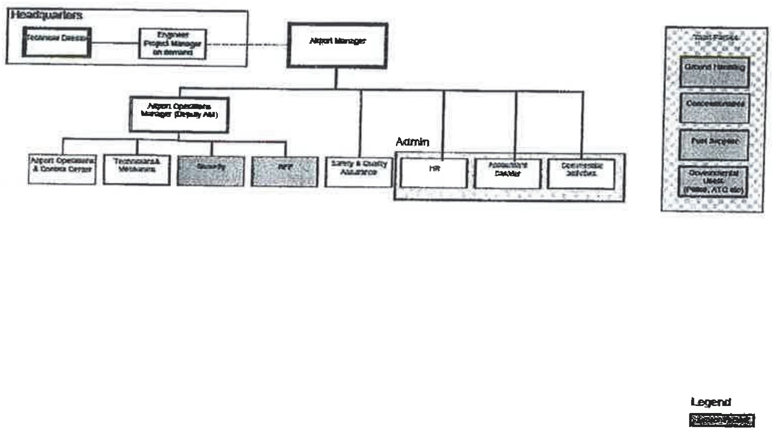
For the management of the Regional Airports the Consortium plans to have a small and effective management team on site, specialized on the operation activities and technical issues of the airports.

The local management team is headed by the Airport Manager, who himself is considered to be on level two of the company's management. Although the Airport Manager reports directly to the CEO, he takes full responsibility for the respective airport and simultaneously acts as the Consortium´s representative towards the local communities and authorities. The general

principles of management and operation are determined by the Headquarters, the day to day operations are, however, in the hands of the Airport Manager and his team in all aspects.

The Airport Manager controls directly some staff functions such as Human Resources, Finance and Accounting and Retail and Concessions. Certainly he is also responsible for the Public Relations in the community to which an airport belongs to. Functions such as human resources and finance are working closely and coordinated with the respective department within the Headquarters. Other areas such as Legal and Quality Management are covered by the Headquarters.

Local Airport Organization



To ensure capability for 24/7 operations at the airports there will be two Airport Operations Managers, one on duty per shift, acting as Deputy Airport Managers, once the Airport Manager is out of office.

A small team of technicians and mechanics is also in place to act immediately whenever a break-down occurs. Major maintenance work will be part of the centralized engineer department.

Other functions are outsourced or be done by third parties. Such functions or services are Rescue and Fire Fighting, Security Services, Ground Handling, ATC and others. To these parties close relation will be maintained to ensure a smooth operation at all times. This in addition falls under the responsibility of the Airport Manager.

Transition Period

The Consortium is aware that a conscious and efficient interaction with and dedication to human resources is key to the short-, medium- and long-term success of the Project and the airports. Not less important is the establishment and maintenance of a training structure that matches operational and functional flows as well as client needs.

Fraport as the designated Lead Operator of the Consortium has a proven track record and wide-ranging experience in the operation and development of airports worldwide, to which the management of human resources (both operational staff and management) and appropriate training are decisive factors. -

The experience that Fraport gained at other international airports e.g.; Hanover, Germany; Lima, Peru; Varna and Bourgas, Bulgaria; Riyadh and Jeddah, Saudi Arabia; Delhi, India, Antalya, Turkey and St Petersburg, Russia – (all operated/managed by Fraport) is fully reflected in the approach of the transfer of staff to the Consortium. However, it is not intended to apply an existing, proven organizational structure of Frankfurt Airport or any other airport within the Fraport Group to the new company. The Consortium fully appreciates the individuality of each airport with its staff, cultural background and operational requirements and will develop an organization and staff base which will fully match the relevant structural conditions within the Consortium and the associated airports.

It needs to be mentioned that the approach pursued by the Consortium is to make best use of the entire personnel (both operational staff and management) that is willing to form part of the company and its structures.

The Consortium counts on the existing HCAA employees and their skills, doing an excellent job in the difficult infrastructure of the Regional Airports. The Consortium will apply its best efforts to employ the existing employees at market terms in its new organization and will offer them on the one hand a secure job and working place according to their competencies, skills and experiences and to take on responsibility for the future development of the Regional Airports, on the other hand to show self-employment, flexibility and creativity. The Consortium will furthermore support the existing organization/staff base by experts in different areas.

One vital part for a smooth transition and change management is the communication process towards and with the various stakeholders of the different airports. Employees as an essential part of an airport are one of the most important stakeholders and are also one of the main groups affected by the transition and related changes. The Consortium is aware about possible uncertainty and concerns about their future due to the upcoming change. Therefore the Consortium will address these concerns of the employees through proper communication and counseling.

The main approach of the Consortium with regard to communication will be based on transparency and involvement.

"Continuity with Change"

The Consortium will use the premise to provide employees with insight into the background of the relevant shareholders and their development plans already at a very early stage. This aim for transparency and involvement will guard against potential uncertainty and fear of the staff about the upcoming change and make clear that it is not expected or intended to conduct a complete change in all areas. The Consortium rather pursues to benefit from the existing strength to the staff and organization, identifying potential areas of improvement and develop these areas in the best way.

An initial meeting with the current managers will be the first step to inform them on the Project, the Consortium's vision, objectives and expectations as well as to answer all the ques-

tions that can come up. This will be reinforced by an information campaign and by meetings with employees on an appropriate basis.

Staff Training

The training programs are an indispensable part supporting the overall target to position the Regional Airports as best in practice facilities

Fraport's training department developed a full set of various training programs related to all aspects of airport management and airport operations. Over the past years, two virtual training institutions have been developed in order to ensure that the Fraport Group's objectives are achieved. These institutions - while working with the same principles and guidelines – address different target groups:

Fraport College offers a wide range of specific training and development programs for all employees composing of but not limited to:

- Operational Training,
- Working Skills and Methods,
- Electronic Data Processing,
- Foreign Languages,
- Quality Management,
- Leadership Development,
- Management Techniques and
- Tailored programs to meet current challenges of the aviation industry's business.

Personnel training and development is regarded as one of the supporting pillars of our Fraport's corporate strategy and promotes a mutual business understanding. All programs are tailored to the participants' needs, are practice oriented and relevant for the daily business, facilitating knowledge exchange and networking.

Fraport Academy is the Corporate University of Fraport AG. It is responsible for the strategic development of 800 top and middle managers, experts and candidates for management positions within the Fraport Group. This program offers courses including but not limited to:

- Integration of New Employees,
- Aviation Business,
- Leadership in Practice,
- Real Estate Economics,
- Master of Business Administration,
- Project Management,
- Business Planning,
- Finance and Controlling,
- Mentoring Programs,
- Change Management etc.

The aim of the training and development program being implemented within the Consortium is to increase staff skills and knowledge basis thus raising quality levels and service standards at all airports.

It is envisaged to start with the training, both for professional and personal skills, and know-how transfer immediately after Concession Commencement Date. The degree of flexibility and the potential for development of the Regional Airports depend on the employees' ability to adequately react to the challenges of a permanently changing industry and a highly dynamic professional environment. The Consortium intends to pursue the training and development program over several years to accommodate for phasing of technological advances, service upgrades and innovations as well as new procedures. It is imperative to constantly update and train the workforce on improved operational procedures or to remedy service flaws. These demands will dictate the pace of the Consortium's activities in this area.

Traffic Forecast

Basis for the development of each airport is a long-term forecast, allowing for a detailed analysis of capacity requirements and the design and implementation of appropriate processes. The traffic forecast also forms the basis for the calculation of movements, aircraft mix and peak hour passengers, which are necessary for the design of additional terminal and airside capacities.

The Consortium has carried out such a traffic forecast considering the expected traffic volume for the specific region and its foreseeable development potential as these are the markets that the airports are serving. Based on the results of the forecast the Consortium has planned all required infrastructure investments as well as all operational issues, e. g. airport procedures, staff numbers and non- aviation features. Details of the traffic forecast for each airport can be found in the respective outline.

Operations

Most Regional Airports in this cluster are operating beyond their capacity limits. Therefore, the immediate focus of the Consortium right after the take-over of the airports will be to expand the already existing facilities in a way suitable to better accommodate the operational needs, i. e. the planned Imminent Works (refurbishment and expansion) will ensure not only to cater for the expected traffic growth for the short and medium term period but will also improve the quality and comfort of passengers and other stakeholders. Simultaneously, the design of major extensions will start for all airports in order to improve immediate relief from the constraints currently faced. Further details of the planned works are described in the respective airport´s outline.

Terminal

Terminal Operations comprises the overall management of terminal facilities and passenger and baggage processes. Terminal Operations, as understood by the Consortium, includes:

- Provision of safe and appropriate terminal and passenger handling facilities in accordance with applicable rules and regulations,
- Responsibility for operating safety, efficiency and cleanliness of the terminal facilities especially guaranteeing cleanliness,
- Passenger flow management,
- Passenger Service, which encompasses the Information Services, public Lost & Found, telephone Switch Board and the VIP/ CIP Service, if applicable,

- Supplying departing and arriving passengers as well as meeters and greeters with current flight data at critical points of decision and
- Providing sufficient passenger amenity facilities within the public and non-public areas.

It goes without saying that implementing new technologies and innovations form a major part for a modern and forward- looking terminal operation, e. g. introducing WLAN or providing LED FIDS boards.

To ensure a continuous and smooth arrival and departure process, an important focus is put on the provision of sufficient space not only for passengers and baggage handling, but also for terminal staff, state agencies and other third parties. To warrant a stable terminal operation in the short and intermediate term the Imminent Refurbishment and Expansion Works are planned in such way to provide the areas required in combination with the implementation of new and improved existing technologies.

In the long run additional terminal expansions are planned at an interval of approx. 10 years to allow a longer period of uninterrupted operation in and outside of the terminal areas as well as providing sufficient options to react to unforeseen changes within the aviation sector, e. g. higher passenger numbers, juridical changes in passenger handling (intra/extra Schengen, EU/non-EU) etc. All terminal expansions will primarily be based on future traffic scenarios. A detailed investment program is outlined in the Financial Model of our Bid. Outlined and detailed design periods have been allowed for in the expansion program along with time for a reasonable period of revisions and improvements to the design, caused by operational requirements, e.g. changes in ICAO/ IATA recommendations before submission for approval and construction. This also includes a sufficient time frame for the mandatory examination by the Independent Engineer as stipulated in the Concession Agreement (CA).

The Consortium understands that there is no "One-Size-Fits-All" solution that can be applied to all terminal extensions. Every situation will be assessed and solutions will be developed to meet the requirements of the users, i. e. passengers, airlines, governmental agencies, concessionaires or staff.

The designs developed will be rigorously appraised and evaluated to identify constraints and mitigate them, as well as to develop efficiencies through space optimization. This can be undertaken by using tools and techniques such as passenger simulation modeling, desktop analysis, passenger surveys and establishment of a collaborative working environment within the team. A combination of the above methods has been proven to be extremely efficient in planning and constructing new passenger facilities at Frankfurt Airport, where a continuous terminal expansion program has been ongoing for the last decades.

This procedure will apply from day one onwards for all expansions, whether Imminent or Future Works, through the design and construction processes to the opening day and beyond, when evaluating additional capacity enhancement programs.

Airside

The core functions of Airside Operations are the:

- Availability of airfield lighting, signage and markings according to applicable rules and regulations,

- Operational readiness of the runway, taxiway and apron system,
- Parking stand provision and allocation,
- Responsibility for operating safety, efficiency and cleanliness of the airside facilities especially guaranteeing safety,
- Availability of airside services, such as marshalling and cleaning,
- Supplying current flight data to all involved parties and
- Reduction of wildlife hazard mitigation.

The subjects mentioned above are of utmost importance to ensure a safe, efficient, punctual and smooth airside operation. To fulfill these requirements in the nearest future, the Consortium's general main principles are the provision of dedicated IT-systems (FIDS), conversion of the current aircraft stands into push-back and developing of additional aircraft parking areas.

Similar to the future terminal expansion program the development and upgrade of the airfields need to be carefully planned. Some airports require an imminent refurbishment of the runway/ taxiway system, others need an extension of the existing apron areas, some airports need both improvements. An individual solution for each airport will be provided taking into account the current condition of the airside facilities and the future traffic scenarios.

On top of the traffic driven expansions national and international regulations must be adhered to, e. g. ICAO and EASA rules and regulation.

A specific characteristic within the concession frame is formed by the fact of a joint military and civilian usage of some of the airports. For those airports the runway system comes under full responsibility of the Hellenic Air Force (HAF). Fraport, owner and operator of Frankfurt International Airport has a vast experience with such relationship, as part of the airport has been under military jurisdiction for decades until 31 December 2005. It goes without saying that the Consortium will continue the trustful partnership between military and civilian airport users from day one onwards for the benefit of both partners. Furthermore the Consortium will do its utmost to support the HAF as well as other state entities with any operational or technical assistance, if required.

Safety and Security/ RFFS

In terms of security all airports are working fairly well. The Consortium will implement some improvements in order to reach and maintain all requirements set by the related rules and regulations as well as by ICAO. Fraport's experience and close contact to the European authorities will ensure all activities are fully compliant with the respective EU legislation.

Main focus in security will be given to the elimination of the bottlenecks created by passenger control as well as by baggage control systems (HBS). Additional facilities will be created as part of the immediate measures at all airports.

The first line of defense in airport security, the perimeter boundary, includes fences, barriers, and walls. Fences and walls should be tall and difficult for people to climb over. Ideally, they should also be able to withstand the force of a vehicle trying to drive through them. An airport with sea, lake, or river banks needs to consider restricting access from the water.

Security personnel should patrol the area regularly to keep watch for people trying to cut through the fence and surveillance technology, intrusion-detection technology and other IT -

solutions should complement perimeter security. Surveillance cameras should be at all entry points, as well as in sensitive areas such as fuel depots.

The safety aspect is worth similar attention. In the aviation world, safety is a primary concern. As passenger traffic increases, the high standard of safety will only be sustainable with continuous reductions of safety relevant occurrences.

Forming part of the Hellenic Fire Fighting Services, the RFFS staff at the airports shows a wide range of professional skills in providing solid fire protection. The Consortium will fully support the RFFS in carrying out its duties, e. g. rehabilitate and modernize the RFFS stations where necessary and required. The RFFS will form an integrated part of the airport´s overall operation and thus being an important partner in all modernization and expansion activities at the airports.

Analysis of potential hazards as well as risks, proactive evaluation of procedures, risk management, internal reporting systems, safety policies, safety targets, as well as safety performance monitoring are necessary components of a successful Safety Management system (SMS) and contribute consistently to the avoidance of incidents and accidents. Furthermore all stakeholders, companies, organizations and their personnel on the airport contribute to the success of the system. Effective 25 November 2005 the International Civil aviation Organization (ICAO) has introduced and obligatory implemented a SMS for all their member states.

The airport SMS is a vital component within the Fraport AG´s organization, based on the standards and recommendations outlined in ICAO Annex 14, Annex 19 and the annotations laid down in ICAO Document 9774 (Manual on Certification of Aerodromes). Furthermore guidelines on the tasks and effects of a formal SMS are found in ICAO Document 9859, Safety Management manual (SMM). Additional mandatory implementing regulations within the European Union are described in Regulation EU 216/2008 and EU 139/2014.

In order to ensure the continued role as a key player in safety, the SMS was embedded as a steering process within the Integrated Management System (IMS) of Fraport AG. To manifest the importance of a sustainable and powerful SMS, Fraport´s SMS Manager has a direct communication and reporting line to Fraport´s Management Board. As this system has been proven a successful practice, the Consortium will plan to adopt the same procedure for theRegional Airports, as depicted on the organizational chart in chapter "Organizational Structure".

Commercial and Marketing Activities, Airport Charges Policy

Commercial

Fraport as well as the Copelouzos Group have vast experience in successfully responding to business opportunities and realizing custom-tailored solutions worldwide. Especially Fraport´s knowledge gained during operation of international tourist airports in Antalya, Lima, Varna and Bourgas.

The commercial plan of the Consortium considers aviation, non-aviation and other activities. Currently the Regulated Aeronautical Charges (passenger fees, aircraft landing and parking fees) form the major part of the overall airport revenues. It is the Consortium´s belief that the

non-aviation activities offer huge possibilities for improvements at all Regional Airports. The basic strategy is to offer improved, attractive shopping and food & beverage opportunities to passengers and visitors by re-designing the retail and commercial areas at the airports while at the same time changing the structure of the offer itself. Improvements will be possible almost immediately, on product structure and selection as well as advertising and promotion, and the refurbished and, even to a greater extend the new terminals will provide the layout, flow and space elements necessary to fully exploit the existing potential. All new terminals or terminal expansions will be designed according latest developments in commercial business, especially focusing on the retail activities on the airside of the terminals and creating modern and attractive market places sill maintaining the Greek style.

Aviation Marketing

The former sections detailed the Consortium´s short and long- term strategies for the development of the airports to transform them into modern and competitive traffic areas.

The current section contains a description of the Consortium´s marketing measure and tools to successfully reach the goals proposed.

Presently, operations at all airports are very seasonal. Even if the spring and fall months are used more strongly in the future, the main trust will always be marketing the locations as destinations in the sun.

The East Mediterranean is enjoying increasing popularity not only among Western European tourists but also among travelers from the CIS countries.

The profile of the different regions features the following attributes: reasonably prized, family-friendly and safe. But the regions are not only a bathing and sunshine area. Thanks to a varied landscape and cultural and historical richness it also has tourism potential that has not yet completely exploited. Therefore the Consortium strongly believes that the level of awareness of the vacation region and its airports can be further increased.

This should be achieved by following strategic steps, among others:

- Gaining new source countries together with new airlines
- Acquire additional low-cost airlines, e. g. from Eastern Europe

Following describes a variety of activities and tools which support the above mentioned goals:

- Direct approach to airlines operating at airports of the Fraport Group
- Integration into Fraport Group´s Internet marketing platform: www.fraport.com with a hit rate of more than 450,000 page impressions
- Advertising at other ´Fraport´ locations addressing approx. 90 million passengers each year

It is the clear understanding of the Consortium that the combined efforts of all involved parties, i.e. Tourism Agencies, State Authorities and local communities will lead to the desirable effects.

Airport Charges Policy

Another important factor for Aviation marketing is the applied airport charges regime at the Regional Airports. The Consortium´s approach to fees and charges to airport users is governed by the current regulations of the Hellenic Civil Aviation Authority (HCAA), by the CA applicable to this transaction and the best practices as observed in the global aviation industry. The Consortium plans to develop a pricing policy with individual charges for landing, parking, passenger service, etc., to stimulate further traffic growth, honor noise reduction (by managing arrival/departure time and aircraft turnaround time) and to remain competitive versus other Mediterranean tourist destinations. The Consortium fully commits to IATA´s position that there should be no discrimination between the different groups of users with regard to airport charges.

Utilities, Waste and Environmental Management

Caused by continuous increase of electrical consumption at the airports, as well as a permanent increase of areas to be cooled, a sufficient number of the existing utility installation at various airports need a major rehabilitation or a complete new set-up. To optimize the consumption of the various installations, Fraport is using a wide variety of Building Management Systems (BMS) to control the in- and output of the different utility systems.

A BMS manages the electromechanical systems in a facility, including security, lighting, cooling, heating, and ventilation. These are also known sometimes as HVAC (heat, ventilation & air conditioning) systems. Sensors and other devices used by a BMS are called "points." These include thermostats, fire detection sensors, sprinklers, etc.

Building management is a key component of intelligent building design, where several subsystems tightly integrate so that they can operate with much greater efficiency, anticipating changes in weather and adjusting for the number of people in a given location, etc. Building management can also include rent and fees based on tenant occupancy and utilization.

The general outlook in regards to future utilities management cannot be completed without introducing the vital topic of Waste Management and Environment.

The Consortium intends to establish an environmental management system to protect and enhance the environment by improving environmental performance and avoiding or reducing environmental pollution, e. g. airport waste, where technically, organizationally, and economically feasible. Extensive self-monitoring within the scope of a continuous corporate eco audit program is an essential element of environmental management. The two guiding principles of the Consortium´s environmental efforts are: accepting responsibility and ensuring transparency.

This strategic outset of the Consortium includes measures to improve current processes influencing environmental impact at all Regional Airports.

A waste management program shall be prepared to monitor the activities of waste utilization. The program has the following goals:

- Decreasing or limiting the generation of waste, as well as its hazardousness
- Making it in-noxious in conformity with the ecological requirements
- Introducing a system for separate waste collections
- Improving the monitoring system and controlling the waste activities

For reaching the goals of the waste management program it is necessary to:

- Monitor the activities producing waste
- Monitor the movement of waste from its generation to the treatment and its final deposit
- Prepare and update the requirements of the normative base documents on waste management of the Consortium

Climate protection is one of the most important environmental challenges of our time. More than two percent of the CO2 emissions caused by humans are attributed to air traffic. According to an Airports Council International (ACI) estimate, the worldwide umbrella organization of airport operators, up to five percent of this amount is considered to come from airports.

Although airport operation causes only little damage to the world climate, the Consortium recognizes the significance of this issue and is reducing the emissions of gases affecting the climate at all its locations. Our activities focus on buildings and infrastructure facilities as well as on logistics and traffic.

The Consortium considers waste management and the impact on the environment as another important element of its general philosophy, thus having the responsibility assigned to the Headquarters, i. e. being part of the Quality Assurance Department.

Στρατηγική Ανάλυση για την Ομάδα Β των Περιφερειακών Αεροδρομίων

Εισαγωγή

Στις 4 Φεβρουαρίου 2014 το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), λειτουργώντας εκ μέρους του Ελληνικού Δημοσίου, εξέδωσε την Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με τη λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων του Ελληνικού Δημοσίου για περίοδο 40 ετών. Τα αεροδρόμια χωρίζονται σε 2 ομάδες των 7 αεροδρομίων η κάθε μία, οι οποίες παρουσιάζουν περίπου τα ίδια μεγέθη επιβατικής κίνησης και διαχωρίζονται ανάλογα με τις συγκεκριμένες περιφέρειες που είναι εγκατεστημένα, δηλαδή αναφέρονται ως «Ομάδα Α» τα αεροδρόμια που βρίσκονται στην Ηπειρωτική Ελλάδα, το Ιόνιο και την Κρήτη ενώ ως «Ομάδα Β» τα αεροδρόμια της περιοχής του Αιγαίου.

Βάσει της αξιολόγησης και της μελέτης όλων των πληροφοριών που διατέθηκαν, των επιτόπιων επισκέψεων και των ενημερώσεων που πραγματοποιήθηκαν, η Κοινοπραξία έχει συντάξει μια ολοκληρωμένη πρόταση. Τα κύρια στοιχεία της πρότασης, συμπεριλαμβανομένου ενός περιγράμματος της μελλοντικής στρατηγικής της Κοινοπραξίας, περιλαμβάνονται στην παρούσα σύνοψη. Το αναλυτικό περίγραμμα των προτεινόμενων προσεγγίσεων, μέτρων, στόχων, αρχών και φάσεων για την αναβάθμιση ή/και επέκταση των υφιστάμενων υποδομών και των εγκαταστάσεων των Επικείμενων Νέων Έργων ή Έργων Επέκτασης καθώς και Μελλοντικών Έργων των Περιφερειακών Αεροδρομίων θα αποτελέσει μέρος ενός επιπρόσθετου συνόλου εγγράφων.

Σε αυτήν την σύνοψη καλύπτονται τα ακόλουθα θέματα:

- Δέσμευση Κοινοπραξίας και Επιχειρηματική Στρατηγική
- Οργανωτική δομή της εταιρείας διαχείρισης κεντρικά και στο επίπεδο των περιφερειακών αεροδρομίων
- Μεταβατική Περίοδος
- Εκπαίδευση Προσωπικού
- Πρόβλεψη επιβατικής κίνησης
- Λειτουργίες
- Προστασία και Ασφάλεια/ RFFS
- Εμπορικές Δραστηριότητες και Μάρκετινγκ, Τιμολογιακή Πολιτική Αεροδρομίων
- Υποδομές Λειτουργίας Αεροδρομίων, Διαχείριση Απορριμμάτων και Περιβάλλοντος

Δέσμευση Κοινοπραξίας και Επιχειρηματική Στρατηγική

Η δέσμευσή μας για τα Ελληνικά Περιφερειακά Αεροδρόμια: Η ικανοποίηση των απαιτήσεων των πελατών είναι ο καλύτερος έπαινος που μπορούμε να λάβουμε για τις ικανότητες μας.

Η Fraport σε κοινοπραξία με την Slentel Limited του Ομίλου Κοπελούζου, ως Προεπιλεγέντες Επενδυτές για την υποβολή προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με τη λειτουργία και συντήρηση της «Ομάδας Β» των Περιφερειακών Αεροδρομίων, είμαστε ενήμεροι αναφορικά με όλες τις τεχνικές, επιχειρησιακές και διαχειριστικές απαιτήσεις ώστε η Ομάδα Β των 7

Περιφερειακών Αεροδρομίων να εξελιχθεί σε ένα επιτυχημένο έργο και να μην υπολείπεται από τα έργα της Fraport που έχουν ήδη υλοποιηθεί.

Στην περίπτωση που η Κοινοπραξία ανακηρυχθεί Επιλεγείς Επενδυτής δεσμευόμαστε πλήρως για την υλοποίηση του έργου και ότι θα συνεργαζόμαστε με τα ενδιαφερόμενα μέρη. Σύμφωνα με την δική μας εμπειρία, που έχει αποκτηθεί από την διαχείριση του διεθνούς χαρτοφυλακίου αεροδρομίων μας και από περισσότερα από 150 έργα μας στα οποία ενεργούμε ως σύμβουλοι παγκοσμίως είμαστε έτοιμοι για μια ομαλή μετάβαση και υπολογίζουμε στο υφιστάμενο προσωπικό των Περιφερειακών Αεροδρομίων. Η μακροπρόθεσμη προοπτική των επενδύσεων μας θα οδηγήσει σε οφέλη μέσω των επιδόσεων των Ελληνικών Περιφερειακών Αεροδρομίων κατά τα έτη λειτουργίας, έναντι βραχυπρόθεσμων οικονομικών κερδών.

Επιπροσθέτως, η κοινοπραξία θα ενεργήσει σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης, όπως έχει αποδειχθεί και στις άλλες μας διεθνείς δραστηριότητες και θα παράσχει την απαιτούμενη Δεσμευτική Επένδυση για την ανάπτυξη των Ελληνικών Περιφερειακών Αεροδρομίων σε τουριστικές πύλες νησιωτικών και ηπειρωτικών προορισμών αυξάνοντας την άνεση για όλους τους χρήστες των αεροδρομίων.

Η Fraport AG και ο Όμιλος Κοπελούζου, συνδυάζουν τέλεια την αναγνωρισμένη παγκοσμίου κλάσης τεχνογνωσία σε θέματα διαχείρισης αεροδρομίων με την σε βάθος γνώση της ελληνικής αγοράς, το περιβάλλον της και την είσοδο διεθνών πελατών σε αυτήν την αγορά. Η Fraport διαθέτει ιστορικό επιτυχούς διαχείρισης αεροδρομίων και προσφορά υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών δηλ. συμβάσεις διαχείρισης αεροδρομίων σε όλο τον κόσμο για περισσότερο από μισό αιώνα. Ο Όμιλος Κοπελούζου θα εξασφαλίσει την ομαλή μετάβαση στην Ελληνική αγορά μέσω της εμπειρίας του ως όμιλος εταιρειών που δραστηριοποιείται στους τομείς της τεχνολογίας και της βιομηχανίας με έδρα στην Ελλάδα. Οι δύο εταίροι της Κοινοπραξίας έχουν ήδη από το 2010 διαμορφώσει μια μακροχρόνια συνεργασία στη διαχείριση του διεθνούς αεροδρομίου του Pulkovo, της Αγίας Πετρούπολης στην Ρωσία, αντιπροσωπεύοντας τους 2 από τους 3 μετόχους του αεροδρομίου.

Η Κοινοπραξία θα συντηρήσει και θα αναπτύξει τα Περιφερειακά Αεροδρόμια και όλα τα υφιστάμενα και μελλοντικά περιουσιακά τους στοιχεία εκμεταλλευόμενη όλες τις ευκαιρίες ανάπτυξης που θα υποστηρίζονται επιπροσθέτως και από την τεχνογνωσία και τις καινοτομίες μας. Το πρόγραμμα ανάπτυξης των υποδομών των αεροδρομίων που θα αναληφθεί από κοινού θα εξυπηρετεί τα αυξανόμενα μεγέθη επιβατών και εμπορευμάτων, διασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο όχι μόνο εργασία για το υφιστάμενο προσωπικό, αλλά και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Στόχος μας είναι η ανάπτυξη των Αεροδρομίων ως πύλες των τοπικών τουριστικών περιοχών με υψηλού επιπέδου ποιότητα υπηρεσιών για αεροπορικές εταιρείες, επιβάτες καθώς και τα αερομεταφερόμενα εμπορεύματα, αποτελώντας μια σημαντική κινητήρια δύναμη για την οικονομική ανάπτυξη της Ελληνικής τουριστικής επικράτειας με τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- ✈ άνετη και ευχάριστη πύλη εισόδου/αναχώρησης για διεθνείς και εγχώριους επισκέπτες και τουρίστες της εκάστοτε περιοχής,
- ✈ υποδείγματα εξαιρετικής λειτουργίας και απόδοσης,
- ✈ κατασκευή νέων εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών και βοηθητικών εγκαταστάσεων με σχεδιασμό και άνεση διεθνούς επιπέδου,
- ✈ υψηλή ποιότητα στην ικανοποίηση πελατών,
- ✈ συμμόρφωση με τα αυστηρότερα πρότυπα ασφάλειας και προστασίας των αερομεταφορών,

- εξαιρετικά υποδείγματα φιλικότητας προς το περιβάλλον,
- εργασιακή παραγωγικότητα συγκρίσιμη με εκείνη των κορυφαίων Δυτικών Ευρωπαϊκών αεροδρομίων,
- περιφερειακή πρωτοπορία ως προς την ικανοποίηση των υπαλλήλων και την εικόνα του εργοδότη.

Αυτοί οι φιλόδοξοι στόχοι θα επιτευχθούν με τα ακόλουθα μέτρα:

- προσέλκυση νέων αεροπορικών επιχειρήσεων μέσω στοχευμένων προσπαθειών μάρκετινγκ, οι οποίες καλύπτονται αναλυτικά στο κεφάλαιο "Αεροπορικό Μάρκετινγκ",
- προσφορά των υψηλότερων επιπέδων ασφάλειας και εξυπηρέτησης για όλους τους πελάτες του αεροδρομίου,
- ανάπτυξη μη-αεροπορικών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων μέσω επέκτασης των χώρων λιανικής πώλησης και εστίασης και εισαγωγής ενός ελκυστικού συνδυασμού προϊόντων, όπως παρουσιάζεται στο κεφάλαιο «Εμπορικές Δραστηριότητες και Μάρκετινγκ»,
- συνδυασμός της τεχνογνωσίας των εταίρων της κοινοπραξίας με την υπάρχουσα γνώση των υπαλλήλων του Αεροδρομίου για την βελτίωση όλων των διαδικασιών, την αύξηση της παραγωγικότητας και την ενίσχυση των επιπέδων ποιότητας (παρακαλώ ανατρέξτε στο κεφάλαιο «Μεταβατική Περίοδος»),
- ενσωμάτωση του νεοπροσλαμβανόμενου προσωπικού μέσω εξατομικευμένων προγραμμάτων κατάρτισης και εκπαίδευσης, δημιουργώντας έτσι ομάδες με υψηλά κίνητρα, κερδίζοντας ταυτόχρονα επιχειρησιακή ευελιξία και αύξηση της παραγωγικότητας, όπως αυτά παρουσιάζονται στο κεφάλαιο «Εκπαίδευση Προσωπικού»,
- εφαρμογή νέων τεχνολογιών και καινοτομιών καθώς και τεχνικών μάρκετινγκ και διαχείρισης που θα επιτρέπουν την περαιτέρω αύξηση της επιβατικής κίνησης και παραγωγικότητας,
- περαιτέρω τόνωση της ανάπτυξης, αναπτύσσοντας και εφαρμόζοντας κοινές δράσεις μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων μερών (διοικητικές αρχές καθώς και πελάτες) κατάλληλες για την αύξηση της επιβατικής κίνησης,
- εκμετάλλευση της παγκόσμιας εμπειρίας της Fraport σε διάφορα αεροδρόμια για την υποστήριξη της ανάπτυξης των αεροδρομίων,
- ομαλή μετάβαση στο καθεστώς παραχώρησης βασιζόμενη στην εμπειρία της Fraport από παρόμοια έργα, όπως παρουσιάζεται στο κεφάλαιο «Μεταβατική Περίοδος» και
- μεταφορά τεχνογνωσίας από την Fraport ως Επικεφαλής Διαχειριστής.

Για την επίτευξη των στρατηγικών της στόχων, η Κοινοπραξία θα καθιερώσει καλές σχέσεις και ευρεία συνεργασία μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών, τις Ελληνικές Αρχές (Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού, Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο, Ελληνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας), την Ελληνική Πολεμική Αεροπορία, τους διαχειριστές εναέριας κυκλοφορίας, την Ελληνική τουριστική βιομηχανία (τουριστικά γραφεία, τοπικοί φορείς τουρισμού, κλπ), τους εργαζόμενους του αεροδρομίου και τους φορείς παροχής υπηρεσιών που σχετίζονται με την αεροπορία προκειμένου να τεθούν τα θεμέλια για μια μακροχρόνια σχέση εμπιστοσύνης.

Η Κοινοπραξία θα αναπτύξει όλα τα αεροδρόμια ανεξάρτητα, αλλά κάτω από μία ενιαία κεντρική διοίκηση. Η στρατηγική κατεύθυνση θα επικεντρωθεί στον κύριο στόχο να τονώσει και να υποστηρίξει την επιπρόσθετη ανάπτυξη στις διάφορες περιοχές. Αυτή η πρόσθετη αύξηση θα τονώσει περαιτέρω την επιβατική κίνηση των αεροδρομίων, καθώς και θα προσδώσει οικονομική ευημερία στις αντίστοιχες τοπικές κοινωνίες. Επιπλέον, είναι βασικός στόχος της Κοινοπραξίας η ανάπτυξη όλων των αεροδρομίων σε ένα επίπεδο στο οποίο οι ταξιδιώτες θα αισθάνονται φιλόξενα κατά την άφιξή τους και θα διατηρούν τις ωραίες αναμνήσεις τους από την επίσκεψη τους στην Ελλάδα κατά την αναχώρηση.

Ο ανεξάρτητος τρόπος διαχείρισης για κάθε αεροδρόμιο συνοδευόμενος από μια κοινή γενική διοίκηση για ολόκληρη την εταιρεία, θεωρείται ως ο πλέον κατάλληλος τρόπος διοίκησης. Οι πελάτες θα πρέπει να εξυπηρετούνται εξίσου καλά σε όλα τα αεροδρόμια, και οι αποφάσεις για την παραχώρηση θέσεων στις αεροπορικές εταιρείες θα πρέπει να καθοδηγούνται μόνο από τη ζήτηση της επιβατικής κίνησης. Ωστόσο, για να επιτευχθεί μια προσαρμοσμένη ανάπτυξη για κάθε αεροδρόμιο, θα πρέπει να εφαρμοστούν εξειδικευμένα σχέδια ανάπτυξης των αεροδρομίων ανταποκρινόμενα στις ειδικές/συγκεκριμένες λειτουργικές και επενδυτικές απαιτήσεις των αεροδρομίων. Ο στόχος της κοινοπραξίας είναι να αποτελέσει έναν μακροχρόνιο στρατηγικό συνεργάτη της Ελληνικής Κυβέρνησης και να μεταφέρει την υψηλή τεχνογνωσία της, ούτως ώστε να αναπτύξει μια μακροχρόνια επιχειρηματική σχέση στην Ελλάδα. Η σοβαρότητα του μακροχρόνιου οράματος της Κοινοπραξίας θα επιφέρει πλεονεκτήματα μέσω της απόδοσης των διεθνών της δραστηριοτήτων πολυετούς διάρκειας και όχι απλώς βραχυπρόθεσμο κέρδος.

Αντιμετωπίζοντας όλες τις πτυχές μιας επιτυχούς αεροπορικής ανάπτυξης, η Κοινοπραξία είναι πεπεισμένη ότι έχει προετοιμάσει ένα ολοκληρωμένο στρατηγικό σχέδιο κατάλληλο για να απευθύνεται σε όλα τα αναμενόμενα επίπεδα ρυθμών ανάπτυξης, και ταυτόχρονα να είναι αρκετά ευέλικτο στην περίπτωση που παρουσιαστεί κάποιο αναπάντεχο συμβάν. Η επιτυχία προσέγγισης της Fraport στην ανάπτυξη αεροδρομίων σε όλο τον κόσμο έχει ήδη αποδειχθεί μέσω των αεροδρομίων της στην Αττάλεια, στη Λίμα, στην Αγία Πετρούπολη, στην Βάρνα, στο Μπουργκάς και στην Xi`an.

Στην αντίστοιχη σύνοψη ανάπτυξης του κάθε αεροδρομίου, παρουσιάζεται η επισκόπηση της εκτιμώμενης ανάπτυξης της επιβατικής κίνησης, περιγράφοντας τις τεχνικές και κατασκευαστικές απαιτήσεις του κάθε αεροδρομίου.

Οργανωτική Δομή

Η οργανωτική δομή θεωρείται το κλειδί για την επιτυχή διαχείριση μιας Ομάδας αεροδρομίων.

Η Fraport AG, διαθέτοντας την διεθνή εμπειρία της στη λειτουργία αεροδρομίων, προσφέρει την γνώση της στην διαχείριση όλων των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τα αεροδρόμια, όπως αυτό φαίνεται από αρκετές θυγατρικές σε όλον τον κόσμο. Η Κοινοπραξία έχει την πεποίθηση ότι θα αναπτύξει μια οργανωτική δομή που ταιριάζει καλύτερα στις απαιτήσεις των κανόνων της σύγχρονης διαχείρισης, καθώς και στις προκλήσεις του τοπικού περιβάλλοντος.

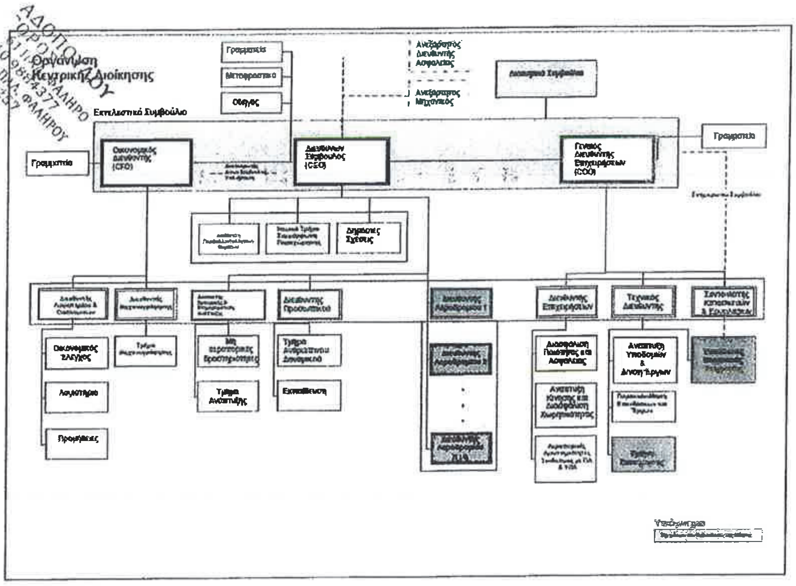
Η δομή της εταιρείας θα περιλαμβάνει ένα Διοικητικό Συμβούλιο και ένα Εκτελεστικό Συμβούλιο ενώ θα συσταθούν ξεχωριστές διοικήσεις Περιφερειακών Αεροδρομίων, υπεύθυνες για την καθημερινή διαχείριση των Περιφερειακών Αεροδρομίων. Το Εκτελεστικό Συμβούλιο θα αποτελείται από έναν Διευθύνοντα Σύμβουλο (Chief Executive Officer), έναν Οικονομικό Διευθυντή (Chief Financial Officer) και έναν Γενικό Διευθυντή Επιχειρήσεων (Chief Operating Officer). Κατά την μεταβατική περίοδο, μια ομάδα από εξειδικευμένους εμπειρογνώμονες διαχείρισης αεροδρομίων (Transition Team) (Ομάδα Μετάβασης) θα συμπληρώσει την ομάδα διοίκησης.

Κεντρική Διοίκηση

Το χαρακτηριστικό της οργανωτικής δομής είναι ότι οι βασικές λειτουργίες με υψηλές δυνατότητες συνέργειας θα ομαδοποιούνται και θα συγκεντρώνονται σε μονάδες επιχειρήσεων (business units) στα Κεντρικά Γραφεία (Έδρα) ώστε να ενισχύεται η αποδοτικότητα και η αποτελεσματικότητα όλης της Ομάδας. Όλες οι άλλες λειτουργίες με συγκεκριμένο τοπικό ενδιαφέρον θα βρίσκονται στα αντίστοιχα αεροδρόμια. Στα ίδια τα Κεντρικά Γραφεία, το Εκτελεστικό Συμβούλιο αποτελεί το μεγαλύτερης ζωτικής σημασίας τμήμα του οργανισμού, μαζί με την γενική διεύθυνση σε δεύτερο επίπεδο. Οι διευθυντές των περιφερειακών αεροδρομίων, αν και θα εδρεύουν στον χώρο του αεροδρομίου, θα αναφέρονται απευθείας στο Διευθύνοντα Σύμβουλο και θα αποτελούν επίσης τμήμα της γενικής διεύθυνσης της εταιρείας. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται μια ευέλικτη διαχειριστική δομή με μικρές γραμμές αναφοράς, σαφή καθήκοντα και ισχυρές αρμοδιότητες.

Ο Διευθύνων Σύμβουλος θα είναι επικεφαλής των επιμέρους τμημάτων: της Διαχείρισης Περιβαλλοντικών Θεμάτων, του Νομικού Τμήματος/Τμήματος Συμμόρφωσης με την Σύμβαση Παραχώρησης και του τμήματος Δημοσίων Σχέσεων (PR). Εκτός από τους προαναφερθέντες διευθυντές αεροδρομίων, ο Διευθυντής Εμπορικής & Επιχειρηματικής Ανάπτυξης και ο Διευθυντής Ανθρώπινου Δυναμικού θα αναφέρονται επίσης απευθείας στο Διευθύνοντα Σύμβουλο. Επιπλέον, θα είναι και ο υπεύθυνος επικοινωνίας με τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και το Ανεξάρτητο Διευθυντή Ασφάλειας - αυτές οι ειδικές λειτουργίες θα έχουν απευθείας πρόσβαση στον Διευθύνοντα Σύμβουλο. Ο Οικονομικός Διευθυντής θα είναι υπεύθυνος του τμήματος Οικονομικού Ελέγχου και του Λογιστηρίου, του τμήματος Προμηθειών και του τμήματος Μηχανογράφησης. Ο Γενικός Διευθυντής Επιχειρήσεων είναι το τρίτο μέλος του Εκτελεστικού Συμβουλίου, με το Διευθυντή Επιχειρήσεων, τον Τεχνικό Διευθυντή και το Συντονιστή Κατασκευών & Εργολάβων να αναφέρονται σε αυτόν.

Κάτω από το Εκτελεστικό Συμβούλιο, σε δεύτερο επίπεδο, θα υπάρχει μια ισχυρή γενική διεύθυνση αποτελούμενη από επτά διευθυντές και επιπλέον τους διευθυντές των αντίστοιχων τοπικών αεροδρομίων αντιπροσωπεύοντας ένα άλλο θεμελιώδες τμήμα της διοικητικής δομής των Κεντρικών Γραφείων. Μαζί με το διευθυντή αεροδρομίων, ο οποίος θα είναι υπεύθυνος για τα περιφερειακά αεροδρόμια, αντίστοιχοι διευθυντές θα είναι επικεφαλής των υπο-τμημάτων για τις λειτουργίες των Κεντρικών Γραφείων όπως: Οικονομικό Τμήμα, Λογιστήριο, Προμήθειες, Μηχανογράφηση, Εμπορική και Επιχειρηματική Ανάπτυξη, Ανθρώπινο Δυναμικό, Λειτουργικές Δραστηριότητες, Τεχνικό τμήμα και Συντονισμού EPC (Κατασκευών και Εργολαβιών). Αυτή η δομή εξασφαλίζει ότι όλα τα αεροδρόμια θα ακολουθούν τα ίδια πρότυπα και προδιαγραφές στην ποιότητα υπηρεσιών στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας, οποιαδήποτε κι αν είναι αυτά: πρότυπα αναφοράς, πολιτικές προμηθειών, ποιότητα υπηρεσιών ή προτύπων ασφαλείας.



Ο σχεδιασμός της επέκτασης, οι προμήθειες, το νομικό και συμβατικό πλαίσιο καθώς και ο συντονισμός με τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και τις αντίστοιχες κρατικές αρχές, όλων των έργων επέκτασης και ανακαίνισης είτε ανήκουν στα Επικείμενα είτε στα Μελλοντικά Έργα, διευθύνονται και ελέγχονται από τα Κεντρικά Γραφεία. Επιπλέον τα Κεντρικά Γραφεία θα λειτουργούν ως το πρώτο σημείο επαφής σε σχέση με τρίτα μέρη για όλα τα στρατηγικά έργα. Όλες οι εμπορικές δραστηριότητες και η προώθηση των επιμέρους αεροδρομίων θα συντονίζονται και θα διοικούνται κεντρικά, επιτρέποντας έτσι στους διευθυντές και το προσωπικό των επιμέρους Περιφερειακών Αεροδρομίων να επικεντρώνονται στην καθημερινή λειτουργία τους.

Η Κοινοπραξία δίνει ιδιαίτερη έμφαση στις καλές και στενές σχέσεις με την Ελληνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και την Ελληνική Πολεμική Αεροπορία. Για αυτό το σκοπό θα συσταθεί ειδικό τμήμα Συνδέσμου με ΠΑ και ΥΠΑ και θα ανήκει στη σφαίρα ευθύνης του Διευθυντή Επιχειρήσεων, όχι μόνο για τον συντονισμό της καθημερινής λειτουργίας, αλλά και για την επίτευξη μιας κοινής στρατηγικής που θα αφορά σε μελλοντικές προκλήσεις.

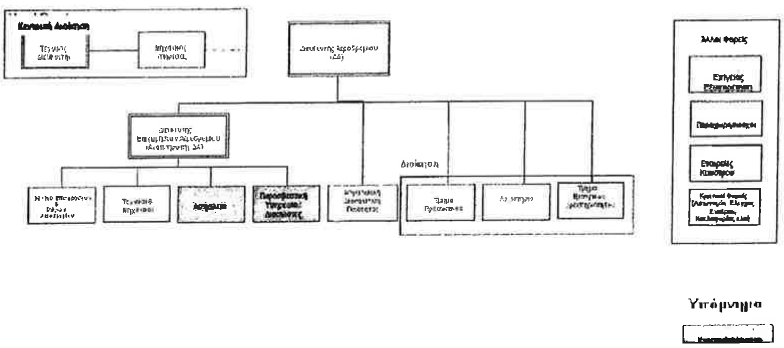
Τοπική Διαχείριση Αεροδρομίων

Για την διαχείριση των Περιφερειακών Αεροδρομίων η Κοινοπραξία σχεδιάζει μια μικρή και αποτελεσματική ομάδα διαχείρισης για κάθε αεροδρόμιο τοπικά, που θα είναι εξειδικευμένη στη λειτουργία και στα τεχνικά θέματα των αεροδρομίων.

Επικεφαλής της τοπικής ομάδας διαχείρισης αεροδρομίου θα είναι ο Διευθυντής Αεροδρομίου, ο οποίος θεωρείται ότι ανήκει στο δεύτερο επίπεδο διοίκησης της εταιρείας. Παρόλο που ο Διευθυντής Αεροδρομίου αναφέρεται απευθείας στον Διευθύνοντα Σύμβουλο, φέρει την πλήρη ευθύνη για το αντίστοιχο αεροδρόμιο και ταυτόχρονα ενεργεί ως εκπρόσωπος της Κοινοπραξίας

απέναντι στις τοπικές αρχές και τις κοινότητες. Οι γενικές αρχές διαχείρισης και λειτουργίας κάθε αεροδρομίου καθορίζονται από τα Κεντρικά Γραφεία, ωστόσο η καθημερινή λειτουργία βρίσκεται, από κάθε άποψη, στη σφαίρα ευθύνης του Διευθυντή του Αεροδρομίου και της ομάδας του. Ο Διευθυντής Αεροδρομίου διατηρεί άμεσο έλεγχο επί ορισμένων τμημάτων λειτουργίας του προσωπικού, όπως αυτές του Τμήματος Ανθρώπινου Δυναμικού, Οικονομικών και Λογιστηρίου καθώς και του Εμπορικού Τμήματος και Συμβάσεων Παραχώρησης. Είναι ασφαλώς υπεύθυνος και για τις Δημόσιες Σχέσεις με την τοπική κοινότητα στην οποία ανήκει το αεροδρόμιο. Τμήματα όπως αυτά που αφορούν δραστηριότητες ανθρώπινου δυναμικού και οικονομικών θεμάτων συνεργάζονται στενά και συντονίζονται με το αντίστοιχο τμήμα των Κεντρικών Γραφείων. Άλλα τμήματα, όπως το Νομικό Τμήμα και το Τμήμα Διασφάλισης Ποιότητας καλύπτονται από τα Κεντρικά Γραφεία.

Τοπική Οργάνωση Αεροδρομίου



Για να εξασφαλιστεί η δυνατότητα απρόσκοπτης λειτουργίας των αεροδρομίων σε εικοσιτετράωρη βάση (24/7), θα υπάρχουν δύο Διευθυντές Επιχειρήσεων Αεροδρομίου, ένας ανά βάρδια, οι οποίοι θα είναι και Αναπληρωτές Διευθυντές Αεροδρομίου, σε περίπτωση απουσίας του Διευθυντή Αεροδρομίου.

Θα υπάρχει επίσης επί τόπου μια μικρή ομάδα αποτελούμενη από τεχνικούς και μηχανικούς οι οποίοι θα βρίσκονται σε ετοιμότητα να επέμβουν άμεσα κάθε φορά που λαμβάνει χώρα κάποια βλάβη. Οι βασικές εργασίες συντήρησης αποτελούν μέρος του Κεντρικού Τεχνικού Τμήματος.

Άλλες λειτουργίες θα αναθέτονται σε εξωτερικούς συνεργάτες ή θα διεκπεραιώνονται από τρίτους. Τέτοιες λειτουργίες ή υπηρεσίες περιλαμβάνουν τις Υπηρεσίες Διάσωσης και Πυρόσβεσης, Ασφαλείας, Εξυπηρέτησης Εδάφους, Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, κ.ά. Στενές σχέσεις πρέπει να διατηρούνται με τα παραπάνω τρίτα μέρη, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία του αεροδρομίου ανά πάσα στιγμή. Το τελευταίο εμπίπτει και αυτό στη σφαίρα ευθύνης του Διευθυντή Αεροδρομίου.

Μεταβατική Περίοδος

Η Κοινοπραξία γνωρίζει πολύ καλά ότι μια συνειδητή και αποδοτική αλληλεπίδραση με το ανθρώπινο δυναμικό, είναι το κλειδί για τη βραχυπρόθεσμη, μεσοπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη επιτυχία του Έργου και των αεροδρομίων. Εξίσου σημαντική είναι η δημιουργία και η διατήρηση μιας εκπαιδευτικής δομής που να ταιριάζει με τις επιχειρησιακές και λειτουργικές ροές, καθώς και με τις ανάγκες του πελάτη.

Η Fraport ως Επικεφαλής Διαχειριστής της Κοινοπραξίας έχει αποδεδειγμένο ιστορικό και ευρεία εμπειρία σε μεγάλο φάσμα της λειτουργίας και της ανάπτυξης των αεροδρομίων σε όλο τον κόσμο, στα οποία η διαχείριση των ανθρώπινων πόρων (τόσο του προσωπικού λειτουργίας όσο και της διοίκησης) και η κατάλληλη εκπαίδευση είναι καθοριστικοί παράγοντες.

Η εμπειρία που έχει αποκομίσει η Fraport από άλλα διεθνή αεροδρόμια, όπως, για παράδειγμα, του Ανόβερου στην Γερμανία, της Λίμα στο Περού, της Βάρνα και του Μπουργκάς στην Βουλγαρία, του Ριάντ και της Τζέντα στην Σαουδική Αραβία, του Δελχί στην Ινδία, της Αττάλειας στην Τουρκία και της Αγίας Πετρούπολης στην Ρωσία (όλα τα διαχειρίζεται η Fraport), αντανακλάται πλήρως στην προσέγγιση για τη μεταφορά προσωπικού στην Κοινοπραξία. Ωστόσο, δεν επιδιώκεται η εφαρμογή μιας υφιστάμενης, αποδεδειγμένης οργανωτικής δομής του αεροδρομίου της Φρανκφούρτης ή οποιουδήποτε άλλου αεροδρομίου του Ομίλου Fraport στη νέα εταιρεία. Η Κοινοπραξία αναγνωρίζει πλήρως τη μοναδικότητα του κάθε αεροδρομίου με το προσωπικό του, το πολιτιστικό/πολιτισμικό υπόβαθρο και τις λειτουργικές απαιτήσεις του, και θα αναπτύξει μια βάση οργάνωσης και προσωπικού που θα ταιριάζει απόλυτα με τις σχετικές διαρθρωτικές συνθήκες που διέπουν την Κοινοπραξία και τα ελεγχόμενα αεροδρόμια.

Πρέπει να επισημανθεί ότι η προσέγγιση που ακολουθεί η Κοινοπραξία αποσκοπεί στην καλύτερη δυνατή αξιοποίηση του συνόλου του προσωπικού (τόσο του επιχειρησιακού προσωπικού όσο και της διοίκησης) που είναι πρόθυμο να αποτελέσει μέρος της εταιρείας και των δομών της.

Η Κοινοπραξία βασίζεται στους υφιστάμενους εργαζόμενους της ΥΠΑ και στις ικανότητες τους, οι οποίοι εκτελούν εξαιρετική δουλειά στο δύσκολο περιβάλλον των υφιστάμενων υποδομών των Περιφερειακών Αεροδρομίων. Η Κοινοπραξία θα καταβάλει τη μέγιστη δυνατή προσπάθεια προκειμένου να απασχολήσει το υφιστάμενο προσωπικό σύμφωνα με τους όρους της αγοράς στον νέο οργανισμό της, προσφέροντάς τους αφενός ασφαλή εργασία και χώρο εργασίας σύμφωνα με τις ικανότητες, τις δεξιότητες και την προϋπηρεσία τους καθώς και την ανάληψη ευθύνης για τη μελλοντική ανάπτυξη των Περιφερειακών Αεροδρομίων, και αφετέρου την επίδειξη πρωτοβουλίας, ευελιξίας και δημιουργικότητας. Η Κοινοπραξία περαιτέρω θα υποστηρίξει την υφιστάμενη δομή οργάνωσης/ προσωπικού από εμπειρογνώμονες σε διάφορους τομείς.

Ζωτικής σημασίας για την ομαλή μετάβαση και την αλλαγή διοίκησης είναι το κομμάτι της επικοινωνίας προς και με τους διάφορους ενδιαφερόμενους φορείς των διαφόρων αεροδρομίων. Οι εργαζόμενοι ως ένα ουσιώδες τμήμα ενός αεροδρομίου, αποτελούν όχι μόνο έναν από τους σημαντικότερους φορείς του αεροδρομίου, αλλά και μία από τις βασικές ομάδες που θα επηρεαστούν από τις μεταβατικές και άλλες σχετικές αλλαγές. Η Κοινοπραξία έχει πλήρη επίγνωση για το ενδεχόμενο της αβεβαιότητας και των ανησυχιών των υπαλλήλων για το μέλλον τους εξαιτίας της επικείμενης αλλαγής. Ως εκ τούτου, η Κοινοπραξία θα αντιμετωπίσει αυτές τις ανησυχίες των εργαζομένων μέσω σωστής επικοινωνίας και παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών.

Η βασική προσέγγιση της Κοινοπραξίας αναφορικά με την επικοινωνία θα πρέπει να βασίζεται στη διαφάνεια και τη συμμετοχή.

"Συνέχεια με Αλλαγή"

Η Κοινοπραξία θα παράσχει στους εργαζομένους ενημέρωση αναφορικά με το υπόβαθρο των μετόχων της και τα σχέδιά τους για ανάπτυξη ήδη σε πολύ πρώιμο στάδιο. Αυτή η επιδίωξη για διαφάνεια και συμμετοχή θα περιορίσει την πιθανή αβεβαιότητα και τον φόβο του προσωπικού σχετικά με την επερχόμενη αλλαγή ενώ θα καταστήσει σαφές ότι δεν αναμένεται ή επιδιώκεται η υλοποίηση πλήρους αλλαγής σε όλους τους τομείς. Η Κοινοπραξία επιδιώκει αντίθετα να επωφεληθεί από το υφιστάμενο δυναμικό του προσωπικού και του οργανισμού, εντοπίζοντας πιθανούς τομείς βελτίωσης και να αναπτύξει ς αυτούς τους τομείς με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

Μια πρώτη συνάντηση με τους σημερινούς διευθυντές θα είναι το πρώτο βήμα για να τους ενημερώσουμε σχετικά με το Έργο, το όραμα της Κοινοπραξίας, τους στόχους και τις προσδοκίες, καθώς και να απαντήσουμε σε όλα τα ερωτήματα που μπορεί να προκύψουν. Αυτή η συνάντηση θα ενισχυθεί από μια εκστρατεία ενημέρωσης και από συναντήσεις με τους εργαζόμενους, σε κατάλληλη βάση.

Εκπαίδευση Προσωπικού

Τα προγράμματα εκπαίδευσης αποτελούν ένα απαραίτητο κομμάτι για την υποστήριξη του συνολικού στόχου τοποθέτησης των Περιφερειακών Αεροδρομίων ως τα καλύτερα στη πράξη.

Το τμήμα εκπαίδευσης της Fraport έχει αναπτύξει ένα πλήρες σύνολο διαφόρων εκπαιδευτικών προγραμμάτων που σχετίζεται με όλες τις πτυχές διαχείρισης και λειτουργίας αεροδρομίων. Κατά τα τελευταία χρόνια, δύο εκπαιδευτικά ιδρύματα μέσω διαδικτύου έχουν αναπτυχθεί, προκειμένου να εξασφαλίζεται η επίτευξη των στόχων του Ομίλου Fraport. Τα ιδρύματα αυτά, αν και εφαρμόζουν τις ίδιες αρχές και κατευθυντήριες γραμμές, απευθύνονται σε διαφορετικές ομάδες–στόχους (target groups):

Το Fraport College προσφέρει ένα ευρύ φάσμα ειδικών προγραμμάτων εκπαίδευσης και εξέλιξης για όλους τους υπαλλήλους, το οποίο απαρτίζεται από, αλλά δεν περιορίζεται, στα παρακάτω:

- Επιχειρησιακή Εκπαίδευση,
- Εργασιακές Δεξιότητες και Μέθοδοι,
- Επεξεργασία Ηλεκτρονικών Δεδομένων,
- Ξένες Γλώσσες,
- Διαχείριση Ποιότητας,
- Ανάπτυξη Ηγετικών Ικανοτήτων,
- Τεχνικές Διαχείρισης και
- Προσαρμοσμένα προγράμματα για την κάλυψη των τρεχουσών προκλήσεων της επιχειρηματικότητας στην αεροπορική βιομηχανία.

Η εκπαίδευση και εξέλιξη του προσωπικού θεωρείται ως ένας από τους πυλώνες υποστήριξης της εταιρικής στρατηγικής της Fraport και προωθεί την αμοιβαία επιχειρηματική κατανόηση. Όλα τα προγράμματα είναι προσαρμοσμένα στις ανάγκες των συμμετεχόντων, επικεντρωμένα στην πρακτική και σχετικά με την καθημερινή εργασία, υποστηρίζοντας την ανταλλαγή γνώσης και την δικτύωση.

Η *Fraport Academy* είναι το Εταιρικό Πανεπιστήμιο της Fraport AG. Είναι υπεύθυνο για τη στρατηγική εξέλιξη 800 κορυφαίων και μεσαίων στελεχών, εμπειρογνωμόνων και υποψηφίων για θέσεις διαχείρισης του Ομίλου Fraport. Αυτό το πρόγραμμα προσφέρει μαθήματα που περιλαμβάνουν αλλά δεν περιορίζονται στα κάτωθι:

- Ενσωμάτωση Νέων Υπαλλήλων,
- Αεροπορική Επιχειρηματικότητα,
- Ηγεσία σε Εφαρμογή,
- Οικονομικά Ακίνητης Περιουσίας,
- Μεταπτυχιακό Διοίκησης Επιχειρήσεων,
- Διαχείριση Έργων,
- Επιχειρηματικός Σχεδιασμός,
- Χρηματοοικονομικά και Έλεγχος,
- Προγράμματα Καθοδήγησης,
- Διαχείριση Αλλαγών κλπ.

Ο στόχος του προγράμματος εκπαίδευσης και εξέλιξης που υλοποιείται στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας είναι η αύξηση των δεξιοτήτων και του γνωστικού υπόβαθρου του προσωπικού, αυξάνοντας έτσι τα επίπεδα ποιότητας και τα πρότυπα των υπηρεσιών σε όλα τα αεροδρόμια.

Το πρόγραμμα προβλέπεται να ξεκινήσει με την εκπαίδευση, τόσο για επαγγελματικές όσο και προσωπικές δεξιότητες του προσωπικού, καθώς και με τη μεταφορά τεχνογνωσίας αμέσως μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης. Ο βαθμός ευελιξίας και η προοπτική ανάπτυξης των Περιφερειακών Αεροδρομίων εξαρτώνται από την ικανότητα των εργαζομένων να αντιδράσουν επαρκώς στις προκλήσεις μιας διαρκούς μεταβαλλόμενης βιομηχανίας και ενός ιδιαίτερα δυναμικού επαγγελματικού περιβάλλοντος. Η Κοινοπραξία σκοπεύει να συνεχίσει το πρόγραμμα εκπαίδευσης και εξέλιξης για πολλά χρόνια προκειμένου να εξυπηρετήσει στην αντιμετώπιση των τεχνολογικών εξελίξεων, την αναβάθμιση των υπηρεσιών και των καινοτομιών καθώς και των νέων διαδικασιών. Είναι επιτακτική ανάγκη η συνεχής ενημέρωση και εκπαίδευση του εργατικού δυναμικού σχετικά με τη βελτίωση των διαχειριστικών διαδικασιών ή την διόρθωση ατελειών στις υπηρεσίες. Οι απαιτήσεις αυτές θα καθορίσουν το ρυθμό των δραστηριοτήτων της Κοινοπραξίας στον τομέα αυτό.

Πρόβλεψη Επιβατικής Κίνησης

Βάση για την ανάπτυξη του κάθε αεροδρομίου αποτελεί η μακροπρόθεσμη πρόβλεψη, η οποία επιτρέπει μια λεπτομερή ανάλυση των απαιτήσεων χωρητικότητας και το σχεδιασμό και την εφαρμογή των κατάλληλων διαδικασιών. Η πρόβλεψη της επιβατικής κίνησης διαμορφώνει επίσης τη βάση για τον υπολογισμό των κινήσεων, του συνδυασμού των αεροσκαφών και των επιβατών σε ώρα αιχμής, τα οποία είναι απαραίτητα για το σχεδιασμό επιπλέον χωρητικότητας του αεροσταθμού και του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου.

Η Κοινοπραξία έχει διεξάγει μια τέτοια πρόβλεψη της επιβατικής κίνησης λαμβάνοντας υπόψη τον αναμενόμενο όγκο της επιβατικής κίνησης για την κάθε συγκεκριμένη περιοχή και το προβλεπόμενο δυναμικό ανάπτυξής της, καθώς αυτές αποτελούν τις αγορές που εξυπηρετούν τα αεροδρόμια. Με βάση τα αποτελέσματα των προβλέψεων η Κοινοπραξία έχει σχεδιάσει όλες τις απαιτούμενες επενδύσεις σε έργα υποδομής, καθώς και όλα τα λειτουργικά θέματα π.χ. τις διαδικασίες του αεροδρομίου, τον αριθμό του προσωπικού, καθώς και τις μη αεροπορικές δραστηριότητες.

Λεπτομέρειες της πρόβλεψης της επιβατικής κίνησης για κάθε αεροδρόμιο μπορεί να βρεθεί στην αντίστοιχη σύνοψη.

Λειτουργίες

Τα περισσότερα Περιφερειακά Αεροδρόμια σε αυτήν την Ομάδα λειτουργούν υπερβαίνοντας τα όρια των δυνατοτήτων τους. Ως εκ τούτου, η Κοινοπραξία, αμέσως μετά την ανάληψη των αεροδρομίων, θα επικεντρώσει την προσοχή της στην επέκταση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων με τρόπο κατάλληλο ώστε να εξυπηρετηθούν στον καλύτερο δυνατό βαθμό οι λειτουργικές ανάγκες τους, για παράδειγμα τα προγραμματισμένα Επικείμενα Έργα (ανακαίνισης και επέκτασης) θα εξασφαλίσουν όχι μόνο την κάλυψη της αναμενόμενης αύξησης της επιβατικής κίνησης για την βραχυπρόθεσμη και μεσοπρόθεσμη περίοδο, αλλά θα βελτιώσουν επίσης την ποιότητα και την άνεση των επιβατών και των άλλων εμπλεκόμενων φορέων. Ταυτόχρονα, θα ξεκινήσει για όλα τα αεροδρόμια ο σχεδιασμός των κύριων επεκτάσεων, προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα περιορισμών που αντιμετωπίζονται σήμερα.

Οι περαιτέρω λεπτομέρειες σχετικά με τις προγραμματισμένες εργασίες παρουσιάζονται στην αντίστοιχη σύνοψη ανάπτυξης του εκάστοτε αεροδρομίου.

Αεροσταθμός

Η Λειτουργία του Αεροσταθμού περιλαμβάνει τη συνολική διαχείριση των εγκαταστάσεων του σταθμού και των διαδικασιών των επιβατών και των αποσκευών. Η Λειτουργία του Αεροσταθμού, όπως την αντιλαμβάνεται η Κοινοπραξία, περιλαμβάνει:

- Παροχή ασφαλών και ενδεδειγμένων εγκαταστάσεων αεροσταθμού και διαχείρισης των επιβατών σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες και κανονισμούς,
- Ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία, την αποδοτικότητα και την καθαριότητα των εγκαταστάσεων του αεροσταθμού, ιδιαιτέρως όσον αφορά τη διασφάλιση της καθαριότητας,
- Διαχείριση της ροής των επιβατών,
- Εξυπηρέτηση των επιβατών, η οποία περιλαμβάνει Υπηρεσίες Πληροφοριών, Απολεσθέντα, Τηλεφωνικό Κέντρο και την Υπηρεσία VIP/CIP, κατά περίπτωση,
- Παροχή τρέχουσας ενημέρωσης πτήσεων στους αναχωρούντες και αφιχθέντες επιβάτες, καθώς και στα πρόσωπα που τους αναμένουν ή τους αποχαιρετούν σε κύρια σημεία για την διευκόλυνση τους και
- Παροχή επαρκών βοηθητικών εγκαταστάσεων επιβατών εντός δημόσιων και μη χώρων.

Είναι αυτονόητο ότι η εφαρμογή νέων τεχνολογιών και καινοτομιών αποτελεί ένα σημαντικό μέρος της σύγχρονης λειτουργίας ενός τερματικού σταθμού που στοχεύει στο μέλλον, όπως για παράδειγμα εισαγωγή δικτύων WLAN ή η εξασφάλιση πινάκων LED FIDS.

Για να εξασφαλίζεται συνεχής και ομαλή διαδικασία κατά την άφιξη και την αναχώρηση, δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην παροχή επαρκούς χώρου, όχι μόνο για την διαχείριση επιβατών και αποσκευών, αλλά και για το προσωπικό του αεροσταθμού, τις κρατικές υπηρεσίες και τους άλλους εμπλεκόμενους φορείς. Για να είναι εγγυημένη η σταθερή λειτουργία του αεροσταθμού σε βραχυπρόθεσμη και μεσοπρόθεσμη βάση, τα Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης και Επέκτασης σχεδιάζονται με τέτοιο τρόπο ώστε να παρασχεθούν οι χώροι που απαιτούνται σε συνδυασμό με την εφαρμογή νέων και βελτιωμένων υφιστάμενων τεχνολογιών.

Όσον αφορά τις μακροπρόθεσμες επιπρόσθετες επεκτάσεις του αεροσταθμού, αυτές σχεδιάζονται σε ένα διάστημα διάρκειας περίπου 10 ετών ούτως ώστε να εξασφαλίζεται η αδιάλειπτη λειτουργία εντός και εκτός των χώρων του αεροσταθμού για το μεγαλύτερο χρονικό διάστημα καθώς και να παρέχονται επαρκείς επιλογές για την αντιμετώπιση τυχόν απρόβλεπτων αλλαγών στον τομέα των

αερομεταφορών, για παράδειγμα μεγαλύτερος αριθμός επιβατών, δικαιοδοτικές αλλαγές στην εξυπηρέτηση επιβατών (π.χ. εντός/εκτός Σένγκεν, ΕΕ/εκτός ΕΕ) κ.λπ. Όλες οι επεκτάσεις του αεροσταθμού θα βασίζονται κυρίως στο μελλοντικό σχεδιασμό της επιβατικής κίνησης. Στο Χρηματοοικονομικό Μοντέλο της Προσφοράς μας παρουσιάζεται το σχετικό λεπτομερές πρόγραμμα επενδύσεων.

Στο πρόγραμμα επεκτάσεων των αεροδρομίων έχουν αποτυπωθεί συγκεκριμένες περίοδοι με λεπτομερή σχεδιασμό επιτρέποντας βελτιώσεις του σχεδιασμού σε συνδυασμό με εύλογο χρονικό διάστημα για αναθεωρήσεις, που μπορεί να απαιτηθούν από λειτουργικές απαιτήσεις, όπως για παράδειγμα τυχόν αλλαγές στις οδηγίες του ICAO/IATA, πριν την υποβολή τους για έγκριση και κατασκευή. Επιπλέον εξασφαλίζεται επαρκές χρονικό πλαίσιο για την υποχρεωτική εξέταση από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό όπως ορίζεται στη Σύμβαση Παραχώρησης.

Η Κοινοπραξία έχει σαφή αντίληψη ότι δεν υπάρχει μία και μοναδική λύση για όλα ("One-Size-Fits-All" solution) που να μπορεί να εφαρμοστεί σε όλες τις επεκτάσεις των αεροσταθμών. Κάθε περίπτωση θα αξιολογηθεί ξεχωριστά και θα αναπτυχθούν λύσεις που θα ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των χρηστών, δηλαδή των επιβατών, των αεροπορικών εταιρειών, των κυβερνητικών οργανισμών, του παραχωρησιούχου ή των υπαλλήλων.

Τα σχέδια που θα αναπτυχθούν θα ελέγχονται αυστηρά και θα αξιολογούνται με σκοπό τον εντοπισμό και μετριασμό των περιορισμών, καθώς και την ανάπτυξη δραστηριοτήτων μέσω της βελτιστοποίησης των χώρων. Αυτό μπορεί να υλοποιηθεί με τη χρήση ειδικών εργαλείων και τεχνικών όπως μοντέλων προσομοίωσης των επιβατών, ανάλυση επιφάνειας εργασίας (desktop analysis), έρευνες επιβατών και τη δημιουργία ενός συνεργατικού περιβάλλοντος εργασίας με πνεύμα ομάδας.

Ο συνδυασμός των παραπάνω μεθόδων αποδείχθηκε ότι είναι εξαιρετικά αποτελεσματικός στο σχεδιασμό και την κατασκευή νέων εγκαταστάσεων επιβατών στο αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης, όπου ένα συνεχές πρόγραμμα επέκτασης του τερματικού σταθμού είναι εν εξελίξει τις τελευταίες δεκαετίες.

Η διαδικασία αυτή θα ισχύσει από την πρώτη ημέρα για όλες τις επεκτάσεις, είτε αφορά τα Επικείμενα είτε τα Μελλοντικά Έργα, μέσα από τις διαδικασίες σχεδιασμού και κατασκευής, μέχρι την έναρξη και μετά από αυτήν και κατά την αξιολόγηση των προγραμμάτων ενίσχυσης πρόσθετης χωρητικότητας.

Χώρος Ελεγχόμενης Πρόσβασης Αεροδρομίου (Airside)

Οι κύριες λειτουργίες στον Χώρο Ελεγχόμενης Πρόσβασης είναι:

- Διαθεσιμότητα του φωτισμού του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης και σήμανση σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες και κανονισμούς,
- Επιχειρησιακή ετοιμότητα των συστημάτων του διαδρόμου, του τροχοδρόμου και του χώρου ελιγμών,
- Παροχή και κατανομή των θέσεων στάθμευσης των αεροσκαφών,
- Ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία, την αποδοτικότητα και την καθαριότητα των εγκαταστάσεων του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης, με ιδιαίτερη έμφαση στην ασφάλεια,
- Παροχή και διαθεσιμότητα υπηρεσιών στον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης όπως καθοδήγησης των αεροσκαφών (marshalling) και καθαριότητας,

- Παροχή τρεχουσών πληροφοριών πτήσεων σε όλους τους ενδιαφερόμενους και
- Περιορισμός κινδύνων προερχόμενους από την πανίδα.

Τα παραπάνω θέματα είναι υψίστης σημασίας για να εξασφαλιστεί η ασφαλής, αποτελεσματική, έγκαιρη και ομαλή λειτουργία του ελεγχόμενου χώρου του αερολιμένα. Η πρόβλεψη εξειδικευμένων IT-συστημάτων (FIDS), η μετατροπή των υφιστάμενων θέσεων στάθμευσης των αεροσκαφών σε θέσεις με δυνατότητα οπισθέλκυσης και η ανάπτυξη επιπρόσθετων χώρων στάθμευσης αεροσκαφών, αποτελούν βασικές αρχές της Κοινοπραξίας με σκοπό να εξασφαλίζονται στο άμεσο μέλλον οι παραπάνω προϋποθέσεις.

Η ανάπτυξη και η αναβάθμιση των διαδρόμων προσγείωσης/απογείωσης θα πρέπει επίσης να σχεδιαστεί προσεκτικά σε συνδυασμό με το μελλοντικό πρόγραμμα επέκτασης του αεροσταθμού. Σε μερικά αεροδρόμια απαιτείται άμεσα ανακαίνιση των διαδρόμων/τροχοδρόμων, σε άλλα χρειάζεται επέκταση των υφιστάμενων χώρων ελιγμών/στάθμευσης αεροσκαφών, ενώ ορισμένα αεροδρόμια χρειάζονται βελτιώσεις και στους δύο αυτούς τομείς.

Σε κάθε αεροδρόμιο θα πρέπει να παρασχεθεί ξεχωριστή λύση, λαμβάνοντας υπόψη την υφιστάμενη κατάσταση των εγκαταστάσεων του ελεγχόμενου χώρου του αεροδρομίου και τα μελλοντικά σενάρια επιβατικής κίνησης.

Πλέον των επεκτάσεων που απαιτούνται λόγω της κίνησης επιβατών, θα πρέπει να εξασφαλίζεται η τήρηση των εθνικών και διεθνών κανονισμών, όπως για παράδειγμα οι κανόνες και οι κανονισμοί του ICAO και της EASA.

Ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό στα πλαίσια της παραχώρησης είναι το γεγονός της ταυτόχρονης στρατιωτικής και πολιτικής χρήσης ορισμένων αεροδρομίων. Για αυτά τα αεροδρόμια ο τομέας των του διαδρόμων υπάγεται στην πλήρη ευθύνη της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας (ΠΑ).

Η Fraport, ως ιδιοκτήτης και διαχειριστής του Διεθνούς Αεροδρομίου της Φρανκφούρτης διαθέτει τεράστια εμπειρία σε παρόμοιες σχέσεις, καθώς μέρος του αεροδρομίου ήταν υπό στρατιωτική δικαιοδοσία για δεκαετίες έως την 31 Δεκεμβρίου 2005. Είναι αυτονόητο ότι η Κοινοπραξία θα συνεχίσει την συνεργασία εμπιστοσύνης μεταξύ των στρατιωτικών και πολιτικών χρηστών του αεροδρομίου από την πρώτη μέρα, προς όφελος και των δύο μερών. Επιπλέον, η Κοινοπραξία θα καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για τη υποστήριξη της ΠΑ, καθώς και άλλων κρατικών φορέων με οποιαδήποτε επιχειρησιακή ή τεχνική βοήθεια, εφόσον απαιτηθεί.

Προστασία και Ασφάλεια/ RFFS

Από την άποψη της ασφάλειας όλα τα αεροδρόμια λειτουργούν αρκετά καλά. Η κοινοπραξία θα εφαρμόσει κάποιες βελτιώσεις προκειμένου να επιτύχει και να διατηρήσει όλες τις απαιτήσεις που καθορίζονται από τους σχετικούς κανόνες και κανονισμούς, καθώς και από τον ICAO. Η εμπειρία της Fraport και η στενή επαφή της με τις Ευρωπαϊκές αρχές θα διασφαλίσει ότι όλες οι δραστηριότητες συμμορφώνονται πλήρως με την αντίστοιχη νομοθεσία της ΕΕ.

Κύρια έμφαση στον τομέα της ασφάλειας θα πρέπει να δοθεί στην εξάλειψη του συνωστισμού που δημιουργείται κατά τον έλεγχο των επιβατών, καθώς και στα συστήματα ελέγχου αποσκευών

(HBS). Πρόσθετες εγκαταστάσεις θα διαμορφωθούν στο πλαίσιο των επικείμενων μέτρων σε όλα τα αεροδρόμια.

Η πρώτη γραμμή άμυνας στην ασφάλεια του αεροδρομίου, τα περιμετρικά όρια, περιλαμβάνουν φράχτες, εμπόδια και τοίχους. Οι περιφράξεις και οι τοίχοι θα πρέπει να είναι ψηλοί και να είναι δύσκολο για ανθρώπους να σκαρφαλώσουν από πάνω. Ιδανικά, θα πρέπει επίσης να είναι σε θέση να αντέχουν στην πρόσκρουση με ένα όχημα που προσπαθεί να τα παραβιάσει. Σε ένα αεροδρόμιο που συνορεύει με θάλασσα, λίμνη ή ποτάμι θα πρέπει να εξετάζεται ο περιορισμός της πρόσβασης από το υδάτινο περιβάλλον.

Το προσωπικό ασφαλείας θα πρέπει να περιπολεί την περιοχή τακτικά για να αποτρέπει τους ανθρώπους που προσπαθούν να περάσουν μέσα από το φράχτη ενώ τεχνολογίες επιτήρησης, ανίχνευσης εισβολής και άλλες λύσεις IT συστημάτων θα πρέπει να συμπληρώνουν την περιμετρική ασφάλεια. Κάμερες παρακολούθησης θα πρέπει να υπάρχουν σε όλα τα σημεία εισόδου, καθώς και σε ευαίσθητους χώρους, όπως οι αποθήκες καυσίμων.

Ο τομέας της προστασίας είναι εξίσου σημαντικός. Στον κόσμο της αεροπλοΐας, η προστασία είναι πρωταρχικό μέλημα. Καθώς η κίνηση των επιβατών αυξάνεται, το υψηλό επίπεδο της προστασίας θα είναι διατηρήσιμο μόνο με συνεχείς μειώσεις σχετικών περιστατικών.

Καθώς αποτελούν μέρος του Ελληνικού Πυροσβεστικού Σώματος, το προσωπικό υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης των αεροδρομίων παρουσιάζει ένα ευρύ φάσμα επαγγελματικών δεξιοτήτων στην παροχή πυροπροστασίας. Η κοινοπραξία θα υποστηρίξει πλήρως το τμήμα πυρόσβεσης και διασωστών στην εκτέλεση των καθηκόντων του, για παράδειγμα την αποκατάσταση και τον εκσυγχρονισμό των σταθμών υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης, όπου είναι απαραίτητο και απαιτείται. Τα τμήμα Πυρόσβεσης και Διάσωσης θα ενσωματωθεί πλήρως ως αναπόσπαστο μέρος της συνολικής λειτουργίας του αεροδρομίου και θα είναι επομένως ένας σημαντικός συνεργάτης σε όλες τις δραστηριότητες εκσυγχρονισμού και επέκτασης στα αεροδρόμια.

Ανάλυση των πιθανών αστοχιών καθώς και κινδύνων, προληπτική αξιολόγηση των διαδικασιών διαχείρισης κινδύνων, συστήματα εσωτερικής αναφοράς, πολιτικές ασφαλείας, στόχοι της ασφάλειας, καθώς και παρακολούθηση των επιδόσεων ασφάλειας είναι απαραίτητα συστατικά ενός επιτυχημένου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (SMS) και συνεισφέρουν με συνέπεια στην αποφυγή περιστατικών και ατυχημάτων. Επιπλέον, όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς, εταιρείες, οργανισμοί και το προσωπικό τους στο αεροδρόμιο συμβάλλουν στην επιτυχία του συστήματος. Με ισχύ από την 25 Νοεμβρίου 2005 ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) έχει εισαγάγει με υποχρεωτική εφαρμογή ένα Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας για όλα τα κράτη μέλη του.

Το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας του αεροδρομίου είναι ένα ζωτικής σημασίας στοιχείο για τον οργανισμό της Fraport AG, που βασίζεται στα πρότυπα και τις συστάσεις που αναφέρονται στο Παράρτημα 14 του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), το Παράρτημα 19 και τις επισημάνσεις που περιέχονται στο Έγγραφο του ICAO 9774 (Εγχειρίδιο για την Πιστοποίηση των Αεροδρομίων). Επιπλέον, κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με τα καθήκοντα και τις επιδράσεις ενός Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (SMS) παρουσιάζονται στο Έγγραφο 9859 του ICAO, Εγχειρίδιο Διαχείρισης Ασφάλειας (SMM). Επιπρόσθετες υποχρεωτικές διατάξεις εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης περιγράφονται στους κανονισμούς ΕΕ 216/2008 και ΕΕ 139/2014.

Προκειμένου να διασφαλιστεί ο ρόλος του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας ως βασικός παράγοντας στον τομέα της ασφάλειας, είχε ενσωματωθεί ως ρυθμιστική διαδικασία στο Σύστημα Ολοκληρωμένης Διαχείρισης (IMS) της Fraport AG. Για να επισημανθεί η σημασία ενός βιώσιμου

και ισχυρού Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (SMS), ο Διαχειριστής του Συστήματος της Fraport έχει άμεση επικοινωνία και γραμμή αναφοράς με το Εκτελεστικό Συμβούλιο της Fraport. Δεδομένου ότι το σύστημα αυτό έχει αποδειχθεί επιτυχημένο στη πράξη, η Κοινοπραξία σχεδιάζει να εφαρμόσει την ίδια διαδικασία για τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, όπως παρουσιάζεται και στο οργανόγραμμα του κεφαλαίου "Οργανωτική Δομή".

Εμπορικές Δραστηριότητες και Μάρκετινγκ, Τιμολογιακή Πολιτική Αεροδρομίων

Εμπορική Δραστηριότητα

Η Fraport, καθώς και ο Όμιλος Κοπελούζου διαθέτουν τεράστια εμπειρία στην επιτυχή ανταπόκριση σε επιχειρηματικές ευκαιρίες και στην υλοποίηση προσαρμοσμένων λύσεων σε όλο τον κόσμο. Ειδικά η εμπειρία της Fraport που αποκτήθηκε κατά τη διάρκεια της λειτουργίας των διεθνών τουριστικών αεροδρομίων στην Αττάλεια, την Λίμα, τη Βάρνα και το Μπουργκάς.

Το εμπορικό σχέδιο της Κοινοπραξίας περιλαμβάνει αεροπορικές, μη-αεροπορικές και άλλες δραστηριότητες. Επί του παρόντος τα Ρυθμιζόμενα Αεροπορικά Τέλη (τέλη επιβατών, τέλη προσγείωσης αεροσκαφών και στάθμευσης) αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος των συνολικών εσόδων. Η Κοινοπραξία υποστηρίζει την άποψη ότι οι μη αεροπορικές δραστηριότητες προσφέρουν τεράστιες δυνατότητες για βελτίωση σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια. Η βασική στρατηγική περιλαμβάνει την προσφορά βελτιωμένων και ελκυστικών υπηρεσιών αγορών και εστίασης για τους επιβάτες και τους επισκέπτες με τον εκ νέου σχεδιασμό των χώρων πωλήσεων λιανικής και των εμπορικών χώρων των αεροδρομίων, αλλάζοντας ταυτόχρονα τη δομή της ίδιας της προσφοράς. Βελτιώσεις θα υλοποιηθούν σχεδόν αμέσως, στην δομή και την επιλογή των προϊόντων, καθώς και τη διαφήμιση και προώθηση τους, ενώ τα ανακαινισμένα και επεκτεταμένα νέα κτίρια των αεροσταθμών θα παρέχουν τα στοιχεία διάταξης, ροής και χώρων που είναι απαραίτητα για την πλήρη αξιοποίηση του υπάρχοντος δυναμικού.

Όλοι οι νέοι αεροσταθμοί ή οι επεκτάσεις των αεροσταθμών θα είναι σχεδιασμένοι σύμφωνα με τις τελευταίες εξελίξεις της εμπορικής επιχειρηματικότητας, εστιάζοντας κυρίως στις δραστηριότητες λιανικού εμπορίου στον ελεγχόμενο χώρο πρόσβασης των αεροσταθμών και στη δημιουργία σύγχρονων και ελκυστικών χώρων αγορών διατηρώντας το Ελληνικό στυλ.

Αεροπορικό Μάρκετινγκ

Στις προηγούμενες ενότητες περιγράφονται με λεπτομέρεια οι βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες στρατηγικές της Κοινοπραξίας για την ανάπτυξη των αεροδρομίων ώστε να μετατραπούν σε σύγχρονους και ανταγωνιστικούς χώρους διακίνησης επιβατών.

Στην τρέχουσα ενότητα παρέχεται μια περιγραφή των μέτρων και των εργαλείων μάρκετινγκ της Κοινοπραξίας ώστε να επιτύχει τους στόχους που προτείνονται.

Επί του παρόντος, οι λειτουργίες όλων των αεροδρομίων είναι πολύ εποχιακές. Ακόμη και αν τους ανοιξιάτικους και φθινοπωρινούς μήνες χρησιμοποιηθούν πιο έντονα στο μέλλον, κύριο εργαλείο μάρκετινγκ θα είναι η προώθηση των αεροδρομίων αυτών ως ηλιόλουστων προορισμών.

Η Ανατολική Μεσόγειος απολαμβάνει αυξανόμενη δημοτικότητα όχι μόνο μεταξύ των δυτικοευρωπαίων τουριστών, αλλά και μεταξύ ταξιδιωτών των χωρών της Κοινοπολιτείας Ανεξάρτητων Κρατών (CIS).

Οι διάφορες περιοχές προορισμού διαθέτουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά: λογικές τιμές, φιλικότητα προς την οικογένεια και ασφάλεια. Αλλά οι προορισμοί δεν είναι μόνο περιοχές για θαλάσσια μπάνια και ήλιο. Χάρη στο ποικιλόμορφο τοπίο και τον πολιτιστικό και ιστορικό πλούτο διαθέτουν και τουριστικό δυναμικό που δεν έχει ακόμη πλήρως αξιοποιηθεί. Ως εκ τούτου, η Κοινοπραξία έντονα υποστηρίζει ότι το επίπεδο αναγνωρισιμότητας των προορισμών διακοπών και των αεροδρομίων τους μπορεί να αυξηθεί περαιτέρω.

Αυτό μπορεί να επιτευχθεί ακολουθώντας τα παρακάτω στρατηγικά βήματα, μεταξύ άλλων:

- Προσέλκυση νέων χωρών προέλευσης, μαζί με νέες αεροπορικές εταιρείες.
- Προσέλκυση επιπλέον αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους, για παράδειγμα. από την Ανατολική Ευρώπη

Ακολουθεί μια σειρά δραστηριοτήτων και εργαλείων που υποστηρίζουν τους παραπάνω στόχους:

- Άμεση προσέγγιση αεροπορικών εταιρειών που λειτουργούν σε αεροδρόμια του ομίλου Fraport
- Ενσωμάτωση των αεροδρομίων στην διαδικτυακή πλατφόρμα μάρκετινγκ του ομίλου Fraport: www.fraport.com που έχει ρυθμό προβολών πάνω από 450.000.
- Διαφήμιση σε άλλες τοποθεσίες που δραστηριοποιείται η Fraport, απευθυνόμενη σε περίπου 90 εκατομμύρια επιβάτες τον χρόνο

Είναι σαφώς κατανοητό από την Κοινοπραξία ότι οι συνδυασμένες προσπάθειες όλων των εμπλεκομένων μερών, για παράδειγμα των Ταξιδιωτικών Γραφείων, των Κρατικών Αρχών και των τοπικών κοινοτήτων θα οδηγήσουν στα επιθυμητά αποτελέσματα.

Τιμολογιακή Πολιτική Αεροδρομίων

Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας στο αεροπορικό μάρκετινγκ είναι η εφαρμογή καθεστώτος αεροπορικών χρεώσεων στα Περιφερειακά Αεροδρόμια. Η προσέγγιση της Κοινοπραξίας στην διαμόρφωση τελών και χρεώσεων στους χρήστες του αεροδρομίου διέπεται από τους ισχύοντες κανονισμούς της Ελληνικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), από την Σύμβαση Παραχώρησης που εφαρμόζεται στην παρούσα συναλλαγή και τις βέλτιστες πρακτικές, όπως εφαρμόζονται στην παγκόσμια αεροπορική βιομηχανία. Η Κοινοπραξία σχεδιάζει να αναπτύξει μια τιμολογιακή πολιτική με ξεχωριστά τέλη προσγείωσης, στάθμευσης, εξυπηρέτησης επιβατών κ.λπ., για να τονωθεί περαιτέρω η αύξηση της κίνησης, να μειωθεί ο θόρυβος (από την διαχείριση του χρόνου άφιξης/αναχώρησης και του χρόνου επανεξυπηρέτησης των αεροσκαφών) και να παραμείνει ανταγωνιστική σε σχέση με άλλους μεσογειακούς τουριστικούς προορισμούς. Η Κοινοπραξία δεσμεύεται πλήρως προς την θέση της Διεθνούς Ένωσης Αερομεταφορών (ΙΑΤΑ) ότι δεν πρέπει να υπάρχει καμία διάκριση μεταξύ των διαφόρων ομάδων χρηστών σε ότι αφορά τις αεροπορικές χρεώσεις.

Υποδομές λειτουργίας αεροδρομίου, Διαχείριση Απορριμμάτων και Περιβάλλοντος

Λόγω της συνεχούς αύξησης της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας στα αεροδρόμια, καθώς και της μόνιμης αύξησης των χώρων που απαιτούν ψύξη, ένας σημαντικός αριθμός υφιστάμενων

υποδομών λειτουργίας σε διάφορα αεροδρόμια χρήζουν σημαντικής αποκατάστασης ή πλήρους αντικατάστασης. Για τη βελτιστοποίηση της κατανάλωσης των διαφόρων εγκαταστάσεων, η Fraport χρησιμοποιεί μια ευρεία ποικιλία Συστημάτων Διαχείρισης Ενέργειας Κτιρίων (BMS) για να ελέγχει την ενεργειακή κατανάλωση των διαφορετικών συστημάτων λειτουργίας.

Το σύστημα BMS διαχειρίζεται τα ηλεκτρομηχανολογικά συστήματα σε μια εγκατάσταση, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων ασφάλειας, φωτισμού, ψύξης, θέρμανσης και αερισμού. Τα τελευταία είναι επίσης γνωστά και ως συστήματα HVAC (heat, ventilation & air conditioning). Οι αισθητήρες και άλλες συσκευές που χρησιμοποιούνται από το BMS ονομάζονται "σημεία". Αυτά περιλαμβάνουν θερμοστάτες, αισθητήρες ανίχνευσης φωτιάς, sprinklers, κ.λπ.

Η διαχείριση κτιρίων αποτελεί βασικό συστατικό του ευφυούς κτιριακού σχεδιασμού, όπου πολλά υπο-συστήματα είναι ενσωματωμένα έτσι ώστε να μπορούν να λειτουργούν με πολύ μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα, να προβλέπουν τις αλλαγές του καιρού και να ρυθμίζονται ανάλογα με τον αριθμό των ατόμων σε μια δεδομένη τοποθεσία, κ.α. Η διαχείριση κτιρίων μπορεί επίσης να περιλαμβάνει υπολογισμούς ενοικίων και τελών με βάση την παραμονή και χρήση των εγκαταστάσεων από τον ένοικο.

Η γενική προοπτική σε ό, τι αφορά τη μελλοντική διαχείριση των υποδομών λειτουργίας δεν μπορεί να είναι ολοκληρωμένη χωρίς την εισαγωγή του θέματος της Διαχείρισης Απορριμμάτων και Περιβάλλοντος.

Η Κοινοπραξία σκοπεύει να καθιερώσει ένα σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης για την προστασία και βελτίωση του περιβάλλοντος μέσω της βελτίωσης των περιβαλλοντικών επιδόσεων και την αποφυγή ή τη μείωση της ρύπανσης του περιβάλλοντος, για παράδειγμα των αποβλήτων του αεροδρομίου, όπου αυτό είναι τεχνικά, οργανωτικά και οικονομικά εφικτό. Εκτεταμένη αυτό-παρακολούθηση εντός του πεδίου εφαρμογής ενός συνεχούς οικολογικού εταιρικού προγράμματος ελέγχου αποτελεί βασικό στοιχείο της περιβαλλοντικής διαχείρισης. Οι δύο κατευθυντήριες γραμμές των περιβαλλοντικών προσπαθειών της Κοινοπραξίας είναι: αποδοχή της ευθύνης και διασφάλιση διαφάνειας.

Αυτή η στρατηγική αρχή της Κοινοπραξίας περιλαμβάνει μέτρα για τη βελτίωση των σημερινών διαδικασιών που επηρεάζουν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

Ένα πρόγραμμα διαχείρισης απορριμμάτων θα προετοιμαστεί ώστε να παρακολουθούνται οι δραστηριότητες αξιοποίησης των αποβλήτων. Το πρόγραμμα έχει τους ακόλουθους στόχους:

- Μείωση ή περιορισμός της παραγωγής απορριμμάτων, καθώς και των κινδύνων που ενέχουν
- Επίτευξη συμμόρφωσης με τις οικολογικές απαιτήσεις
- Εισαγωγή συστήματος για ξεχωριστή περισυλλογή αποβλήτων
- Βελτίωση του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου των σχετικών με τα απόβλητα δραστηριοτήτων

Για την επίτευξη των στόχων του προγράμματος διαχείρισης απορριμμάτων, είναι αναγκαία τα ακόλουθα:

- Έλεγχος των δραστηριοτήτων από τις οποίες παράγονται απόβλητα
- Παρακολούθηση της κίνησης των αποβλήτων από την παραγωγή τους στην επεξεργασία και την τελική απόθεσή τους
- Προετοιμασία και ενημέρωση των απαιτήσεων των κανονιστικών βασικών εγγράφων για τη διαχείριση αποβλήτων της Κοινοπραξίας

Η προστασία του κλίματος είναι μία από τις σημαντικότερες περιβαλλοντικές προκλήσεις της εποχής μας. Περισσότερο από δύο τοις εκατό των εκπομπών CO2 που προκαλούνται από τον άνθρωπο, οφείλονται στην εναέρια κυκλοφορία. Σύμφωνα με την εκτίμηση του Διεθνούς Συμβουλίου Αερολιμένων (ACI), της παγκόσμιας οργάνωσης των φορέων εκμετάλλευσης αερολιμένων, μέχρι πέντε τοις εκατό του ποσού αυτού θεωρείται ότι προέρχεται από τα αεροδρόμια.

Αν και η λειτουργία των αεροδρομίων προκαλεί μόνο μικρή ζημιά στο παγκόσμιο κλίμα, η Κοινοπραξία αναγνωρίζει τη σημασία του θέματος αυτού και θα μειώσει τις εκπομπές των αερίων που επηρεάζουν το κλίμα σε όλα τα αεροδρόμιά της. Οι δραστηριότητές μας θα επικεντρώνονται σε κτίρια και υποδομές, καθώς και στην εφοδιαστική αλυσίδα και την κυκλοφορία.

Η Κοινοπραξία θεωρεί ότι η διαχείριση αποβλήτων και οι επιπτώσεις στο περιβάλλον είναι ένα σημαντικό στοιχείο της γενικότερης φιλοσοφίας της, αναθέτοντας κατά συνέπεια την ευθύνη στα Κεντρικά Γραφεία, δηλαδή αποτελεί μέρος του Τμήματος Διασφάλισης Ποιότητας.

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.
Αθήνα, 06/10/2014
Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα
Δικηγόρος

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΙΜ.ΔΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΑΛΚΥΟΝΗΣ 37, 175 .. ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ.& FAX: 2.. 9884377
ΑΦΜ: 043960730 - ΔΟΥ: ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ
Α.Μ. Δ.Σ.Α. 20257

CLUSTER B

Rodos Airport Development Plan

Location and Connectivity: Rodos Airport is located in the east of the Aegean Sea and offers connections to international and domestic destinations by both scheduled and charter carriers.

Challenge: Terminal capacity is constrained due to limitations on the baggage system with additional refurbishments required to improve airside pavement condition and replacement of utilities.

KEY AIRPORT FACTS

Number of Runways: 1 (07/25)

Dimensions of Runways: 3,305m x 45m

Number of Terminals: 1

Number of Stands: 14

2013 Annual Passengers: 4.2 mppa

2013 Annual Movements: 32,441 ATMs

Current 2Way Peak Hour Passengers: 2,752 pax / hour

Current 2 Way Peak Hour ATMs: 25 ATMs / hour

Calculated Runway Capacity: 28 ATMs / hour

Current Terminal Size: [illegible]



RODOS AIRPORT

This is a busy and successful airport catering primarily for the tourism industry on the island of Rodos.

The terminal will benefit from expansion to alleviate constraints in order to enhance the passenger experience. Implementing a full in-line HBS in the basement and expanding the gate hold rooms will enable the airport toachieve greater operational efficiencies throughout the Concession period.

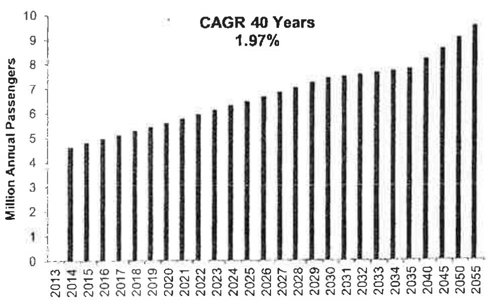
The airside pavement is currently in good condition but will require refurbishment in the future works period. Stand reconfiguration to allow pushbacks will increase overall stand capacity.

BACKGROUND

- The island of Rodos is the largest of the Dodecanese islands by both land area and population.
- Today, it is one of the most popular tourist destinations in Europe. The economy of the island is predominantly tourist-orientated with 75% of the econcomically active population involved in the industry.

TRAFFIC FORECAST

Passengers are forecasted to more than double from 4.2 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 9.5 mppa in 2055, with a CAGR of 1.97%. Air traffic movements (ATMs) are forecasted to increase from 32.4 to 61.2 thousand in 2055.



CLUSTER B

TERMINAL CAPACITY

Adequate number of passenger processing facilities for both arriving and departing flows across all design hours in 2015.

The inbound immigration area is 'capacity critical' in 2015 for LoS C in the design hour due to insufficient queuing and circulation space.

STAND CAPACITY

Rodos Airport's current stand capacity of 14 stands is sufficient to meet current ATM peak hour demand with no stand expansion required in the Imminent Works period.



The terminal capacity at Rodos Airport can be optimised by reconfiguration of existing areas and providing additional passenger processing facilities.

ASSESSMENT OF CURRENT INFRASTRUCTURE

TERMINAL

The capacity assessment of the arriving and departing passenger processes within the terminal building has been informed by:

- A site visit to Rodos Airport.
- Planning assumptions driven by current airport operational performance, IATA standards and industry benchmarks.
- Information available from the data room and airport fact sheets.

The airport has a terminal area of over 46,000m², making it the largest terminal in the cluster. The terminal is adequately sized for the current number of passengers travelling through the airport, and has been maintained to a reasonable standard, however, some minor repairs are required to the flooring.

AIRFIELD

The airport has one runway with a full length parallel taxiway. The pavement is generally in a good condition, albeit with two areas requiring further attention. The apron will benefit from reconfiguration and it was noted that during the summer peak period the apron regularly has Boeing 747 charter operations along with scheduled Code C traffic. Runway 25 was rehabilitated in approximately 2009 and maintenance repairs are now required.

The current runway strip width for RWY 07/25 extends 75m from the runway end and therefore is not compliant with ICAO standards. This non-compliance can be addressed by extending the additional runway strip width.

Both of the runways have a Runway End Safety Area (RESA) in excess of ICAO requirements.

The airside pavements will require further investigatory works to establish formally their residual life and replacement year.

INFRASTRUCTURE HIGHLIGHT

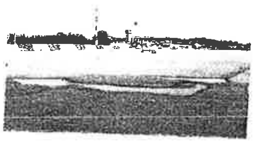
The more recent part of the terminal is closed during the winter season, allowing for optimisation of the terminal operations during this period.

Rodos requires terminal reconfiguration to expand areas such as baggage reclaim and to provide for inline HBS.

TERMINAL – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS
- No significant passenger processing capacity issues which precludes any Imminent Refurbishment Works

TERMINAL – IMMINENT EXPANSION WORKS
- Terminal expansion of ~11,856m² to meet forecast demand and IATA LoS C standard for passenger processing.

AIRSIDE – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS
- Two patches on the Taxiway Alpha require repairs.



Existing airside pavements need to be upgraded and strengthened to address two patches on the main parallel taxiway, as shown on the attached drawing.

IMMINENT WORKS

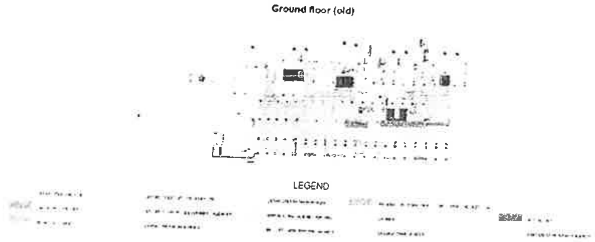
Expansion of the passenger processing facilities in the imminent works period will ensure that Rodos Airport achieves an IATA Level of Service (LoS) C and enhances the passenger experience.

The Alpha Taxiway requires patch repairs during the imminent works period but not other imminent airside works are required at this stage.

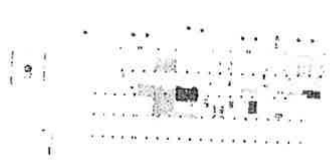
TERMINAL – IMMINENT WORKS

Refurbishment of the terminal is not required during the imminent works period but an expansion of the terminal will meet forecast demand and enhance the passenger experience. For reference, the current layout of the existing terminal is illustrated in the drawings below:

Ground floor (old)



1st floor (old)



AIRSIDE – IMMINENT WORKS

Localised patch repairs on the Alpha Taxiway will be required during the Imminent Works period.

CLUSTER B

TERMINAL – FUTURE EXPANSION WORKS

Future terminal and landside expansions have been sized to provide sufficient capacity over two phases:
Phase 1 - 2030 to 2043,
Phase 2 - 2044 to 2055.

RUNWAY – FUTURE REFURBISHMENT WORKS

The airside pavement is likely to require rehabilitation in 2034 due to the existing soil condition and observed pavement degradation.

APRON – FUTURE EXPANSION WORKS

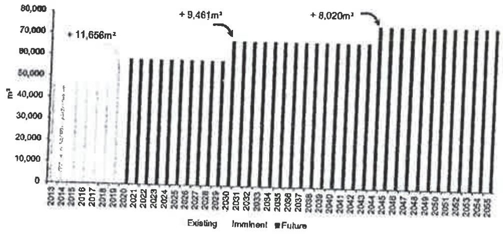
In 2030 , reconfigure stands to allow pushbacks resulting in an increase in stand capacity from 14 stands to 26 stands.

FUTURE WORKS

The Future Expansion Works will provide a two phased terminal development ensuring sufficient capacity until the end of the Concession period.

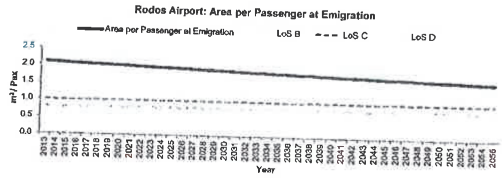
The Airside pavement is likely to require rehabilitation in 2034. Reconfiguring stands to allow pushbacks will increase overall stand capacity at the airport.

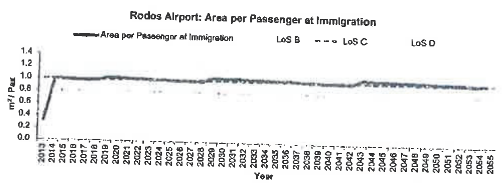
We have planned a phased expansion of the terminal and landside over the Concession period. The initial expansion will be constructed during the Imminent Works period with a further two expansions to be constructed during the Future Works period, as shown in the phasing chart below:

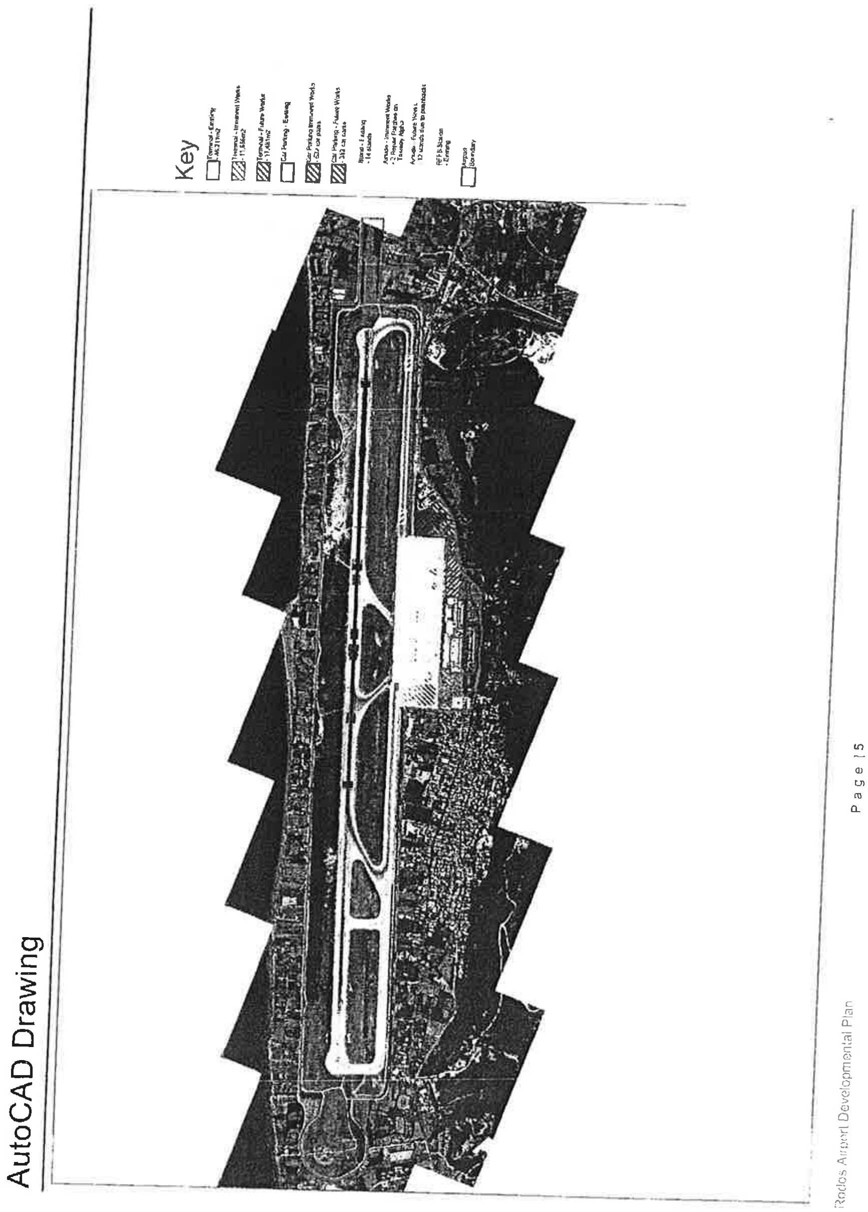


The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimum IATA LoS C across the duration of the Concession.

Our analysis, illustrated on the charts below, shows the two main capacity constrained processes at the airport. There are no capacity constrained departure processes, with Emigrationclearly achieving a service greater than LoS B. Immigration, the most capacity constrained arrival process, will achieve a LoS C after works completed in the Imminent Works period.






AutoCAD Drawing
Key
Rodos Airport Developmental Plan
Page | 5

Ομάδα Β

Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Ρόδου

Τοποθεσία και Διασυνδέσεις: Το Αεροδρόμιο της Ρόδου βρίσκεται στο Ανατολικό Αιγαίο και προσφέρει σύνδεση με διεθνείς και εγχώριους προορισμούς τόσο μέσω τακτικών όσο και μέσω ναυλωμένων (τσάρτερ) πτήσεων.

Πρόκληση: Η χωρητικότητα του αεροσταθμού είναι περιορισμένη λόγω περιορισμών στο σύστημα αποσκευών, ενώ απαιτούνται πρόσθετες επεμβάσεις αποκατάστασης για τη βελτίωση της κατάστασης του οδοστρώματος στο χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης, αλλά και αντικατάστασης λειτουργικών υποδομών.

ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Αριθμός Διαδρόμων: 1 [07/25]

Διαστάσεις Διαδρόμου: 3.305m x 45m

Αριθμός Αεροσταθμών: 1

Αριθμός Θέσεων Στάθμευσης Αεροσκαφών: 14

2013 Επιβάτες Ετησίως: 4,2 mppa (εκ. επιβ.)

2013 Μετακινήσεις Ετησίως: 32.441 ATMs

Αναχωρήσεις/Αφίξεις Επιβατών κατά την Ώρα Αιχμής: 2.752 επιβάτες / ώρα

Κινήσεις Αναχωρήσεων/Αφίξεων κατά την Ώρα Αιχμής: 25 ATMs / ώρα

Υπολογιζόμενη Χωρητικότητα Διαδρόμου: 28 ATMs / ώρα

Μέγεθος Υφιστάμενου Αεροσταθμού: 46.211m²



ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΡΟΔΟΥ

Είναι ένα επιτυχημένο αεροδρόμιο με πολλή κίνηση, το οποίο καλύπτει πρωτίστως τις ανάγκες της τουριστικής βιομηχανίας του νησιού της Ρόδου.

Τα οφέλη που θα αποκομίσει ο αεροσταθμός από την επέκταση, θα μετριάσουν τους υφιστάμενους περιορισμούς έτσι ώστε να βελτιώσουν την ταξιδιωτική εμπειρία των επιβατών. Η εφαρμογή ενός πλήρως in-line συστήματος ελέγχου αποσκευών (HBS) στο ισόγειο και η επέκταση των πυλών αναμονής, θα δώσουν τη δυνατότητα στο αεροδρόμιο να επιτύχει υψηλότερες λειτουργικές επιδόσεις καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης.

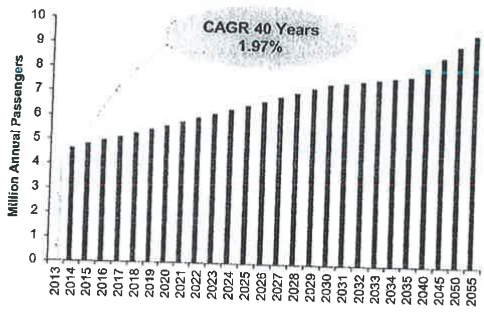
Το οδόστρωμα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης βρίσκεται επί του παρόντος σε καλή κατάσταση, ωστόσο θα χρειαστεί αποκατάσταση μέσα στην περίοδο των μελλοντικών έργων. Η αναδιάταξη των θέσεων των αεροσκαφών θα επιτρέπει την οπισθέλκυσή τους, και ως εκ τούτου θα αυξήσει τη συνολική χωρητικότητα.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- Το νησί της Ρόδου είναι το μεγαλύτερο νησί των Δωδεκανήσων, τόσο σε έκταση, όσο και σε πληθυσμό.
- Σήμερα, αποτελεί έναν από τους δημοφιλέστερους τουριστικούς προορισμούς στην Ευρώπη. Η οικονομία του νησιού είναι προσανατολισμένη κατά κύριο λόγο προς τον τουρισμό, με το 75% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού του νησιού να απασχολείται στον κλάδο αυτό.

ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Ο αριθμός των επιβατών προβλέπεται να υπερδιπλασιαστεί, από τους 4,2 mppa (εκ. επιβ. ετησίως) το 2013 στους 9,5 mppa το 2055, με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του 1,97%. Η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) προβλέπεται να αυξηθεί από 32.400 σε 61.200 το 2055.



Σχέδιο Ανάπτυξης για το Αεροδρόμιο της Ρόδου

Σελίδα | 1

Ομάδα Β

ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ

- Επαρκής αριθμός εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης επιβατών και στις δυο ροές (αναχωρήσεις / αφίξεις) σε όλες τις ώρες σχεδιασμού μέσα στο 2015.
- Η περιοχή ελέγχου διαβατηρίων στις αφίξεις είναι «οριακής χωρητικότητας» για το 2015 για επίπεδο εξυπηρέτησης κλάσης LoS C στην ώρα σχεδιασμού, λόγω ανεπάρκειας στις αναμονές και στο χώρο κυκλοφορίας των επιβατών.

ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

- Η υφιστάμενη χωρητικότητα των 14 θέσεων αεροσκαφών στο Αεροδρόμιο της Ρόδου ικανοποιεί την τρέχουσα ζήτηση σε μετακινήσεις (ATM) σε ώρες αιχμής, χωρίς να απαιτείται επέκταση κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων.



Η χωρητικότητα του αεροσταθμού στο Αεροδρόμιο της Ρόδου μπορεί να βελτιστοποιηθεί με μια αναδιάταξη των υφιστάμενων χώρων και της παροχής προς τους επιβάτες πρόσθετων εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτησή τους.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ

Η αξιολόγηση των διαδικασιών που αφορούν στις αναχωρήσεις και αφίξεις των επιβατών εντός του κτηρίου του αεροσταθμού βασίστηκε πάνω σε:

- Επιτόπια επίσκεψη στο Αεροδρόμιο της Ρόδου
- Παραδοχές σχεδιασμού από την τωρινή λειτουργική επίδοση του αεροδρομίου, τα πρότυπα της IATA και τα σημεία αναφοράς του τομέα των αερομεταφορών.
- Διαθέσιμες πληροφορίες από το data room και τα πληροφοριακά δελτία του αεροδρομίου.

Η έκταση του αεροσταθμού του αεροδρομίου είναι πάνω από 46.000m², καθιστώντας τον έτσι το μεγαλύτερο αεροσταθμό σε αυτή την ομάδα αεροδρομίων. Το μέγεθος του αεροσταθμού είναι επαρκές για τον υφιστάμενο αριθμό επιβατών που ταξιδεύουν μέσω του αεροδρομίου, και η υποδομή διατηρείται σε λογικά επίπεδα, ωστόσο κάποιες μικρές επισκευές απαιτούνται στο δάπεδο.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Το αεροδρόμιο διαθέτει έναν διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης με έναν παράλληλο διάδρομο τροχοδρόμησης σε όλο το μήκος του. Το οδόστρωμα βρίσκεται γενικά σε καλή κατάσταση, αν και δυο περιοχές απαιτούν περαιτέρω προσοχή. Ο χώρος ελιγμών των αεροσκαφών θα επωφεληθεί από μια αναδιαμόρφωση, και παρατηρείται ότι κατά τη διάρκεια της καλοκαιρινής περιόδου αιχμής ο χώρος ελιγμών των αεροσκαφών υποδέχεται σε τακτή βάση πτήσεις τσάρτερ με αεροσκάφη τύπου Boeing 747 μαζί με προγραμματισμένη κίνηση C Code Ο διάδρομος 25 αποκαταστάθηκε το 2009 περίπου και τώρα χρειάζονται επισκευές συντήρησης.

Το υφιστάμενο πλάτος της λωρίδας του διαδρόμου για τον RWY 07/25 εκτείνεται 75m από το τέλος του διαδρόμου και ως εκ τούτου δε βρίσκεται σε συμμόρφωση με τα πρότυπα του ICAO. Αυτό μπορεί να αντιμετωπιστεί με επέκταση του επιπλέον πλάτους της λωρίδας του διαδρόμου.

Και οι δυο διάδρομοι διαθέτουν Ζώνες Ασφάλειας Τέλους Διαδρόμου (RESA) που υπερβαίνουν τις απαιτήσεις του ICAO.

Τα οδοστρώματα θα χρειαστούν περαιτέρω διερευνητικές εργασίες για να καθοριστεί επακριβώς η υπολειπόμενη διάρκεια ζωής και το έτος αντικατάστασης.

ΒΑΣΙΚΟΤΕΡΑ ΣΗΜΕΙΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

Το πιο πρόσφατο τμήμα του αεροσταθμού παραμένει κλειστό κατά τη χειμερινή περίοδο, επιτρέποντας έτσι τη βελτιστοποίηση των λειτουργιών του αεροσταθμού κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής.

Το αεροδρόμιο της Ρόδου απαιτεί μια αναδιάταξη του αεροσταθμού για να γίνουν επεκτάσεις σε χώρους όπως ο χώρος παραλαβής αποσκευών και για να εγκατασταθεί ένα in-line σύστημα ελέγχου αποσκευών HBS.

Ομάδα Β

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Δεν υπάρχουν σοβαρά ζητήματα χωρητικότητας στο χώρο εξυπηρέτησης επιβατών, και δεν προκύπτει ανάγκη για Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Μια επέκταση του αεροσταθμού της τάξης των 11.656m² περίπου για να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις της προβλεπόμενης ζήτησης και των προτύπων LoS C της IATA για την εξυπηρέτηση των επιβατών.

ΧΩΡΟΣ ΕΛΙΓΜΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Δυο τμήματα που έχουν αποκατασταθεί τοπικά (μπαλώματα) στο διάδρομο τροχοδρόμησης Άλφα χρήζουν επισκευής.



Τα υφιστάμενα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης χρειάζονται αναβάθμιση και ενίσχυση, έτσι ώστε να αντιμετωπιστούν δυο τμήματα στον κύριο παράλληλο διάδρομο τροχοδρόμησης στα οποία έχει γίνει τοπική αποκατάσταση (μπαλώματα), όπως φαίνεται και στη φωτογραφία παραπάνω.

ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

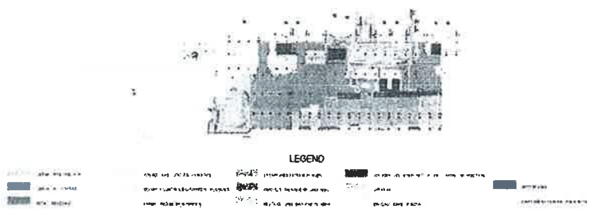
Η επέκταση των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης επιβατών κατά την περίοδο των επικείμενων έργων, θα εξασφαλίσει για το αεροδρόμιο της Ρόδου την επίτευξη ενός επιπέδου εξυπηρέτησης με βάση τα πρότυπα της IATA της τάξης του LoS C και θα βελτιώσει την ταξιδιωτική εμπειρία των επιβατών.

Ο διάδρομος τροχοδρόμησης Άλφα απαιτεί επισκευές στα τμήματα εκείνα στα οποία έχει γίνει τοπική αποκατάσταση (μπαλώματα) κατά την περίοδο άμεσων έργων, ωστόσο κανένα επιπλέον άμεσο έργο δεν απαιτείται στο χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης στο στάδιο αυτό.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Δεν απαιτείται ανακαίνιση του αεροσταθμού κατά την περίοδο των επικείμενων έργων, ωστόσο μια επέκτασή του μπορεί να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις της προβλεπόμενης κίνησης και να βελτιώσει την ταξιδιωτική εμπειρία των επιβατών. Στα παρακάτω σχέδια απεικονίζεται η διάταξη του υφιστάμενου αεροσταθμού:

Ground floor (old)



1st floor (old)



ΧΩΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ (AIRSIDE) – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Τοπικές επισκευές στα τμήματα που έχουν υποστεί μερική αποκατάσταση (μπαλώματα) στο διάδρομο τροχοδρόμησης Άλφα θα χρειαστούν κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων.

Ομάδα Β

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Μελλοντικές επεκτάσεις στον αεροσταθμό και στο αστικό χώρο του αεροδρομίου έχουν υπολογιστεί να προσφέρουν επαρκή χωρητικότητα μέσα σε δυο φάσεις.
  - Φάση 1: 2030 - 2043
  - Φάση 2: 2044 - 2055

ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Το οδόστρωμα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης είναι πιθανό να χρειαστεί αποκατάσταση μέσα στο 2034 εξαιτίας της υφιστάμενης κατάστασης του εδάφους και την υποβάθμιση του οδοστρώματος που έχει παρατηρηθεί.
-

ΧΩΡΟΣ ΕΛΙΓΜΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

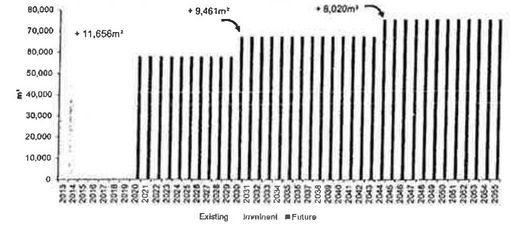
- Το 2030, μια αναδιάταξη των θέσεων στάθμευσης των αεροσκαφών θα επιτρέπει την οπισθέλκυσή τους με αποτέλεσμα την αύξηση της χωρητικότητας των θέσεων από [illegible]

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

Τα Μελλοντικά Έργα Επέκτασης προβλέπουν την ανάπτυξη του αεροσταθμού σε δυο φάσεις, εξασφαλίζοντας μια επαρκή χωρητικότητα του σταθμού ως το τέλος της περιόδου Παραχώρησης.

Το οδόστρωμα του Χώρου Ελεγχόμενης Πρόσβασης είναι πιθανό να χρειαστεί αποκατάσταση το 2034. Η αναδιάταξη των θέσεων στάθμευσης των αεροσκαφών θα δώσει τη δυνατότητα για οπισθέλκυσή τους, αυξάνοντας τη συνολική χωρητικότητα των θέσεων των αεροσκαφών στο αεροδρόμιο.

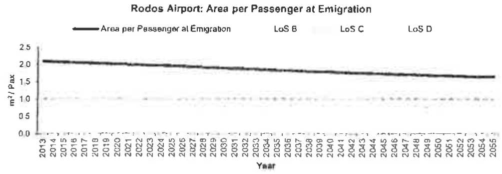
Έχουμε προγραμματίσει μια σταδιακή επέκταση του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου κατά τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης. Η αρχική επέκταση θα πραγματοποιηθεί κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων, ακολουθούμενη από δυο περαιτέρω επεκτάσεις που θα πραγματοποιηθούν μέσα στην περίοδο των Μελλοντικών Έργων, όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα:



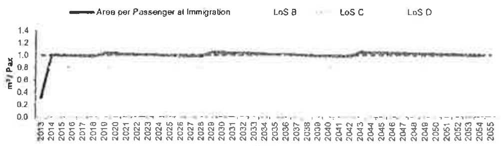
Οι εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών του αεροσταθμού έχουν αξιολογηθεί κατά την ώρα σχεδιασμού με σκοπό να παρέχουν κατ' ελάχιστον επίπεδο εξυπηρέτησης με βάση τα πρότυπα της IATA, κλάσης LoS C, καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης.

Η ανάλυσή μας, όπως απεικονίζεται στα παρακάτω διαγράμματα, παρουσιάζει τις δυο βασικές διαδικασίες του αεροδρομίου που εμφανίζουν περιορισμένη χωρητικότητα. Δεν υπάρχει περιορισμένη χωρητικότητα στις διαδικασίες αναχωρήσεων, με τον Έλεγχο Διαβατηρίων να επιτυγχάνει ξεκάθαρα ένα επίπεδο εξυπηρέτησης υψηλότερο από LoS B. Ο Έλεγχος Διαβατηρίων στις αφίξεις, η διαδικασία με την πιο περιορισμένη χωρητικότητα (από όλες τις διαδικασίες αφίξεων), με το πέρας της περιόδου των Επικείμενων Έργων θα επιτύχει ένα επίπεδο εξυπηρέτησης της τάξης του LoS C.

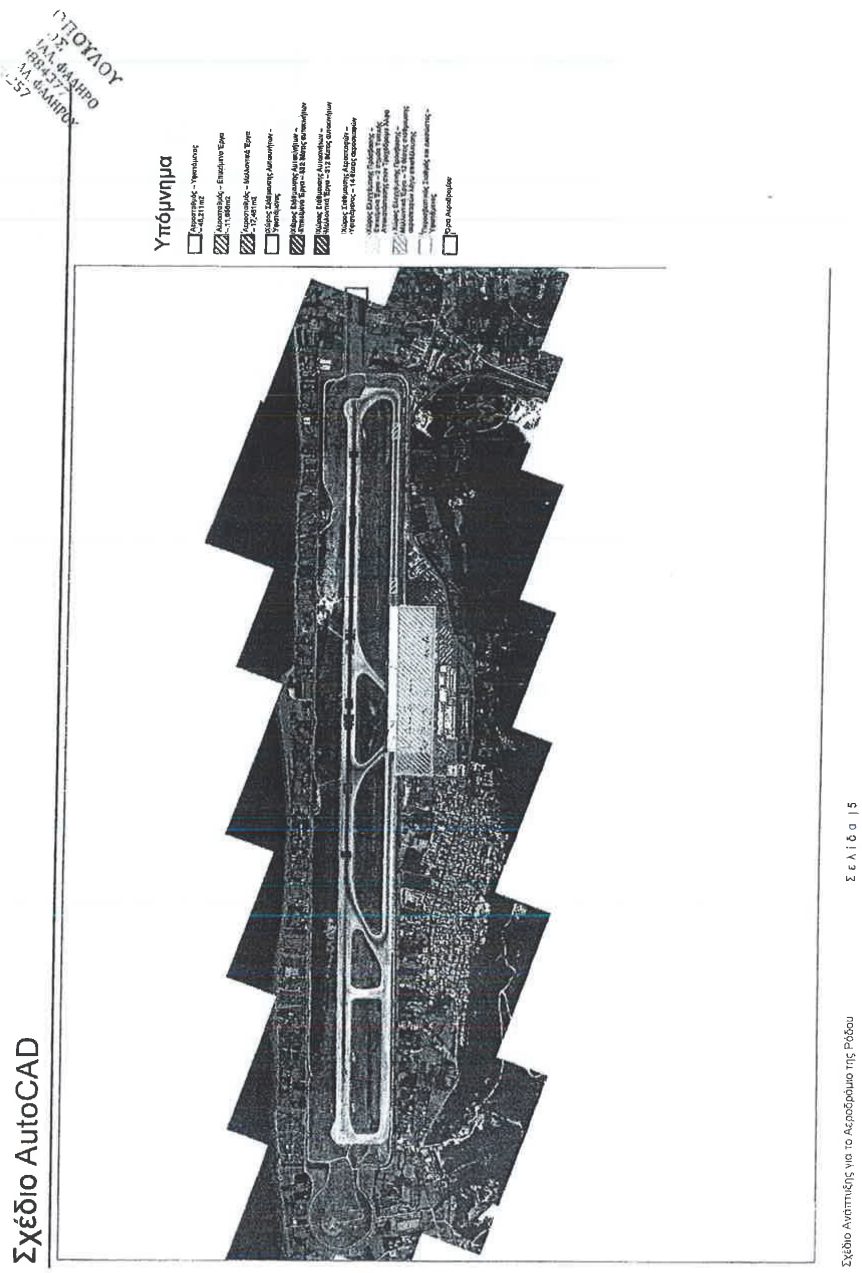
Rodos Airport: Area per Passenger at Emigration



Rodos Airport: Area per Passenger at Immigration



Σχέδιο Ανάπτυξης για το Αεροδρόμιο της Ρόδου Σελίδα | 4


Σχέδιο AutoCAD
Υπόμνημα
Σχέδιο Ανάπτυξης για το Αεροδρόμιο της Ρόδου
Σ ε λ ί δ α | 5

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυνα[illegible] πρωτοτύπου στην αγγλική.

Αθ[illegible] 03/10/2014

[illegible]

ΙΡΙΣ Ι. [illegible]ΥΛΟΥ
ΔΙΚ[illegible]ΡΟΣ
ΑΛΚΥΟΝΗΣ 37, 1[illegible] ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ.& FAX: [illegible]
ΑΦΜ: 043960[illegible] ΔΟΥ: [illegible] ΦΑΛΗΡΟΥ
[illegible] Δ.Σ.Α.: 20257

CLUSTER B

Kos Airport Development Plan

Location and Connectivity: Kos Airport is located in the South Aegean region within close proximity to Turkey offering connections to Europe.

Challenge: Terminal capacity is constrained due to inadequate passenger processing facilities with additional refurbishments required to improve airside pavement condition and replacement of utilities.

KEY AIRPORT FACTS

Number of Runways: 1 [14/32]

Dimensions of Runways: 2,390m x 45m

Number of Terminals: 1

Number of Stands: 7

2013 Annual Passengers: 2.02 mppa

2013 Annual Movements: 16,307 ATMs

Current 2-Way Peak Hour Passengers: 1,314 pax / hour

Current 2-Way Peak Hour ATMs: 14 ATMs / hour

Calculated Runway Capacity: 14 ATMs / hour

Current Terminal Size: 7,817m^2



KOS AIRPORT

Kos Airport is a successful airport catering mainly to European tourists and a phased expansion will fully exploit its potential.

The current airport is severly constrained, as a result there will be a ~17,700m^2 expansion constructed during the imminent Works Period, to alleviate the current capacity bottlenecks and provide a far superior passenger experience.

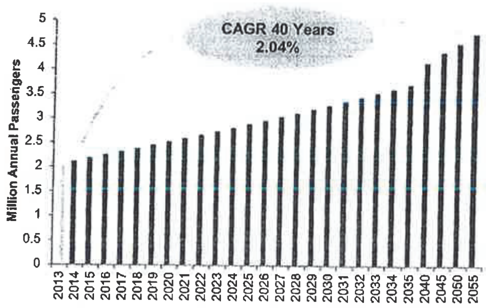
A further two expansions have been planned for the Future Works period combined with the rehabilitation of the airside pavement. Reconfiguration of stands to allow pushbacks will increase stand capacity.

BACKGROUND

- Kos is a mountainous island close to the ancient region of Caria and forms a separate municipality within the Kos regional unit.
- At 2.0 mppa, it is the second busiest aiport in Greece amongst the Cluster B airports, attracting mainly German, British and Italian tourists.

TRAFFIC FORECASTS

Passengers are forecast to grow from 2.0 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 4.7 mppa in 2055, with a CAGR of 2.04%. Air traffic movements (ATMs) are forecasted to increase from 16.3 to 37.6 thousand in 2055.



Terminal Capacity
Inadequate check-in counters across all the design hours in 2015.

The passenger processing areas, check-in and departure hall, emigration and immigration are 'capacity critical' in 2015 for LoS C in thedesign hour due to insufficient queuing and circulation space.

Stand Capacity
Current stand capacity of 7 stands is sufficient to meet current ATM peak hour demand with no stand expansion required in the Imminent Works period.



The terminal capacity at Kos Airport is severely constrained and can be addressed by reconfiguration of existing areas and providing additional passenger processing facilities.

Assessment of Current Infrastructure

Terminal

The capacity assessment of the arriving and departing passenger processes within the terminal building has been informed by:

- A site visit to Kos Airport.
- Planning assumptions driven by current airport operational performance, IATA standards and industry benchmarks.
- Information available from the data room and airport fact sheets.

There is no passenger greeting area and signage and wayfinding is very poor. All terminal processing facilities are undersized for current demand with congestion and queuing being a significant issue during peak times.

Airfield

Kos Airport has one runway with no parallel taxiway. This reduces capacity as it requires aircraft to backtrack along the runway. The perimeter road is in good condition and provides access to a historic church that infringes the Obstacle Limitation Surfaces (OLS). It was observed that the runway is showing signs of deterioration and no construction records exist. Grass cutting occurs 4-5 times per year and there are no apron road markings.

The current runway strip length for RWY 14/32 is only 75m from the runway centreline and is therefore not compliant with ICAO standards. This non-compliance can be mitigated by extending the existing strip by a further 75m each side of the runway to comply with the ICAO standard of 150m from the runway centreline.

RWY 32 has a compliant Runway End Safety Area (RESA). The RESA for RWY 14 is not compliant with ICAO Annex 14, and would either require displacement of the runway threshold or land reclamation to enlarge the RESA. We assume that any existing exemptions for non-compliance will continue and must be discussed with the approproiate authority. Land expropriation of circa 3,600m^{2}would have to be undertaken to make the RESA compliant with ICAO standards.

Infrastructure Highlight
Land is available for future apron expansion works as demand requires.

Pavement construction records don't exist and further investigations will be required to establish the cause of pavement deterioration.

Terminal facilities are operating over capacity, are generally poor and require extensive maintenance and replacement.

CLUSTER B

TERMINAL – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

- Reconfigure departures hall to provide a total of 24 check-in counters opposite terminal entrance with in-line HBS.
- Relocate security screening to the left of the reconfigured check-in area.
- Provide an additional immigration counter with zigzag queuing to increase immigration capacity.
- Consolidate baggage reclaim hall to increase queuing and circulation areas.

TERMINAL – IMMINENT EXPANSION WORKS

- Terminal expansion of ~17,703m² to meet forecast demand and IATA LoS C standard.

AIRSIDE – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

- Replace existing fuel spill patches damaged by summer heat.
- Reflective cracking, layjoints opening, joint cracking and rutting.



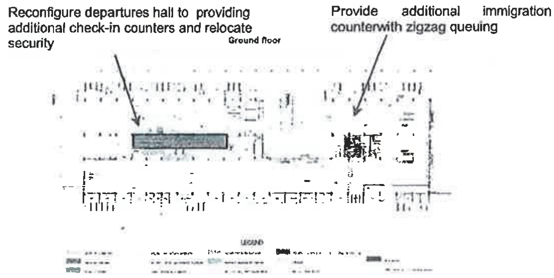
Existing terminal facilities can be optimised to improve passenger check-in and immigration queuing waiting times.

IMMINENT WORKS

Reconfiguration of the existing terminal will increase the number of check-in desks, increase capacity at immigration and improve queuing and circulation by altering the baggage reclaim hall and relocating security screening.The terminal expansion will enable the airport to meet forecast demand and improve passenger processing. Minor airside maintenance works are required but these works are not considered to be of a significant nature.

TERMINAL – IMMINENT WORKS

The main purpose of the terminal refurbishments works it to reconfigure the existing facilities within the building to improve passenger flows and provide increased capacity at immigration, baggage reclaim and check-in. Following this, an expansion of over 17,000m² the terminal will improve the overall passenger experience. The digram below shows some of the key changes to be made during the reconfiguration:



AIRSIDE – IMMINENT WORKS

Numerous localised repairsto the pavement will be required during the Imminent Works period but no significant works are required at this stage.

CLUSTER B

TERMINAL – FUTURE EXPANSION WORKS

Future terminal and landside expansions have been sized to provide sufficient capacity over two phases:
Phase 1 - 2030 to 2043;
Phase 2 - 2044 to 2055.

RUNWAY – FUTURE REFURBISHMENT WORKS

The airside pavement is likely to require rehabilitation in 2024 due to the existing soil condition and observed pavement degradation.

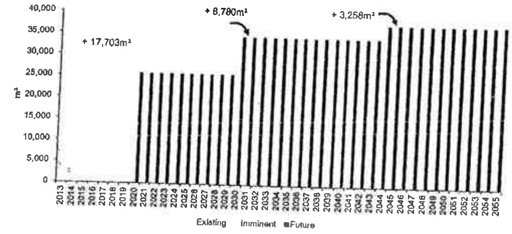
APRON – FUTURE EXPANSION WORKS

In 2030 reconfigure stands to allow pushbacks resulting in an increase in stand capacity.

FUTURE WORKS

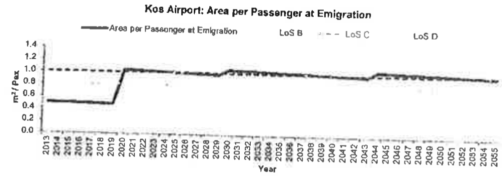
The Future Expansion Works will provide a two phased terminal development ensuring sufficient capacity until the end of the Concession period by applying the planning assumptions, ratios and criteria specified by ICAO, IATA, EU and the CA to determine the facility sizing and land area requirements as outlined below.

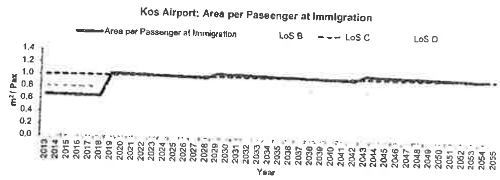
We have planned a phased expansion of the terminal and landside over the Concession period. The initial expansion will be constructed during the Imminent Works period with a further two expansions to be constructed during the Future Works period, as shown in the phasing chart below:

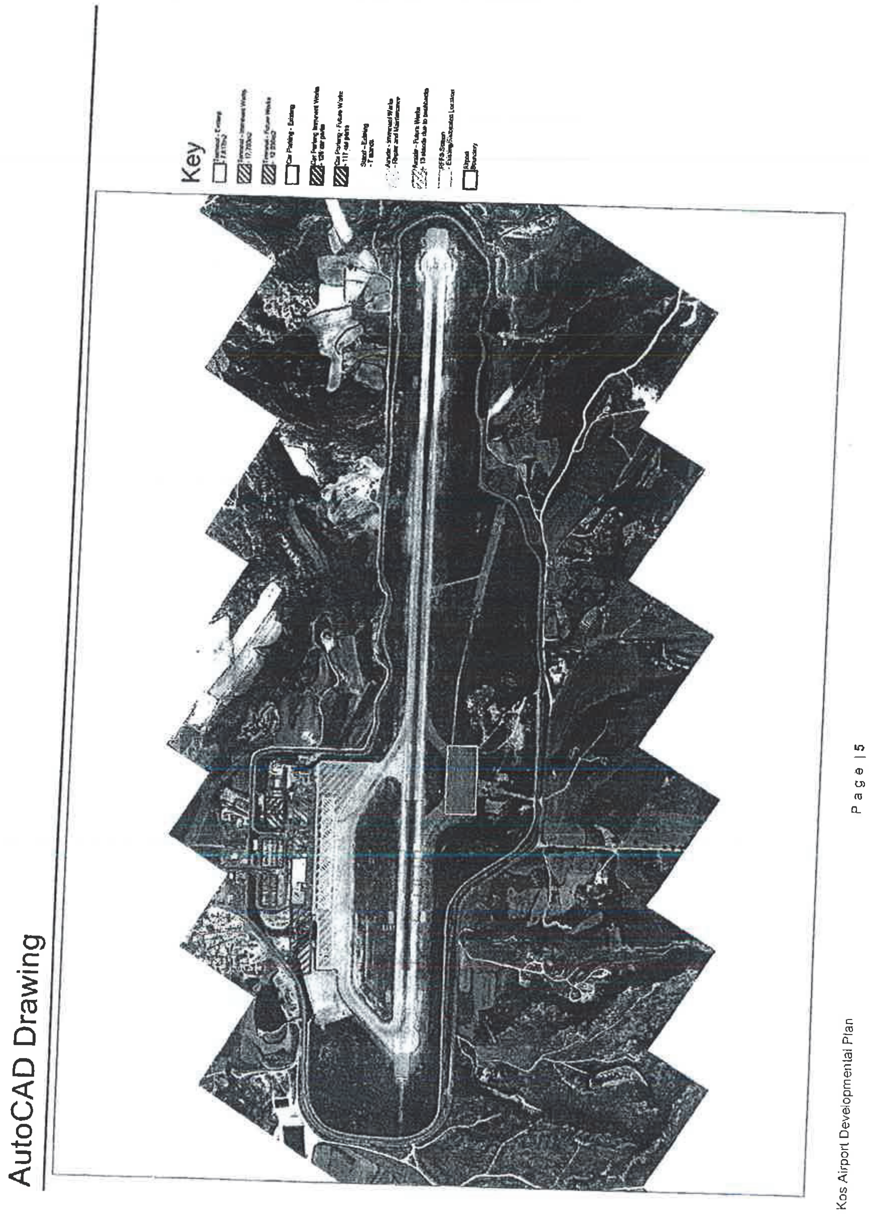


The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimum IATA LoS C across the duration of the Concession period.

Our analysis, illustrated in the charts below,shows that the two main capacity constrained processes at theairport are emigration and immigration. However future expansion works during the Imminent works will ensure that a minimum LoS C requirement will be retained during the rest of the Concession period for both key processes.






AutoCAD Drawing
Key
Kos Airport Developmental Plan
Page | 5

Ομάδα Β

Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Κω

Τοποθεσία και Διασυνδέσεις: Το Αεροδρόμιο της Κω βρίσκεται στην περιοχή του Νοτίου Αιγαίου σε κοντινή απόσταση από την Τουρκία, προσφέροντας σύνδεση με την Ευρώπη.

Πρόκληση: Η χωρητικότητα του αεροσταθμού είναι περιορισμένη, εξαιτίας της ανεπάρκειας των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης επιβατών, και απαιτούνται πρόσθετες εργασίες ανακαίνισης για τη βελτίωση της κατάστασης του οδοστρώματος στο χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης καθώς και αντικατάσταση των λειτουργικών υποδομών.

ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Αριθμός Διαδρόμων: 1 (14/32)

Διαστάσεις Διαδρόμου: 2.390m x 45m

Αριθμός Αεροσταθμών: 1

Αριθμός Θέσεων Στάθμευσης Αεροσκαφών: 7

2013 Επιβάτες Ετησίως: 2,02 mppa (εκ. επιβ. / έτος)

2013 Μετακινήσεις Ετησίως: 16.307 ATMs

Αναχωρήσεις/Αφίξεις Επιβατών κατά την Ώρα Αιχμής: 1.314 επιβάτες / ώρα

Κινήσεις Αναχωρήσεων/Αφίξεων κατά την Ώρα Αιχμής: 14 ATMs / ώρα

Υπολογιζόμενη Χωρητικότητα Διαδρόμων:

18 ATMs / ώρα

Μέγεθος Αεροσταθμού: 7.817m²



ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΚΩ

Το αεροδρόμιο της Κω είναι ένα επιτυχημένο αεροδρόμιο το οποίο εξυπηρετεί κυρίως Ευρωπαίους τουρίστες και μια σταδιακή επέκτασή του θα αξιοποιήσει πλήρως το δυναμικό του.

Η υφιστάμενη δομή του αεροδρομίου εμφανίζει σημαντικούς περιορισμούς, με αποτέλεσμα να προβλέπεται μια επέκταση της τάξης των 17.700m² κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων, η οποία θα μετριάσει τη σημερινή συμφόρηση και θα προσφέρει στους επιβάτες μια ταξιδιωτική εμπειρία πολύ υψηλού επιπέδου.

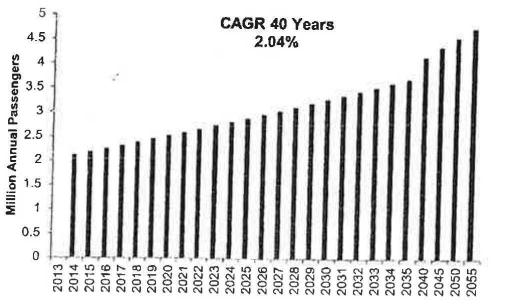
Δυο ακόμα επεκτάσεις έχουν προγραμματιστεί για την περίοδο των Μελλοντικών Έργων σε συνδυασμό με την αποκατάσταση του οδοστρώματος στον ελεγχόμενο χώρο (airside). Η αναδιάταξη των θέσεων στάθμευσης των αεροσκαφών θα δώσει τη δυνατότητα για οπισθέλκυση, αυξάνοντας με τον τρόπο αυτό τη χωρητικότητα των θέσεων.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- Η Κως είναι ένα ορεινό νησί, κοντά στην αρχαία περιοχή της Καρίας και αποτελεί ένα ξεχωριστό δήμο μέσα στην ευρύτερη περιφέρεια της Κω.
- Με 2 εκ. επιβάτες ετησίως (mppa), είναι το δεύτερο πιο πολυσύχναστο Ελληνικό αεροδρόμιο της Β Ομάδας των περιφερειακών αεροδρομίων, προσελκύοντας κυρίως Γερμανούς, Βρετανούς και Ιταλούς τουρίστες.

ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Ο αριθμός των επιβατών αναμένεται να αυξηθεί από 2.0 mmpa (εκ. επιβ. ετησίως) το 2013, σε 4.7 mmpa το 2055, με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του 2,04%. Η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) προβλέπεται να αυξηθεί από 16.300 σε 37.600 το 2055.



Ομάδα Β

Χωρητικοτητα Αεροσταθμου

Επαρκής αριθμός γκισέ και στις δύο ροές (αναχωρήσεις / αφίξεις) σε όλες τις ώρες σχεδιασμού μέσα στο 2015.

Η περιοχή διαχείρισης επιβατών, στα γκισέ, η αίθουσα αναχώρησης και ο έλεγχος εισιτηρίων κατά την άφιξη και την αναχώρηση είναι «οριακής χωρητικότητας» για το 2015 για επίπεδο εξυπηρέτησης κλάσης LoS C στην ώρα σχεδιασμού, λόγω ανεπάρκειας για αναμονές και στο χώρο κυκλοφορίας των επιβατών.

Θεσεις Σταθμευσης Αεροσκαφων

Η υφιστάμενη χωρητικότητα των 7 θέσεων αεροσκαφών ικανοποιεί την τρέχουσα ζήτηση σε μετακινήσεις (ATM) σε ώρες αιχμής, χωρίς να απαιτείται επέκτασή τους κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων.



Η χωρητικότητα του αεροσταθμού στο Αεροδρόμιο της Κω παρουσιάζει σημαντικούς περιορισμούς, οι οποίοι μπορούν να αντιμετωπιστούν με αναδιάταξη των υφιστάμενων χώρων και την παροχή προς τους επιβάτες πρόσθετων εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτησή τους.

Αξιολογηση των Υφισταμενων Υποδομων

Αεροσταθμος

Η αξιολόγηση των διαδικασιών που αφορούν στις αναχωρήσεις και αφίξεις των επιβατών εντός του κτηρίου του αεροσταθμού βασίστηκε πάνω σε:

- **Επιτόπια επίσκεψη στο Αεροδρόμιο της Κω**
- **Παραδοχές σχεδιασμού από την τωρινή λειτουργική επίδοση του αεροδρομίου, τα πρότυπα της IATA και τα σημεία αναφοράς του τομέα των αερομεταφορών.**
- **Διαθέσιμες πληροφορίες από το data room και τα πληροφοριακά δελτία του αεροδρομίου.**

Δεν υπάρχει χώρος υποδοχής επιβατών, καθώς επίσης τα συστήματα σήμανσης και προσανατολισμού είναι εξαιρετικά ανεπαρκή. Το μέγεθος όλων των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης επιβατών του αεροσταθμού είναι πολύ μικρό για την υφιστάμενη ζήτηση, καθιστώντας με τον τρόπο αυτό τη συμφόρηση και τις ουρές στην αναμονή ένα σημαντικό θέμα κατά τις ώρες αιχμής.

Περιοχη Κινησης Αεροσκαφων

Το Αεροδρόμιο της Κω διαθέτει έναν διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης χωρίς παράλληλο διάδρομο τροχοδρόμησης. Αυτό μειώνει τη δυναμικότητα, καθώς αυτό απαιτεί από τα αεροσκάφη να τροχοδρομούν στον ίδιο διάδρομο. Ο περιμετρικός δρόμος βρίσκεται σε καλή κατάσταση και προσφέρει πρόσβαση σε έναν ιστορικό ναό που παραβιάζει τα Όρια Επιφανειακών Εμποδίων - Obstacle Limitation Surfaces (OLS). Παρατηρήθηκε ότι ο διάδρομος εμφανίζει σημάδια φθοράς και δεν υπάρχουν αρχεία κατασκευής. Η κοπή του γρασιδιού γίνεται 4-5 φορές το χρόνο και δεν υπάρχει οδική σήμανση στο χώρο ελιγμών των αεροσκαφών.

Το υφιστάμενο πλάτος της λωρίδας του διαδρόμου για τον RWY 14/32 είναι μόνο 75m από τον κεντρικό άξονα του διαδρόμου και ως εκ τούτου δεν βρίσκεται σε συμμόρφωση με τα πρότυπα του ICAO. Η μη συμμόρφωση με τα πρότυπα μπορεί να αμβλυνθεί με επέκταση της υφιστάμενης λωρίδας κατά 75m ακόμη σε κάθε πλευρά του διαδρόμου, έτσι ώστε να βρίσκεται σε συμφωνία με τα πρότυπα του ICAO που απαιτούν 150m από τον κεντρικό άξονα του διαδρόμου. Ο RWY 32 διαθέτει Ζώνη Ασφαλείας Τέλους Διαδρόμου (RESA) συμβατή με τα πρότυπα. Η RESA για RWY 14 δεν είναι συμβατή με το Παράρτημα 14 του ICAO, και θα απαιτούσε είτε μετατόπιση του ορίου του διαδρόμου είτε εκχέρσωση για μεγέθυνση της RESA. Υποθέτουμε ότι οι υπάρχουσες εξαιρέσεις μη συμμόρφωσης θα συνεχιστούν και πρέπει να συζητηθούν με την αρμόδια αρχή. Θα πρέπει να γίνει απαλλοτρίωση περίπου 3,600m² έκτασης για να καταστεί η RESA σύμφωνη με τα πρότυπα του ICAO.

Βασικοτερα Σημεια Υποδομης

Υπάρχει διαθέσιμη γη για μελλοντική επέκταση του χώρου ελιγμών αεροσκαφών όπως απαιτεί η ζήτηση.

Δεν υπάρχουν αρχεία κατασκευής του οδοστρώματος και θα χρειαστούν περαιτέρω έρευνες για να καθοριστεί η αιτία φθοράς.

Οι εγκαταστάσεις του αεροσταθμού λειτουργούν πάνω από τη δυναμικότητά τους, είναι σε γενικές γραμμές ανεπαρκείς σε μεγάλο βαθμό και απαιτούν εκτεταμένη συντήρηση και αντικατάσταση.

Αεροσταθμος – Επικειμενα Εργα Ανακαινισης

- Αναδιάταξη της αίθουσας αναχωρήσεων για να παρέχει ένα σύνολο 24 γκισέ απέναντι από την είσοδο του αεροσταθμού παράλληλα με in-line σύστημα αποσκευών HBS.
- Μετεγκατάσταση του χώρου ελέγχου ασφαλείας αριστερά της αναδιατεταγμένης περιοχής των γκισέ.
- Παροχή ενός επιπλέον πάγκου ελέγχου διαβατηρίων στις αφίξεις με αναμονή σε σχήμα ζιγκ ζαγκ έτσι ώστε να αυξηθεί η χωρητικότητα στο χώρο των αφίξεων.
- Συγχώνευση του χώρου παραλαβής αποσκευών για αύξηση των χώρων αναμονής και κυκλοφορίας.

Αεροσταθμος – Επικειμενα Εργα Επεκτασης

- Επέκταση του αεροσταθμού κατά 17,703m² περίπου για να μπορεί να ανταποκριθεί στην προβλεπόμενη ζήτηση και να ικανοποιεί το κριτήριο LoS C της IATA.

Χωρος Ελεγχομενης Προσβασης (Airside) – Επικειμενα Εργα Ανακαινισης

- Ανακατασκευή των τμημάτων με εκχύσεις καυσίμου που καταστράφηκαν από τις υψηλές θερμοκρασίες του καλοκαιριού.
- Ανακλαστική ρηγμάτωση, άνοιγμα συνδέσμων και ρηγμάτωση και τροχαυλάκωση των συνδέσμων.



Οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις του αεροσταθμού μπορούν να βελτιστοποιηθούν για να βελτιωθούν οι χρόνοι αναμονής στα γκισέ και στον έλεγχο διαβατηρίων.

Επικειμενα Εργα

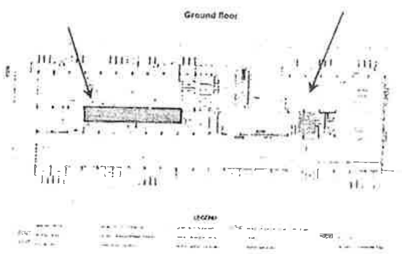
Η αναδιάταξη του υφιστάμενου αεροσταθμού θα αυξήσει τον αριθμό των γκισέ και τη χωρητικότητα στον έλεγχο διαβατηρίων αφίξεων, και θα βελτιώσει τις ουρές της αναμονής και την κυκλοφορία των επιβατών με την τροποποίηση της αίθουσας παραλαβής αποσκευών και τη μετεγκατάσταση του χώρου ελέγχου ασφαλείας. Η επέκταση του αεροσταθμού θα δώσει στο αεροδρόμιο τη δυνατότητα να ανταποκριθεί στην προβλεπόμενη ζήτηση και θα βελτιώσει τις διαδικασίες εξυπηρέτησης των επιβατών. Μικρότερες εργασίες συντήρησης απαιτούνται στο χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης, αλλά οι εν λόγω εργασίες δεν θεωρούνται μείζονος σημασίας.

Αεροσταθμος – Επικειμενα Εργα

Ο βασικός σκοπός των εργασιών ανακαίνισης του αεροσταθμού είναι η αναδιάταξη των υφιστάμενων εγκαταστάσεων εντός του κτηρίου για τη βελτίωση της ροής των επιβατών και την αύξηση της χωρητικότητας στους χώρους ελέγχου διαβατηρίων των αφίξεων, παραλαβής αποσκευών και των γκισέ. Σε συνέχεια αυτών των έργων, μια επέκταση μεγαλύτερη των 17,000 m², θα βελτιώσει την ταξιδιωτική εμπειρία των επιβατών στο σύνολό της. Το παρακάτω διάγραμμα δείχνει κάποιες από τις βασικές αλλαγές που πρέπει να γίνουν στην αναδιάταξη:

Αναδιάταξη της αίθουσας αναχωρήσεων για τη δυνατότητα επιπλέον γκισέ και μετεγκατάσταση του χώρου ασφαλείας

Επιπλέον γκισέ για έλεγχο διαβατηρίων στις αφίξεις με ουρά αναμονής ζιγκ ζαγκ



Χωρος Ελεγχομενης Προσβασης (Airside) – Επικειμενα Εργα

Θα χρειαστούν πολλές τοπικές επισκευές στο οδόστρωμα κατά τη διάρκεια της περιόδου Επικείμενων Έργων, ωστόσο δεν απαιτούνται σημαντικές εργασίες σε αυτό το στάδιο.

Ομάδα Β

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

Μελλοντικές επεκτάσεις στον αεροσταθμό και στον αστικό χώρο του αεροδρομίου έχουν υπολογιστεί να προσφέρουν επαρκή χωρητικότητα σε δυο φάσεις:

Φάση 1: 2030 - 2043,

Φάση 2: 2044 - 2055.

ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

Το οδόστρωμα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης είναι πιθανό να χρειαστεί αποκατάσταση μέσα στο 2024 εξαιτίας της υφιστάμενης κατάστασης του εδάφους και την υποβάθμιση του οδοστρώματος που έχει παρατηρηθεί.

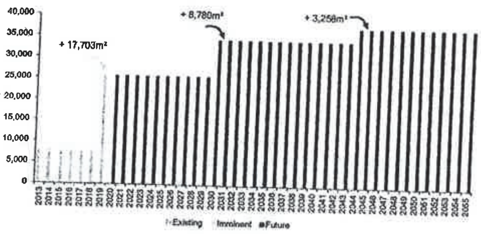
ΧΩΡΟΣ ΕΛΙΓΜΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

Το 2030, μια αναδιάταξη των θέσεων στάθμευσης των αεροσκαφών θα επιτρέπει την οπισθέλκυση τους με αποτέλεσμα την αύξηση της χωρητικότητας των θέσεων.

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

Τα Μελλοντικά Έργα Επέκτασης προβλέπουν την ανάπτυξη του αεροσταθμού σε δυο φάσεις, εξασφαλίζοντας μια επαρκή χωρητικότητα ως το τέλος της περιόδου Παραχώρησης, με εφαρμογή των παραδοχών σχεδιασμού, τους δείκτες και τα κριτήρια που προσδιορίζονται από τους ICAO, IATA, ΕΕ και ΥΠΑ, για τον καθορισμό των απαιτήσεων σε μεγέθη εγκαταστάσεων και χερσαίες ζώνες, όπως περιγράφονται παρακάτω:

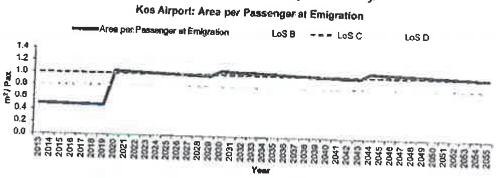
Έχουμε προγραμματίσει μια σταδιακή επέκταση του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου κατά τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης. Η αρχική επέκταση θα πραγματοποιηθεί κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων, ακολουθούμενη από δυο περαιτέρω επεκτάσεις που θα πραγματοποιηθούν μέσα στην περίοδο των Μελλοντικών Έργων, όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα:



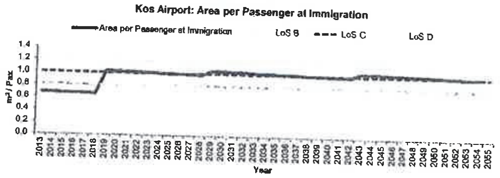
Οι εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών του αεροσταθμού έχουν αξιολογηθεί κατά την ώρα σχεδιασμού με σκοπό να παρέχουν ένα ελάχιστο επίπεδο εξυπηρέτησης με βάση τα πρότυπα της IATA, κλάσης LoS C, καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης.

Η ανάλυσή μας, όπως απεικονίζεται στα παρακάτω διαγράμματα, δείχνει ότι οι δυο βασικές διαδικασίες του αεροδρομίου που εμφανίζουν περιορισμένη χωρητικότητα είναι ο έλεγχος διαβατηρίων στις αναχωρήσεις και στις αφίξεις. Ωστόσο, έργα μελλοντικής επέκτασης κατά τη διάρκεια των άμεσων έργων θα εξασφαλίσουν ένα ελάχιστο επίπεδο LoS C το οποίο απαιτείται, και θα διατηρηθεί καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης και για τις δυο βασικές διαδικασίες.

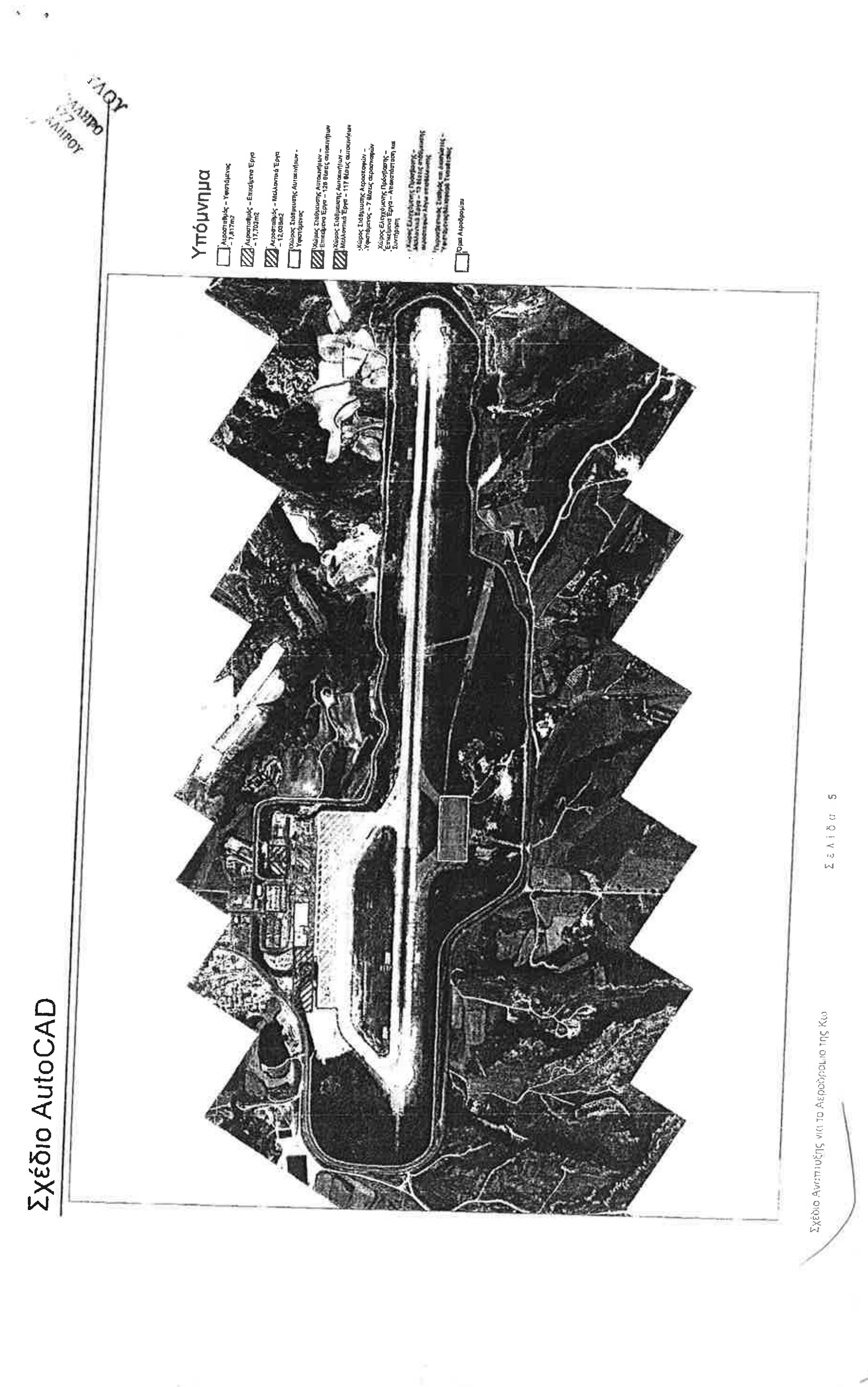
Kos Airport: Area per Passenger at Emigration



Kos Airport: Area per Passenger at Immigration



Σχέδιο Ανάπτυξης για το Αεροδρόμιο της Κω


Σχέδιο AutoCAD
Υπόμνημα
Σχέδιο Ανάπτυξης για το Αεροδρόμιο της Κω
Σελίδα 5

CLUSTER B

Santorini Airport Development Plan

Location and Connectivity: Santorini Airport is located on an island in the Southern Aegean region. Santorini is the southernmost member of the Cyclades that offers connections to international and domestic destinations.

Challenge: The terminal is too small and facilities are constrained due to lack of space. Therefore an immediate expansion is needed.

KEY AIRPORT FACTS

Number of Runways: 1 [16L/34R]

Dimensions of Runways: 2,125m x 30

Number of Terminals: 1

Number of Stands: 4

2013 Annual Passengers: 0.89 mppa

2013 Annual Movements: 7,792 ATMs

Current 2-Way Peak Hour Passengers: 881 pax / hour

Current 2-Way Peak Hour ATMs: 5 ATMs / hour

Calculated Runway Capacity: 30 ATMs / hour

Current Terminal Size: 4,696m²



SANTORINI AIRPORT

The island of Santorini is served by an established and growing international airport.

Providing additional processing facilities in the terminal buildingwill deliver immediate benefits by reducing passenger queuing and waiting times whilst also increasing dwell times in commercial areas.

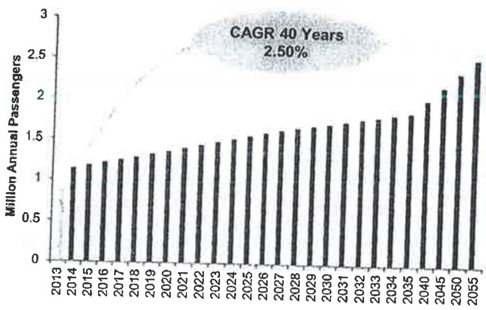
The runway, apron and taxiways are in good condition and reconfiguration of the existing stands will provide an increase in stand capacity.

BACKGROUND

- Santorini is a well-established short break destination for the internal Greek market. However, it is gaining popularity worldwide due to its special volcanic features and its traditional Cycladic character.
- Located around 200km South East of the Greek mainland, Santorini has previously been ranked as one of the world's top islands and holiday destinations.

TRAFFIC FORECAST

Passengers are forecast to grow from 0.9 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 2.5mppa in 2055, with a CAGR of 2.50%. Air traffic movements (ATMs) are forecasted to increase from 7.8 to 19.8 thousand in 2055.



TERMINAL CAPACITY

- Inadequate check-in counters and baggage reclaim capacity across all the design hours in 2015.
- All the passenger processing areas, except gate hold rooms and baggage reclaim are 'capacity critical' in 2015 for LoS C in the design hour due to insufficient queuing and circulation space.

STAND CAPACITY

- Current stand capacity of 4 stands is sufficient to meet current ATM peak hour demand with no stand expansion required in the Imminent Works period.



The terminal capacity at Santorini Airport is severely constrained. This would have to be addressed by building a new terminal as reconfiguration of existing areas would not be sufficient.

ASSESSMENT OF CURRENT INFRASTRUCTURE

TERMINAL

The capacity assessment of the arriving and departing passenger processes within the terminal building has been informed by:

- A site visit to Santorini Airport.
- Planning assumptions driven by current airport operational performance, IATA standards and industry benchmarks.
- Information available from the data room and airport fact sheets.

Given its age and wear the airport is in good condition. However, the terminal facilities are constrained resulting in large queues during peak periods, there is no inline HBS and it is generally too small for its current use with no logical flow for passengers. During the summer period the terminal offers the passenger an option of using the outside café/bar terrace on the first floor of the gate hold rooms.

AIRFIELD

The runway at Santorini has a full length parallel taxiway that can be used as a runway as required. Overall the airside pavements are in good condition with some weed killing required.

The current runway strip length is only 75m from the runway centreline and is therefore not compliant with ICAO standards. This non-compliance could be mitigated by extending the existing strip by a further 75m each side which would overlap with the secondary runway/parallel taxiway by approximately 25m.

RWY 34R has a compliant Runway End Safety Area (RESA). The RESA for RWY 16L is not compliant with ICAO Annex 14 and would either require displacement of the runway threshold or land reclamation to enlarge the RESA. We assume that any mitigations for non-compliance will continue and must be discussed with the appropriate authority. Land expropriation of ~7,200m^{2}would have to be undertaken to make the RESA compliant with ICAO standards.

INFRASTRUCTURE HIGHLIGHTS

Santorini has been maintained to a good standard, however, all terminal facilities are undersized with congestion and significant queues during peak times.

TERMINAL – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

- Expand landside departures hall, add additional check-in counters, expand security, relocate ticketing counters, expand staff toilets for passenger use and expand landside the Food and Beverage offering (F&B).
- Expand airside holdrooms for both Intra-Schengen and Extra-Schengen passengers.
- Provide airside duty free and/or F&B both on the ground and the first floor.
- Extend baggage reclaim belt to increase presentation length and consequently reduce queuing times for arriving passengers.

TERMINAL – IMMINENT EXPANSION WORKS

- Terminal expansion of 720m² currently in progress.
- Terminal expansion of 17,079m² to meet forecast demand and IATA LoS C standard for passenger processing.

AIRSIDE – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

- The runway, apron and taxiways were observed to be in very good condition with a PCN of 54 which means that the airside pavements would not require any imminent refurbishment works.

IMMINENT WORKS

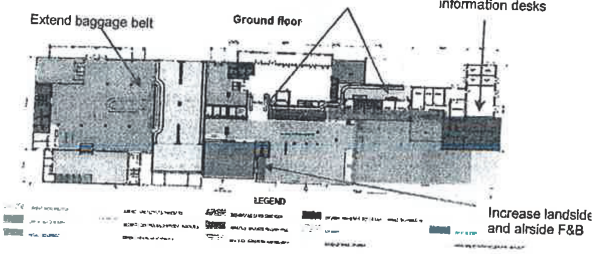
Optimisation and reconfiguration of the passenger processing facilities within the existing terminal footprint will ensure that Santorini Airport achieves an IATA Level of Service (LoS) C in the Imminent Works period.

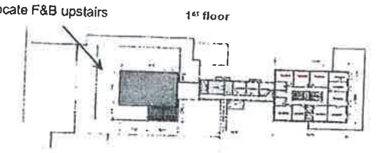
A significant expansion in the Imminent Works period will provide the facilities and space required to ensure that the LoS improves from the current level and is maintained until a second expansion in the Future Works period.

The apron and taxiways are in good condition and will not require any imminent refurbishment works. The runway is also in a good condition.

TERMINAL – IMMINENT WORKS

The aim of the Imminent Works is to address the main constraints experienced by passengers. This will be achieved by upgrading and expanding several core areas in order to provide more passenger processing space. In addition the works will expand the food and beverage offering and provide increase capacity at baggage reclaim. The drawings below summarise the key changes during the imminent works period:







AIRSIDE – IMMINENT WORKS

The airside pavements were observed to be in a good condition and therefore will not require any refurbishment works in the Imminent Works period.

CLUSTER B

TERMINAL – FUTURE EXPANSION WORKS

Future terminal and landside expansions have been sized to provide capacity as follows:
Phase 1 – 2030 to 2043;
Phase 2 – 2044 to 2055.

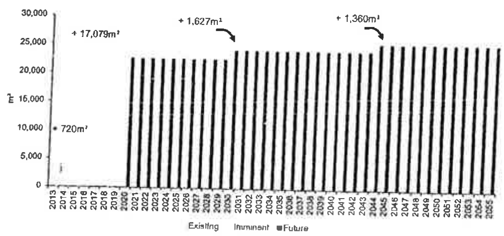
APRON – FUTURE EXPANSION WORKS

In 2030 reconfigure stands to allow pushbacks resulting in an increase in stand capacity from 4 stands to 17 stands.

FUTURE WORKS

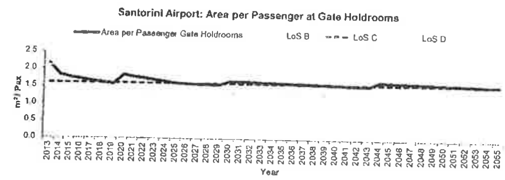
The Future Expansion Works provide a two phase terminal development ensuring sufficient capacity until the end of the Concession period.A reconfiguration of stands to allow pushbacks will enable an increase in stand capacity.

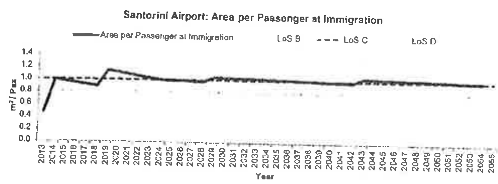
We have planned a phased expansion of the terminal and landside over the Concession period. The initial larger expansion will be constructed during the Imminent Works Period with a further two smaller expansions to be constructed during the Future Works period, as shown in the phasing chart below:

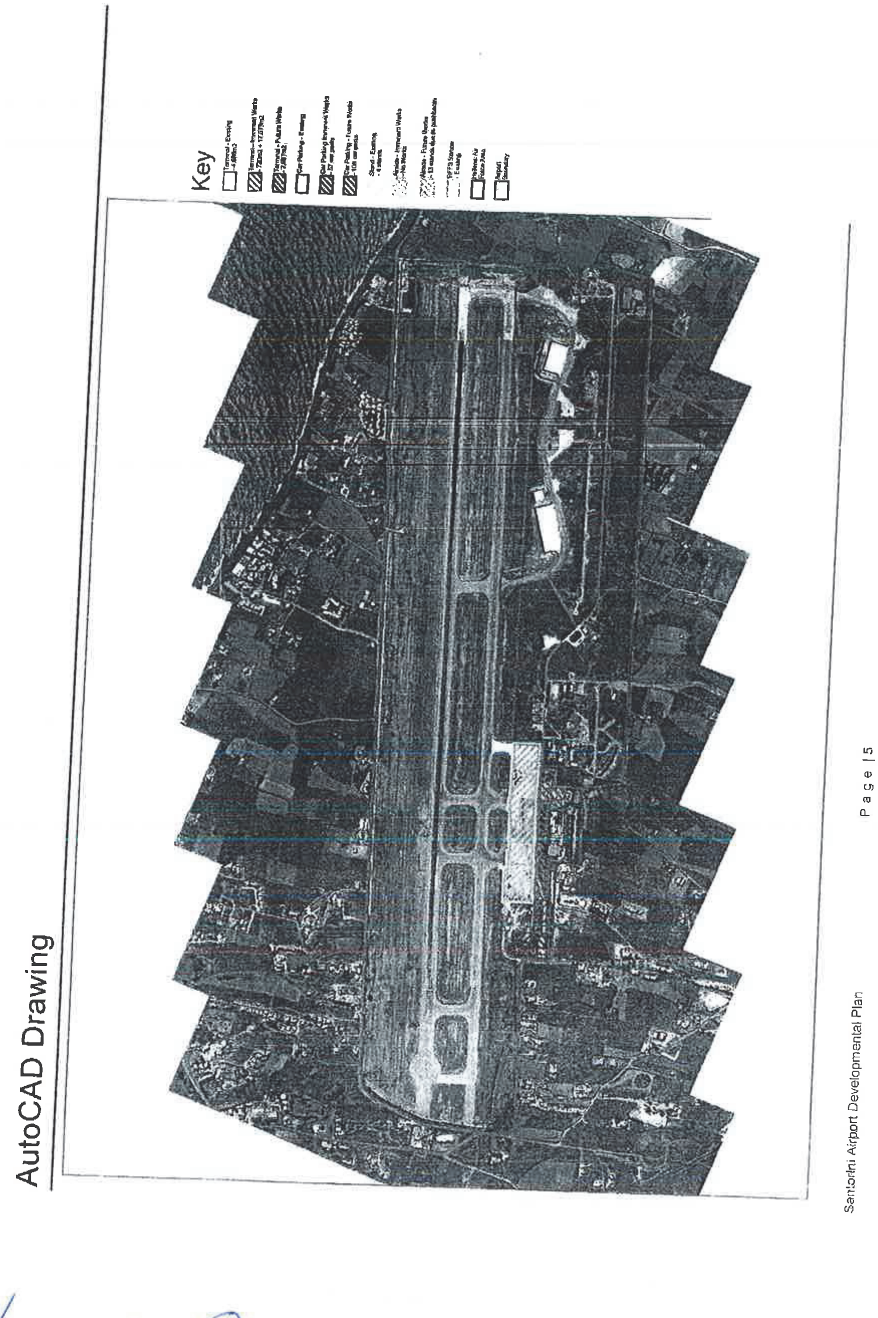


The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimum IATA LoS C across the duration of the Concession period.

Our analysis, illustrated in the charts below,shows that the two main capacity constrained processes at the airport are the Gate Holdrooms and Immigration. However Future Expansion Workswill ensure a minimum LoS C is delivered for both processes.






AutoCAD Drawing
Key
Santorini Airport Developmental Plan
Page | 5

Ομάδα Β

Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Σαντορίνης

Τοποθεσία και Διασυνδέσεις: Το Αεροδρόμιο της Σαντορίνης βρίσκεται στη περιοχή του Νοτίου Αιγαίου. Η Σαντορίνη είναι το νοτιότερο νησί των Κυκλάδων, που προσφέρει σύνδεση με διεθνείς και εγχώριους προορισμούς.

Πρόκληση: Ο αεροσταθμός είναι πολύ μικρός και οι εγκαταστάσεις περιορίζονται λόγω έλλειψης χώρου. Ως εκ τούτου απαιτείται άμεση επέκταση.

Βασικά στοιχεία Αεροδρομίου

Αριθμός Διαδρόμων: 1 (16L/34R)

Διαστάσεις διαδρόμου: 2.125m x 30

Αριθμός Αεροσταθμών: 1

Αριθμός θέσεων αεροσκαφών: 4

Αριθμός Επιβατών ανά Έτος (2013): 0,89 εκατ. επιβάτες

Αριθμός Μετακινήσεων ανά Έτος (2013): 7.792 ATMs

Αναχωρήσεις/Αφίξεις Επιβατών κατά την Ώρα Αιχμής: 881 επιβάτες / ώρα

Κινήσεις Αναχωρήσεων/Αφίξεων κατά την Ώρα Αιχμής: 5 ATMs / ώρα

Υπολογιζόμενη Χωρητικότητα Διαδρόμου: 30 ATMs / ώρα

Μέγεθος υφιστάμενου αεροσταθμού: 3.696m²



ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΣ

Το νησί της Σαντορίνης εξυπηρετείται από ένα διεθνές αεροδρόμιο το οποίο έχει καθιερωθεί και αναπτύσσεται.

Η κατασκευή πρόσθετων εγκαταστάσεων στο κτήριο του αεροσταθμού θα επιφέρει άμεσα οφέλη με τη μείωση χρόνων και ουράς στην αναμονή των επιβατών, ενώ παράλληλα θα αυξήσει τη διάρκεια που κάποιος επιβάτης θα παραμείνει στις εμπορικές περιοχές του σταθμού.

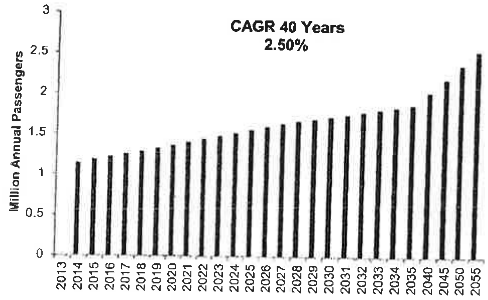
Ο διάδρομος, ο χώρος ελιγμών των αεροσκαφών και οι διάδρομοι τροχοδρόμησης βρίσκονται σε καλή κατάσταση, και η αναδιάταξη των υφιστάμενων θέσεων των αεροσκαφών θα επιφέρει αύξηση της χωρητικότητας στάθμευσης.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- Η Σαντορίνη στην Ελληνική αγορά έχει καθιερωθεί ως ένας προορισμός για σύντομα διαλείμματα/μικρές αποδράσεις. Ωστόσο, αυξάνεται συνεχώς η δημοτικότητα της σε παγκόσμιο επίπεδο, λόγω των ιδιαίτερων ηφαιστειακών στοιχείων που διαθέτει και του παραδοσιακού κυκλαδίτικου χαρακτήρα της
- 200km περίπου νοτιοανατολικά της ηπειρωτικής χώρας, η Σαντορίνη βρίσκεται στη λίστα με τους κορυφαίους προορισμούς για διακοπές στον κόσμο.

ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Ο αριθμός των επιβατών αναμένεται να αυξηθεί από 0.9 mmpa (εκ. επιβ. ετησίως) το 2013 σε 2.5 mppa το 2055, με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του 2,50%. Η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ΑΤΜ) προβλέπεται να αυξηθεί από 7.800 σε 19.800 το 2055.



ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ

Ανεπάρκεια σε γκισέ και στη χωρητικότητα της περιοχής παραλαβής αποσκευών για όλες τις ώρες σχεδιασμού το 2015.

Η χωρητικότητα όλων των περιοχών εξυπηρέτησης επιβατών, εκτός των πυλών αναμονής και του χώρου παραλαβής αποσκευών, είναι σε «Κρίσιμη Χωρητικότητα» το 2015 για επίπεδο υπηρεσιών LoS C στην ώρα σχεδιασμού, εξαιτίας της ανεπάρκειας χώρων αναμονής και κυκλοφορίας.

ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Η υφιστάμενη χωρητικότητα των 4 θέσεων αεροσκαφών ικανοποιεί την τρέχουσα ζήτηση σε μετακινήσεις (ATM) σε ώρες αιχμής, χωρίς να απαιτείται επέκτασή τους κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων.



Η χωρητικότητα του αεροσταθμού στο Αεροδρόμιο της Σαντορίνης παρουσιάζει τεράστιους περιορισμούς. Αυτό πρέπει να αντιμετωπιστεί με την κατασκευή ενός νέου αεροσταθμού, καθώς πιθανή αναδιάταξη των υφιστάμενων υποδομών, δεν επαρκεί.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ

Η αξιολόγηση των διαδικασιών που αφορούν στις αναχωρήσεις και αφίξεις των επιβατών εντός του κτηρίου του αεροσταθμού βασίστηκε πάνω σε:

- Επιτόπια επίσκεψη στο Αεροδρόμιο της Σαντορίνης.
- Παραδοχές σχεδιασμού από την τωρινή λειτουργική επίδοση του αεροδρομίου, τα πρότυπα της IATA και τα σημεία αναφοράς του τομέα των αερομεταφορών.
- Πληροφορίες διαθέσιμες από το data room και ενημερωτικά δελτία του αεροδρομίου.

Δεδομένων της ηλικίας και της φθοράς, το αεροδρόμιο βρίσκεται σε καλή κατάσταση. Ωστόσο, οι εγκαταστάσεις του αεροσταθμού είναι περιορισμένες προκαλώντας μεγάλες ουρές επιβατών τις περιόδους αιχμής, ενώ δεν υπάρχει in-line σύστημα διαχείρισης αποσκευών (HBS) και είναι γενικότερα μικρό για την τρέχουσα χρήση του, χωρίς λογικές ροές επιβατών. Κατά την διάρκεια της θερινής περιόδου δίνεται η δυνατότητα στους επιβάτες χρήσης εξωτερικής καφετέριας που βρίσκεται στο δώμα των χώρων αναμονής των πυλών στον 1ο όροφο.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Ο διάδρομος του αεροδρομίου της Σαντορίνης διαθέτει έναν τροχόδρομο κανονικού μήκους που μπορεί να χρησιμοποιηθεί και ως διάδρομος, εφόσον απαιτηθεί. Γενικά τα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης είναι σε καλή κατάσταση και απαιτείται μόνο μικρής έκτασης ζιζανιοκτονία. Το υφιστάμενο πλάτος του διαδρόμου είναι μόνον 75μ από το κέντρο του διαδρόμου και επομένως δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των προτύπων του Διεθνή Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO). Αυτή η μη συμμόρφωση αντιμετωπίζεται με επέκταση του πλάτους του διαδρόμου κατά επιπλέον 75m εκατέρωθεν της άκρης του διαδρόμου, επικαλύπτοντας περίπου κατά 25μ τον δευτερεύοντα διάδρομο/τροχόδρομο.

Ο διάδρομος RWY 34R έχει επαρκή Ζώνη Ασφάλειας Τέλους Διαδρόμων (RESA). Η Ζώνη Ασφαλείας Τέλους Διαδρόμων (RESA) για διάδρομο RWY 16L δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παραρτήματος 14 του ICAO και απαιτείται μετατόπιση του αναβαθμού του διαδρόμου ή αναδιαμόρφωση έκτασης ώστε να αυξηθεί η RESA. Εκτιμούμε ότι οι υφιστάμενες απαλλαγές για μη συμμόρφωση θα διατηρηθούν και πρέπει να συζητηθούν με την αρμόδια αρχή. Απαιτείται απαλλοτρίωση έκτασης ~7,200m^2 ώστε να δημιουργηθεί Ζώνη Ασφάλειας Τέλους Διαδρόμων (RESA) σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ICAO.

ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Το Αεροδρόμιο Σαντορίνης έχει διατηρηθεί σε ένα καλό επίπεδο , ωστόσο όλες οι εγκαταστάσεις του αεροσταθμού είναι υποδιαστασιολογημένες εμφανίζοντας συμφορήσεις και σημαντικές ουρές επιβατών κατά τις περιόδους αιχμής.

Ομάδα Β

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Επέκταση της αίθουσας αναχωρήσεων στον αστικό χώρο του αεροδρομίου, προσθήκη επιπλέον γκισέ, επέκταση ελέγχου ασφαλείας, μετακίνηση γραφείων γκισέ έκδοσης εισιτηρίων, επέκταση των WC προσωπικού για χρήση επιβατών και επέκταση του αναψυκτηρίου (F&B) του αστικού χώρου.
- Επέκταση των χώρων αναμονής του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης τόσο για τις πύλες χωρών Schengen όσο και χωρών εκτός Schengen.
- Παροχή αφορολόγητων ειδών ή/και F&B στον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης τόσο στο ισόγειο όσο και στον 1° όροφο.
- Επέκταση του ιμάντα παραλαβής αποσκευών για αύξηση του μήκους εμφάνισης των αποσκευών και επομένως την μείωση του χρόνου αναμονής για τους αφιχθέντες επιβάτες.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Επέκταση 720m² του αεροσταθμού είναι σε εξέλιξη.
- Επέκταση 17.079m² του αεροσταθμού ώστε να καλυφθεί η προβλεπόμενη ζήτηση και να τηρηθούν τα απαιτούμενα επίπεδα υπηρεσιών IATA LoS C της διαχείρισης επιβατών.

ΧΩΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Ο διάδρομος, ο χώρος ελιγμών των αεροσκαφών και οι τροχόδρομοι διαπιστώθηκε ότι είναι σε καλή κατάσταση με αριθμό ταξινόμησης οδοστρωμάτων (PCN) 54 που σημαίνει ότι δεν απαιτείται να γίνουν άμεσα εργασίες ανακαίνισης στα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων.



ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

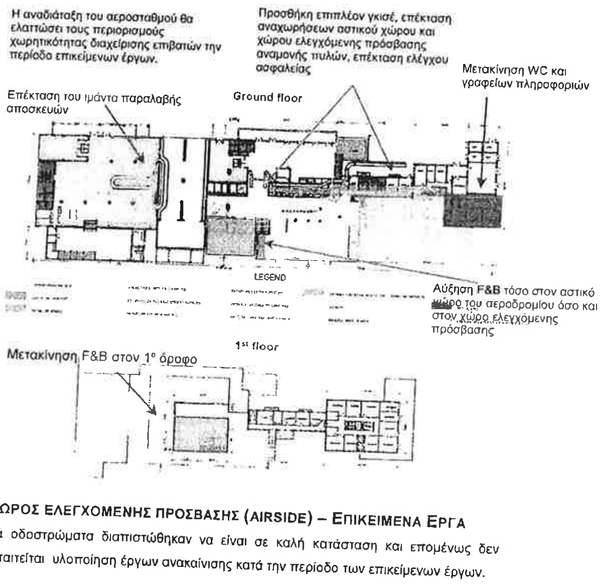
Η βελτίωση και αναδιαμόρφωση των εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών εντός της κάλυψης του κτιρίου του αεροσταθμού θα εξασφαλίσουν ένα επίπεδο υπηρεσιών IATA LoS C κατά την περίοδο επικείμενων έργων.

Μια σημαντική επέκταση την περίοδο των επικείμενων έργων θα δημιουργήσει τις εγκαταστάσεις και τους χώρους που απαιτούνται ώστε να εξασφαλίζεται βελτίωση του επιπέδου των υπηρεσιών από το τρέχον επίπεδο και διατήρηση του μέχρι την υλοποίηση δεύτερης επέκτασης κατά την περίοδο μελλοντικών έργων.

Ο χώρος ελιγμών και οι τροχόδρομοι είναι σε καλή κατάσταση και δεν απαιτείται υλοποίηση επικείμενων έργων ανακαίνισης. Ο διάδρομος είναι επίσης σε καλή κατάσταση.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Σκοπός των άμεσων έργων είναι η αντιμετώπιση των περιορισμών που αντιμετωπίζουν οι επιβάτες. Αυτό θα επιτευχθεί με την αναβάθμιση και επέκταση μέρους των βασικών χώρων ώστε να διαμορφώνεται περισσότερος χώρος διαχείρισης επιβατών. Επιπλέον τα έργα θα επεκτείνουν τους χώρους προσφοράς φαγητού και αναψυκτικών (F&B) και θα αυξήσουν την χωρητικότητα στον χώρο παραλαβής αποσκευών. Το παρακάτω σχέδιο συνοψίζει τις βασικές αλλαγές κατά την περίοδο των επικείμενων έργων:



ΧΩΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ (AIRSIDE) – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Τα οδοστρώματα διαπιστώθηκαν να είναι σε καλή κατάσταση και επομένως δεν απαιτείται υλοποίηση έργων ανακαίνισης κατά την περίοδο των επικείμενων έργων.

Σχέδιο Ανάπτυξης για το Αεροδρόμιο της Σαντορίνης

Σελίδα | 3

Ομάδα Β

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

Έχουν διαστασιολογηθεί μελλοντικά έργα επέκτασης του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου ώστε να παρέχεται ικανή χωρητικότητα ως ακολούθως:

Φάση 1 – 2030 με 2043

Φάση 2 – 2044 με 2055

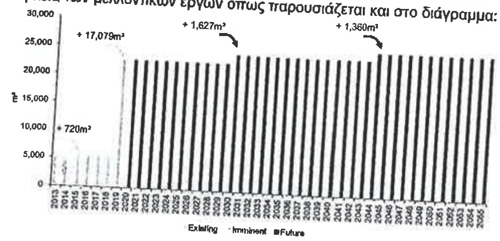
ΧΩΡΟΣ ΕΛΙΓΜΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

Το 2030 αναδιαμόρφωση του χώρου ελιγμών για να επιτρέπεται η οπισθέλκυση, ώστε να αυξηθεί η χωρητικότητα των χώρων στάθμευσης από 4 σε 17.

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΈΡΓΑ

Με τα μελλοντικά έργα επέκτασης θα υλοποιηθεί ανάπτυξη του αεροσταθμού σε 2 φάσεις εξασφαλίζοντας επαρκή χωρητικότητα μέχρι το τέλους της περιόδου Παραχώρησης. Η αναδιαμόρφωση του χώρου ελιγμών για να επιτρέπεται η οπισθέλκυση, θα αυξήσει τον αριθμό των θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών.

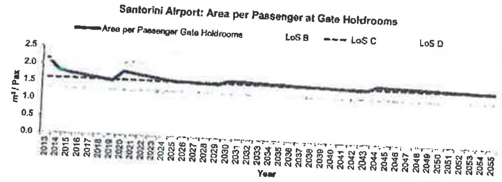
Έχουμε σχεδιάσει μια σταδιακή επέκταση του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου κατά την Περίοδο Παραχώρησης. Η αρχική μεγαλύτερη επέκταση θα υλοποιηθεί κατά την διάρκεια των επικείμενων έργων και θα ακολουθήσει υλοποίηση 2 μικρότερων επεκτάσεων κατά την διάρκεια των μελλοντικών έργων όπως παρουσιάζεται και στο διάγραμμα:



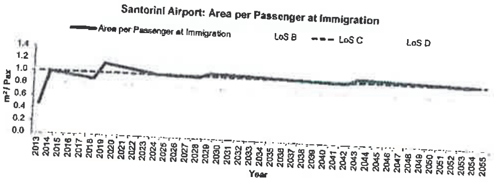
Οι εγκαταστάσεις διαχείρισης των επιβατών του αεροσταθμού έχουν αξιολογηθεί για ώρα σχεδιασμού που να παρέχεται επίπεδο υπηρεσιών κατ’ ελάχιστον IATA LoS C για όλη την Περίοδο Παραχώρησης.

Η ανάλυσή μας έδειξε ότι υπάρχουν δύο βασικές διαδικασίες που περιορίζουν την χωρητικότητα, οι διαδικασίες στους χώρους αναμονής των πυλών και του ελέγχου διαβατηρίων κατά την άφιξη. Ωστόσο, με τα μελλοντικά έργα επέκτασης θα εξασφαλιστεί ότι οι εγκαταστάσεις των επιβατών και για τις δύο διαδικασίες θα επιτυγχάνουν ένα ελάχιστο επίπεδο υπηρεσιών LoS C.

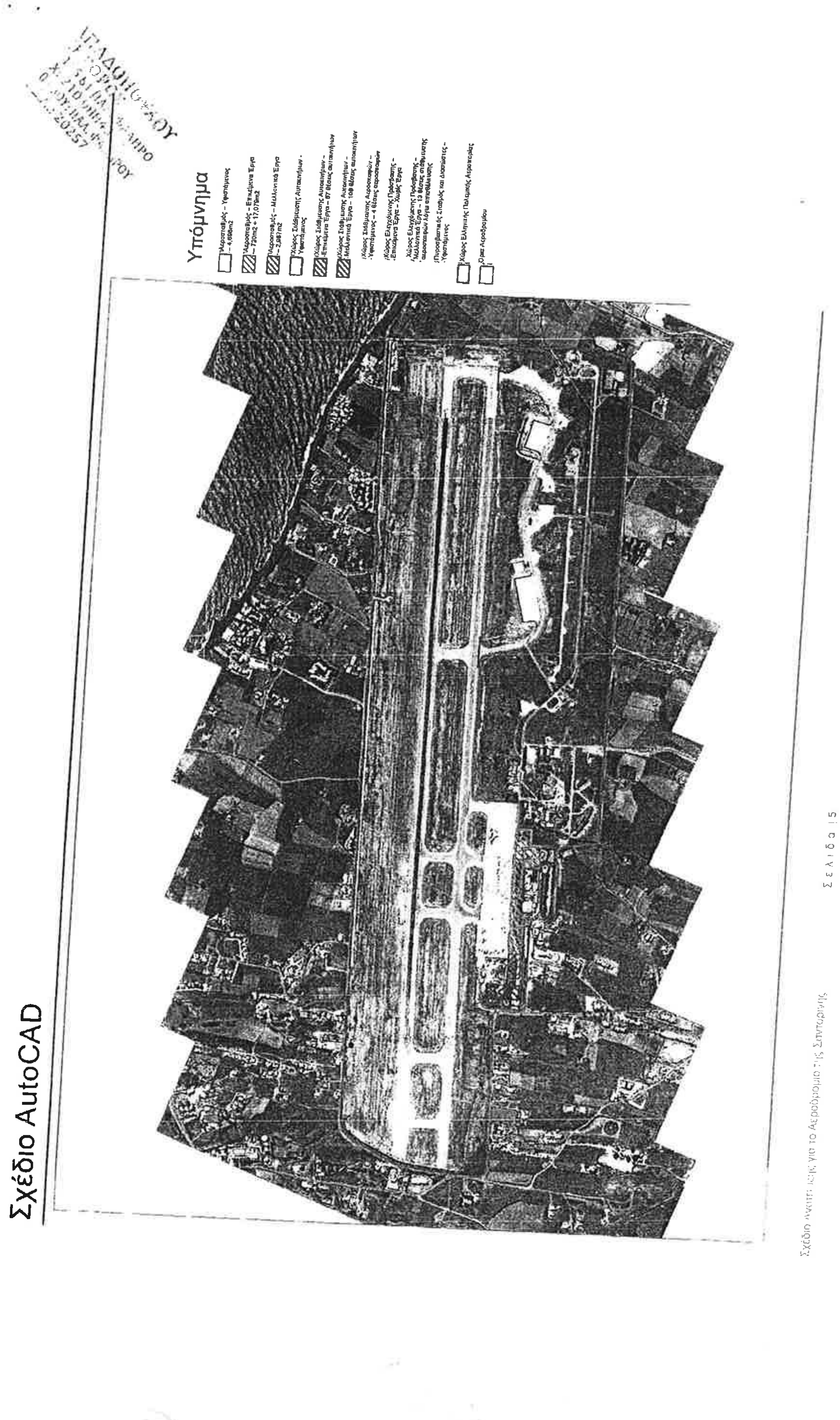
Santorini Airport: Area per Passenger at Gate Holdrooms



Santorini Airport: Area per Passenger at Immigration



Σχέδιο Ανάπτυξης για το Αεροδρόμιο της Σαντορίνης


Σχέδιο AutoCAD
Υπόμνημα

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.

Αθήνα, 03/10/2014

Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα Δικηγόρος

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΑΛΚΥΟΝΗΣ 37, [illegible] ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ.& ΦΑΞ: [illegible] 9884377
ΑΦΜ: [illegible] - ΔΟΥ: ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ
ΑΜ. Δ.Σ.Α.: 20257

CLUSTER B

Mikonos Airport Development Plan

Location and Connectivity: The island of Mikonos is part of the Cyclades and is the main airport on the island serving international and domestic destinations.

Challenge: Terminal capacity is constrained due to an inefficient layout with additional requirements to improve airside pavement condition, expand apron capacity and replacement of utilities.

KEY AIRPORT FACTS

Number of Runways: 1 [16/34]

Dimensions of Runways: 1,902m X 30

Number of Terminals: 1

Number of Stands: 3

2013 Annual Passengers: 0.61 mppa

2013 Annual Movements: 5,986 ATMs

Current 2-Way Peak Hour Passengers: 760 pax / hour

Current 2-Way Peak Hour ATMs: 6 ATMs / hour

Calculated Runway Capacity: 18 ATMs / hour

Current Terminal Size: 7,021m²



MIKONOS AIRPORT

Mikonos is a wellestablished holiday destination, particularly withvisitors from the UK. Apron rehabilitation and significant improvements in runwaypavement quality are required andwill result in increased stand numbers and the ability to accept larger aircraft types.

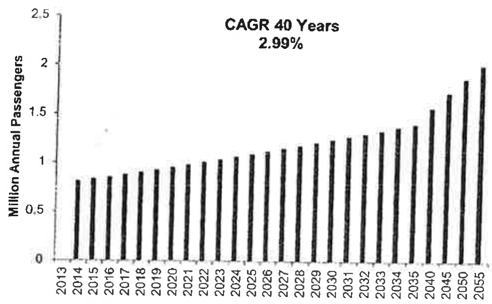
The airport is a very site constrained facility, with limited room for expansion. However, an increase in capacity can be achieved through the construction of multi-level terminal facilities.

BACKGROUND

- Mikonos is a popular destination amongst Greek nationalsduring the summer months, as well as attracting mainly Italian and British tourists from the EU.
- The island has many beaches and has gained the name of 'Capri of Greece'.

TRAFFIC FORECAST

Passengers are forecast to grow from 0.6 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 2.0mppa in 2055, with a CAGR of 2.99%. Air traffic movements (ATMs) are forecasted to increase from 6.0 to 17.5 thousand in 2055.



TERMINAL CAPACITY
- Adequate number of passenger processing facilities for both arriving and departing flows across all design hours in 2015.

STAND CAPACITY
- Current stand capacity of 3 stands is sufficient to meet current ATM peak hour demand.



The terminal capacity at Mikonos Airport is severely constrained and can be addressed by expansion to enhance and create additional passenger processing facilities.

ASSESSMENT OF CURRENT INFRASTRUCTURE

TERMINAL

The capacity assessment of the arriving and departing passenger processes within the terminal building has been informed by:

- A site visit to Mikonos Airport.
- Planning assumptions driven by current airport operational performance, IATA standards and industry benchmarks.
- Information available from the data room and airport fact sheets.

The terminal at Mikonos Airport is split into two separate areas, one for domestic and one for international, resulting in an inefficient process with two separate check-in areas and security screening lanes.During off peak winter season, only the domestic terminal is used. The terminal is in moderate condition in comparison to other airports in this cluster.

AIRFIELD

The airport has one runway with no parallel taxiway, requiring aircraft to backtrack along the runway, which reduces capacity. AGL and signage are not compliant with ICAO Annex 14. The pavement at the airport is particularly poor, where FOD is generated on the runway due to the condition of the pavement. The apron also requires significant rehabilitation works. Vegetation is growing on the side of the runway, resulting in cracking, this should be removed.

The current runway strip width for RWY 16/34 is not compliant with ICAO Annex 14. This non-compliance can be addressed by grading the additional runway strip width.

RWY 16L and RWY 34R both have non-compliant Runway End Safety Areas (RESAs). These will require either a displacement of the runway threshold or land reclamation of circa13,500m^{2}for RWY 16L and circa 4,500m^{2}for RWY 34R would have to be undertaken to make the RESA compliant with ICAO standards. We assume that any existing exemptions for non-compliance will continue and must be discussed with the appropriate authority.

The airside pavements will require significant investigatory works to establish formally their residual life and replacement year.

INFRASTRUCTURE HIGHLIGHT
The main works required are related to the airfield pavements, which will require significant rehabilitation along with maintenance tasks such as changing runway edge lights from blue to white, drain clearing and paint markings.

CLUSTER B

TERMINAL – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

- No significant passenger processing capacity issues which negates the requirement for Imminent Refurbishment Works.

TERMINAL – IMMINENT EXPANSION WORKS

- Terminal expansion of ~8,839m² to meet forecast demand and IATA LoS C standard for passenger processing.

AIRSIDE – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

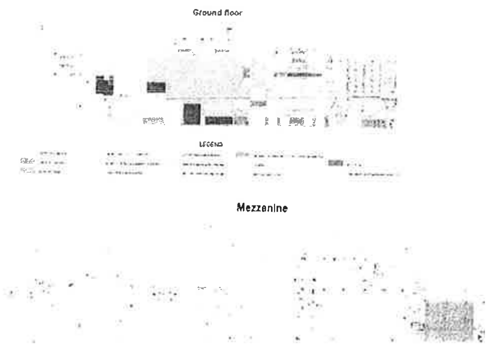
- The runway and apron requires immediate attention and refurbishment.

IMMINENT WORKS

A terminal expansion in the imminent Works period will ensure the airport has sufficient capacity for passenger processing for the duration of the Concession period.Immediate refurbishment of the runway and apron is also requiredto address the pavement conditions witnessed during the site visits.

TERMINAL – IMMINENT WORKS

No imminent refurbishment works are required at Mikonos Airport. However, a terminal expansion in the Imminent Works phase will ensure that the airport meets forecast demand and IATA LoS C standards for passenger processing. For reference, the layout of the current terminal building is illustrated in the drawings below.





Existing airside pavements need to be upgraded and strengthened to address major unevenness and cracking.

AIRSIDE – IMMINENT WORKS

The immediate focus of the airside refurbishment works is to address the most urgent maintenance issues. Therefore, the runway and apron will require immediate attention and refurbishment during the Imminent Works period; this will include the replacement of part of the apron and rehabilitation of the runway.

CLUSTER B

TERMINAL – FUTURE EXPANSION WORKS

No Future Expansion works will be required as the Imminent Works will provide enough capacity for the duration of the Concession period.

RUNWAY – FUTURE REFURBISHMENT WORKS

The airside pavement is likely to require further rehabilitation in 2035.

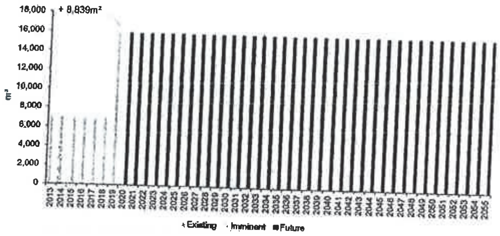
APRON – FUTURE EXPANSION WORKS

No anticipated future apron expansion works because in 2015 the stands will be reconfigured to allow pushbacks, resulting in an increase in stand capacity. This will be completed as part of the pavement rehabilitation works.

FUTURE WORKS

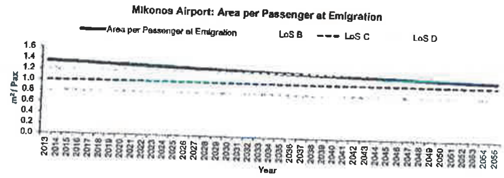
The Imminent Expansion works to the terminal will ensure Mikonos Airport achieves an IATA Level of Service (LoS) C in the Imminent Works period and this will be sufficient capacity for the duration of the Concession period.

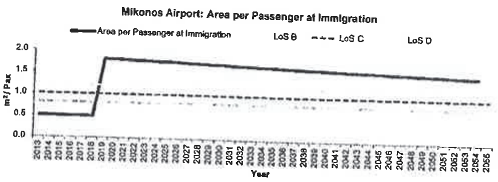
The initial expansion will be constructed during the Imminent Works period with no requirement to expand the terminal in the Future Works as shown in the chart below.

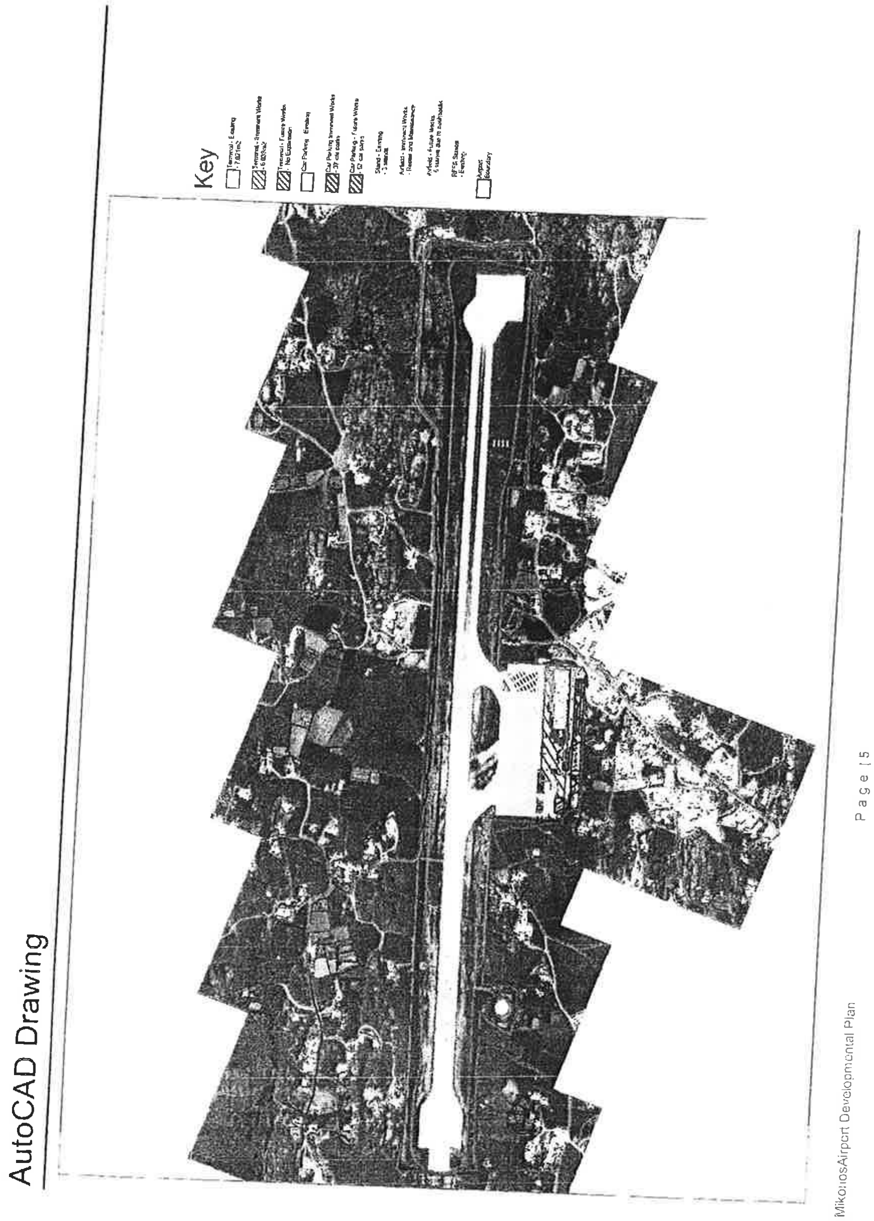


The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimumIATA LoS C across the duration of the Concession.

Our analysis, illustrated in the charts below, shows that the main capacity constrained passenger process facility is Immigration. However, Imminent Expansion Works will provide a sufficient level of comfort for passengers showing a value greater than LoS B for the entirety of the Concession period. There are no constrained departure processes, with the worst capacity constrained process being Emigration, although this still achieves the minimum Los C requirement for the duration of the Concession period.






AutoCAD Drawing
Key
Page | 5
MikonosAirport Developmental Plan

Ομάδα Β

Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Μυκόνου

Τοποθεσία και Διασυνδέσεις: Το νησί της Μυκόνου αποτελεί νησί των Κυκλάδων και το αεροδρόμιο του νησιού εξυπηρετεί διεθνείς και εγχώριους προορισμούς.

Πρόκληση: Η χωρητικότητα του αεροσταθμού περιορίζεται λόγω αναποτελεσματικού σχεδιασμού απαιτώντας επιπροσθέτως βελτιώσεις στο οδόστρωμα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης, επέκταση του χώρου ελιγμού των αεροσκαφών και αντικατάσταση των λειτουργικών υποδομών (utilities).

ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Αριθμός Διαδρόμων: 1 [16/34]

Διαστάσεις Διαδρόμων: 1.902m x 30

Αριθμός Αεροσταθμών: 1

Αριθμός Θέσεων Στάθμευσης: 3

2013 Επιβάτες Ετησίως: 0.61 εκατ. επιβάτες

2013 Μετακινήσεις Ετησίως: 5.986 ATMs

Αναχωρήσεις/Αφίξεις Επιβατών κατά την Ώρα Αιχμής: 760 επιβάτες / ώρα

Κινήσεις Αναχωρήσεων/Αφίξεων κατά την Ώρα Αιχμής: 6 ATMs / ώρα

Υπολογιζόμενη Χωρητικότητα Διαδρόμων: 18 ATMs / ώρα

Μέγεθος Υφιστάμενου Αεροσταθμού: 7.021m²



ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΜΥΚΟΝΟΥ

Η Μύκονος είναι ένας δημοφιλής προορισμός διακοπών, ιδιαίτερα για επισκέπτες από το Ηνωμένο Βασίλειο. Για την αύξηση του αριθμού των θέσεων στάθμευσης και τη δυνατότητα υποδοχής μεγαλύτερων τύπων αεροσκαφών απαιτείται αναδιαμόρφωση στον χώρο ελιγμού των αεροσκαφών και σημαντικές βελτιώσεις στην ποιότητα του οδοστρώματος του αεροδιαδρόμου.

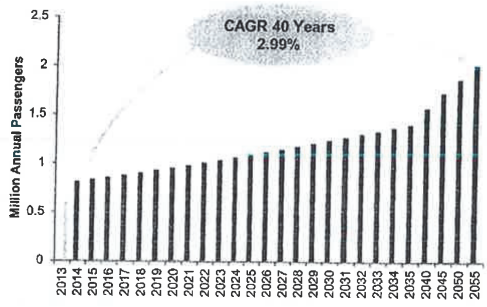
Το αεροδρόμιο είναι εγκατεστημένο σε μια πολύ περιορισμένη έκταση, με περιορισμένους χώρους για επέκταση. Ωστόσο, η αύξηση της χωρητικότητας μπορεί να επιτευχθεί με την κατασκευή εγκαταστάσεων πολλαπλών επιπέδων στον αεροσταθμό.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- Η Μύκονος είναι ένας δημοφιλής προορισμός για τους Έλληνες κατά την θερινή περίοδο, καθώς και για Ιταλούς και Βρετανούς τουρίστες από την ΕΕ.
- Το νησί διαθέτει πολλές παραλίες και έχει αποκτήσει το όνομα «Κάπρι της Ελλάδος».

ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Ο αριθμός των επιβατών προβλέπεται να αυξηθεί από 0,6 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως (mppa) το 2013 σε 2,0 mppa το 2055, με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του 2.99%. Η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) προβλέπεται να αυξηθεί από 6.0 σε 17,5 χιλιάδες το 2055.



Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Μυκόνου

Σελίδα | 1

Χωρητικότητα Αεροσταθμού

Επαρκής αριθμός εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών και για τις δύο ροές αναχωρήσεων και αφίξεων για όλες τις ώρες σχεδιασμού για το 2015.

Θέσεις Σταθμευσης

Ο αριθμός των 3 θέσεων στάθμευσης επαρκεί για να καλύψει την τρέχουσα ζήτηση ΑΤΜ κατά την ώρα αιχμής.



Η χωρητικότητα του αεροσταθμού του αεροδρομίου της Μυκόνου είναι αρκετά περιορισμένη, κάτι που μπορεί να αντιμετωπιστεί με την επέκτασή του για την ενίσχυση και δημιουργία επιπρόσθετων εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών.

Αξιολογηση των Τρεχουσων Υποδομων

Αεροσταθμος

Η εκτίμηση της χωρητικότητας των αφιχθέντων και αναχωρούντων επιβατών εντός του κτιρίου του αεροσταθμού έχει γίνει από:

- Επίσκεψη στο Αεροδρόμιο της Μυκόνου.
- Σχεδιαστικές παραδοχές που απορρέουν από τις τρέχουσες επιχειρησιακές επιδόσεις του αεροδρομίου, τα πρότυπα της IATA και σημεία αναφοράς του τομέα της αεροπλοΐας
- Πληροφορίες διαθέσιμες από το data room και ενημερωτικά δελτία του αεροδρομίου.

Ο αεροσταθμός του αεροδρομίου της Μυκόνου χωρίζεται σε δύο τμήματα, ένα για τις εσωτερικές και ένα για τις διεθνείς πτήσεις, δημιουργώντας μία αναποτελεσματική διαδικασία που περιλαμβάνει δύο ξεχωριστούς χώρους γκισέ και 2 διαδρόμους ελέγχου ασφαλείας. Κατά την χειμερινή περίοδο εκτός αιχμής, χρησιμοποιείται μόνο ο αεροσταθμός για εσωτερικές πτήσεις. Ο αεροσταθμός είναι σε μέτρια κατάσταση σε σύγκριση με άλλα αεροδρόμια αυτής της Ομάδας.

Περιοχη Κινησης Αεροσκαφων

Το αεροδρόμιο έχει έναν διάδρομο χωρίς παράλληλο τροχόδρομο, και απαιτείται τα αεροσκάφη να τροχοδρομούν στον ίδιο διάδρομο, κάτι που μειώνει την χωρητικότητα. Ο φωτισμός του διαδρόμου και η σήμανση δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παραρτήματος 14 του Διεθνή Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO). Το οδόστρωμα του αεροδρομίου είναι σε ιδιαίτερα άσχημη κατάσταση, ενώ λόγω της κατάστασης του δημιουργούνται στο διάδρομο FOD. Στον χώρο ελιγμών των αεροσκαφών απαιτείται επίσης η υλοποίηση σημαντικών έργων αποκατάστασης. Βλάστηση έχει αναπτυχθεί στις πλευρές του διαδρόμου, δημιουργώντας ρωγμές, και πρέπει να αφαιρεθεί.

Το τρέχον πλάτος του διαδρόμου RWY 16/34 δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παραρτήματος 14 του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO). Αυτή η μη συμμόρφωση μπορεί να αντιμετωπιστεί αναβαθμίζοντας επιπροσθέτως το πλάτος.

Οι διάδρομοι RWY 16L and RWY 34R δεν έχουν επαρκείς Ζώνες Ασφάλειας Τέλους Διαδρόμων (RESAs).Απαιτείται είτε μετατόπιση του διαδρόμου προσγείωσης-απογείωσης ή αναδιάταξη γης 13,500m^2 για RWY 16L και 4,500m^2 για RWY 34R για Ζώνη Ασφάλειας Τέλους Διαδρόμων (RESAs) σύμφωνα με τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO). Υποθέτουμε ότι οι υφιστάμενες απαλλαγές μη συμμόρφωσης θα διατηρηθούν και πρέπει να συζητηθούν με την αρμόδια αρχή.

Απαιτείται σημαντική διερεύνηση στα οδοστρώματα του ελεγχόμενου χώρου (airside) για να διαμορφωθεί επίσημα γνώμη για τον υπολειπόμενο χρόνο ζωής τους και το έτος αντικατάστασης τους.

Κυριοτερα Στοιχεια Των Υποδομων

Οι κύριες εργασίες που απαιτούνται σχετίζονται με τα οδοστρώματα της περιοχής κίνησης αεροσκαφών, τα οποία χρήζουν σημαντικών αποκαταστάσεων μαζί με εργασίες συντήρησης, όπως αλλαγή χρωματισμού του φωτισμού στις άκρες του διαδρόμου από μπλε σε λευκό, καθαρισμό καναλιών αποστράγγισης και βαφή των σημάνσεων.

Ομάδα Β

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

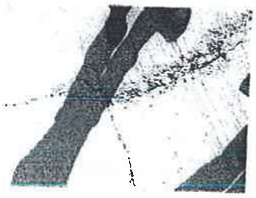
Δεν υπάρχουν σημαντικά προβλήματα στην διαχείριση επιβατών και δεν δημιουργούνται απαιτήσεις για Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

Επέκταση του Αεροσταθμού ~8.839m² για ανταπόκριση στην προβλεπόμενη ζήτηση και τα πρότυπα LoS C της IATA για την διαχείριση επιβατών.

ΧΩΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

Ο διάδρομος και ο χώρος ελιγμών των αεροσκαφών χρήζουν άμεσης προσοχής και ανακαίνισης.



Απαιτείται αναβάθμιση και ενίσχυση των υφιστάμενων οδοστρωμάτων για την αντιμετώπιση των μεγάλων ανισοσταθμιών και ρωγμών.

ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Η επέκταση του αεροσταθμού κατά την περίοδο των επικείμενων έργων θα εξασφαλίσει στο αεροδρόμιο επαρκή χωρητικότητα για την διαχείριση των επιβατών κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης. Απαιτείται επίσης άμεσα ανακαίνιση του διαδρόμου και των χώρων ελιγμών των αεροσκαφών, για την αντιμετώπιση της άσχημης κατάστασης του οδοστρώματος που παρατηρήθηκε κατά τη διάρκεια των επισκέψεων.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Δεν απαιτούνται επικείμενα έργα ανακαίνισης στο αεροδρόμιο της Μυκόνου. Ωστόσο, η επέκταση του αεροσταθμού κατά την φάση των επικείμενων έργων θα διασφαλίσει ότι το αεροδρόμιο θα ανταποκριθεί στην προβλεπόμενη ζήτηση και τα πρότυπα LoS C της IATA για την διαχείριση επιβατών. Κατόψεις του κτιρίου του αεροσταθμού παρουσιάζονται στα παρακάτω σχέδια.



ΧΩΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ (AIRSIDE) – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Ο άμεσος στόχος των έργων ανακαίνισης του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης είναι να αντιμετωπιστούν τα πλέον επείγοντα ζητήματα συντήρησης. Ως εκ τούτου, ο διάδρομος και ο χώρος ελιγμών των αεροσκαφών απαιτούν άμεση προσοχή και ανακαίνιση κατά τη διάρκεια της περιόδου επικείμενων έργων. Σε αυτές θα περιλαμβάνεται η αντικατάσταση μέρους του χώρου ελιγμών των αεροσκαφών και η αποκατάσταση του διαδρόμου.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Δεν θα απαιτηθούν μελλοντικά έργα επέκτασης καθώς κατά τα Επικείμενα Έργα θα εξασφαλιστεί ικανή χωρητικότητα για όλη την διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης.

ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Αναμένεται να απαιτηθούν περαιτέρω εργασίες αποκατάστασης των οδοστρωμάτων το 2035.

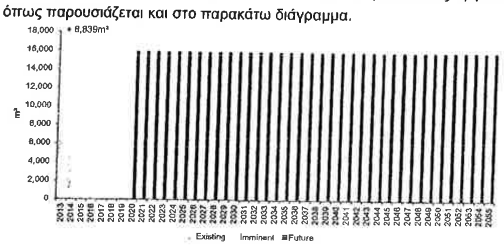
ΧΩΡΟΣ ΕΛΙΓΜΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Δεν προβλέπονται μελλοντικά έργα επέκτασης στον χώρο ελιγμών καθώς το 2015 οι θέσεις σταθμευσης θα αναδιαμορφωθούν ώστε να επιτρέπεται η οπισθέλκυση αυξάνοντας τον αριθμό των θέσεων στάθμευσης. Οι παραπάνω εργασίες θα ολοκληρωθούν ως μέρος των εργασιών αποκατάστασης των οδοστρωμάτων.

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

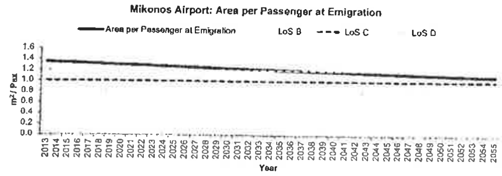
Με τα επικείμενα έργα επέκτασης του αεροσταθμού θα εξασφαλιστεί ότι το αεροδρόμιο της Μυκόνου επιτυγχάνει Επίπεδο Υπηρεσιών (LoS) C της IATA κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων και η χωρητικότητα θα είναι επαρκής για όλη την διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης.

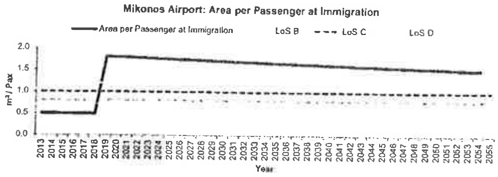
Η αρχική επέκταση θα υλοποιηθεί κατά την περίοδο των επικείμενων έργων χωρίς απαίτηση για επέκταση του αεροσταθμού σε μελλοντικές εργασίες, όπως παρουσιάζεται και στο παρακάτω διάγραμμα.

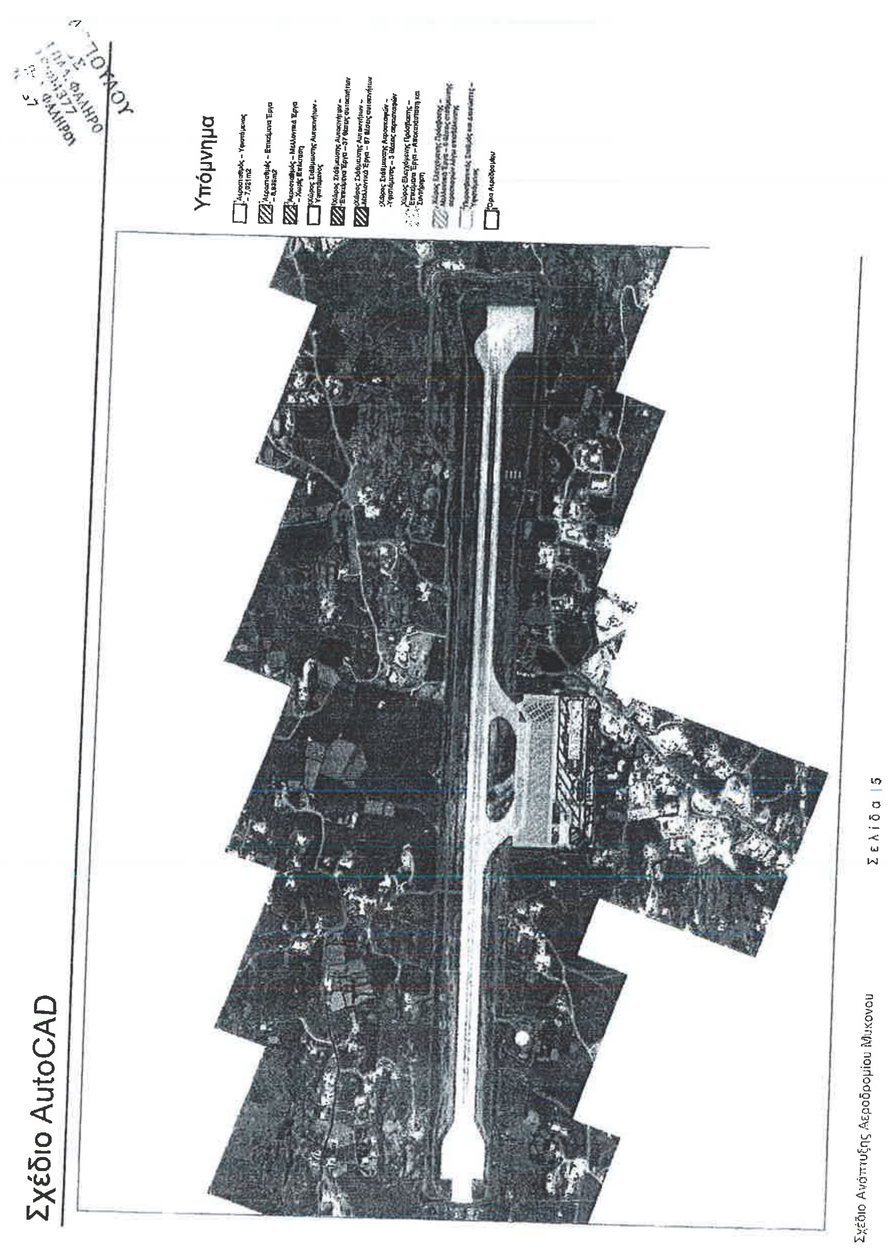


Οι εγκαταστάσεις διαχείρισης των επιβατών του αεροσταθμού έχουν αξιολογηθεί για ώρα σχεδιασμού που να παρέχεται επίπεδο υπηρεσιών κατ' ελάχιστον IATA LoS C για όλη την Περίοδο Παραχώρησης.

Η ανάλυσή μας, η οποία απεικονίζεται στα παρακάτω διαγράμματα, δείχνει ότι η χωρητικότητα της διαχείρισης επιβατών περιορίζεται κυρίως από την διαδικασία ελέγχου διαβατηρίων κατά την άφιξη. Ωστόσο, κατά τα επικείμενα έργα επέκτασης θα εξασφαλιστεί ένα επαρκές επίπεδο άνεσης για τους επιβάτες σε μια τιμή μεγαλύτερη από LoS B για όλη την Περίοδο Παραχώρησης. Δεν υπάρχουν διαδικασίες με περιορισμό της χωρητικότητας κατά την αναχώρηση, με την διαδικασία ελέγχου διαβατηρίων να είναι η χειρότερη, αν και επιτυγχάνεται ελάχιστη απαίτηση LoS C κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης.






Σχέδιο AutoCAD
Υπόμνημα
Σ ε λ ί δ α | 5
Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Μυκόνου

Ακριβής μετάφραση στην [illegible] γλώσσα εκ του [illegible] πρωτοτύπου [illegible].

[illegible] 03/10/2014

Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα

Δικηγόρος

ΙΡΙΣ Ι. [illegible]

[illegible]

ΑΛΚΥΟΝΗΣ [illegible] ΦΑΛΗΡΟ

ΤΗΛ.& [illegible]

ΑΦΜ: [illegible] ΔΟΥ: ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ

Α.Μ. Δ.Σ.Α.: 20[illegible]57

Mitilini Airport Development Plan

Location and Connectivity:
Mitilini Airport is located on the island of Lesbos; the airport has one small terminal that serves international and domestic destinations.

Challenge: Terminal capacity is constrained due to inadequate passenger processing facilities. Additional refurbishments are required to improve airside pavement condition and replacement of utilities.

KEY AIRPORT FACTS

Number of Runways: 1 [14/32]

Dimensions of Runways: 2,406m x 45m

Number of Terminals: 1

Number of Stands: 6

2013 Annual Passengers: 0.42 mppa

2013 Annual Movements: 5,350 ATMs

Current 2-Way Peak Hour Passengers: 375 pax / hour

Current 2-Way Peak Hour ATMs: 2 ATMs / hour

Calculated Runway Capacity: 18 ATMs / hour

Current Terminal Size: 2,739m²



MITILINI AIRPORT

Mitilini Airport will be enhanced by renewed investment in the terminal facilities in order to maximise its full potential, particularly as a tourist destination.

Reconfiguration and expansion of the terminal facilities will deliver an enhanced passenger experience by improving queuing and waiting times.

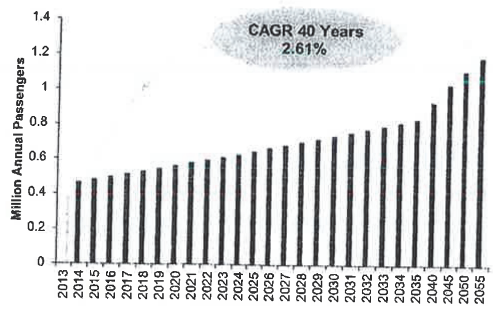
Future works to reconfigure stands and localised pavement repairs will provide an increase in aircraft capacity whilst also improving operational efficiencies.

BACKGROUND

- The island of Lesbos is a relatively undiscovered tourist destination with pockets of tourist development scattered around the island. The majority of the island is restricted for development due to the protected NATURA.
- It has natural resources as well as a rich history and culture.
- At 0.42mppa, Mitilini is the fourth busiest airport within the Cluster B, attracting mainly Dutch and German tourists.

TRAFFIC FORECAST

Passengers are forecast to more than double from 0.4 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 1.2mppa in 2055, with a CAGR of 2.61%. Air traffic movements (ATMs) are forecasted to increase from 5.4 to 13.5 thousand in 2055.



TERMINAL CAPACITY

- Adequate number of passenger processing facilities for both arriving and departing flows across all design hours in 2015.
- Check-in, departure hall and immigration are the passenger processing areas which are 'capacity critical' in 2015 for LoS C in the design hour due to insufficient queuing and circulation space.

STAND CAPACITY

- Current stand capacity of 6 stands is sufficient to meet current ATM peak hour demand with no stand expansion required in the Imminent Works period.



The terminal capacity at Mitilini Airport is severely constrained. Therefore new terminal facilities would be required to address this.

ASSESSMENT OF CURRENT INFRASTRUCTURE

TERMINAL

The capacity assessment of the arriving and departing passenger processes within the terminal building has been informed by:

- A site visit to Mitilini Airport.
- Planning assumptions driven by current airport operational performance, IATA standards and industry benchmarks.
- Information available from the data room and airport fact sheets.

The terminal at Mitilini has been neglected for a number of years and is in a particularly poor condition. All areas are significantly undersized with little maintenance carried out over the last 2-3 years.

AIRFIELD

There is one runway at Mitilini Airport with no parallel taxiway. This requires aircraft to backtrack along the runway. There is an earth mound that infringes the approach surfaces, resulting in a displaced threshold. One patch requires minor attention on the middle of the runway due to fretting.

The dimensions of the current runway strip for RWY 14/32 are not stated in the airport AIP. The width of the runway strip for RWY 14/32 is not compliant with ICAO Annex 14.

However, since the area is available for extending the strip width, this non-compliance can be addressed by extending the additional runway strip width and removing excess foliage, i.e. 75m on either end from the existing strip edge.

Both the runways have a RESA in excess of ICAO requirements.

The airside pavements will require significant investigatory works to establish formally their residual life and replacement year.

INFRASTRUCTURE HIGHLIGHT

The runway condition is overall in fairly good condition, however it does require some patching and maintenance works.

Significant amounts of weedkilling and maintenance works are required. Due to the proximity to the sea, bird hazards are a problem.

TERMINAL – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

- Relocate office space on the ground floor.
- Provide an additional baggage reclaim belt with additional queuing space.

TERMINAL – IMMINENT EXPANSION WORKS

- Relocate office space ~6,938m² and make space available for passenger processing and ensure compliance with IATA LOS C Standard.

AIRSIDE – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

- The runway, apron and taxiways were observed to be in very good condition with a PCN of 54 which means that the airside pavements would not require any imminent refurbishment works.



Existing Terminal facilities can be optimised to improve passenger flow and reduce queues and waiting times.

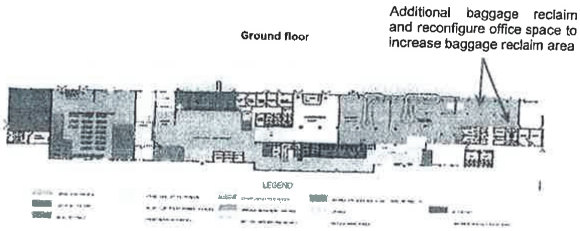
IMMINENT WORKS

Relocating office space and providing a terminal expansion during the imminent works phase will provide an additional baggage reclaim belt and increase passenger processing space.

Localised repairs to the Airside pavement are likely to be required in 2018. However, overall the Airside infrastructure is in a good condition and will not require any imminent refurbishment works.

TERMINAL – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

The current terminal will benefit from reconfiguration and expansion. Relocating office space on the ground floor will provide an additional baggage reclaim belt and increased queuing space for passengers. Following this work an expansion of 6,938m² will create extra space for passenger processing. The drawing below summarises the key changes to be made during the imminent reconfiguration works.



AIRSIDE – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

No imminent Airside refurbishment works are required at the airport, as the infrastructure has been observed to be in a good condition.

TERMINAL – FUTURE EXPANSION WORKS

- Future terminal and landside expansions have been sized to provide capacity as follows:
  Phase 1 - 2030 to 2055.

RUNWAY – FUTURE REFURBISHMENT WORKS

- The airside pavement is likely to require localised maintenance repairs in 2018 due to the observed pavement degradation.

APRON – FUTURE EXPANSION WORKS

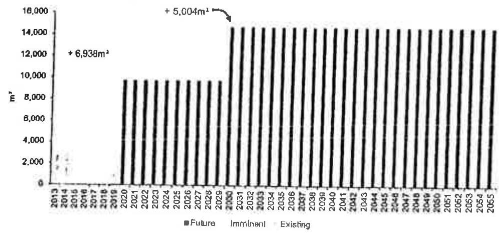
- In 2030 reconfigure stands to allow pushbacks resulting in an increase in stand capacity from 6 stands to 15 stands.

FUTURE WORKS

The Future Expansion Works ensure sufficient capacity until the end of the Concession period.

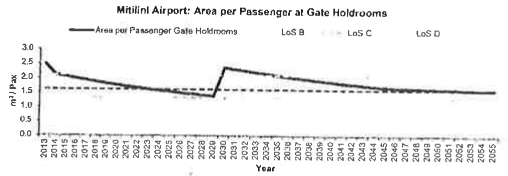
Reconfiguration of stands to allow pushbacks will increase the overall stand capacity.

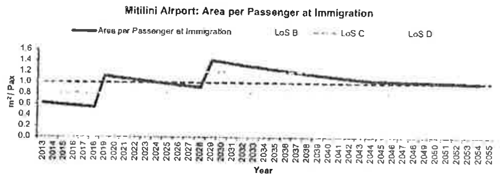
We have planned a phased expansion of the terminal and landside over the Concession, the initial expansion will be constructed during the Imminent Works Period with a second expansion to be constructed during the Future Works period, as shown in the phasing chart below:

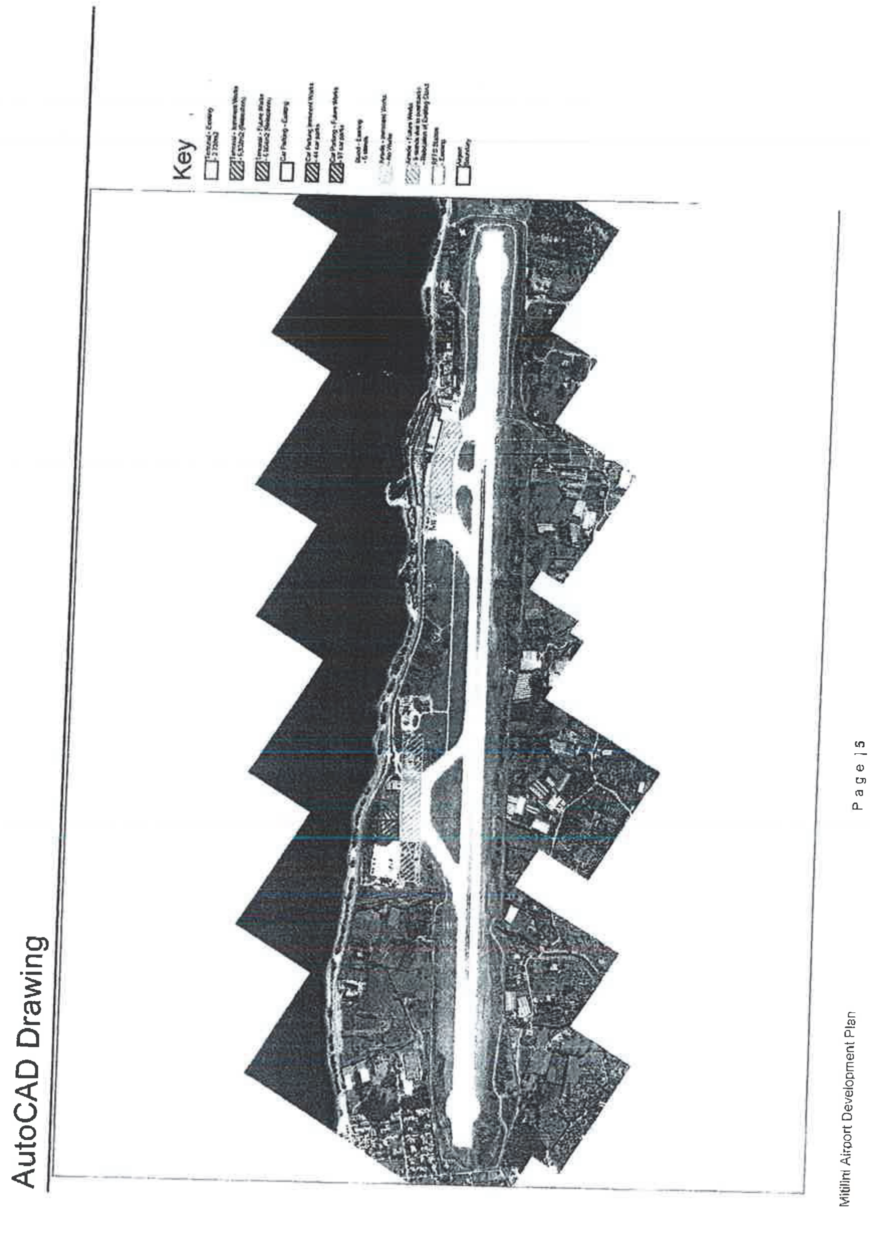


The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimum IATA LoS C across the duration of the Concession. The following charts illustrate the area per peak hour passenger for Gate Holdrooms and Immigration.

Our analysis has shown there are the two main capacity constrained processes at Mitilini Airport, Gate Holdrooms and Immigration. However future expansion works ensure that passenger facilities for both will retain a minimum LoS C requirement.






AutoCAD Drawing
Key
Mitilini Airport Development Plan
Page | 5

Ομάδα Β

Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Μυτιλήνης

Τοποθεσία και Διασυνδέσεις:
Το Αεροδρόμιο Μυτιλήνης βρίσκεται στην νήσο Λέσβο. Το Αεροδρόμιο διαθέτει έναν μικρό αεροσταθμό που εξυπηρετεί διεθνείς και εγχώριους προορισμούς.

Πρόκληση: Η χωρητικότητα του **αεροσταθμού** περιορίζεται λόγω **ανεπαρκών** εγκαταστάσεων **διαχείρισης** επιβατών. Απαιτούνται **βελτιώσεις** στο οδόστρωμα του **ελεγχόμενου** χώρου του αεροδρομίου και αντικατάσταση των **λειτουργικών** υποδομών (utilities).

ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ
Αριθμός Διαδρόμων: 1
[14/32]
Διαστάσεις Διαδρόμων:
2.406m x 45m
Αριθμός Αεροσταθμών: 1
Αριθμός Θέσεων Στάθμευσης: 6
2013 Επιβάτες Ετησίως: 0,42 εκατ. επιβάτες
2013 Μετακινήσεις Ετησίως: 5.350 ATMs
Αναχωρήσεις/Αφίξεις Επιβατών κατά την Ώρα Αιχμής: 375 επιβάτες / ώρα
Κινήσεις Αναχωρήσεων/Αφίξεων κατά την Ώρα Αιχμής: 2 ATMs / ώρα
Υπολογιζόμενη Χωρητικότητα Διαδρόμων: 18 ATMs / ώρα
Μέγεθος Αεροσταθμού: 2.739m²

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ

Το αεροδρόμιο της Μυτιλήνης θα ενισχυθεί με νέες επενδύσεις στις εγκαταστάσεις του αεροσταθμού ώστε να μεγιστοποιηθούν οι δυνατότητες του, ιδίως ως τουριστικός προορισμός.

Η αναδιάρθρωση και επέκταση των εγκαταστάσεων του αεροσταθμού θα οδηγήσει σε βελτίωση της εμπειρίας που θα αποκομίσουν οι επιβάτες μέσα από την βελτίωση των χρόνων αναμονής.

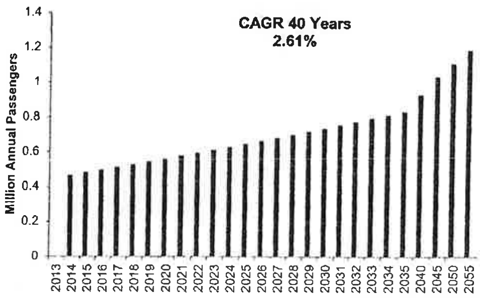
Οι μελλοντικές εργασίες αναδιαμόρφωσης των θέσεων στάθμευσης και τοπικής αποκατάστασης των οδοστρωμάτων θα προσφέρουν αύξηση του αριθμού των αεροσκαφών καθώς επίσης και βελτίωση της λειτουργίας του αεροδρομίου.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- **Το νησί** της Λέσβου είναι ένας σχετικά **ανεξερεύνητος** τουριστικός **προορισμός με θύλακες** τουριστικής ανάπτυξης διάσπαρτους σε όλο το **νησί**. Στην πλειοψηφία των περιοχών του νησιού υπάρχουν περιορισμοί για ανάπτυξη λόγω προστατευμένων περιοχών NATURA.
- Διαθέτει φυσικούς πόρους, καθώς και πλούσια ιστορία και πολιτισμό.
- Με 0,42 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως (mppa), η Μυτιλήνη είναι το τέταρτο πιο πολυσύχναστο αεροδρόμιο της Ομάδας Β, προσελκύοντας κυρίως Ολλανδούς και Γερμανούς τουρίστες.

ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Ο αριθμός των επιβατών προβλέπεται να υπερδιπλασιαστεί από 0,4 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως (mppa) το 2013 σε 1,2 mppa το 2055, με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του CAGR 2,61%. Η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) προβλέπεται να αυξηθεί από 5,4 σε 13,5 χιλιάδες το 2055.



Ομάδα Β

ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ

- Επαρκής αριθμός εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών και για τις δύο ροές αναχωρήσεων και αφίξεων για όλες τις ώρες σχεδιασμού για το 2015.
- Ο χώρος των γκισέ, η αίθουσα αναχωρήσεων και ο έλεγχος διαβατηρίων κατά την άφιξη είναι οι χώροι διαχείρισης επιβατών που είναι σε «Οριακή Χωρητικότητα» το 2015 για επίπεδο υπηρεσιών LoS C για την ώρα σχεδιασμού λόγω περιορισμένων χώρων αναμονής και κυκλοφορίας.

ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

- Ο υφιστάμενος αριθμός των 6 θέσεων στάθμευσης επαρκεί για να καλύψει την τρέχουσα ζήτηση ATM κατά την ώρα αιχμής χωρίς να απαιτείται επέκταση κατά την περίοδο των επικείμενων έργων.



Η χωρητικότητα του αεροσταθμού στο αεροδρόμιο της Μυτιλήνης περιορίζεται σημαντικά. Ως εκ τούτου, θα απαιτηθούν νέες κτιριακές εγκαταστάσεις.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ

Η εκτίμηση της χωρητικότητας των αφιχθέντων και αναχωρούντων επιβατών εντός του κτιρίου του αεροσταθμού έχει γίνει από:

- Επίσκεψη στο Αεροδρόμιο της Μυτιλήνης.
- Σχεδιαστικές παραδοχές που απορρέουν από τις τρέχουσες επιχειρησιακές επιδόσεις του αεροδρομίου, τα πρότυπα της IATA και σημεία αναφοράς του τομέα της αεροπλοΐας
- Πληροφορίες διαθέσιμες από το data room και ενημερωτικά δελτία του αεροδρομίου.

Ο αεροσταθμός στην Μυτιλήνη έχει παραμεληθεί για πολλά χρόνια και είναι σε ιδιαίτερα άσχημη κατάσταση. Όλοι οι χώροι είναι σημαντικά υποδιαστασιολογημένοι με ελάχιστη συντήρηση κατά τα τελευταία 2-3 χρόνια.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Το αεροδρόμιο έχει έναν διάδρομο χωρίς παράλληλο τροχόδρομο, και απαιτείται τα αεροσκάφη να τροχοδρομούν στον ίδιο διάδρομο. Υπάρχει ένα ανάχωμα που δυσχεραίνει τις επιφάνειες προσέγγισης του διαδρόμου, δημιουργώντας ουσιαστικά ένα άσχημα τοποθετημένο αναβαθμό. Ένα μπάλωμα στο οδόστρωμα στην μέση του διαδρόμου απαιτεί προσοχή λόγω διάβρωσης του.

Οι διαστάσεις του πλάτους του διαδρόμου για RWY 14/32 δεν δηλώνονται στο AIP (Aeronautical Information Publication) του αεροδρομίου. Το πλάτος του διαδρόμου για RWY 14/32 δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παραρτήματος 14 του ICAO.

Ωστόσο, δεδομένου ότι υπάρχει περιοχή διαθέσιμη για επέκταση του πλάτους, η μη συμμόρφωση μπορεί να αντιμετωπιστεί με την επέκταση του πλάτους του διαδρόμου και την απομάκρυνση της περίσσειας της βλάστησης (foliage), ήτοι 75m από τις υφιστάμενες άκρες του διαδρόμου.

Και οι δύο διάδρομοι έχουν επαρκείς RESA υπερβαίνοντας τις απαιτήσεις του ICAO.

Απαιτείται σημαντική διερεύνηση στα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης για να διαμορφωθεί επακριβής γνώμη για τον υπολειπόμενο χρόνο ζωής τους και το έτος αντικατάστασης τους.

ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Η κατάσταση του διαδρόμου είναι γενικά σε αρκετά καλή κατάσταση, ωστόσο, απαιτούνται συγκεκριμένα έργα επιδιόρθωσης και συντήρησης.

Απαιτούνται ζιζανιοκτονία και σημαντικά έργα συντήρησης. Λόγω της εγγύτητας προς την θάλασσα, υπάρχουν προβλήματα επικινδυνότητας λόγω πτηνών.

Αεροσταθμος – Επικειμενα Εργα Ανακαινισης

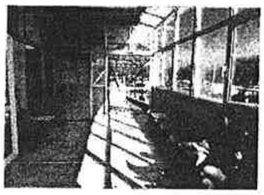
- Μετακίνηση των γραφείων στο ισόγειο.
- Προμήθεια επιπρόσθετου ιμάντα παραλαβής αποσκευών με επιπρόσθετο χώρο αναμονής.

Αεροσταθμος – Επικειμενα Εργα Επεκτασης

- Μετακίνηση γραφειακών χώρων ~6,938m² και δημιουργία διαθέσιμου χώρου διαχείρισης επιβατών και διασφάλιση συμμόρφωσης με IATA LoS C σταντάρντ.

Χωρος Ελεγχομενης Προσβασης – Επικειμενα Εργα Ανακαινισης

Ο διάδρομος, ο χώρος ελιγμών των αεροσκαφών και οι τροχόδρομοι διαπιστώθηκαν σε ιδιαίτερα καλή κατάσταση με αριθμό ταξινόμησης οδοστρωμάτων (PCN) 64 που σημαίνει ότι τα οδοστρώματα δεν χρήζουν επικείμενες εργασίες ανακαίνισης.



Οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις του αεροσταθμού μπορούν να βελτιστοποιηθούν για τη βελτίωση της ροής των επιβατών και την μείωση των χρόνων αναμονής.

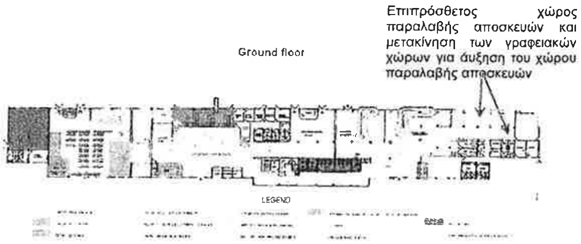
Επικειμενα Εργα

Η μετακίνηση των γραφειακών χώρων και η επέκταση του αεροσταθμού κατά την περίοδο των άμεσων έργων, θα δώσει την δυνατότητα τοποθέτησης επιπρόσθετου ιμάντα παραλαβής αποσκευών και αύξηση του χώρου διαχείρισης επιβατών.

Τοπικές αποκαταστάσεις στα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης είναι πιθανό να απαιτηθούν το 2018. Ωστόσο, συνολικά οι υποδομές του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης βρίσκονται σε καλή κατάσταση και δεν απαιτείται άμεσα υλοποίηση εργασιών.

Αεροσταθμος – Επικειμενα Εργα Ανακαινισης

Ο υφιστάμενος αεροσταθμός θα ευνοηθεί από έργα αναδιάταξης και επέκτασης. Μετακινώντας τους γραφειακούς χώρους στο ισόγειο, δίνεται η δυνατότητα τοποθέτησης επιπρόσθετου ιμάντα παραλαβής αποσκευών και αύξηση του χώρου διαχείρισης επιβατών. Ακολούθως, επέκταση 6.938m² θα δημιουργήσει επιπρόσθετο χώρο για την διαχείριση επιβατών. Το παρακάτω σχέδιο συνοψίζει της βασικές αλλαγές που πρέπει να υλοποιηθούν κατά την περίοδο των επικείμενων έργων αναδιαμόρφωσης.



Χωρος Ελεγχομενης Προσβασης (Airside) – Επικειμενα Εργα Ανακαινισης

Δεν απαιτούνται άμεσα έργα ανακαίνισης καθώς οι υποδομές διαπιστώθηκε ότι είναι σε καλή κατάσταση.

Ομάδα Β

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

Μελλοντικά έργα επεκτάσης του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου έχουν διαστασιολογηθεί ώστε να παρέχεται χωρητικότητα ως ακολούθως:
Φάση 1 – 2030 με 2055.

ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

Στα οδοστρώματα είναι πιθανό να απαιτηθούν τοπικά επιδιορθωτικές εργασίες συντήρησης το 2018 λόγω παρατήρησης αποδόμησης στα οδοστρώματα.

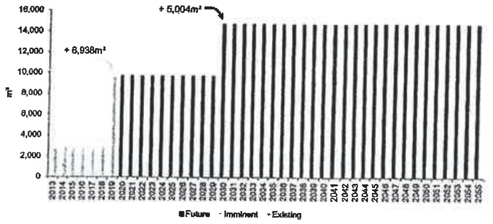
ΧΩΡΟΣ ΕΛΙΓΜΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

Το 2030 η αναδιαμόρφωση των θέσεων στάθμευσης θα επιτρέπει την οπισθέλκυση αυξάνοντας τον αριθμό των θέσεων στάθμευσης από 6 σε 15.

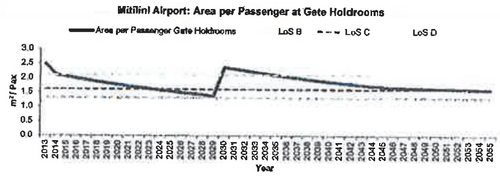
ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

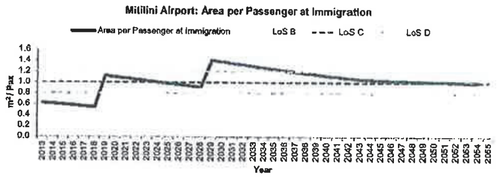
Με τα μελλοντικά έργα επεκτάσεων εξασφαλίζεται επαρκής χωρητικότητα μέχρι το τέλος της Περιόδου Παραχώρησης.
Η αναδιαμόρφωση των θέσεων στάθμευσης θα επιτρέπει την οπισθέλκυση αυξάνοντας τον αριθμό των συνολικών θέσεων στάθμευσης.

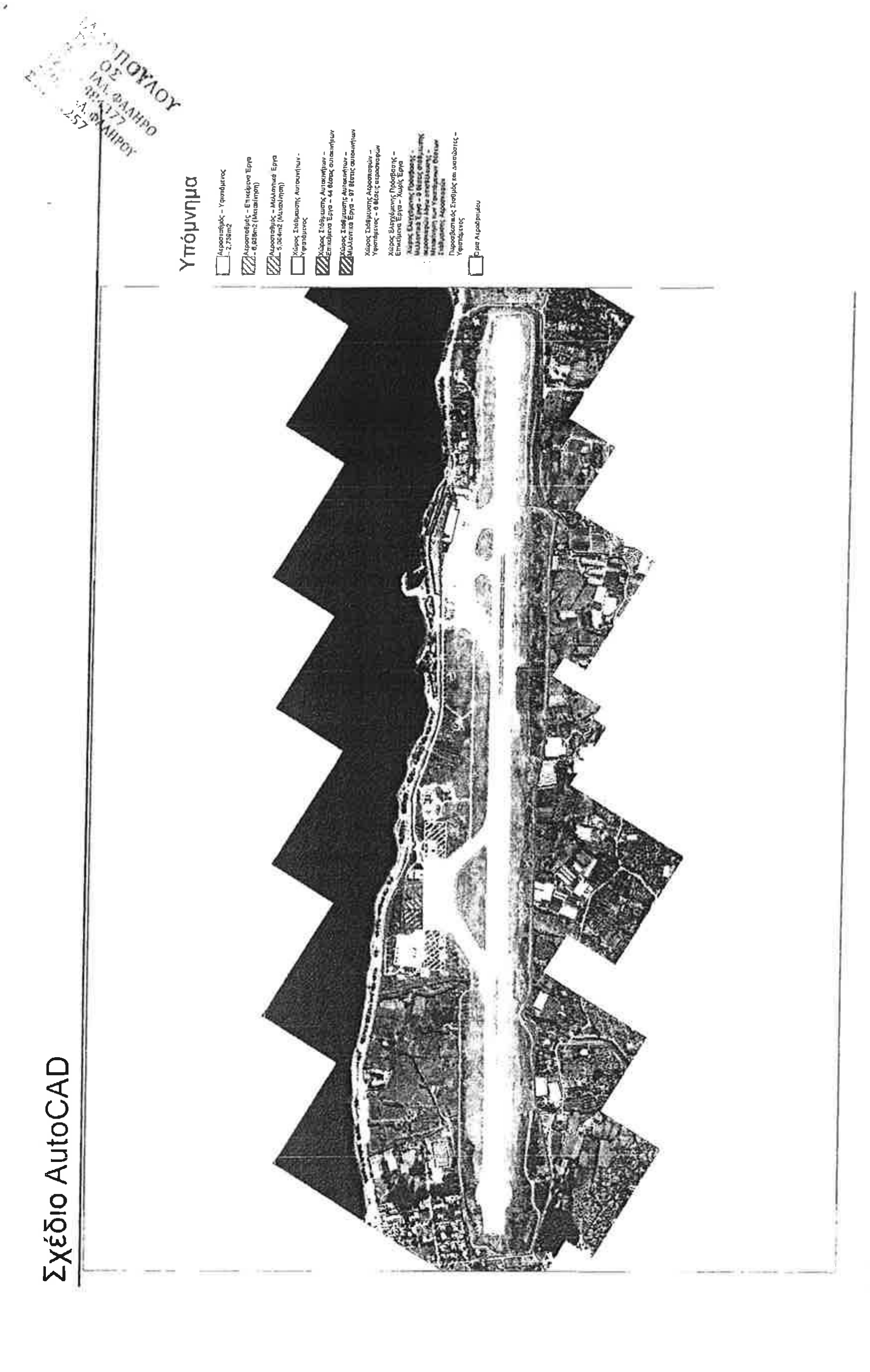
Έχουμε προγραμματίσει μια σταδιακή επέκταση του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου κατά την Περίοδο Παραχώρησης, η αρχική επέκταση θα υλοποιηθεί κατά τη διάρκεια της περιόδου επικείμενων έργων με την υλοποίηση μιας επιπλέον επέκτασης κατά τη διάρκεια των μελλοντικών έργων, όπως φαίνεται στο διάγραμμα παρακάτω:



Οι εγκαταστάσεις διαχείρισης των επιβατών του αεροσταθμού έχουν αξιολογηθεί για ώρα σχεδιασμού που να παρέχεται επίπεδο υπηρεσιών κατ' ελάχιστον IATA LoS C για όλη την Περίοδο Παραχώρησης. Τα παρακάτω διαγράμματα απεικονίζουν την περιοχή ανά ώρα αιχμής επιβατών για τις αίθουσες αναμονής των πυλών και τον χώρο ελέγχου αφίξεων.
Η ανάλυσή μας έδειξε ότι υπάρχουν δύο βασικές διαδικασίες που περιορίζουν την χωρητικότητα στο αεροδρόμιο της Μυτιλήνης, οι διαδικασίες στους χώρους αναμονής των πυλών και του ελέγχου διαβατηρίων κατά την άφιξη. Ωστόσο, με τα μελλοντικά έργα επέκτασης θα εξασφαλιστεί ότι οι εγκαταστάσεις των επιβατών και για τις δύο διαδικασίες θα επιτυγχάνουν ένα ελάχιστο επίπεδο υπηρεσιών LoS C.






Σχέδιο AutoCAD
Υπόμνημα
Σ ε λ ί δ α | 5
Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Μυτιλήνης

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.

..........03/10/2014...

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠ... ΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟ...
ΑΛΚΥΟΝΗΣ 37, 175 ... ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ.& FAX: 2...277
ΑΦΜ: 043960730 - ΔΟΥ: ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ
Α.Μ. Δ.Σ.Α.: 20257

SamosAirport Development Plan

Location and Connectivity:
The island of Samos is located in the Eastern Aegean Sea and the airport offers International and domestic flights to Europe.

Challenge: Need to address airside capacity constraints and optimise terminal passenger processing facilities to maximise long-term potential of airport.

KEY AIRPORT FACTS

Number of Runways: 1 [09/27]

Dimensions of Runways: 2,044m x 45m

Number of Terminals: 1

Number of Stands: 8

2013 Annual Passengers: 0.34mppa

2013 Annual Movements: 4,480 ATMs

Current 2-Way Peak Hour Passengers: 578pax / hour

Current 2-Way Peak Hour ATMs: 6 ATMs / hour

Calculated Runway Capacity: 20 ATMs / hour

Current Terminal Size: 6,137m²



SAMOS AIRPORT

The island of Samos attracts a wide range of tourists, particularly from the EU and is popular for sailing. The airport would benefit from an improved retail and catering offering, both airside and landside. In addition a more commercial approach on leasing airport space couldalso generate additional commercial opportunities.

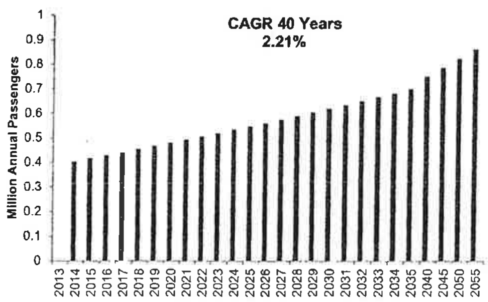
Following the imminent terminal expansion and reconfiguration works no further terminal expansion works are required during the Concession period. This will include extra check-in desks to address peak-hour passenger demand. Future stand reconfiguration works would increase the overall aircraft capacity.

BACKGROUND

- The island of Samos is in a key location for holiday makers with its good climatic conditions for sailing in the Eastern Aegean. The western part of the island has had little development due to its mountainous terrain.
- The island mainly attracts tourists from Germany and Austria.

TRAFFIC FORECAST

Passengers are forecast to grow from 0.3 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 0.9mppa in 2055, with a CAGR of 2.21%. Air traffic movements (ATMs) are forecasted to increase from 4.5 to 10.3 thousand in 2055.



CLUSTER B

TERMINAL CAPACITY

Adequate number of passenger processing facilities for both arriving and departing flows across all design hours in 2015.

Immigration is the only passenger processing area which is 'capacity critical' in 2015 for LoS C in the design hour due to insufficient queuing and circulation space.

STAND CAPACITY

Current stand capacity of 8 stands is sufficient to meet current ATM peak hour demand with no stand expansion required in the Imminent Works period.



The terminal capacity at Samos Airport is constrained. More facilities such additional check in desks, will be required to address peak hour passenger demand.

ASSESSMENT OF CURRENT INFRASTRUCTURE

TERMINAL

The capacity assessment of the arriving and departing passenger processes within the terminal building has been informed by:

- A sitė visit to Samos Airport.
- Planning assumptions driven by current airport operational performance, IATA standards and industry benchmarks.
- Information available from the data room and airport fact sheets.

The terminal at Samos Airport has an abundance of natural light. The year of construction is not known but it is likely to be prior to 2000. The gate holdrooms are undersized and HBS is required to be installed.

AIRFIELD

Samos Airport has one runway with no parallel taxiway and therefore aircraft are required to backtrack along the runway. The runway condition is good with minor fretting and minor patches that will need to be maintained. The apron was resurfaced in 2004 and is in a good condition. The airport has submitted a proposal to the Greek State to install PAPI on the runway.

The current runway strip width for RWY 09/27 is only 75m from the runway centreline and is therefore not compliant with ICAO standards. This non-compliance could be addressed by extending the additional runway strip width bya further 75m on either sideof the existing runway strip edge.

However, as there is not enough land available for extending the strip width at the end of RWY 27 due to the proximity of the coastline, this would require discussion with the appropriate authority on the area that would not be compliant if the runway strip were to be extended.

Both the runways have a compliant Runway End Safety Area (RESA) which is also in excess of ICAO requirements.

The airside pavements will require significant investigatory works to establish formally their residual life and replacement year.

INFRASTRUCTURE HIGHLIGHT

The terminal is in good condition and can easily be expanded for further traffic growth, with sufficient positions for anticipated aircraft traffic growth.

Military tunnels exist under the runway but the exact location and depth of these are not known. Further maintenance works for vegetation removal and drain clearing is required.

CLUSTER B

TERMINAL – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

- 3 additional check-in counters at right angles to the existing check-in facilities.
- Relocate HBS in departures hall to simplify passenger flows and ensure bags are security screened prior to check-in.
- Relocate airside arrivals toilets and provide an additional reclaim belt with associated queuing space.

TERMINAL – IMMINENT EXPANSION WORKS

- Relocate office space ~10,094m² and make space available for passenger processing and meet IATA LoS C standard for passenger processing.

AIRSIDE – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

- The runway, apron and taxiways were observed to be in very good condition with a PCN of 39 which means that the airside pavements would not require any imminent refurbishment works.



The pavement was observed to be in good condition with no FOD being generated.

IMMINENT WORKS

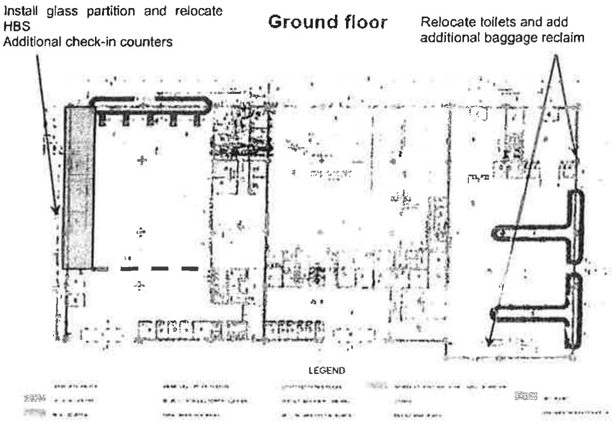
Optimisation and reconfiguration of the passenger processing facilities within the existing terminal footprint will ensure that Samos Airport achieves an IATA Level of Service (LoS) C in the Imminent Works period.

This work includes 3 additional check-in desks, relocate HBS, provide an additional baggage reclaim belt and relocate office space to provide more space for passenger processing.

No imminent airside works are required at Samos Airport.

TERMINAL – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

The main purpose of the imminent refurbishment works in the terminal is to rationalise the available space to increase passenger processing space and provide extra check-in capacity. The drawing below shows some of the key changes to be made.



AIRSIDE – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

The Airside pavements do not require any imminent refurbishment works, as they were observed to be in very good condition.

CLUSTER B

TERMINAL – FUTURE EXPANSION WORKS

No future terminal expansions are envisaged at the airport following the initial expansion phase in the Imminent works period.

RUNWAY – FUTURE REFURBISHMENT WORKS

The airside pavement is likely to require rehabilitation in 2034.

APRON – FUTURE EXPANSION WORKS

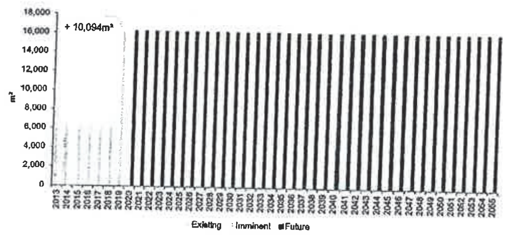
Reconfigure stands to enable pushbacks resulting in an increase in stand capacity from 8 stands to 17 stands

FUTURE WORKS

We have considered a phased expansion of the terminal and landside over the Concession period. The initial expansion will be constructed during the Imminent Works period with no further expansions anticipated to be constructed during the Future Works period.

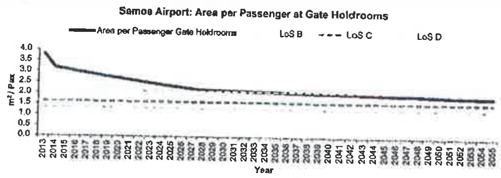
Future airside works to reconfigure stands to enable pushbacks will increase stand capacity. The airside pavement is likely to require rehabilitation in 2034.

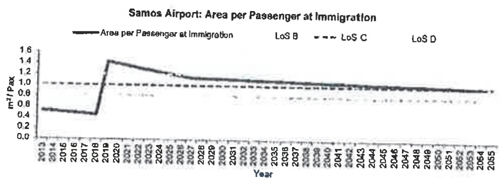
No future terminal expansions are envisaged during the Future Works period as show in the drawing below.

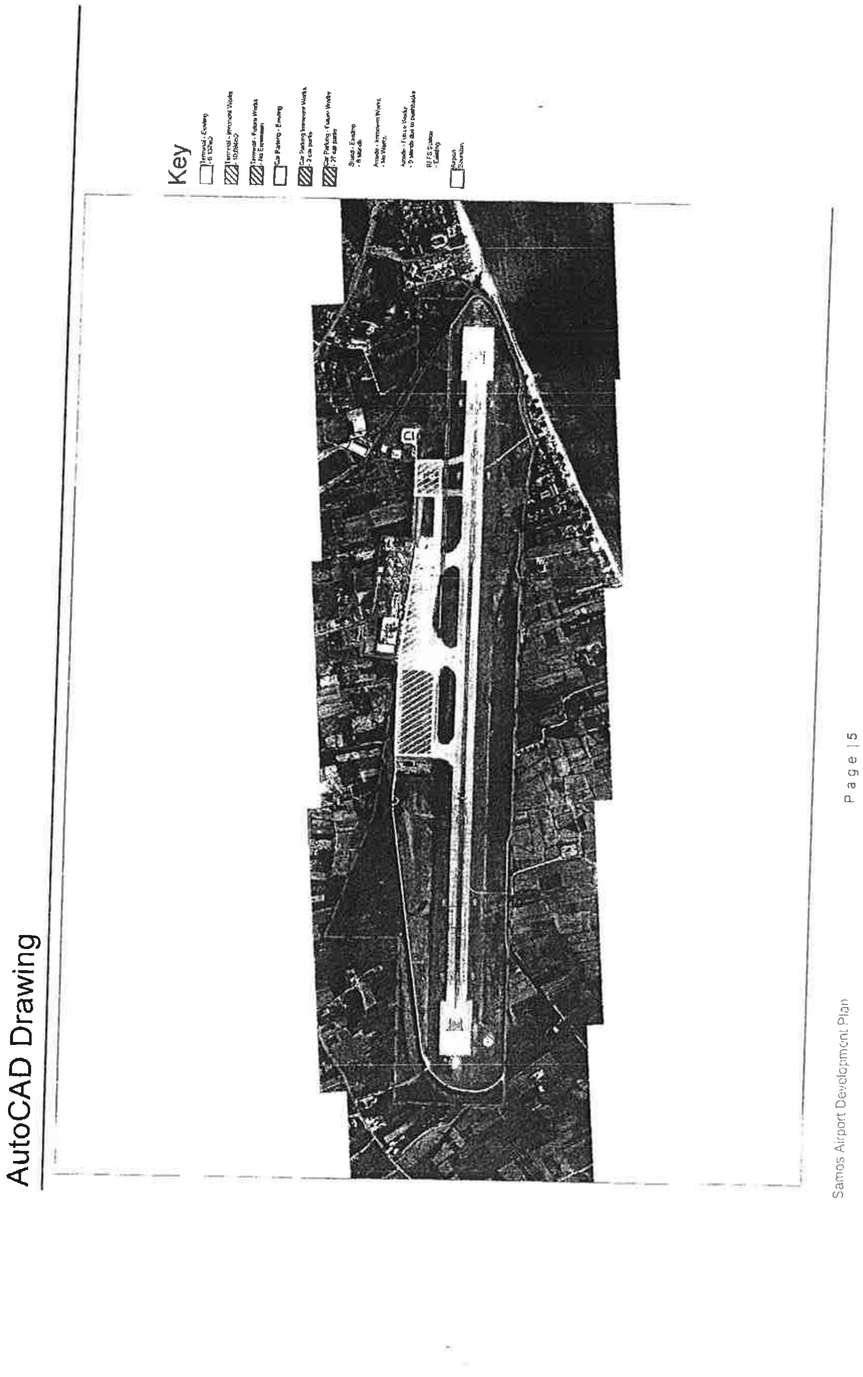


The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimum IATA LoS C across the duration of the Concession period.

Our analysis, illustrated in the charts below, shows that the main capacity constrained process at the airportis Immigration, there are no capacity constrained departure processes. The worst departure process, Holdroom capacity, meets a minimum IATA LoS B during the Concession period. Immigration, following the relocation of offices to provide additional space for passenger processing during the Imminent works period, will meet an IATA LoS C during the Concession period.






AutoCAD Drawing
Key
Samos Airport Development Plan
Page | 5

Ομάδα Β

Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Σάμου

Τοποθεσία και Διασυνδέσεις:
Το νησί της Σάμου βρίσκεται στο Ανατολικό Αιγαίο και το αεροδρόμιο προσφέρει εγχώριες και διεθνείς πτήσεις προς την Ευρώπη.

Πρόκληση: Ανάγκη για αντιμετώπιση των περιορισμών χωρητικότητας του χώρου ελεύθερης πρόσβασης και βελτιστοποίηση των εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών του αεροσταθμού για μεγιστοποίηση των μακροπρόθεσμων δυνατοτήτων του αεροδρομίου.

ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ
Αριθμός Διαδρόμων: 1 [09/27]
Διαστάσεις Διαδρόμων: 2.044m x 45m
Αριθμός Αεροσταθμών: 1
Αριθμός Θέσεων Στάθμευσης: 8
2013 Επιβάτες Ετησίως: 0,34 εκατ. επιβάτες
2013 Μετακινήσεις Ετησίως: 4.480 ATMs
Αναχωρήσεις/Αφίξεις Επιβατών κατά την Ώρα Αιχμής: 578 επιβ / ώρα
Κινήσεις Αναχωρήσεων/Αφίξεων κατά την Ώρα Αιχμής: 6 ATMs / ώρα
Υπολογιζόμενη Χωρητικότητα Διαδρόμων: 20 ATMs / ώρα
Μέγεθος Υφιστάμενου Αεροσταθμού: 6.137m²



ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΣΑΜΟΥ

Το νησί της Σάμου προσελκύει ένα ευρύ φάσμα τουριστών, κυρίως από την ΕΕ και είναι δημοφιλής προορισμός για ιστιοπλοΐα. Το αεροδρόμιο μπορεί να επωφεληθεί από τη βελτίωση του τομέα των πωλήσεων λιανικής και της εστίασης, τόσο στον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου όσο και στον αστικό χώρο του αεροδρομίου. Επιπλέον, μια πιο εμπορική προσέγγιση, μέσω μίσθωσης χώρων του Αεροδρομίου, μπορεί να δημιουργήσει πρόσθετες εμπορικές ευκαιρίες.

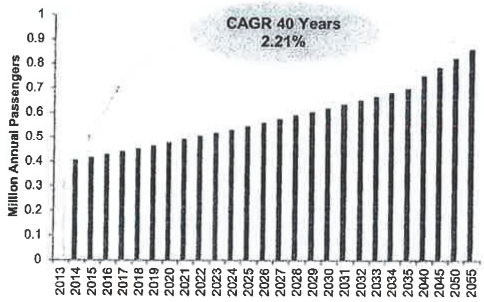
Δεν θα απαιτηθούν περαιτέρω εργασίες επέκτασης κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης, μετά την ολοκλήρωση των επικείμενων εργασιών επέκτασης και αναδιαμόρφωσης του αεροσταθμού. Σε αυτές θα περιλαμβάνονται επιπλέον γκισέ για να αντιμετωπιστεί η ζήτηση επιβατών κατά τις ώρες αιχμής. Μελλοντικές εργασίες αναδιάταξης των θέσεων στάθμευσης θα αυξήσει τη συνολική χωρητικότητα αεροσκαφών.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- Το νησί της Σάμου είναι σε κομβικό σημείο για παραθεριστές με καλές κλιματολογικές συνθήκες για ιστιοπλοΐα στο Ανατολικό Αιγαίο. Το δυτικό τμήμα του νησιού έχει μικρή ανάπτυξη που οφείλεται στην ορεινή μορφολογία του εδάφους.
- Το νησί προσελκύει κυρίως τουρίστες από τη Γερμανία και την Αυστρία.

ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Ο αριθμός των επιβατών προβλέπεται να αυξηθεί από 0,3 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως (mppa) το 2013 σε 0,9 mppa το 2055 με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του CAGR 2,21%. Η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) προβλέπεται να αυξηθεί από 4,5 σε 10,3 χιλιάδες το 2055.



ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ

- Επαρκής αριθμός εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών και για τις δύο ροές αναχωρήσεων και αφίξεων για όλες τις ώρες σχεδιασμού για το 2015.
- Ο χώρος ελέγχου διαβατηρίων κατά την άφιξη είναι ο μόνος χώρος διαχείρισης επιβατών που είναι σε «Οριακή Χωρητικότητα» το 2015 για LoS C για την ώρα σχεδιασμού λόγω περιορισμένων χώρων αναμονής και κυκλοφορίας.

ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

- Ο αριθμός των 8 θέσεων στάθμευσης επαρκεί για να καλύψει την τρέχουσα ζήτηση ΑΤΜ κατά την ώρα αιχμής χωρίς να απαιτείται επέκτασή τους κατά την περίοδο των επικείμενων έργων.



Η χωρητικότητα του αεροσταθμού του αεροδρομίου της Σάμου είναι περιορισμένη. Περισσότερες εγκαταστάσεις όπως επιπλέον γραφεία γκισέ ελέγχου εισιτηρίων, θα απαιτηθούν για την κάλυψη της ζήτησης των επιβατών κατά την ώρα αιχμής.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ

Η εκτίμηση της χωρητικότητας των αφιχθέντων και αναχωρούντων επιβατών εντός του κτιρίου του αεροσταθμού έχει γίνει από:

- Επίσκεψη στο Αεροδρόμιο της Σάμου.
- Σχεδιαστικές παραδοχές που απορρέουν από τις τρέχουσες επιχειρησιακές επιδόσεις του αεροδρομίου, τα πρότυπα της ΙΑΤΑ και σημεία αναφοράς του τομέα της αεροπλοΐας.
- Πληροφορίες διαθέσιμες από το data room και ενημερωτικά δελτία του αεροδρομίου.

Ο αεροσταθμός στο αεροδρόμιο της Σάμου έχει αφθονία φυσικού φωτισμού. Το έτος κατασκευής δεν είναι γνωστό, αλλά είναι πιθανό να είναι πριν από το 2000. Οι αίθουσες αναμονής στις πύλες είναι υπο-διαστασιολογημένες και απαιτείται εγκατάσταση συστήματος διαχείρισης αποσκευών (HBS).

ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Το αεροδρόμιο έχει έναν διάδρομο χωρίς παράλληλο τροχόδρομο, και απαιτείται τα αεροσκάφη να τροχοδρομούν στον ίδιο διάδρομο. Η κατάσταση του διαδρόμου είναι καλή με ελάχιστες διαβρώσεις και τοπικά αποκατεστημένα σημεία (μπαλώματα) που χρήζουν συντήρησης. Ο χώρος ελιγμών των αεροσκαφών ανακατασκευάστηκε το 2004 και είναι σε καλή κατάσταση. Το αεροδρόμιο έχει καταθέσει πρόταση στο Ελληνικό Δημόσιο για εγκατάσταση συστήματος PAPI (Precision Approach Path Indicator) στον διάδρομο.

Το πλάτος του διαδρόμου για τον RWY 09/27 είναι μόνο 75μ από τον κεντρικό άξονα του διαδρόμου και επομένως δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των προτύπων του Διεθνή Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO). Αυτή η μη συμμόρφωση αντιμετωπίζεται με επέκταση του πλάτους κατά επιπλέον 75m εκατέρωθεν της άκρης του διαδρόμου.

Ωστόσο, δεδομένου ότι δεν υπάρχει αρκετή διαθέσιμη γη για την επέκταση του πλάτους στο τέλος του διαδρόμου RWY 27 λόγω της εγγύτητας με την ακτογραμμή, θα πρέπει να διεξαχθεί συζήτηση με τις αρμόδιες αρχές αναφορικά με την περιοχή που δεν θα συμμορφώνεται με τους κανονισμούς, αν ο διάδρομος τελικά επεκταθεί.

Και οι δύο διάδρομοι έχουν επαρκείς Ζώνες Ασφάλειας Τέλους Διαδρόμων (RESA) οι οποίες υπερβαίνουν τις απαιτήσεις του ICAO.

Απαιτείται σημαντική διερεύνηση στα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης για να διαμορφωθεί επακριβής γνώμη για τον υπολειπόμενο χρόνο ζωής τους και το έτος αντικατάστασής τους.

ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Ο αεροσταθμός είναι σε καλή κατάσταση και μπορεί εύκολα να επεκταθεί για περαιτέρω αύξηση της κυκλοφορίας, με επαρκείς θέσεις για αναμενόμενη αύξηση της κυκλοφορίας αεροσκαφών.

Κάτω από τον διάδρομο υπάρχουν στρατιωτικές σήραγγες, των οποίων η ακριβής θέση και το βάθος που βρίσκονται δεν είναι γνωστό.

Απαιτούνται εργασίες συντήρησης για την απομάκρυνση βλάστησης και εκκαθάριση του δικτύου αποστράγγισης.

Ομάδα Β

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

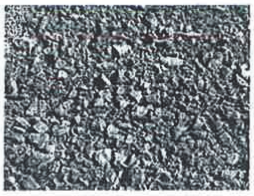
- 4 επιπρόσθετα γκισέ καθέτως των υφιστάμενων εγκαταστάσεων.
- Μετακίνηση του συστήματος αποσκευών (HBS) στην αίθουσα αναχωρήσεων ώστε να απλουστευθεί η ροή των επιβατών και να διασφαλιστεί ο έλεγχος ασφαλείας των αποσκευών πριν από τα γκισέ.
- Μετεγκατάσταση των WC του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης των αφίξεων και παροχή επιπρόσθετου ιμάντα αποσκευών με αντίστοιχο χώρο αναμονής.

ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ – ΑΜΕΣΑ ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Μετακίνηση γραφειακών χώρων ~10.094m^2 και δημιουργία διαθέσιμου χώρου διαχείρισης επιβατών για επίτευξη IATA LoS C σταντάρντ.

ΧΩΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Ο διάδρομος, ο χώρος ελιγμών των αεροσκαφών και οι τροχόδρομοι παρατηρήθηκε να είναι σε πολύ καλή κατάσταση με αριθμό ταξινόμησης οδοστρωμάτων (PCN) 35 που σημαίνει ότι τα οδοστρώματα του αεροδρομίου δεν απαιτούν επικείμενα έργα ανακαίνισης.



Το οδόστρωμα παρατηρήθηκε να είναι σε καλή κατάσταση χωρίς να παράγει FOD.

ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

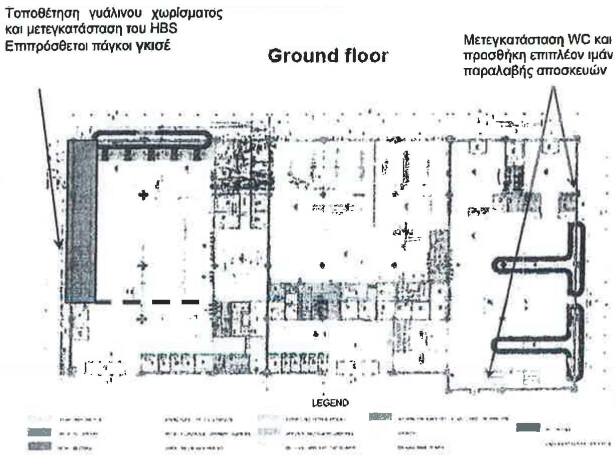
Η βελτιστοποίηση και επαναδιαμόρφωση των εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών εντός της υφιστάμενες κάλυψης του αεροσταθμού θα διασφαλίσει ότι το αεροδρόμιο Σάμου επιτυγχάνει επίπεδο υπηρεσιών IATA (LoS) C την περίοδο επικείμενων έργων.

Οι εργασίες περιλαμβάνουν κατασκευή 3 επιπρόσθετων γκισέ, μετεγκατάσταση του HBS, προμήθεια επιπλέον ιμάντα αποσκευών και μετεγκατάσταση γραφειακών χώρων για την παροχή επιπλέον χώρου διαχείρισης επιβατών.

Δεν απαιτούνται επικείμενα έργα στο χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

Κύριος στόχος των επικείμενων εργασιών ανακαίνισης του αεροσταθμού είναι ο εξορθολογισμός του διαθέσιμου χώρου προκειμένου να αυξηθεί ο χώρος διαχείρισης επιβατών και να παρασχεθεί επιπλέον χωρητικότητα για γκισέ. Το παρακάτω σχέδιο παρουσιάζει τις βασικές αλλαγές που μπορούν να γίνουν.



ΧΩΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ (AIRSIDE)– ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

Δεν απαιτούνται επικείμενα έργα ανακαίνισης καθώς τα οδοστρώματα παρατηρήθηκαν να είναι σε πολύ καλή κατάσταση.

Ομάδα Β

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Δεν προβλέπονται μελλοντικά έργα επέκτασης στον αεροσταθμό μετά από την πρώτη φάση επέκτασης κατά την περίοδο επικείμενων έργων.

ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Είναι πιθανό να απαιτηθεί αναμόρφωση των οδοστρωμάτων το 2034.

ΧΩΡΟΣ ΕΛΙΓΜΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

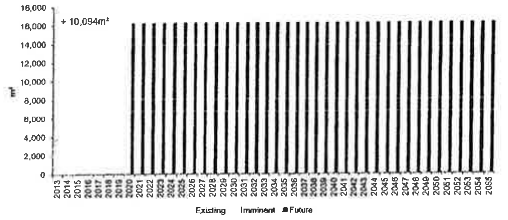
- Επαναδιαμόρφωση των θέσεων στάθμευσης ώστε να είναι δυνατή η οπισθέλκυση οδηγώντας σε αύξηση του αριθμού των θέσεων στάθμευσης από 8 σε 12.

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

Έχουμε εξετάσει την σταδιακή επέκταση του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου κατά την διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης. Η αρχική επέκταση θα υλοποιηθεί κατά την διάρκεια της περιόδου των επικείμενων έργων χωρίς να αναμένεται υλοποίηση επιπλέον εργασιών επέκτασης κατά την διάρκεια της περιόδου των μελλοντικών έργων.

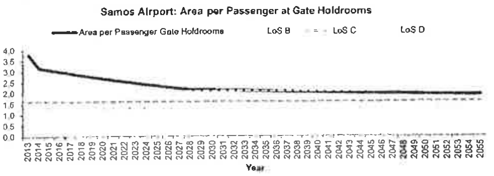
Με τα μελλοντικά έργα στον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης για την αναδιαμόρφωση των θέσεων στάθμευσης ώστε να είναι δυνατή οπισθέλκυση θα αυξηθεί ο αριθμός των θέσεων στάθμευσης. Είναι πιθανό να απαιτηθεί αναμόρφωση των οδοστρωμάτων το 2034.

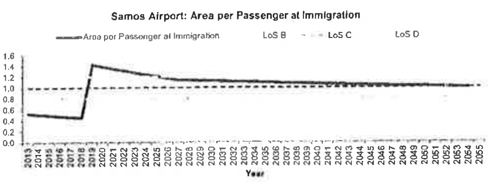
Δεν προβλέπονται μελλοντικές επεκτάσεις στον αεροσταθμό όπως παρουσιάζεται και στο παρακάτω διάγραμμα.



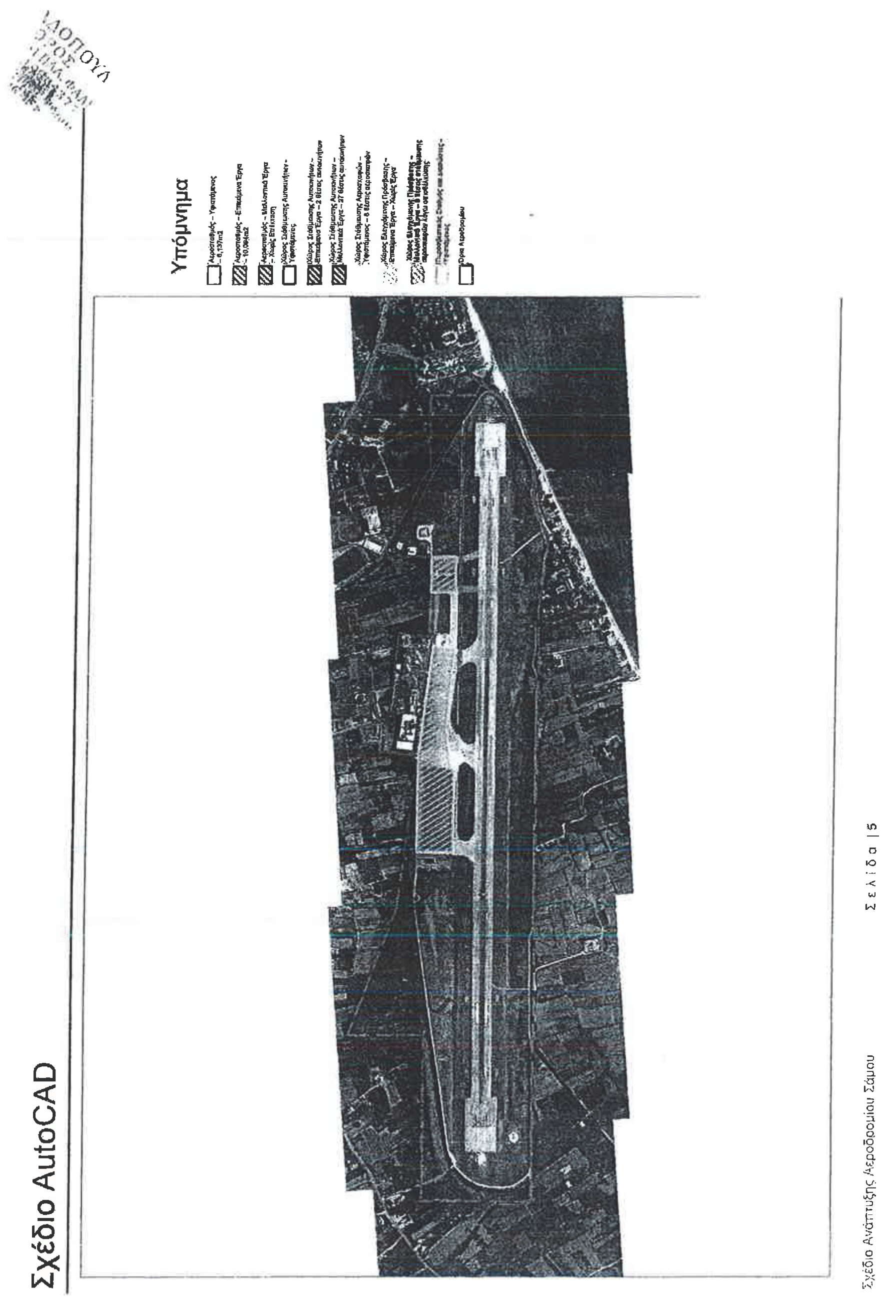
Οι εγκαταστάσεις διαχείρισης των επιβατών του αεροσταθμού έχουν αξιολογηθεί για ώρα σχεδιασμού που να παρέχεται επίπεδο υπηρεσιών κατ' ελάχιστον IATA LoS C για όλη την Περίοδο Παραχώρησης.

Η ανάλυσή μας, όπως παρουσιάζεται και στα παρακάτω διαγράμματα, έδειξε ότι η βασική διαδικασία που περιορίζει την χωρητικότητα του αεροδρομίου είναι η διαδικασία ελέγχου διαβατηρίων κατά την άφιξη, ενώ δεν υπάρχουν διαδικασίες κατά την αναχώρηση που να περιορίζουν την χωρητικότητα. Η χειρότερη διαδικασία κατά την αναχώρηση, η διαδικασία ελέγχου στον χώρο αναμονής στις πύλες επιτυγχάνει ένα ελάχιστο επίπεδο υπηρεσιών IATA LoS B για την Περίοδο Παραχώρησης. Η διαδικασία ελέγχου διαβατηρίων κατά την άφιξη, μετά την μετεγκατάσταση των γραφειακών χώρων για την παροχή επιπλέον χώρου για την διαχείριση των επιβατών κατά την περίοδο των επικείμενων έργων, θα επιτυγχάνει ένα επίπεδο IATA LoS C κατά την διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης.





Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Σάμου Σελίδα | 5


Σχέδιο AutoCAD
Υπόμνημα
Σ ε λ ί δ α | 5
Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Σάμου

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.

Αθήνα, ...06/10/2016

Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα Δικηγόρος

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠ[illegible]ΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗ[illegible]ΡΟΣ
ΑΛΚΥΟΝΗΣ 37, 1[illegible] Π.[illegible] ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ.& FAX: 210 9[illegible]4377
ΑΦΜ: 043960730 - ΔΟΥ: ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ
Α.Μ. Δ.Σ.Α.: 20[illegible]7

SkiathosAirport Development Plan

Location and Connectivity:
The island of Skiathos is located in the North West Aegean sea. It has a small airport that offers international and domestic flights to Europe.

Challenge: Utilisation of the oldterminal building for future airport requirements with an increase in apron capacity could help deliver increased commercial opportunities and an improved level of service to passengers.

KEY AIRPORT FACTS

Number of Runways: 1 (02/20)

Dimensions of Runways: 1,628m x 30m

Number of Terminals: 1

Number of Stands: 2

2013 Annual Passengers: 0.27 mppa

2013 Annual Movements: 2,285 ATMs

Current 2-Way Peak Hour Passengers: 451pax / hour

Current 2-Way Peak Hour ATMs: 3 ATMs / hour

Calculated Runway Capacity: 16 ATMs / hour

Current Terminal Size: 6,211m²



SKIATHOS AIRPORT

Skiathos Airport predominantly serves the domestic and international tourist industry. An imminent terminal upgrade will enhance the passenger experience and ensure Los C is achieved. This will be followed by a single terminal expansion, ensuring the terminal will be able to cater for the future airside works.

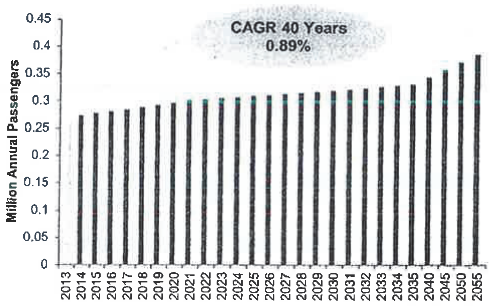
A future runway extension is proposed in addition to the reconfiguration of stands which will increase the overall aircraft capacity.

BACKGROUND

- The island of Skiathos is within close proximity to the mainlandmaking it easily accessible for Greek nationalsto take short breaks.
  At 0.27mppa, Skiathos is the least busy of the Cluster B airports available to the concessionaire, serving mainly tourists from the United Kingdom.
- The airport is relatively restricted by sea on the North and South side.

TRAFFIC FORECAST

Passengers are forecast to slowly grow from 0.27 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 0.39mppa in 2055, with a CAGR of 0.89%. Air traffic movements (ATMs) are forecast to increase from 2.3 to 3.6 thousand in 2055.



TERMINAL CAPACITY

- Adequate number of passenger processing facilities for both arriving and departing flows across all design hours in 2015.
- Some of the passenger processing areas are 'capacity critical' in 2015 for LoS C in the design hour due to sufficient queuing and circulation space.

STAND CAPACITY

- Current stand capacity of 2 stands is sufficient to meet current ATM peak hour demand with no stand expansion required in the Imminent Works period.



The terminal capacity at Skiathos Airport is constrained. Therefore additional terminal facilities would be required to address this.

ASSESSMENTOF CURRENT INFRASTRUCTURE

TERMINAL

The capacity assessment of the arriving and departing passenger processes within the terminal building has been informed by:

- A site visit to Skiathos Airport.
- Planning assumptions driven by current airport operational performance, IATA standards and industry benchmarks.
- Information available from the data room and airport fact sheets.

There are two separate terminals at Skiathos Airport. One was constructed in 1990 and the other in 1999 although the older terminal remains unused. The newer terminal can accommodate existing passengers at present, but is closed during the winter. Opportunities exist to turn the upper mezzanine into retail and/or security.

AIRFIELD

Skiathos Airport has one runway with no parallel taxiway meaning aircraft have to backtrack along the runway. The runway was in good condition. It was noted that excavation is underway for an apron extension and there are plans for a runway extension. Drawings and layouts of these were not available during the site visit.

The current runway strip width for RWY 02/20 is 75m from the runway centreline and is therefore not compliant with ICAO standards, which requires 150m from the runway centre-line.

There is not enough space at the RWY20 end to provide a compliant Runway End Safety Area, as the area is restricted by road and sea.

Reclaiming land would be both cost-prohibitive and unfeasible as the public road connects to the harbour and is required for travel across the island. A possible mitigation measure and an alternative option to comply with the RESA standard might be to implement an Engineered Material Arresting System (EMAS).

The airside pavements will require further investigatory works to establish their residual life and replacement year.

INFRASTRUCTURE HIGHLIGHT

Several options exist for utilising the second older terminal at Skiathos, this includes utilising it as an airport hotel, GA terminal or demolish it for coach parking, until it is required for the expansion of the current terminal.

The road at the end of the runway is controlled by traffic lights, operated by ATC to prevent vehicles driving under the flight path when an aircraft is arriving or departing. The perimeter fence does not confirm to ICAO standards.

CLUSTER B

TERMINAL – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

Relocate HBS in departures hall to simplify passenger flows and ensure bags are security screened prior to check-in.

Extend reclaim hall within terminal footprint to the kerbside to provide additional queuing and circulation space.

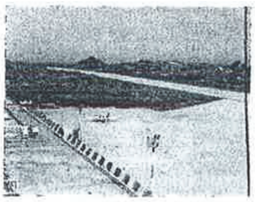
TERMINAL – IMMINENT EXPANSION WORKS

Relocate office space and make space available for passenger processing and ensure an IATA LOS C standard is achieved.

A single terminal expansion has been sized to provide an increase in capacity of 2,953m².

AIRSIDE – IMMINENT WORKS

The runway, apron and taxiways were observed to be in a good condition with a PCN of 42 which means that the airside pavements would not require any refurbishment works in the imminent works period.



Existing pavements appear to be in good condition and will not require any maintenance works in the imminent works period.

IMMINENT WORKS

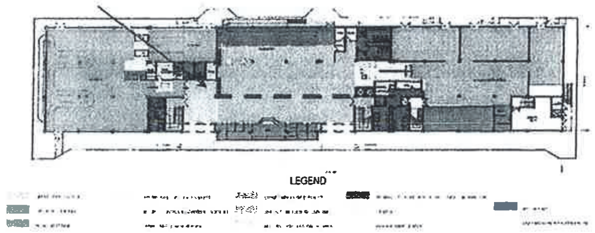
The terminal will benefit from imminent works to relocate HBS, extend the baggage reclaim hall and relocate office space within the existing facility. These measures will improve passenger flows and the general passenger experience.

Following these works a terminal expansion of 2,953m² is planned and this will provide enough terminal capacity up to the end of the Concession period.

There are no imminent airside refurbishment works required as the infrastructure is in a good condition.

TERMINAL – IMMINENT WORKS

By relocating offices, space would be available within the current footprint of the terminal to improve and expand passenger process areas. Some of the key changes are show in the drawing below.



AIRSIDE – IMMINENT WORKS

As the airside infrastructure was concluded to be in a good condition, no imminent refurbishment works are required.

TERMINAL – FUTURE EXPANSION WORKS

- No future expansion works are needed. Expansion works in the imminent period will provide sufficient capacity for the terminal.

RUNWAY – FUTURE REFURBISHMENT WORKS

- The airside pavement is likely to require rehabilitation in 2025 due to the expected pavement degradation.
- There is a proposal to extend the existing runway into the sea by 400m.

APRON – FUTURE EXPANSION WORKS

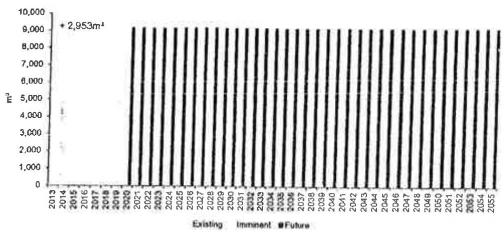
- Stands to be reconfigured to allow pushbacks increasing stand capacity from 2 to 11 aircraft stands once the State Expansion works have been completed. Plans exist for a runway extension on RWY 20 as this is required.

FUTURE WORKS

There are no future terminal expansion works planned as the expansion in the Imminent works period is sufficient to meet passenger capacity requirements.

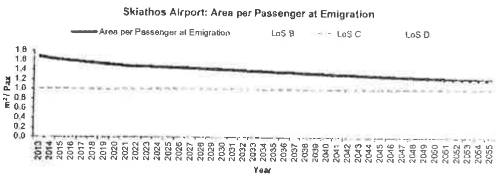
Future airside works include a runway extension, pavement rehabilitation and a reconfiguration of stands to enable pushbacks.

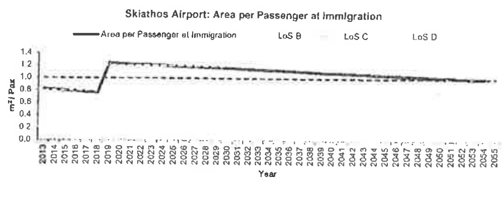
Asingle expansion of the terminal is planned over the Concession period. It will be constructed, as shown in the phasing chart during the Imminent works period in order to be operational for 2020. Hence there is no further expansion anticipated during the Future works period.

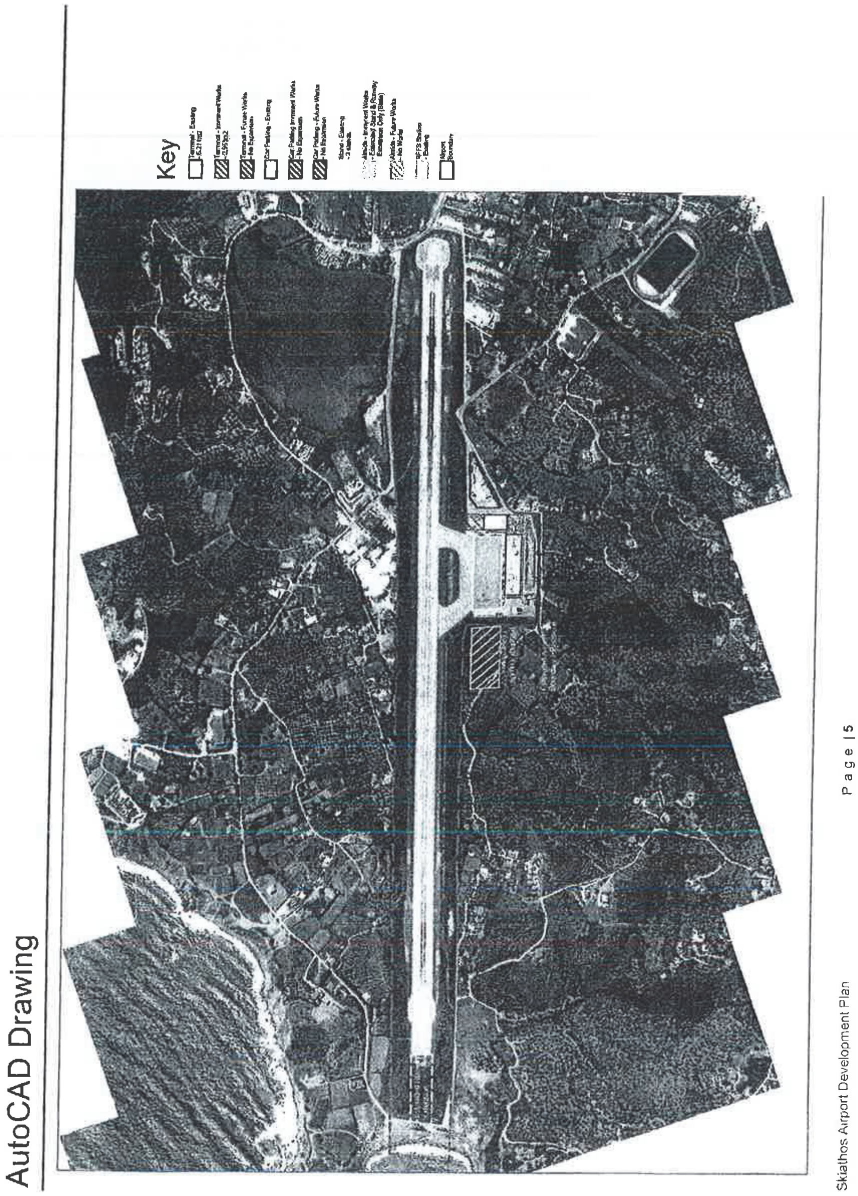


The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimum IATA LoS C across the duration of the Concession period.

Our analysis, illustrated in the charts below, shows that the two main capacity constrained processes at the airport are Emigration and Immigration. However, Emigration capacity meets IATA LoS B during the Concession period. Following relocation of offices to provide additional space for passenger processing during the Imminent works period, a minimum of LoS C requirement for Immigration is met during the Concession period.






AutoCAD Drawing
Key
Page | 5
Skiathos Airport Development Plan

Ομάδα Β

Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Σκιάθου

Τοποθεσία και Διασυνδέσεις:
Το νησί της Σκιάθου βρίσκεται στο Βορειοδυτικό τμήμα του Αιγαίου. Έχει ένα μικρό αεροδρόμιο που εξυπηρετεί εγχώριες και διεθνείς πτήσεις προς την Ευρώπη.

Πρόκληση: Η αξιοποίηση των εγκαταστάσεων του παλαιού αεροσταθμού για τις μελλοντικές απαιτήσεις του αεροδρομίου με αύξηση της χωρητικότητας του χώρου ελιγμών των αεροσκαφών θα μπορούσε να συμβάλει στην αύξηση των εμπορικών δυνατοτήτων και την βελτίωση του επίπεδου παροχής υπηρεσιών στους επιβάτες.

[illegible]
Διαστάσεις Διαδρόμων: 1.628m x 30m
[illegible]
2013 Μετακινήσεις Ετησίως 2.285 ATMs
[illegible]

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΣΚΙΑΘΟΥ

Το αεροδρόμιο της Σκιάθου εξυπηρετεί κατά κύριο λόγο την εγχώρια και διεθνή τουριστική βιομηχανία. Μια επικείμενη αναβάθμιση του αεροσταθμού θα βελτιώσει την εμπειρία των επιβατών και θα εξασφαλίσει επίπεδο υπηρεσιών LoS C. Ακολούθως θα υλοποιηθεί μία μόνο επέκταση του αεροσταθμού, εξασφαλίζοντας ότι ο αεροσταθμός θα μπορεί να υποστηρίξει τις μελλοντικές εργασίες στον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου.

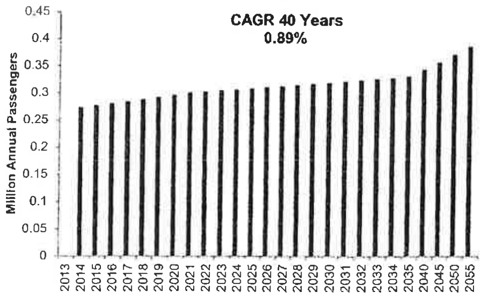
Προτείνεται μελλοντικά επέκταση του διαδρόμου, σε συνδυασμό με επαναδιάταξη των θέσεων στάθμευσης, αυξάνοντας την συνολική χωρητικότητα αεροσκαφών.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- Το νησί της Σκιάθου βρίσκεται σε κοντινή απόσταση από την ηπειρωτική χώρα, καθιστώντας το εύκολα προσβάσιμο για τους Έλληνες πολίτες για σύντομες αποδράσεις.
- Με 0.27 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως, η Σκιάθος είναι το νησί με την μικρότερη κίνηση από τα αεροδρόμια της Ομάδας Β που βρίσκονται στην διάθεση του παραχωρησιούχου, εξυπηρετώντας κυρίως τουρίστες από το Ηνωμένο Βασίλειο.
- Η περιοχή του αεροδρομίου είναι σχετικά περιορισμένη από την θάλασσα στην Βόρεια και την Νότια πλευρά.

ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Ο αριθμός των επιβατών προβλέπεται να αυξηθεί σταδιακά από 0,27 million εκατομμύρια επιβάτες ετησίως (mppa) το 2013 σε 0,39mppa το 2055, με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του CAGR 0,89%. Η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) προβλέπεται να αυξηθεί από 2,3 σε 3,6 χιλιάδες το 2055.



Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Σκιάθου Σελίδα | 1

ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ

Επαρκής αριθμός εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών και για τις δύο ροές αναχωρήσεων και αφίξεων για όλες τις ώρες σχεδιασμού για το 2015.

Μέρος των χώρων διαχείρισης επιβατών είναι σε «Οριακή Χωρητικότητα» το 2015 για επίπεδο υπηρεσιών LoS C για την ώρα σχεδιασμού λόγω περιορισμένων χώρων αναμονής και κυκλοφορίας.

ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Ο τρέχων αριθμός των 2 θέσεων στάθμευσης επαρκεί για να καλύψει την τρέχουσα ζήτηση ATM κατά την ώρα αιχμής χωρίς να απαιτείται επέκταση των Θέσεων κατά την περίοδο των επικείμενων έργων.



Η χωρητικότητα του αεροσταθμού στο αεροδρόμιο της Σκιάθου είναι περιορισμένη. Ως εκ τούτου, θα απαιτηθούν επιπρόσθετες κτιριακές εγκαταστάσεις.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ

Η εκτίμηση χωρητικότητας για την διαδικασία αφίξεων και αναχωρήσεων εντός του κτιρίου του αεροσταθμού έχει γίνει μετά από:

- Επίσκεψη στο Αεροδρόμιο της Σκιάθου.
- Σχεδιαστικές παραδοχές που απορρέουν από τις τρέχουσες επιχειρησιακές επιδόσεις του αεροδρομίου, τα πρότυπα της ΙΑΤΑ και σημεία αναφοράς του τομέα της αεροπλοΐας.
- Πληροφορίες διαθέσιμες από το data room και ενημερωτικά δελτία του αεροδρομίου.

Υπάρχουν 2 ξεχωριστοί αεροσταθμοί στο Αεροδρόμιο της Σκιάθου. Ο ένας κατασκευάστηκε το 1990 και ο άλλος το 1999, ωστόσο ο παλαιότερος δεν χρησιμοποιείται. Ο νεότερος αεροσταθμός μπορεί να εξυπηρετήσει προς το παρόν τον τρέχοντα αριθμό επιβατών, παραμένει όμως κλειστός κατά την χειμερινή περίοδο. Υπάρχει δυνατότητα αξιοποίησης του ημιώροφου μετατρέποντας τον κατάλληλα για εμπορική χρήση ή/και χρήση του τμήματος ασφάλειας.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Το αεροδρόμιο έχει έναν διάδρομο χωρίς παράλληλο τροχόδρομο, και απαιτείται τα αεροσκάφη να τροχοδρομούν στον ίδιο διάδρομο. Ο διάδρομος διαπιστώθηκε σε καλή κατάσταση. Επισημάνθηκε ότι πρόκειται να ξεκινήσουν εκσκαφές για την επέκταση του χώρου ελιγμών των αεροσκαφών ενώ υπάρχουν και σχέδια για την επέκταση του διαδρόμου. Σχέδια και κατόψεις των ανωτέρω δεν ήταν διαθέσιμα κατά την διάρκεια της επίσκεψης.

Το τρέχον πλάτος του διαδρόμου για τους RWY 02/20 είναι 75μ από τον κεντρικό άξονα και επομένως δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των προτύπων του Διεθνή Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), σύμφωνα με τις οποίες απαιτείται πλάτος 150μ από το κέντρο του διαδρόμου.

Δεν υπάρχει αρκετός χώρος στο τέλος του διαδρόμου RWY20 ώστε να παρέχεται μια επαρκής Ζώνη Ασφάλειας Τέλους Διαδρόμων (RESAs), καθώς η περιοχή περιορίζεται από οδικές οδούς και την θάλασσα.

Η ανάκτηση γης είναι οικονομικά απαγορευτική και ανέφικτη, καθώς οι δημόσιες οδοί συνδέουν με το λιμάνι και είναι αναγκαίες για την μετακίνηση στο νησί. Πιθανό μέτρο αντιμετώπισης και εναλλακτική λύση για συμμόρφωση με τις απαιτήσεις RESA θα μπορούσε να είναι η εγκατάσταση συστήματος EMAS (Engineered Material Arresting System).

Απαιτείται διερεύνηση στα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης για να διαπιστωθεί επακριβώς ο υπολειπόμενος χρόνος ζωής τους και το έτος αντικατάστασης τους.

ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Υπάρχουν αρκετές επιλογές για την αξιοποίηση του δεύτερου παλαιότερου αεροσταθμού, μεταξύ των οποίων είναι η χρήση του ως ξενοδοχείο αεροδρομίου, τερματικό σταθμό GA ή την κατεδάφιση για τη στάθμευση λεωφορείων, μέχρι να απαιτηθεί αξιοποίηση του για την επέκταση του υφιστάμενου αεροσταθμού.

Ο δρόμος στο τέλος του διαδρόμου ελέγχεται από φωτεινούς σηματοδότες, που χειρίζεται ο Πύργος Ελέγχου Κυκλοφορίας (ATC) ώστε να αποτρέπεται η κυκλοφορία οχημάτων κάτω από το ίχνος των πτήσεων, κατά την άφιξη ή αναχώρηση των αεροσκαφών. Η περίφραξη δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των προτύπων του Διεθνή Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO).

Ομάδα Β

Αεροσταθμός – Επικείμενα Έργα Ανακαίνιση:

- Μετακίνηση του συστήματος αποσκευών (HBS) στην αίθουσα αναχωρήσεων ώστε να απλοποιηθεί η ροή των επιβατών και να διασφαλιστεί ο έλεγχος ασφαλείας των αποσκευών [illegible]
- Διεύρυνση της αίθουσας παραλαβής αποσκευών εντός της κάλυψης του κτιρίου του αεροσταθμού προς τον χώρο των πεζοδρομίων ώστε να παρασχεθεί επιπρόσθετος χώρος αναμονής και κυκλοφορίας.

Αεροσταθμός – Επικείμενα Έργα Επέκταση:

- Μετακίνηση των γραφειακών χώρων και δημιουργία διαθέσιμου χώρου διαχείρισης επιβατών [illegible]
- Έχει σχεδιαστεί μία επέκταση του αεροσταθμού ώστε να [illegible]

Χώρος Ελεγχόμενης Πρόσβασης – Επικείμενα Έργα

- [illegible]

Επικειμενα Εργα

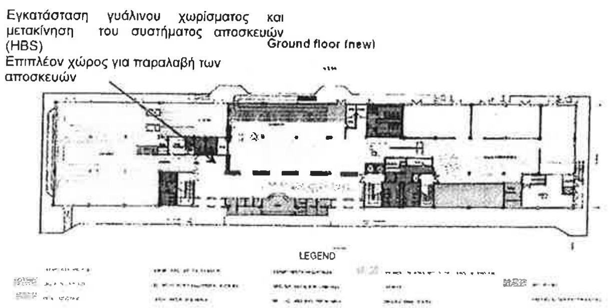
Ο αεροσταθμός θα επωφεληθεί από επικείμενα έργα για την μετακίνηση του συστήματος αποσκευών (HBS), επέκταση της αίθουσας παραλαβής αποσκευών και μετεγκατάσταση των γραφειακών χώρων εντός της υφιστάμενης εγκατάστασης. Με αυτά τα μέτρα βελτιώνεται η ροή των επιβατών και η γενικότερη εμπειρία τους.

Σε συνέχεια των ανωτέρω έργων σχεδιάζεται επέκταση 2953m² του αεροσταθμού παρέχοντας επαρκή χωρητικότητα μέχρι το τέλος της Περιόδου Παραχώρησης.

Δεν απαιτείται υλοποίηση εργασιών ανακαίνισης στον χώρο του αεροδρομίου καθώς οι υποδομές είναι σε καλή κατάσταση.

Αεροσταθμος – Επικειμενα Εργα

Μετακινώντας του γραφειακούς χώρους γίνεται διαθέσιμος επιπλέον χώρος εντός της κάλυψης του κτιρίου του αεροσταθμού, για την βελτίωση και επέκταση της περιοχής διαχείρισης των επιβατών. Ορισμένες από τις κύριες αλλαγές φαίνονται στο κάτωθι διάγραμμα:



Χωρος Ελεγχομενης Προσβασης (Airside) – Επικειμενα Εργα

Καθώς διαπιστώθηκε ότι οι υποδομές του χώρου του αεροδρομίου είναι σε καλή κατάσταση, δεν απαιτείται υλοποίηση επικείμενων εργασιών ανακαίνισης.



Τα υφιστάμενα οδοστρώματα παρατηρήθηκαν σε καλή κατάσταση και δεν απαιτείται υλοποίηση εργασιών συντήρησης στην περίοδο επικείμενων έργων.

Ομάδα Β

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

Δεν απαιτείται μελλοντικά υλοποίηση εργασιών επέκτασης. Οι εργασίες επέκτασης κατά την περίοδο των επικείμενων έργων παρέχουν επαρκή χωρητικότητα για τον αεροσταθμό.

ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Είναι πιθανό να απαιτηθεί αναμόρφωση των οδοστρωμάτων το 2025 λόγω αναμενόμενης διάβρωσης.
- Υπάρχει πρόταση επέκτασης του υφιστάμενου διαδρόμου στην θάλασσα κατά 400m.

ΧΩΡΟΣ ΕΛΙΓΜΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

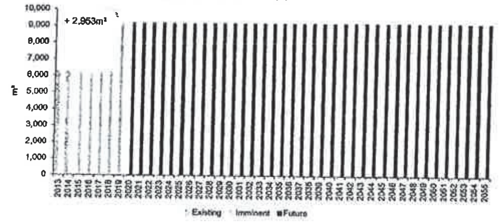
Επαναδιαμόρφωση των θέσεων στάθμευσης ώστε να επιτρέπεται η οπισθέλκυση οδηγώντας σε αύξηση του αριθμού των θέσεων στάθμευσης από 2 σε 11 μόλις ολοκληρωθούν τα έργα επέκτασης που υλοποιούνται από το Δημόσιο. Υπάρχουν σχέδια για επέκταση του διαδρόμου στον διάδρομο RWY 20, όπως απαιτηθεί.

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

Δεν σχεδιάζονται μελλοντικά έργα επέκτασης του αεροσταθμού καθώς η επέκταση κατά την περίοδο των επικείμενων έργων επαρκεί για να καλύψει τις ανάγκες χωρητικότητας επιβατών.

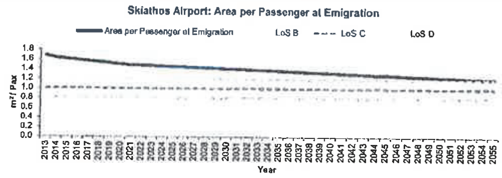
Μελλοντικές εργασίες στον ελεγχόμενο χώρο (airside) περιλαμβάνουν επέκταση του διαδρόμου, αποκατάσταση των οδοστρωμάτων και αναδιαμόρφωση των θέσεων στάθμευσης για να είναι δυνατή η οπισθέλκυση.

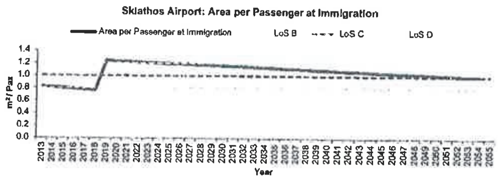
Μία μόνο επέκταση προβλέπεται κατά την Περίοδο Παραχώρησης. Θα υλοποιηθεί, όπως παρουσιάζεται και στο παρακάτω διάγραμμα κατά την περίοδο των επικείμενων έργων ώστε να είναι λειτουργική το 2020. Δεν προβλέπεται περαιτέρω επέκταση κατά την περίοδο των μελλοντικών έργων.

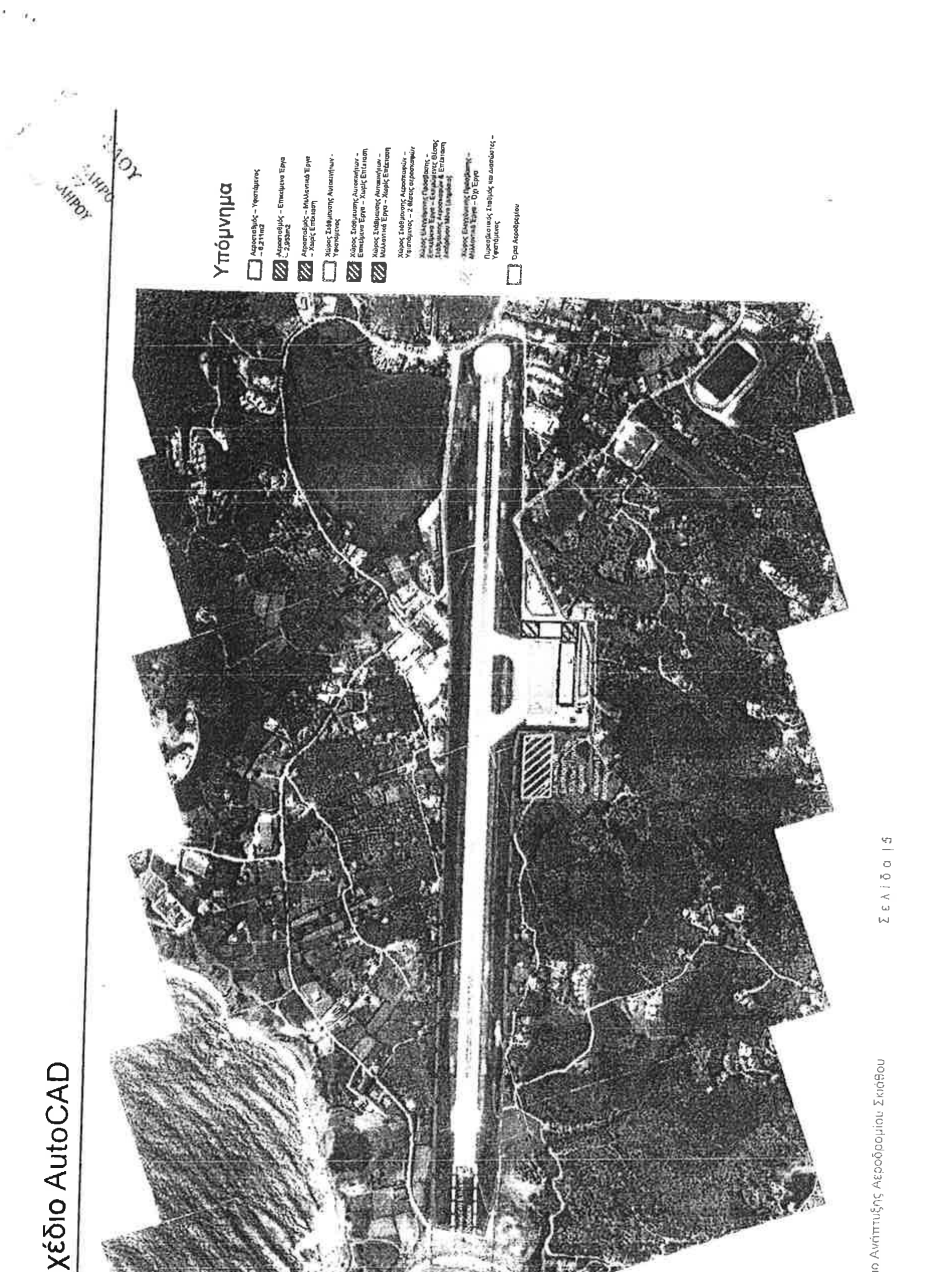


Οι εγκαταστάσεις διαχείρισης των επιβατών του αεροσταθμού έχουν αξιολογηθεί για ώρα σχεδιασμού που να παρέχεται κατ' ελάχιστον επίπεδο υπηρεσιών IATA LoS C για όλη την Περίοδο Παραχώρησης.

Η ανάλυσή μας, όπως παρουσιάζεται και παρακάτω, έδειξε ότι υπάρχουν δύο βασικές διαδικασίες που περιορίζουν την χωρητικότητα στο αεροδρόμιο, οι διαδικασίες ελέγχου διαβατηρίων τόσο κατά την άφιξη όσο και κατά την αναχώρηση των επιβατών. Ωστόσο η διαδικασία ελέγχου διαβατηρίων κατά την αναχώρηση διατηρεί ένα επίπεδο υπηρεσιών IATA LoS B κατά την διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης. Σε συνέχεια της μετεγκατάστασης των γραφειακών χώρων για την παροχή επιπρόσθετου διαθέσιμου χώρου για την διαχείριση επιβατών κατά την περίοδο των επικείμενων έργων, ένα ελάχιστο επίπεδο LoS C θα επιτυγχάνεται για την διαδικασία ελέγχου διαβατηρίων κατά την άφιξη για την διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης.






Σχέδιο AutoCAD
Υπόμνημα

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυνεπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.

Αθήνα, 03/10/2014

Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα δικηγόρος

ΙΡΙΣ [illegible]ΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΑΛΚΥΟΝ[illegible] 175 61 ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ. & FAX: [illegible]4377
ΑΦΜ: 043960730 - ΔΟΥ: ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ
Α.Μ. Δ.Σ.Α.: 20257

SOLEMN DECLARATION

(art. 8 of L. 1599/1986)

To:	THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND S.A.		
Name:	Christoph Hans	Surname:	Nanke
Father's name and Surname:	Egmond Hans, Nanke		
Mother's name and surname:	Gertrud Anneliese Ernestine, Nanke		
Date of Birth:	05.08.1966		
Place of Birth:	Rüsselsheim		
ID No:	109121755	Tel: +49 69 690 78159	
Place of Residence: Wiesbaden	Street: Am Allersberg	No.: 9	PC: 65191
Fax: +49 69 690 495 78459		Email: c.nanke@fraport.de	

I, the undersigned, acting as legal representative of the legal entity under the corporate name Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, established under the laws of Germany, with company registration number HRB 7042 and registered offices at Germany, 60547 Frankfurt am Main, with German tax registration number DE 114150623 being a member of the Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" by holding a 65.00% stake in the Consortium, being fully aware of the consequences of the Greek law 1599/1986 for making false / untrue solemn declarations, hereby declare in connection with the submission by the above Consortium of a binding offer for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster B Regional Airports of the Hellenic Republic pursuant to paragraph 4.1.9(a) of the relevant Request for Proposal issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. ("HRADF") on 4 February 2014, that the company proposed by our Consortium to act as the Independent Engineer (as this term is defined in the Request for Proposal) is EC Harris (UK) Limited Liability Company registered in England and Wales, with Registered Office: ECHQ, 34 York Way, London, N1 9AB, tel.: +44 (0)207 812 2000, fax: +44(0)20778122001, email: paul.willis@arcadis.com, web: www.echarris.com.

The description of the experience and of the credentials of the Independent Engineer is attached hereto. Should our Consortium be selected as the Preferred Investor or the Reserve Candidate we shall submit, within thirty (30) days from our selection, all the required evidence to the Greek State and the HRADF in relation to the satisfaction by the Independent Engineer of the conditions set out in paragraph 4.1.9(c) of the Request for Proposal.

Athens, 30.9.2014

Christoph Hans Nanke

ΚΕΑΔ ΕΙΔΙΚΟ ΕΝΣΗΜΟ ΕΠΙΚΥΡΩΣΗΣ ΕΥΡΩ 2,00 ΕΥΡΩ

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

(άρθρο 8 Ν.1599/1986)

Προς:	Το ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.		
Ο-Η Όνομα:	Christoph Hans	Επώνυμο: Nanke	
Όνομα και Επώνυμο Πατέρα:	Egmond Hans, Nanke		
Όνομα και Επώνυμο Μητέρας:	Gertrud Anneliese Ernestine, Nanke		
Ημερομηνία Γέννησης:	05.08.1966		
Τόπος Γέννησης:	Rüsselsheim		
Αριθμός Ταυτότητας	409424755	τηλ	+49 69 690 78459
Τόπος Κατοικίας: Wiesbaden		Οδός: Am Allersberg	Αριθ.: 9 Τ.Κ.: 65191
Αρ. Τηλεομοιοτύπου (Fax):	+49 69 690 495 78459	Δ/νση Ηλεκτρ. Ταχυδρομείου	: c.nanke@fraport.de

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος, ενεργώντας ως νόμιμος εκπρόσωπος του νομικού προσώπου με την εταιρική επωνυμία Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, που συστήθηκε σύμφωνα με τους νόμους της Γερμανίας, με αριθμό μητρώου εταιρίας HRB 7042 και το οποίο εδρεύει στην Γερμανία, 60547 Φρανκφούρτη am Main, με αριθμό φορολογικού μητρώου Γερμανίας DE 114150623, όντας μέλος της Κοινοπραξίας "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" κάτοχος του 65,00% της Κοινοπραξίας, έχοντας πλήρη επίγνωση των συνεπειών που προβλέπονται υπό τον Ελληνικό νόμο 1599/1986 για τις ψευδείς/αναληθείς υπεύθυνες δηλώσεις, δηλώνω δια της παρούσης, σχετικά με την υποβολή εκ μέρους της ως άνω Κοινοπραξίας δεσμευτικής προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με την λειτουργία και συντήρηση των περιφερειακών αεροδρομίων της Ομάδας Β του Ελληνικού Δημοσίου, σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.9(a) της σχετικής Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς που εξέδωσε το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. στις 4 Φεβρουαρίου 2014, ότι η εταιρεία που προτείνεται από την Κοινοπραξία μας ως Ανεξάρτητος Μηχανικός (όπως ο όρος αυτός καθορίζεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς) είναι η εταιρεία EC Harris (HB) Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης εγγεγραμμένη στην Αγγλία και Ουαλία, Διεύθυνση: ECHQ, 34 York Way, Λονδίνο, N1 9AB, τηλ.: +44 (0)207 812 2000, φαξ: +44(0)20778122001, email: paul.willis@arcadis.com, ιστοσελίδα: www.echarris.com.

Επισυνάπτεται περιγραφή της εμπειρίας και των επαγγελματικών προσόντων του Ανεξάρτητου Μηχανικού. Εφόσον η Κοινοπραξία μας επιλεγεί ως ο Επιλεγείς Επενδυτής ή ο Αναπληρωματικός Υποψήφιος θα υποβάλουμε, εντός τριάντα (30) ημερών από την επιλογή μας, στο Δημόσιο και στο ΤΑΙΠΕΔ όλα τα απαραίτητα στοιχεία που αποδεικνύουν από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό την ικανοποίηση των απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς.

Αθήνα, 30-9-2014

ΕΠΙΣΗΜΗ ΣΦΡΑΓΙΔΑ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ

Christoph Hans Nanke

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής του Christoph Hans Nanke
Α. Δ. Τ. 409424755
Κηφισιά 30/9/2014
ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Η Υπάλληλος του ΚΕΠ Κηφισιάς
ΔΕΛΗ ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ -- ΥΠΟΓΡΑΦΗ
ΠΕ Διεκπεραίωσης Υποθέσεων Πολιτών
Βαθμό Ε'

03/10/2014

SOLEMN DECLARATION

(art. 8 of L. 1599/1986)

To:	THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND S.A.		
Name:	Charles	Surname:	Weinland
Father's name and Surname:	Dieter, Weinland		
Mother's name and surname:	Frauke Emmy Martha, Weinland		
Date of Birth:	09.02.1969		
Place of Birth:	Kiel		
ID No:	415332590	Tel: +49 69 690 70782	
Place of Residence: Schwalbach	Street: Pfingstbrunnenstr.	No.: 16a	PC: 65824
Fax: +49 69 690 495 70782	Email: c.weinland@fraport.de		

I, the undersigned, acting as legal representative of the legal entity under the corporate name Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, established under the laws of Germany, with company registration number HRB 7042 and registered offices at Germany, 60547 Frankfurt am Main, with German tax registration number DE 114150623 being a member of the Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" by holding a 65.00% stake in the Consortium, being fully aware of the consequences of the Greek law 1599/1986 for making false / untrue solemn declarations, hereby declare in connection with the submission by the above Consortium of a binding offer for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster B Regional Airports of the Hellenic Republic pursuant to paragraph 4.1.9(a) of the relevant Request for Proposal issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. ("HRADF") on 4 February 2014, that the company proposed by our Consortium to act as the Independent Engineer (as this term is defined in the Request for Proposal) is EC Harris (UK) Limited Liability Company registered in England and Wales, with Registered Office: ECHQ, 34 York Way, London, N1 9AB, tel.: +44 (0)207 812 2000, fax: +44(0)20778122001, email: paul.willis@arcadis.com, web: www.echarris.com.

The description of the experience and of the credentials of the Independent Engineer is attached hereto. Should our Consortium be selected as the Preferred Investor or the Reserve Candidate we shall submit, within thirty (30) days from our selection, all the required evidence to the Greek State and the HRADF in relation to the satisfaction by the Independent Engineer of the conditions set out in paragraph 4.1.9(c) of the Request for Proposal.

Athens, [illegible].2014

Charles Weinland

ΚΕΑΔ ΕΙΔΙΚΟ ΕΝΣΗΜΟ ΕΠΙΚΥΡΩΣΗΣ ΕΥΡΩ 2,00 ΕΥΡΩ

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

(άρθρο 8 Ν.1599/1986)

Προς:	Το ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.		
Ο-Η Όνομα:	Charles	Επώνυμο: Weinland	
Όνομα και Επώνυμο Πατέρα:	Dieter, Weinland		
Όνομα και Επώνυμο Μητέρας:	Frauke Emmy Martha, Weinland		
Ημερομηνία Γέννησης:	09.02.1969		
Τόπος Γέννησης:	Kiel		
Αριθμός Ταυτότητας	415332590	Τηλ:	+49 69 690 70782
Τόπος Κατοικίας: Schwalbach		Οδός: Pfingstbrunnen str.	Αριθ.: 16A Τ.Κ.: 65824
Αρ. Τηλεομοιοτύπου (Fax):	+49 69 690 495 70782	Δ/νση Ηλεκτρ. Ταχυδρομείου (Email):	c.weinland@fraport.de

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος, ενεργώντας ως νόμιμος εκπρόσωπος του νομικού προσώπου με την εταιρική επωνυμία Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, που συστήθηκε σύμφωνα με τους νόμους της Γερμανίας, με αριθμό μητρώου εταιρίας HRB 7042 και το οποίο εδρεύει στην Γερμανία, 60547 Φρανκφούρτη am Main, με αριθμό φορολογικού μητρώου Γερμανίας DE 114150623, όντας μέλος της Κοινοπραξίας "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" κάτοχος του 65,00% της Κοινοπραξίας, έχοντας πλήρη επίγνωση των συνεπειών που προβλέπονται υπό τον Ελληνικό νόμο 1599/1986 για τις ψευδείς/αναληθείς υπεύθυνες δηλώσεις, δηλώνω δια της παρούσης, σχετικά με την υποβολή εκ μέρους της ως άνω Κοινοπραξίας δεσμευτικής προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με την λειτουργία και συντήρηση των περιφερειακών αεροδρομίων της Ομάδας Β του Ελληνικού Δημοσίου, σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.9(a) της σχετικής Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς που εξέδωσε το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. στις 4 Φεβρουαρίου 2014, ότι η εταιρεία που προτείνεται από την Κοινοπραξία μας ως Ανεξάρτητος Μηχανικός (όπως ο όρος αυτός καθορίζεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς) είναι η εταιρεία EC Harris (HB) Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης εγγεγραμμένη στην Αγγλία και Ουαλία, Διεύθυνση: ECHQ, 34 York Way, Λονδίνο, N1 9AB, τηλ.: +44 (0)207 812 2000, φαξ: +44(0)20778122001, email: paul.willis@arcadis.com, ιστοσελίδα: www.echarris.com

Επισυνάπτεται περιγραφή της εμπειρίας και των επαγγελματικών προσόντων του Ανεξάρτητου Μηχανικού. Εφόσον η Κοινοπραξία μας επιλεγεί ως ο Επιλεγείς Επενδυτής ή ο Αναπληρωματικός Υποψήφιος θα υποβάλουμε, εντός τριάντα (30) ημερών από την επιλογή μας, στο Δημόσιο και στο ΤΑΙΠΕΔ όλα τα απαραίτητα στοιχεία που αποδεικνύουν από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό την ικανοποίηση των απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς.

Αθήνα, 30-9-2014

ΕΠΙΣΗΜΗ ΣΦΡΑΓΙΔΑ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ

Charles Weinland

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής του Charles Weinland
ΑΔΤ 415332590
Κηφισιά 30/9/2014
ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Η αρμόδια Υπάλληλος
ΜΑΡΙΑ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΟΥ
ΔΕ/Δ'
ΥΠΟΓΡΑΦΗ

03/10/2014

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

(άρθρο 8 Ν.1599/1986)

Προς:	Το ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.		
Ο-Η Όνομα:	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Επώνυμο: ΗΜΕΛΛΟΥ		
Όνομα και Επώνυμο Πατέρα:	ΗΛΙΑΣ ΗΜΕΛΛΟΣ		
Όνομα και Επώνυμο Μητέρας:	ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΗΜΕΛΛΟΥ		
Ημερομηνία Γέννησης:	28/1/1966		
Τόπος Γέννησης:	ΑΘΗΝΑ		
Αριθμός Δελτίου Ταυτότητας/Διαβατηρίου:	ΑΚ 221264	Τηλ:	
Τόπος Κατοικίας: ΔΡΟΣΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ Οδός: ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ		Αριθ.: 17Α	Τ.Κ.: 14572
Αρ. Τηλεομοιοτύπου (Fax):		Δ/νση Ηλεκτρ. Ταχυδρομείου	imellouk@yahoo.gr

Η κάτωθι υπογεγραμμένη, ενεργώντας ως πληρεξούσια του νομικού προσώπου με την εταιρική επωνυμία SLENTEL LIMITED, που συστήθηκε σύμφωνα με τους νόμους της Κυπριακής Δημοκρατίας με αριθμό μητρώου εταιρίας ΗΕ 280254 και το οποίο εδρεύει στην Κύπρο, Λευκωσία, Οδός Αγίου Προκοπίου 13, 2406, Εγκωμή, με Κυπριακό αριθμό φορολογικού μητρώου 12280254J όντας μέλος της Κοινοπραξίας «FRAPORT AG – SLENTEL LTD», κάτοχος του 35% της Κοινοπραξίας, έχοντας πλήρη επίγνωση των συνεπειών που προβλέπονται από τον Ελληνικό νόμο 1599/1986 για τις ψευδείς/αναληθείς υπεύθυνες δηλώσεις, δηλώνω δια της παρούσης, σχετικά με την υποβολή εκ μέρους της ως άνω Κοινοπραξίας δεσμευτικής προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με την λειτουργία και συντήρηση των περιφερειακών αεροδρομίων της Ομάδας Β του Ελληνικού Δημοσίου, σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.9(α) της σχετικής Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς που εξέδωσε το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. στις 4 Φεβρουαρίου 2014, ότι η εταιρεία που προτείνεται από την Κοινοπραξία μας ως Ανεξάρτητος Μηχανικός (όπως ο όρος αυτός καθορίζεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς) είναι η εταιρεία EC Harris (HB) Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης εγγεγραμμένη στην Αγγλία και Ουαλία, Διεύθυνση: ECHQ, 34 York Way, Λονδίνο, N1 9AB, τηλ.: +44 (0)207 812 2000, φαξ: +44(0)20778122001, email: paul.willis@arcadis.com, ιστοσελίδα: www.echarris.com

Επισυνάπτεται περιγραφή της εμπειρίας και των επαγγελματικών προσόντων του Ανεξάρτητου Μηχανικού. Εφόσον η Κοινοπραξία μας επιλεγεί ως ο Επιλεγείς Επενδυτής ή ο Αναπληρωματικός Υποψήφιος θα υποβάλουμε, εντός τριάντα (30) ημερών από την επιλογή μας, στο Δημόσιο και στο ΤΑΙΠΕΔ όλα τα απαραίτητα στοιχεία που αποδεικνύουν την ικανοποίηση από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό των απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς.

Αθήνα 17-9-2014

Αικατερίνη Ήμελλου

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής ΗΜΕΛΛΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΑΔΤ ΑΚ 221264

17-09-2014

ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Η Προϊσταμένη του Τμήματος Εξυπηρέτησης Δημοτών

Ελισάβετ Σέντζουϊκ
ΤΕ 17/Γ

SOLEMN DECLARATION

(art. 8 of L. 1599/1986)

To:	THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND S.A			
Name:	AIKATERINI	Surname: IMELLOU		
Father's name and Surname:	ILIAS IMELLOS			
Mother's name and surname:	KALLIOPI IMELLOU			
Date of Birth:	28/1/1966			
Place of Birth:	ATHENS			
Identity/Passport No:	AK 221264	Tel:		
Place of Residence: DROSIA ATTIKI	Street: DODEKANISOU		No.: 17A	PC: 14572
Fax:		Email:	imellouk@yahoo.gr	

I, the undersigned, acting as attorney in fact of the legal entity under the corporate name SLENTEL LIMITED, established under the laws of Cyprus, with company registration number HE 280254 and registered offices at 13 Agiou Prokopiou Street, 2406 Egkomi, Nicosia, Cyprus with Cyprus tax registration number 12280254J, being a member of the Consortium «FRAPORT AG – SLENTEL LTD» by holding a 35,00% stake in the Consortium, being fully aware of the consequences of the Greek law 1599/1986 for making false / untrue solemn declarations, hereby declare in connection with the submission by the above Consortium of a binding offer for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster B Regional Airports of the Hellenic Republic, pursuant to paragraph 4.1.9(a) of the relevant Request for Proposal issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. ("HRADF") on 4 February 2014, that the company proposed by our Consortium to act as the Independent Engineer (as this term is defined in the Request for Proposal) is EC Harris (UK) Limited Liability Company registered in England and Wales, with Registered Office: ECHQ, 34 York Way, London, N1 9AB, tel.: +44 (0)207 812 2000, fax: +44(0)20778122001, email: paul.willis@arcadis.com, web: www.echarris.com

The description of the experience and of the credentials of the Independent Engineer is attached hereto. Should our Consortium be selected as the Preferred Investor or the Reserve Candidate we shall submit, within thirty (30) days from our selection, all the required evidence to the Greek State and the HRADF in relation to the satisfaction by the Independent Engineer of the conditions set out in paragraph 4.1.9(c) of the Request for Proposal.

Athens, 17-9-2014

OFFICIAL SEAL

Signature

....

AIKATERINI IMELLOU

This is to certify that the signature appearing is the signature of Mrs IMELLOU AIKATERINI
ID No AK221264
Kifisia 17-09-2014
By MAYOR'S AUTHORIZATION
The Department Chief of the Public Services Support
SIGNATURE
Elisavet Sentzouik TE 17/C

True and exact translation to the English language of the hereto-attached document in Greek.

Athens, 25/09/2014

The certifying lawyer

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΑΛΚΥΟΝΗΣ 27, 17561 ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ. & FAX: 210 9884377
ΑΦΜ: 043960730 ΔΟΥ: ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ
Α.Μ. Δ.Σ.Α.: 20257

Company Overview

September 2014

EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

CONTACTS



PAUL WILLIS
GLOBAL HEAD OF AVIATION

EC HARRIS LLP
34 YORK WAY
LONDON
N1 9AB

TELEPHONE: +44 (0) 207 832 2273
UK MOBILE: +44 (0) 7826 535 496
EMAIL: PAUL.WILLIS@ARCADIS.COM
www.echarris.com

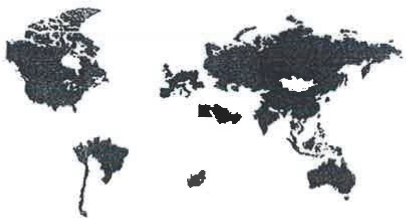
An ARCADIS Company
EC Harris LLP is part of the ARCADIS Group of Companies

Table of Contents



1. Introduction

With over 22,000 people worldwide and € 2.5 billion in revenues EC Harris part of the Arcadis Group has an extensive international network that is supported by strong local market positions. We rank among the top 10 management and engineering consultancies in the world. In Europe, Brazil and Chile we have a top 5 position. In the global environmental market we are positioned in the top 3. We operate out of more than 300 offices in 40 countries including:



Europe Belgium, Czech Republic, France, Germany, Hungary, Italy, the Netherlands, Poland, Romania, Russian Federation, Serbia, Spain, Slovakia, Switzerland, United Kingdom

North and South America United States, Canada, Brazil, Chile, Peru

Other countries Brunei, China, Hong Kong, India, Indonesia, Korea, Macau, Malaysia, Oman, Pakistan, Philippines, Qatar, Saudi Arabia, Singapore, Taiwan, Thailand, United Arab Emirates, Vietnam.

1.1 Our Global Capability

EC Harris, part of the ARCADIS Group is a successful global Built Asset Consultancy in the infrastructure, industrial, real estate and construction sectors that offers clients expertise at all stages of the product life cycle. We offer our clients solutions that are robust in the long term, and are viewed within the context of their business needs rather than as simple one-off exercises.

Our Aviation Sector has the experience, knowledge, relationships and skills to deliver business solutions required by Public and Private Airport Owners, Operators, Investors, Acquirers and Vendors when dealing with all forms of Aviation Built Assets.

Our experience shows that the challenges faced by our Clients are rarely met through the provision of singular traditional professional services. It is our ability to understand the specific needs of clients and our innovative application of a wide range of both new to the industry and traditional skills delivers real results to our clients.

Our Aviation Sector offers high quality professional services to the aviation industry bringing significant operational and business benefits to our clients.

Our successes to date on a number of high profile aviation projects gives our customer's confidence in our ability to deliver high quality cost effective solutions on time and on budget. Our services include:

- Cost Management Services
- Programme & Construction Management
- Master Planning & Design Services
- Traffic Forecasting & Market Assessments
- Operational Readiness and Testing
- Investment & Due Diligence
- Air Traffic Management & CNS Consultancy
- Policy & Regulation & Documentation
- Information, Communications & Technology for Airports
- ICT Systems Assurance
- Safety and Risk Engineering and Business Critical Systems



- Environmental Assessment

These services are the cornerstones around which our general Aviation industry products and solutions are derived. They are also the key disciplines around which we deliver our clients' requirements.

Our Aviation Sector Team comprises of over 240 staff of professionals from the aviation and consultancy sectors offering cost effective operational solutions to the aviation industry. Our aviation sector has an annual turnover of approximately €30 million undertaking airport design projects of passenger terminals, airside infrastructure and landside access. Our engineers, architects, planners, construction / programme managers, operational researchers, financial specialists, cost managers and planners have a vast experience in deliver airport infrastructure.

If successful, our proposed team to undertake the Independent Engineer role will be comprised of a team of both Greek nationals and International aviation expertise. Our proposed Independent Engineer Lead, Alexandros Noutsos, is a Greek National and is a Civil Engineer. Alexandros Noutsos has held several senior positions at Athens International Airport supporting both the Contractor and the Airport Operator. Since leaving Athens International Airport in 2008 he was the Technical Director at Queen Alia International Airport responsible on behalf of the Operator and Investor for the design, construction and start-up operations of the New Passenger 9 mppa Terminal. In 2013, Mr. Noutsos was the Technical Director responsible for the delivering of TP3 in Sao Paulo (200,000 m^2 of Terminal delivering an additional 20 mppa) in readiness for the World Cup. Since the opening in May 2014 Mr. Noutsos is the Design Manager at Lima International Airport, Peru where he is responsible for the delivery of the design (preliminary, detailed design and construction documentation) for the re-development of the existing terminal, new midfield terminal, new 3,500m runway, airside infrastructure, cargo facilities, Airport Rescue and Fire Fighting Station, Control Tower and Landside Facilities.

Alexandros Noutsos will be supported by a team of local and international civil, mechanical and electrical engineers as well as airport planners, cost specialists and planners who have experience in the design of airports and members of the team have extensive experience in undertaking independent engineering roles at Queen Alia International Airport, Athens International, Larnaca and Pafos Airports and acting as technical advisor for numerous operators including Delhi International Airport, Heathrow Airport, Gatwick Airport, Sao Paulo Airport and supporting the Portuguese State for the sell off of their airport network.

The team will be responsible as per the requirements set out in the concession agreement article 21 for the supervision of the imminent works, inspect and issue the handover certification of State Works, monitoring of works (programme & cost), undertake facilities conditions assessments, approve & review refurbishment plans, quality assurance, attend supplier factory testing, manage variations and changes requested, monitor the application of approved environmental terms, certification of archaeological test excavation, inspection of construction works, design review & approval and review and confirm master plans and imminent works implementation is aligned to traffic demand and fit for purpose.

Our wealth of cross sector skills, experience and innovative solutions, creates a first class consultancy service that adds real value and tangible benefits. EC Harris has already gained an excellent reputation for the delivery of high quality airport design solutions meeting client's requirements, on time and within budget.

2. Name of Company

EC Harris International Limited (Part of the Arcadis Group)

Company Number: 01093549

Limited Liability Company registered in England and Wales

Registered Office: ECHQ, 34 York Way, London, N1 9AB

Office: +44 (0)207 812 2000

Fax +44 (0)207 7812 2001

3. Contact Person

Paul Willis

paul.willis@arcadis.com

www.echarris.com

Global Head of Aviation

4. Eligibility Criteria for Independent Engineer

Below is a selection of some of the aviation projects EC Harris have completed and/or are currently undertaking in recent years.

1. New Lisbon Airport Master Plan, Concept Design, Financial Feasibility, CAPEX, OPEX Assessment, Traffic Forecasting, Minimum Technical Requirements and ICT Concept Design, Portugal;
2. Marseilles Airport, Master Planning, Terminal Design Programme Management, Cost and Commercial and Business Benefits;
3. Athens International Airport, independent engineer for the design and construction of the airport, technical advisor for the Olympic Games and UEFA Champions League operations;
4. Larnaca Cyprus, support to independent engineer for the airport specialist systems (VDGS, CUTE, CUSS, AODB, PBB etc.) and Operational Readiness and start up operations for airside and ATC operations. Preparation of Licensing requirements, Aerodrome Operations Manual and Standard Operating Procedures;
5. Singapore, Changi Airport, Safety & Risk Assessments to support the development of airfield infrastructure and the approval of the development by the national regulator.
6. Heathrow Airport, Managed Service Provider to Heathrow to support their €4.5 bn capital development program. Our services included Programme Managers for Heathrow T2, Cost & Commercial Management, Master Planning, Design Management, Benefits Analysis, Risk & Project Controls;
7. Sao Paulo Airport, Programme & Construction Managers for the development of their New 200,000 m^2 Terminal, TPS-3 as well as Operational Readiness and start-up operations of the Facility;
8. New Beijing Airport, concept Design of the new 700,000 m^2 terminal for the New Beijing Airport;
9. Brunei Airport, master planning, airfield design and programme / construction management for the runway rehabilitation and airfield modernisation of the airport;
10. Hong Kong Airport, Environmental Assessment and Strategy Development for their proposed 3rd Runway.
11. Portuguese Airports, Technical Advisor to one of the Consortia bidding for the Portuguese Airports. Services included traffic forecasting, master planning, CAPEX, OPEX and revenue assessments;
12. Abu Dhabi Airport, development of a Concept of Operations to support the new Passenger Terminal Building at Abu Dhabi Airport.
13. World Cargo Centre, Heathrow, Master Plan and Strategic Assessment of British Airways World Cargo Centre including concept design of new facilities;
14. Nice Côte d’Azur Airport, France, Structural Design of their New Control Tower.
15. Queen Alia International Airport, Technical Advisor to Invest AD and ADPi for the re-development of Queen Alia International Airport.
16. Dublin Terminal 1, Design and Business Plan Advisors for the modernization of Terminal 1 at Dublin Airport

17. Manchester Airport, development of their asset management strategy for the operation and maintenance of the airports operated and owned by the Manchester Airport Group (Manchester, Stansted, East Midlands and Bournemouth Airports); and
18. London City Airport, Project and Cost Managers for the redevelopment of London City Airport.

4.1 Specific References in accordance with RFP Requirements 4.1.9 (c)

Jorge Chavez International Airport, Lima, Peru



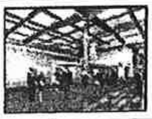
Design for an Airport (15 mppa)

Description

EC Harris have been appointed by LAP (Lima Airport Partners) to re-design the existing passenger terminal, design a new midfield terminal, Cargo Facilities, Air Traffic Control Tower Building, New parallel Runway and supporting landside facilities. The project also includes systems design of IT, security, BHS and other related aeronautical and specialist systems.

The project has a duration of 20 months and includes master planning, preliminary design, detailed design to construction documentation.

New Terminal Design, Charleroi Airport, Brussels, Belgium



Design for an Airport (7 mppa)

Description

EC Harris (Arcadis) supplied the detailed technical and construction design for the new terminal at Charleroi Airport in Belgium. The airport is dominated by low cost carriers and the terminal was designed specifically to accommodate these airlines. We specialised in the efficiency of the operation, IT solutions and passenger processing to accommodate large peaks in traffic. Our design also included BHS, IT and specialist systems. We also provide Programme and Construction Management to completion and start up of operations.

Technical Advisor – GIP (Gatwick Airport)



Technical Advisor to GIP – Gatwick Airport (35 mppa)

Description

EC Harris was appointed in 2010 Gatwick Airports Technical Advisor to support their Investor, GIP and the Capital Development Team with their €1,2 billion investments at the airport. EC Harris has 30 full time staff located on site at the airport working with the development team at Gatwick to deliver its capital investment program. We are providing, Development Managers, Field Engineers, Project Managers, Construction Managers, Cost Managers and Master Planning / Design specialists as Gatwick implements its modernisation of its North and South Terminals, BHS systems and upgrade of the airfield.

5. Organisational and Administrative Capability

We operate across a number of sectors. Our experts have specific sector knowledge, expertise and experience. We understand the challenges faced within each sector and provide effective solutions to clients to address these.

We systematically invest in our employees and their capabilities, promote self-development and reward high performance. We combine our comprehensive sector-based knowledge and industry-leading IT with resources located throughout the world. Our innovative workforce has access to global expertise, allowing for the successful delivery of commercially viable solutions.

6. Capacity to Meet Obligations

EC Harris is an established organisation (formed May 1911). EC Harris provides Professional Indemnity Insurance on all our projects at a level commensurate with the size and complexity of the project where we are providing our services. EC Harris confirms that we are fully compliant with the terms set out in the Request for Proposal, dated 4 February 2014 paragraph 4.1.9 (c) (iii).

EC HARRIS LLP
34 YORK WAY
LONDON
N1 9AB

WWW.ECHARRIS.COM

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2014

EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ



PAUL WILLIS
GLOBAL HEAD OF AVIATION

EC HARRIS LLP
34 YORK WAY
LONDON
N1 9AB

TELEPHONE: **+44 (0) 207 832 2273**
UK MOBILE: **+44 (0) 7826 535 496**
EMAIL: **PAUL.WILLIS@ARCADIS.COM**
www.echarris.com

An ARCADIS Company
EC Harris LLP is part of the ARCADIS Group of Companies

Περιεχόμενα

1. Εισαγωγή



Η εταιρεία EC Harris είναι μέλος του ομίλου εταιρειών της ARCADIS Group, και αριθμεί πάνω από 22,000 ανθρώπινο δυναμικό σε ολόκληρη την υφήλιο με 2.5 δις € έσοδα και συνίσταται από ένα διευρυμένο διεθνές δίκτυο το οποίο υποστηρίζεται δυναμικά από την εκάστοτε τοπική αγορά. Η εταιρεία μας βρίσκεται διεθνώς ανάμεσα στις 10 πρώτες στον τομέα παροχής υπηρεσιών συμβούλων μηχανικών και διαχείρισης έργων. Στην Ευρώπη, Βραζιλία και Χιλή η εταιρεία μας βρίσκεται ανάμεσα στις 5 πρώτες. Στον τομέα της παγκόσμιας περιβαλλοντικής διαχείρισης η εταιρεία μας καταλαμβάνει μια από τις 3 πρώτες θέσεις.

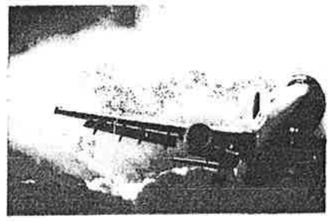
Η εταιρεία μας δραστηριοποιείται σε περισσότερες από 40 χώρες με περισσότερα από 300 γραφεία όπως:

Ευρώπη: Βέλγιο, Τσεχία, Γάλλια, Γερμάνια, Ουγγαρία, Ιταλία, Ολλανδία, Πολωνία, Ρουμανία, Ρωσία, Σερβία, Ισπανία, Σλοβακία, Ελβετία, Ηνωμένο Βασίλειο.

Νότια και Λατινική Αμερική: ΗΠΑ, Καναδάς, Βραζιλία, Χιλή, Περού

Λοιπές Χώρες: Μπρούνεϊ, Κίνα, Χονγκ Κονγκ, Ινδία, Ινδονησία, Κορέα, Μακάο, Μαλαισία, Ομάν, Πακιστάν, Φιλιππίνες, Κατάρ, Σαουδική Αραβία, Σιγκαπούρη, Ταιβάν, Ταϊλάνδη, Ην. Αραβικά Εμιράτα, Βιετνάμ.

1.1 Διεθνής Δυναμική και Ικανότητα



Η EC Harris, μέλος του ομίλου ARCADIS Group, είναι μια επιτυχημένη διεθνής εταιρεία παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών στον τομέα των Ακίνητων Περιουσιακών Στοιχείων (Built Asset Consultancy) σε τομείς όπως τα έργα υποδομής, ο βιομηχανικός τομέας, η αγορά ακινήτων (real estate) και ο κατασκευαστικός τομέας, προσφέροντας στους πελάτες της εξειδικευμένες υπηρεσίες συμβούλου σε όλα τα στάδια ολοκλήρωσης του έργου. Παρέχουμε στους πελάτες μας λύσεις οι οποίες είναι μακροπρόθεσμα βιώσιμες και οι οποίες αντιμετωπίζονται μέσα στο πλαίσιο των επιχειρηματικών τους αναγκών και όχι απλά σαν μεμονωμένα έργα.

Ο Τομέας Αεροδρομίων της εταιρείας μας διαθέτει την εμπειρία, την τεχνογνωσία τις σχέσεις και την ικανότητα να διεκπεραιώνει και να παραδίδει επιχειρηματικές λύσεις που απαιτούν οι Ιδιωτικές ή Κρατικές εταιρείες αεροδρομίων, εταιρείες λειτουργίας και διαχείρισης αεροδρομίων, επενδυτές, προμηθευτές για κάθε είδους Αεροπορικές Κατασκευές.

Η εμπειρία μας έχει αποδείξει ότι πολύ σπάνια οι προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι Πελάτες μας μπορούν να αντιμετωπιστούν με μια μονοσήμαντη παραδοσιακή παροχή υπηρεσίας συμβούλου. Εμείς έχουμε την ικανότητα να αντιλαμβανόμαστε τις συγκεκριμένες ανάγκες των πελατών μας και να δημιουργούμε πρωτοπόρες εφαρμογές ενός ευρέωςφάσματος καινοτόμων αλλά και παραδοσιακών μεθόδων ώστε να παραδίδουμε ρεαλιστικά/πραγματικά αποτελέσματα στους πελάτες μας.

Ο Τομέας Αεροδρομίων της εταιρείας μας, προσφέρει υψηλής ποιότητας επαγγελματικές υπηρεσίες στον τομέα της αεροπορικής μεταφοράς, εξασφαλίζοντας σημαντικά λειτουργικά και επιχειρηματικά οφέλη στους πελάτες μας.

Η μέχρι τώρα επιτυχημένη πορεία μας σε μεγάλο αριθμό σημαντικών αεροπορικών έργων δίνει στους πελάτες μας εμπιστοσύνη για την ικανότητα μας να παραδίδουμε υψηλής ποιότητας, οικονομικά αποδοτικές λύσεις με χρονική συνέπεια και εντός προϋπολογισμού. Οι υπηρεσίες μας περιλαμβάνουν:

- Υπηρεσίες διαχείρισης Κόστους (Cost Management)
- Διαχείριση Χρονοδιαγράμματος και Κατασκευής (Programm & Construction Management)
- Ρυθμιστικά Σχέδια (Master Planning) και Υπηρεσίες Σχεδιασμού (Design Services)
- Μελέτες Πρόβλεψης Κίνησης (Traffic Forecasting), Αξιολόγηση της Αγοράς (Market Assessments)
- Επιχειρησιακή Ετοιμότητα και Δόκιμες Συστημάτων (Operational Readiness and Testing)
- Επενδύσεις και Υπηρεσίες Ελέγχου (Investment and Due Diligence)
- Διαχείριση Αεροπορικής Κίνησης & Μελέτες Αεροναυτιλίας (Air Traffic Management & Communication Navigation Surveillance Consultancy)
- Στρατηγικές & Κανονισμοί & Τεκμηρίωση (Policy & Regulation & Documentation)
- Μελέτες Πληροφοριών, Επικοινωνιών και Τεχνολογίας Αεροδρομίων (Information, Communications & Technology for Airports)
- Διασφάλιση Συστημάτων Πληροφορικής και Τεχνολογίας ICT (Information Communication Technology Systems Assurance)
- Μελέτες Ασφάλειας και Επικινδυνότητας (Safety and Risk Engineering) και Μελέτες Επιχειρησιακά Κρίσιμων Συστημάτων (Business Critical Systems)
- Περιβαλλοντική Αξιολόγηση (Environmental Assessment)

Όλες οι παραπάνω υπηρεσίες είναι οι βασικοί κλάδοι από τους οποίους απορρέουν τα προϊόντα μας για την Αεροπορική Βιομηχανία και οι λύσεις που παρέχουμε. Είναι επίσης οι βασικές αρχές βάσει των οποίων ικανοποιούμε τις απαιτήσεις των πελατών μας.

Η ομάδα του Τομέα Αεροδρομίων της εταιρίας μας στελεχώνεται με πάνω από 240 επαγγελματίες της Αεροπορικής Βιομηχανίας και των συμβουλευτικών υπηρεσιών που προσφέρουν οικονομικά αποδοτικές και λειτουργικές λύσεις στην εν λόγω βιομηχανία. Ο Τομέας Αεροδρομίων της εταιρείας μας έχει ετήσιο κύκλο εργασιών €30 εκατομμυρίων και αναλαμβάνει έργα σχεδιασμού αεροσταθμών αεροδρομίων (terminals), υποδομών χώρων ελεγχόμενης πρόσβασης (airside) και χώρων αστικής πρόσβασης (landside). Οι μηχανικοί μας, , αρχιτέκτονες, σχεδιαστές, μηχανικοί οργάνωσης και διαχείρισης κατασκευών, επιστήμονες επιχειρησιακής έρευνας, ειδικευμένοι οικονομολόγοι, αναλυτές κοστολόγησης έχουν πολύ μεγάλη εμπειρία σε έργα αεροδρομικής υποδομής.

Σε περίπτωση επιτυχούς επιλογής μας, η προτεινόμενη ομάδα μας που θα αναλάβει τον ρόλο του Ανεξάρτητου Μηχανικού θα αποτελείται από Έλληνες καθώς και διεθνείς εμπειρογνώμονες της αεροπορικής βιομηχανίας. Ο επικεφαλής της ομάδας μας, Αλέξανδρος Νούτσος, είναι Έλληνας υπήκοος και Πολιτικός Μηχανικός. Κατείχε σημαντικές θέσεις στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών υποστηρίζοντας τόσο τον Κατασκευαστή όσο και την Εταιρεία Διαχείρισης του Αεροδρομίου.

Μετά την λήξη της θητείας του στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών το 2008 διετέλεσε Δ/της Τεχνικών Υπηρεσιών στο Διεθνές Αεροδρόμιο Queen Alia, υπεύθυνος για λογαριασμό του Διαχειριστή του Αεροδρομίου και Επενδυτή για το σχεδιασμό, κατασκευή και λειτουργία έναρξης του καινούργιου επιβατικού αεροσταθμού, ικανότητας 9 εκατομμυρίων επιβατών ετησίως.

Το 2013, ο κ. Νούτσος διατέλεσε Δ/ντης Τεχνικών Υπηρεσιών στο Διεθνές Αεροδρόμιο του Sao Paulo για την κατασκευή του 3ου επιβατικού αεροσταθμού (TPS3) (αεροσταθμός 200.000μ2 και 20 εκ. επιβατών ετησίως) για το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Ποδόσφαιρου. Μετά την έναρξη

λειτουργίας του αεροσταθμού τον Μάιο του 2014, ο κ. Νούτσος είναι Υπεύθυνος Σχεδιασμού στο Διεθνές Αεροδρόμιο της Λίμα στο Περού, όπου είναι υπεύθυνος για την εκπόνηση του σχεδιασμού (προμελέτη, μελέτη εφαρμογής και σύνταξη τευχών δημοπράτησης) για την αναβάθμιση του υπάρχοντος αεροσταθμού, νέου ενδιάμεσου αεροσταθμού, νέου διαδρόμου 3.500μ, , υποδομής χώρων ελεγχόμενης πρόσβασης, εμπορευματικού σταθμού, κτίριο διάσωσης και πυροσβεστικής υπηρεσίας, πύργου έλεγχου και εγκαταστάσεων αστικής πρόσβασης.

Ο Αλέξανδρος Νούτσος θα υποστηρίζεται από ομάδα Ελλήνων και αλλοδαπών μηχανικών (πολιτικών μηχανικών, μηχανολόγων και ηλεκτρολόγων) καθώς επίσης και σχεδιαστών αεροδρομίων και ειδικών κοστολογήσεων, που έχουν εμπειρία στον σχεδιασμό αεροδρομίων, ενώ μέλη της ομάδας έχουν ευρεία εμπειρία σε θέσεις ανεξάρτητου συμβούλου μηχανικού σε αεροδρόμια όπως τα Queen Alia International Airport, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, Αεροδρόμιο Λάρνακας και Πάφου, καθώς και τεχνικού συμβούλου για πολυάριθμες εταιρίες λειτουργίας και διαχείρισης αεροδρομίων, όπως το Διεθνές Αεροδρόμιο του Δελχί, το Αεροδρόμιο Heathrow, το Αεροδρόμιο Gatwick, το Αεροδρόμιο του Sao Paolo και έχουν υποστηρίξει το Πορτογαλικό Δημόσιο για την πώληση/ιδιωτικοποίηση του δικού του δικτύου αεροδρομίων.

Η ομάδα θα είναι υπεύθυνη σύμφωνα με τις προδιαγραφές του άρθρου 21 της Σύμβασης Παραχώρησης για την επίβλεψη των Επικείμενων Έργων, επιθεώρηση και έκδοση του πιστοποιητικού παράδοσης των Έργων του Δημοσίου, παρακολούθηση των εργασιών (χρονοδιάγραμμα υλοποίησης και κόστος), αξιολόγηση συνθηκών των εγκαταστάσεων, έλεγχο και έγκριση των σχεδίων υλοποίησης ανακαίνισης, διασφάλιση ποιότητας, παρακολούθηση εργοστασιακών δοκιμών προμηθευτών, διαχείριση όποιων αλλαγών και διαφοροποιήσεων απαιτηθούν, παρακολούθηση της εφαρμογής των εγκεκριμένων περιβαλλοντικών όρων, πιστοποίηση των δοκιμαστικών αρχαιολογικών τομών, επίβλεψη των εργασιών κατασκευής, έλεγχο και έγκριση μελετών/σχεδίων, έλεγχο, και επιβεβαίωση ότι η εφαρμογή του Ρυθμιστικού Σχεδίου και των Επικείμενων Έργων συμβαδίζει με τις απαιτήσεις της επιβατικής κίνησης και ικανοποιούν τον αρχικό στόχο.

Η ποιότητα και η πληθώρα των ικανοτήτων της ομάδας με την εκτεταμένη εμπειρία και την ικανότητα σε καινοτόμες λύσεις, παρέχει υψηλής ποιότητας συμβουλευτικές υπηρεσίες με προστιθέμενη άξια και απτά οφέλη. Η EC Harris έχει ήδη κερδίσει μια εξαιρετική φήμη στην παράδοση υψηλής ποιότητας σχεδιασμού έργων αεροδρομίων καλύπτοντας τις απαιτήσεις των πελατών, με χρονική συνέπεια και εντός του οικονομικού προϋπολογισμού.

2 Όνομα Εταιρείας

EC Harris International Limited (Μέλος της Arcadis Group)

Αριθμός: 01093549

Ανώνυμη Εταιρεία καταχωρημένη στην Αγγλία και στην Ουαλία.

Έδρα: ECHQ, 34 York Way, London, N1 9AB

Τηλ: +44 (0)207 812 2000

Φαξ: +44 (0)207 7812 2001

3. Στοιχεία Επικοινωνίας

Paul Willis

paul.willis@arcadis.com

www.echarris.com

Global Head of Aviation Sector

4. Κριτήρια Επιλεξιμότητας για το ρόλο του Ανεξάρτητου Συμβούλου Μηχανικού

Παραθέτουμε κατωτέρω μερικά από τα έργα της EC Harris στον τομέα των Αεροπορικών Μεταφορών τα οποία έχουν ολοκληρωθεί ή βρίσκονται σε εξέλιξη τα τελευταία χρόνια:

1. Νέο Αεροδρόμιο Λισσαβόνας Πορτογαλία: Master Plan, Προμελέτη, Μελέτη Οικονομικής Βιωσιμότητας Έργου, Εκτίμηση CAPEX, OPEX, Μελέτες Πρόβλεψης Κίνησης, Τεχνικές Προδιαγραφές και Προμελέτη Σχεδιασμού Πληροφορικής και Επικοινωνίας;
2. Αεροδρόμιο Μασσαλίας, Master Plan, Διαχείριση Προγράμματος Σχεδιασμού Αεροσταθμού (Terminal Design Programme Management), Διαχείριση Κόστους και Εμπορική Διαχείριση (Cost and Commercial) και την Μελέτες Ανάλυσης Οφελών (Business Benefits);
3. Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, ανεξάρτητος μηχανικός για τον Σχεδιασμό και Κατασκευή του αεροδρόμιου, Τεχνικός Σύμβουλος Λειτουργίας του αεροδρόμιου κατά την διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων και του Champions League της UEFA;
4. Λάρνακα Κύπρος, υποστήριξη του ανεξάρτητου μηχανικού για τα εξειδικευμένα συστήματα του αεροδρομίου (VDGS, CUTE, CUSS, AODB, PBB etc.) και την Λειτουργία Έναρξης (Operational Readiness) and λειτουργία εκκίνησης για την περιοχή ελεγχόμενης πρόσβασης και για τα συστήματα αεροναυτιλίας. Εκπόνηση των Προδιαγραφών Αδειοδότησης (Licensing Requirements), εκπόνηση Εγχειριδίου Λειτουργίας του Αεροδρομίου (Aerodrome Operational Manual) και όλων των Πρότυπων Διαδικασιών Λειτουργίας (Standard Operational Procedures).
5. Σιγκαπούρη, Changi Airport, Τεχνικές Μελέτες Αξιολόγησης Ασφάλειας και Επικινδυνότητας (Safety & Risk Assessments) για την υποστήριξη της ανάπτυξης των έργων υποδομής των χώρων ελεγχόμενης και την έγκριση της ανάπτυξης από τον κρατικό φορέα/ρυθμιστή.
6. Αεροδρόμιο Heathrow, Παροχή Υπηρεσιών Συμβούλου για την υποστήριξη του προγράμματος κεφαλαιακής ανάπτυξης ύψους € 4.5 δις . Οι υπηρεσίες μας περιελάμβαναν τη Διαχείριση Προγράμματος (Program Managers) για τον αεροσταθμό T2, τη Διαχείριση Κόστους και την Εμπορική Διαχείριση, Master Planning, τη Διαχείριση Σχεδιασμού, τις Μελέτες Ανάλυσης Οφελών (Benefits Analysis) και Ελέγχους Επικινδυνότητας και Έργου (Risk & Project Controls);
7. Αεροδρόμιο Σάο Πάολο, Διαχείριση Προγράμματος και Κατασκευής για την επέκταση του Νέου Αεροσταθμού έκτασης 200,000 m^2, TPS-3 και επίσης Σχεδιασμός Ετοιμότητας Λειτουργίας και Λειτουργίας Έναρξης του Σταθμού;
8. Νέο Αεροδρόμιο Πεκίνου, Προμελέτη του Νέου Αεροσταθμού έκτασης 700,000 m^2 για το Νέο Αεροδρόμιο του Πεκίνου;
9. Αεροδρόμιο Μπρούνεϊ, Master planning, Σχεδιασμός χώρων ελεγχόμενης πρόσβασης, και Διαχείριση χρονοδιαγράμματος και κατασκευής για την αναβάθμιση του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης και τον εκσυγχρονισμό των χώρων ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρόμιου
10. Αεροδρόμιο Χονγκ Κονγκ, Μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων και Ανάπτυξη Στρατηγικής του προτεινομένου 3^{ου} διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης.
11. Αεροδρόμια της Πορτογαλίας, Τεχνικός Σύμβουλος σε μια από τις Κοινοπραξίες που υπέβαλαν προσφορά για τα Αεροδρόμια της Πορτογαλίας. Οι υπηρεσίες περιελάμβαναν μελέτες πρόβλεψης κίνησης, Master planning, CAPEX, OPEX και μελέτη αξιολόγησης εσόδων.

12. Αεροδρόμιο Abu Dhabi, μελέτη/ανάπτυξη σχεδίου λειτουργίας για την υποστήριξη του νέου κτιρίου του αεροσταθμού στο αεροδρόμιο του Abu Dhabi.
13. Διεθνής Εμπορευματικός Σταθμός Heathrow, Master Plan και Στρατηγική Αξιολόγησης του Σταθμού Εμπορευμάτων της αεροπορικής εταιρείας British Airways, προμελέτη των νέων εγκαταστάσεων.
14. Νίκαια, Αεροδρόμιο Κυανής Ακτής (Côte d'Azur Airport) Γάλλια, Στατική μελέτη του νέου πύργου έλεγχου.
15. Διεθνές Αεροδρόμιο Queen Alia, Τεχνικός Σύμβουλος Επένδυσης για την εταιρεία AD και ADPi για την αναδιαμόρφωση του αεροδρομίου;
16. Αεροδρόμιο Δουβλίνου, Αεροσταθμός 1, Τεχνικός Σύμβουλος για την Μελέτη σχεδιασμού και το επιχειρηματικό σχέδιο, του εκσυγχρονισμού του αεροσταθμού 1του Αεροδρομίου του Δουβλίνου.
17. Αεροδρόμιο Μάντσεστερ, Ανάπτυξη της Στρατηγικής διαχείρισης των περιουσιακών στοιχείων και ακινήτων του αεροδρομίου για την λειτουργία και συντήρηση των αεροδρομίων που είναι υπό την διαχείριση και ανήκουν στον Όμιλο του Αεροδρομίου του Μάντσεστερ.(Αεροδρόμια Manchester, Stansted, East Midlands and Bournemouth).
18. London City Airport, Διαχείριση Έργου και Κόστους (Project and Cost Managers) για την αναδιαμόρφωση του αεροδρομίου.

4.1 Παραδείγματα/Αναφορές έργων βάσει της απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς

Διεθνές Αεροδρόμιο Jorge Chavez, Λίμα, Περού



Σχεδιασμός Αεροδρόμιου(15 εκατ. Επιβάτες ετησίως)

Περιγραφή

Η εταιρεία LAP (Lima Airport Partners) ανάθεσε στην EC Harris να ανασχεδιάσει τον υπάρχοντα αεροσταθμό, να σχεδιάσει ένα νέο ενδιάμεσο αεροσταθμό, ένα σταθμό εμπορευμάτων, ένα νέο πύργο ελέγχου καθώς επίσης και ένα νέο παράλληλο διάδρομο καθώς και υποστηρικτικές εγκαταστάσεις χώρων αστικής πρόσβασης. Το έργο επίσης περιλαμβάνει σχεδιασμό συστημάτων πληροφορικής, ασφάλειας, διαχείρισης αποσκευών, και συστημάτων πλοήγησης και άλλων εξειδικευμένων συστημάτων αεροπλοΐας. Το έργο έχει διάρκεια 20 μήνες και περιλαμβάνει βασικό σχεδιασμό (master planning), προμελέτες, μελέτες εφαρμογής και τεύχη δημοπράτησης για την φάση κατασκευής.

Σχεδιασμός Νέου Αεροσταθμού του Αεροδρομίου Charleroi, Βρυξέλλες, Βέλγιο



Σχεδιασμός Αεροδρομίου (7 εκατ. Επιβάτες ετησίως)

Περιγραφή

Η EC Harris (Arcadis) παρέδωσε τις λεπτομερείς μελέτες σχεδιασμού και κατασκευής για το νέο αεροσταθμό του Αεροδρομίου Charleroi στο Βέλγιο. Το αεροδρόμιο εξυπηρετεί κυρίως αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους και έτσι σχεδιάστηκε ακριβώς για αυτό τον σκοπό. Η εταιρεία μας στόχευσε στην αποτελεσματικότητα της λειτουργίας, των συστημάτων πληροφορικής και στο μεγάλο αριθμό επιβατών που πρέπει να εξυπηρετηθούν τις ώρες αιχμής. Ο σχεδιασμός μας περιελάμβανε επίσης σχεδιασμό συστήματος διαχείρισης αποσκευών, μηχανογράφησης και άλλων εξειδικευμένων συστημάτων. Επίσης παρείχαμε Διαχείριση Χρονοδιαγράμματος και Κατασκευής έως την ολοκλήρωση της κατασκευής των έργων και την έναρξη της λειτουργίας του.

Τεχνικός Σύμβουλος – GIP (Αεροδρόμιο Gatwick)



Τεχνικός Σύμβουλος GIP – Αεροδρόμιο Gatwick (35 κατ. Επιβάτες ετησίως)

Περιγραφή

Η EC Harris ορίστηκε το 2010 από την Gatwick Airports ως Τεχνικός Σύμβουλος για να υποστηρίξει τον επενδύτη τους GIP και την Ομάδα Ανάπτυξης στα επενδυτικά έργα κόστους € 1,2 δις στο αεροδρόμιο. Η EC Harris έχει 30 άτομα μόνιμο προσωπικό στο αεροδρόμιο το οποίο εργάζεται μαζί με την ομάδα ανάπτυξης στο Gatwick για αυτό το συγκεκριμένο επενδυτικό πρόγραμμα. Η ομάδα μας αποτελείται από διευθυντές ανάπτυξης, μηχανικούς έργου, υπεύθυνους εργοταξίου, διευθυντές κατασκευών, διευθυντές κοστολόγησης, διευθυντές σχεδιασμού και master plan καθώς το Gatwick αναβαθμίζει/ανακατασκευάζει τον Βόρειο και Νότιο αεροσταθμό, το σύστημα διαχείρισης αποσκευών και τον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης.

5. Οργανωτική Ικανότητα και Ικανότητα Διαχείρισης

Λειτουργούμε σε πολλούς τομείς. Οι ειδικοί μας έχουν εξειδικευμένες γνώσεις στον τομέα τους, τεχνογνωσία και εμπειρία. Αντιλαμβανόμαστε τις προκλήσεις σε κάθε τομέα και παρέχουμε αποτελεσματικές λύσεις στους πελάτες μας ώστε να αντιμετωπίσουν αυτές τις προκλήσεις.

Η εταιρεία μας επενδύει συστηματικά στους υπαλλήλους μας και στις ικανότητές μας, προωθεί την προσωπική τους ανέλιξη και επιβραβεύει την υψηλή απόδοση. Συνδυάζουμε την ολοκληρωμένη ανά τομέα γνώση μας και τα πιο σύγχρονα τεχνολογικά μέσα με πόρους σε όλον τον κόσμο. Το καινοτόμο εργατικό δυναμικό μας διαθέτει πρόσβαση στη διεθνή τεχνογνωσία επιτρέποντας έτσι την επιτυχημένη εκπόνηση και παράδοση εμπορικά βιώσιμων λύσεων.

6. Ικανότητα Εκπλήρωσης Υποχρεώσεων

Η εταιρεία EC Harris ιδρύθηκε τον Μάιο 1911. Η εταιρεία μας παρέχει Ασφάλιση Επαγγελματικής Ευθύνης (Professional Indemnity Insurance) σε όλα τα έργα που αναλαμβάνει και σε επίπεδο που αναλογεί στο μέγεθος και την πολυπλοκότητα του κάθε έργου για το οποίο παρέχουμε τις υπηρεσίες μας. Η EC Harris επιβεβαιώνει ότι συμμορφώνεται απόλυτα με τους όρους που αναγράφονται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς με ημερομηνία 4 Φεβρουαρίου 2014, παράγραφος 4.1.9 (C)(iii).

EC HARRIS LLP
34 YORK WAY
LONDON
N1 9AB

WWW.ECHARRIS.COM

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.
Αθήνα, 06/10/2014
Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα
Δικηγόρος

ΑΜ ΔΣΑ 20257


EC HARRIS LLP
AVIATION
CAPABILITY
STATEMENT
EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY



EC HARRIS CAPABILITY STATEMENT

Prepared by: Paul Willis
Global Head of Aviation
EC Harris
t: +44(0) 7826 535496

EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

ABOUT US

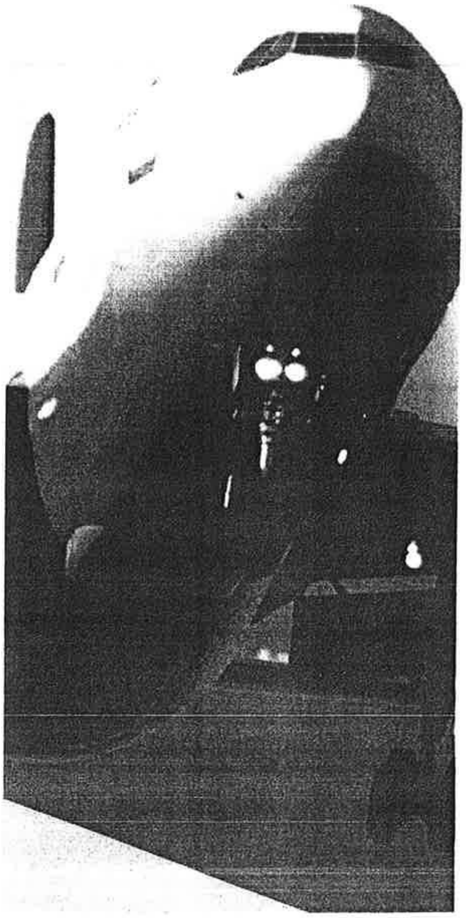
EC Harris is a successful global built asset consultancy in the infrastructure, industrial, real estate and construction sectors that offers clients expertise at all stages of the product life cycle. We offer our clients solutions that are robust in the long term, and are viewed within the context of their business needs rather than as simple one-off exercises. EC Harris' reputation is founded upon delivering better value results to clients through the provision of business support and project services. Established in London in 1911, EC Harris now operates with over 3,000 staff in over 40 offices in 28 counties worldwide, specialising in the strategic control and management of construction projects and facilities.

Our experience shows that the challenges faced by our Clients are rarely met through the provision of singular traditional professional services. It is our ability to understand the specific needs of clients and our innovative application of a wide range of both new to the industry and traditional skills that delivers real results.

The EC Harris Aviation Sector has the experience, knowledge, relationships and skills to deliver business solutions required by Public and Private Airport Owners, Operators, Acquirers and Vendors when dealing with all forms of Aviation Built Assets.

Our Aviation Sector offers high quality professional services to the aviation industry bringing significant operational and business benefits to our clients.





SERVICES & PRODUCTS

Our successes to date on a number of high profile aviation projects gives our customer's confidence in our ability to deliver high quality cost effective solutions on time and on budget. Our services include:

- £€$ ...nagement Services
- ...me & Construction Management
- Planning & Design Services
- Capacity Studies & Simulation
- ...orecasting , Market Assessments and Route Development Support
- ...nal Readiness and Testing
- ...ent & Due Diligence
- ...ic Management & CNS Consultancy
- Regulation & Documentation
- ...ion, Communications & Technology for Airports
- ...tems Assurance
- Safety and Risk Engineering and Business Critical ...s
- ...mental Assessment

These services are the cornerstones around which our general Aviation industry products and solutions are derived. They are also the key disciplines around which we deliver our clients' requirements.



COST AND COMMERCIAL MANAGEMENT

£€$

Our experience of working in complex airport environments within the UK and internationally, gives us significant knowledge and insight together with our understanding of the challenges you face allows us to deliver the following benefits:

- Demonstrable value for money
- Integrated and affordable solutions
- Access to external benchmarks and standards
- Predictability and certainty of outcomes
- Benefits of competition realised in outturn costs
- Commercial protection and advantage
- Rigorous application of mandatory processes
- Stakeholder acceptance
- Commercial planning to enable informed decision making

Our Cost and Commercial function is underpinned by the ability of our people to integrate and influence all members of the programme, project teams and supply chain to make this happen. We combine our knowledge and insight with Cost and Commercial expertise from other sectors and geographies, which bring new ideas, innovation, best practice and the required continuous improvement.

EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

PROGRAMME AND CONSTRUCTION MANAGEMENT

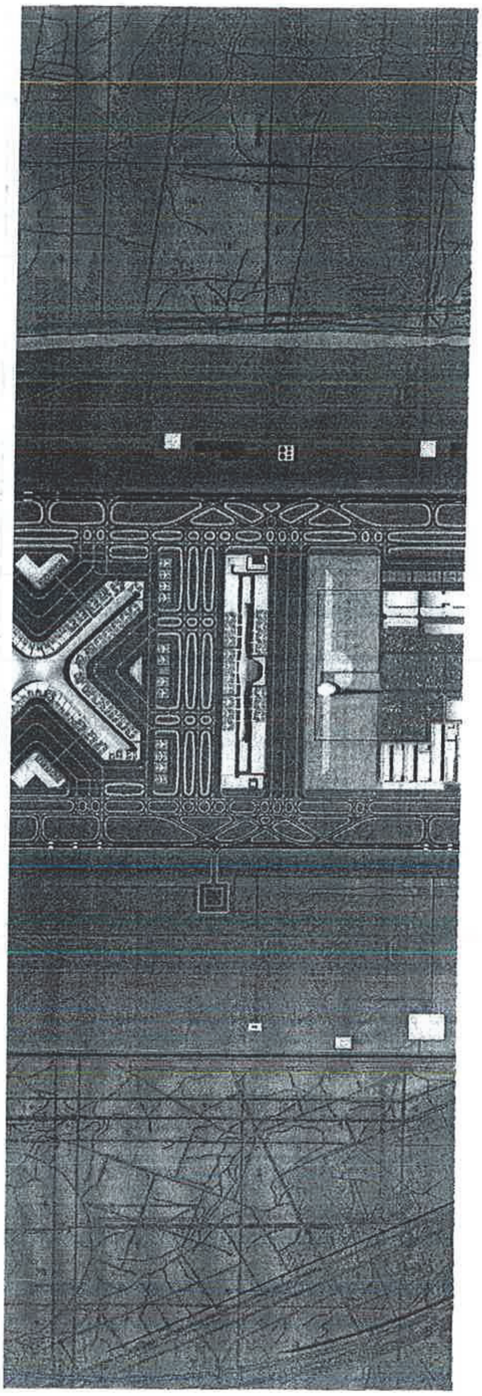
As one of the world's most dynamic industries, with a truly global perspective on its business development, there is a continual need to develop infrastructure to meet ever changing passenger and airline requirements.

But do you know:

- If you have the right evidence to support capacity and investment decisions?
- The trigger point for new infrastructure development?
- The impact of increased traffic levels on delays and service?

To help our clients answer these questions, we have developed a number of strategic aviation services that bring certainty in an uncertain market. Whether it is our airport capacity studies which integrate passenger forecasts, planning and CAPEX spend; or airside, airspace and passenger simulation which evaluates the benefits of infrastructure investment prior to implantation, we maximise our clients efficiency agenda through predictability.





MASTER PLANNING AND DESIGN SERVICES

With a wealth of airport planning and industry knowledge our team offers planning & design management supervision to airport operators, developers and ATC service providers, engineer consultants and architects. Our range of master planning and design management services include:

- Airport Master Planning
- Airside Planning
- RET Placement
- RESA Design
- Retail and Commercial Development
- Design Management & Coordination
- CAPEX, OPEX & Revenue Modelling
- CNS-ATM & Airspace Planning
- Resource Planning
- Terminal Flow Management
- Facilities Planning and Sizing
- Minimum Technical Requirements Development

An ICT Master Plan should sit beside your Airport Master Plan as the mechanism for budgeting, staff management and process development. EC Harris will give you the confidence that your plan will lead to success in your ICT Operations.

The benefits of bringing us onto your team include:

- We provide an independent and unbiased view of your ICT environment
- We understand that your airport is unique and will develop a plan that matches your specific needs
- We bring a range of systems, people and process experience from a number of airport projects around the globe
- We have a culture of transferring knowledge and experience to leave a legacy of understanding from the ICT Planning process
- We are able to call upon an unrivalled amount of specific expertise to develop a plan that works for your airport.

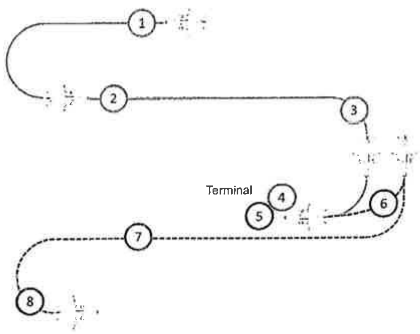
EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

AIRPORT CAPACITY STUDIES AND SIMULATION

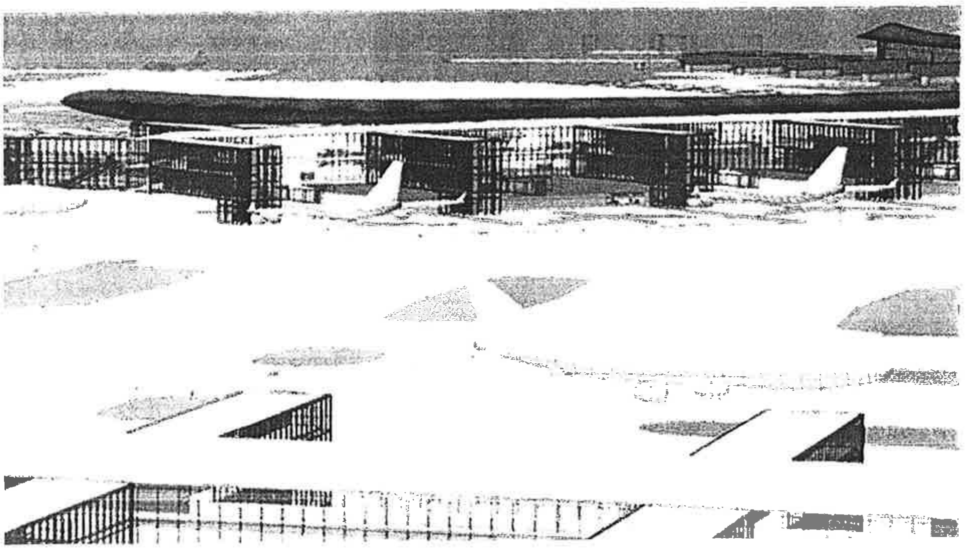
Our team offers a unique blend of operational and simulation expertise in tackling airport capacity and efficiency issues to ensure that the airport asset is being used effectively.

With the ability to undertake both static assessments using our range of in house capacity assessment tools as well as our extensive experience in using commercial simulation software such as Simmod PRO! and CAST Modelling the EC Harris team offers a flexible and cost effective solution to our client's capacity and simulation needs including:

- Airside Simulation
- Terminal Simulation
- Airspace Simulation
- Carbon & Emissions Modelling
- Noise & Air Quality Modelling
- Runway Throughput Analysis
- Stand/Gate Capacity Analysis
- Efficiency and Bottleneck Analysis



1 Airborne Holding and Radar Manoeuvring
2 Approach and Landing
3 Arrival Taxi
4 Disembarkation
5 Departure Gate
6 Pushback
7 Departure Taxi
8 Runway Holding and Take-off





TRAFFIC FORECASTING, MARKET ASSESSMENTS AND ROUTE DEVELOPMENT SUPPORT

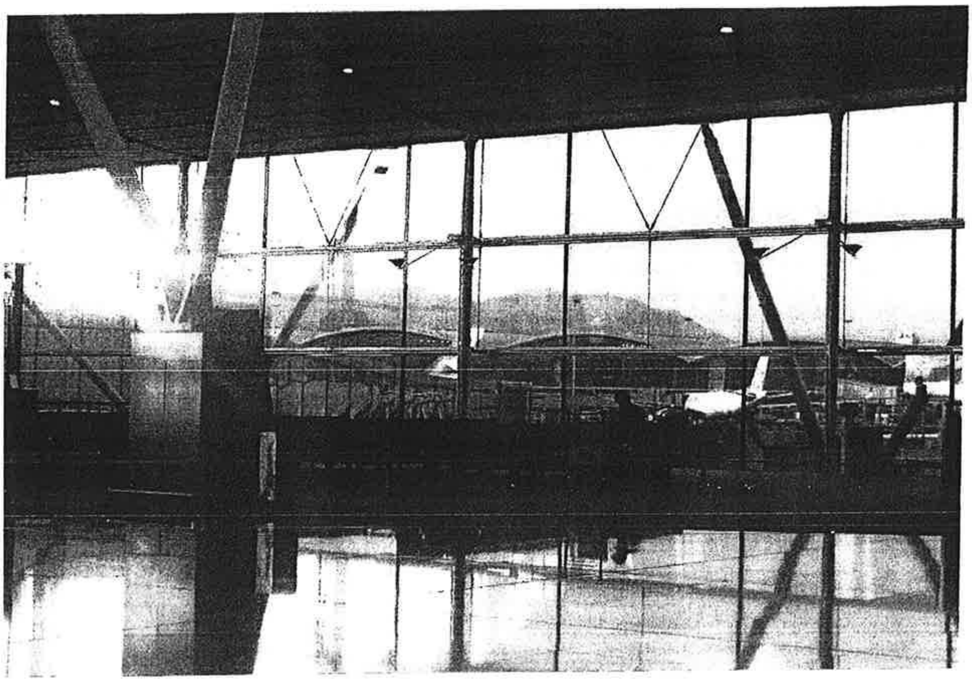
Using our in-house model, our forecasting experts have the ability to carry out detailed long range air traffic forecasts using either top down or bottom up approaches according to specific client or study requirements. Our range of services in this area are listed below:

- Short, Medium and Long Range Forecast Development
- Economic forecasting
- Market Sector Analysis and Cost Benefit Analysis
- Bespoke airport forecasts
- Air route demand assessments

Traffic forecasting and the ability to accurately predict future passenger, aircraft movements and cargo demand is fundamental to any airport and the decisions that are required to be made for future investments. The ability to predict future growth in a cost and time effective manner is an essential objective so that airport operator or owner, its executive management and investors can make the right operational and strategic decisions. EC Harris has a vast experience in developing traffic forecasts for numerous international airports, investors and developers. Through these commissions we have built a comprehensive Traffic Forecast Model that we have used on projects for numerous clients. The development of a traffic forecast model and the inputs and outputs that are required differ from client to client and from our experience there is not one model that fits all requirements.

EC Harris has also developed a Route Development Support framework that identifies whether the expected benefits from the proposed route applying for the support outweigh the cost for supporting it and proposes the most appropriate strategy for supporting each route under appraisal. The main strategies that we employ for supporting these routes include:

- Direct funding from the organisations and authorities involved
- Co-marketing strategies with other interested parties
- Connecting cultures and regions
- The grouping of a huge variety of different incentives under a single framework



OPERATIONAL READINESS AND TESTING

With experience in operational readiness and transfer and testing of airport terminal buildings and airside operations, EC Harris has unique expertise in providing management, co-ordination, stakeholder alignment, trial operations, training and documentation preparation for the opening and transfer of airport operations.

Our services include:

- Facility & Operational Planning
- Stakeholder Coordination & Alignment
- Resource Planning & Contingency Management
- Management & Coordination
- Operational Readiness
- Transfer of Operations
- Staff Training
- Preparation of Standard Operating Procedures

Planning	Programme Development	Programme Execution	Trial Ops, Relocation & Transfer	Post Opening Services

Enabling Successful ORAT Delivery Through Operational, Technical and Project Management Expertise

Concept of Operations	Stakeholder Co-ordination	SOP & Documentation	Project Management	Cost Management	Programme Management
ICT & Systems Management	Training Definition	Recruitment Assistance	Quality Control	Document Control	Interface Management
Move Management	Post Opening Services	End User Trials	Risk Management	Project Controls	Procurement

10

EC HARRIS
BUILT ASSET CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

INVESTMENT AND DUE DILIGENCE

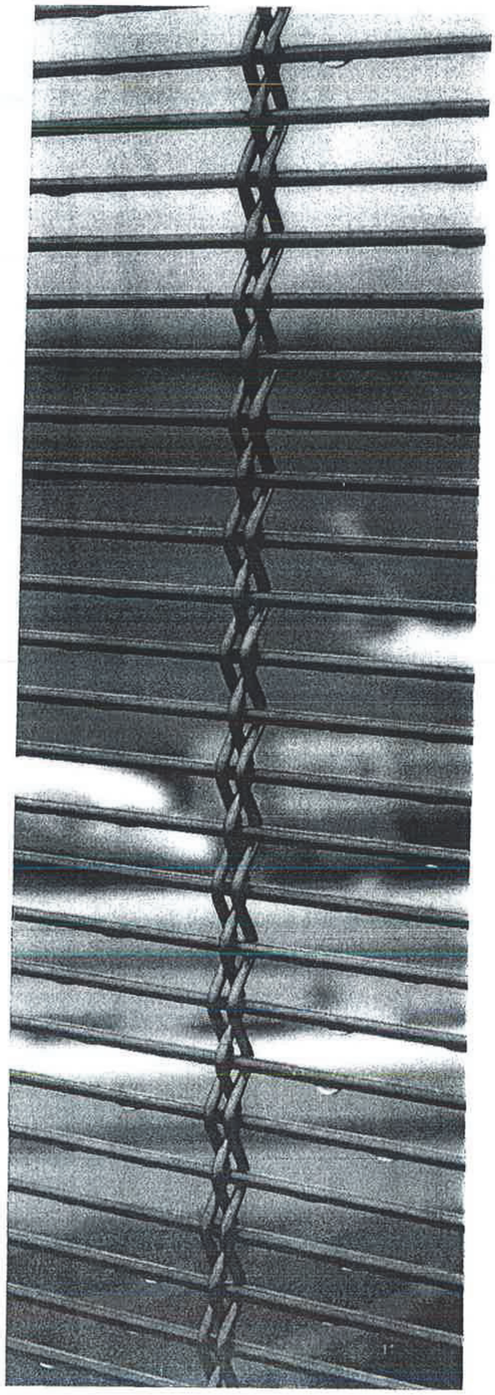
The acquisition of any major asset must be undertaken with extreme care in order to protect the client both during the acquisition and during the lifetime of operational use following the acquisition.

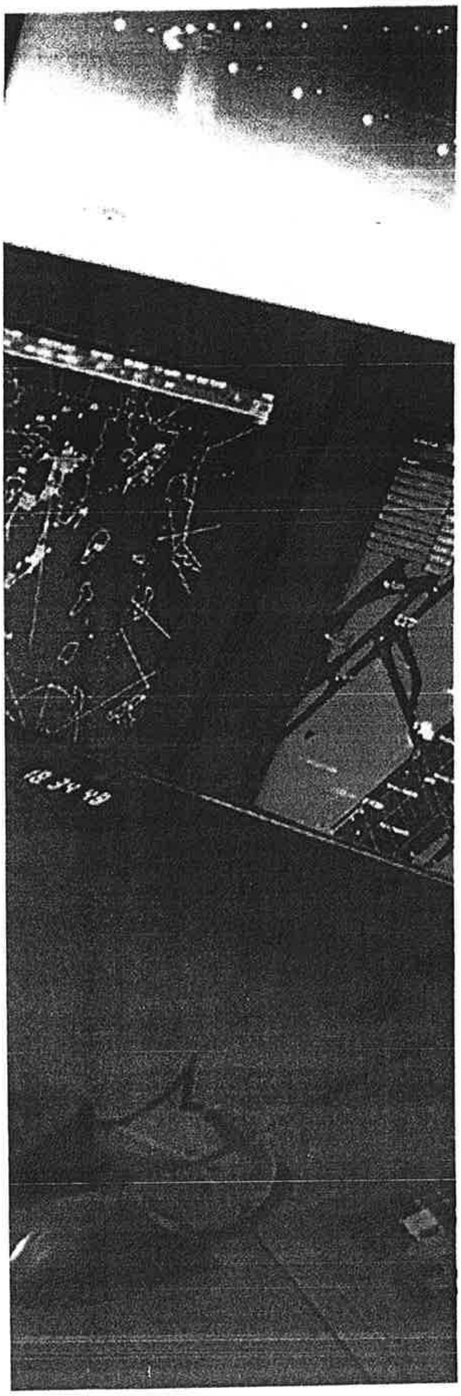
EC Harris has a combined Technical & Operational Team that have developed a process to support investors, developers, vendors and operators with airport privatisation and acquisition initiatives. We can provide the detailed technical and operational support to provide clients with the assurance and certainty throughout the bidding, negotiation, contract award and operation of the airport asset.

Our core skills include:

- Risk & Opportunity Assessment
- Asset Valuation
- Financial Feasibility & Investment advice
- Commercial and Contract Valuation
- Investment & Traffic Scenario Testing
- Integrated CAPEX, OPEX & Revenue Modelling
- Technical & Financial Due Diligence
- ICT Due Diligence
- Feasibility and Business Planning
- Data Room Management
- Environmental Impact

We also have significant experience in undertaking Due Diligence of airport ICT infrastructure. Our professionals can undertake detailed audits of the solutions in place to understand the functionality, maintainability and commercial aspects that might have a major impact upon the acquisition of the airport. From these initial audits we will work with you to develop strategies for acquisition including ICT planning, solution modification or replacement, commercial novation and transition. A major part of this work will be to develop models for acquisition and long term costs relating to the ICT infrastructure.





AIR TRAFFIC MANAGEMENT & CNS CONSULTANCY

With a wealth of expertise in this area, our team can provide ATM and CNS consultancy services in the following areas:

- Airspace Planning and Procedure Design
- ICAO Annex 14, FAA and PANS-OPS 8168 obstacle assessment
- Preparation of Aeronautical Information Publications and MATS documentation
- ATC Tower planning and operational support
- Preparation of CNS-ATM Technical & Operational Requirements
- CNS – ATM Risk & Safety Assessments
- Supplier programme and conformance monitoring
- Integration, testing and acceptance management
- Software engineering

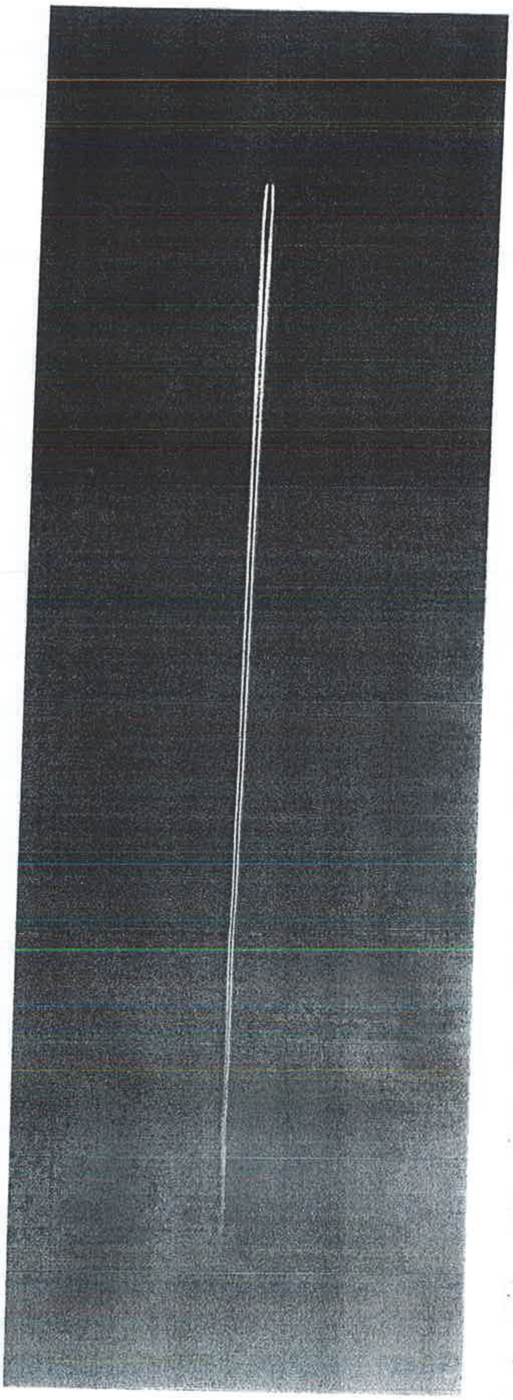
We are working globally with ANSP's and their suppliers to help them achieve their safety objectives, and importantly, demonstrate this to the satisfaction of national and international regulators. We can support you with safety training, safety management and safety engineering support. Our Consultants are experts in the application of National and International standards and guidelines including IEC 61508 and RTCA DO 178B.

We offer a wide range of Safety Consultancy services including:

- Hazard and risk assessments
- Specification of safety policies and procedures
- Safety case preparation and maintenance
- Vendor assessment and management

The EC Harris Strategic Aviation Team has a proven record of fulfilling the needs of ANSP's and solution providers, from airport control towers to complete area control centres. Regulatory authorities around the globe have benefitted from our expertise in the specification of safety-management and safety-approval standards and requirements.

EC HARRIS
BUILT ASSET CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY



POLICY, REGULATION & DOCUMENTATION

The continuous requirement for a safe and efficient operation for airport operators, service providers and the general public has resulted in the requirement of Standards and Recommended Practices (SARPs) for assuring a safe and efficient operation on and around an airport. Consequently, the need for national authorities to have clearly defined processes and procedures for the certification and on-going regulation of airports and the national airspace infrastructure is essential.

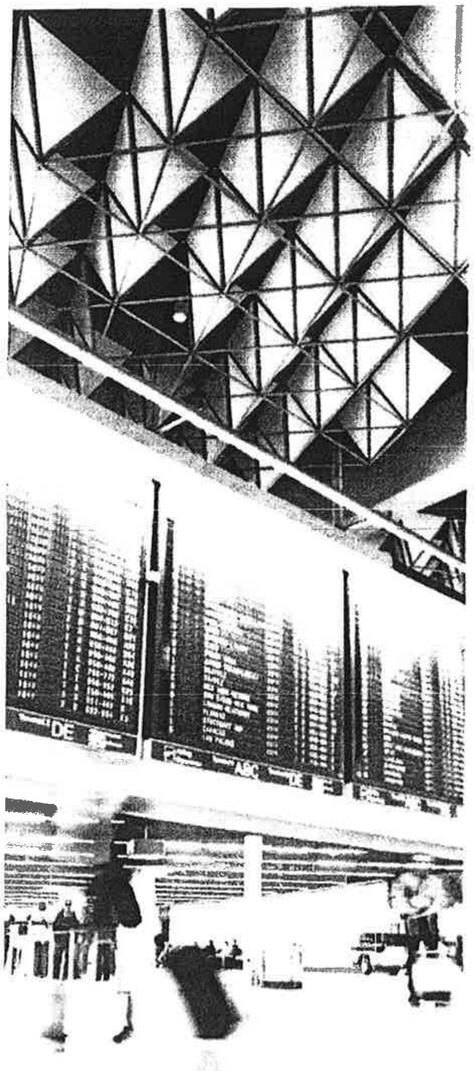
In addition to Safety Regulation many airports are subject to economic regulation. The application of different regulatory modes such as price caps our rate of return regulation have a direct impact on the capital investment and the average yield per passenger to be charged to the airlines.

Our team is experienced and can offer the following services.

- Certification & Approval
- Economic Regulatory Modelling
- ICAO Annex 14 and CAP168 Audits
- Preparation of Aerodrome Operations Manuals, Standard Operating Procedures, Stand Manuals, Emergency Plans, Contingency Plans etc.
- Risk and Safety Assessments

EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

INFORMATION, COMMUNICATIONS AND TECHNOLOGY FOR AVIATION



Operating modern airports requires the highest standards in processes and people to deliver safe and efficient service. More and more reliance is being placed upon computer systems to support the demands of the many stakeholders involved. Procuring and managing the development of complex and integrated systems requires specialist skills. Our specialist Information, Communications and Technology Team has an enviable track record in this field, meeting and exceeding the demands of airport builders, operators and system and solution suppliers. We have supplied airport authorities worldwide with expertise throughout their projects, ensuring that suppliers deliver solutions that work correctly, are on time and within budget. Services offered include:

- ICT Strategy and Master Planning
- Due Diligence
- Requirements management
- Tender preparation and evaluation
- Vendor assessment and supplier management
- System and software design and assurance
- Acceptance and benchmark testing
- Project risk management

Our expertise in system and software procurement, design, development and integration of landside and airside systems include:

- Communications
- Passenger processing
- Safety and security
- Building management and logistics
- Back office and support solutions
- Systems integration
- Command and Control including Collaborative Decision Making

EC Harris gives clients peace of mind by demonstrably reducing the risks involved in procuring and developing large and complex airport systems, building confidence into projects from initial stages through to operational use.

EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

ICT SYSTEMS ASSURANCE

Industry today has become totally reliant upon computer based systems, systems that have become increasingly complex to specify, to develop, to integrate and to operate. The task of ensuring that these systems can be trusted to work as intended, that are predictable in their operation and meet the required standards is known as Systems Assurance.

There is a large range of tools available to undertake the Systems Assurance function. While all are valid, the selection of the most appropriate tool for a project or task is one that requires experience, sound judgement and industry knowledge.

Through a history spanning more than 25 years, our specialist ICT Team has been providing Systems Assurance consultancy services to support development projects around the globe. Our experience is second to none and over time we have developed methods and processes that are both appropriate and cost effective.

Combining Systems Management functions with Performance and Standards confirmation, we are able to deliver confidence in the outcome of your projects.

We underpin on-going project support activities with assessments of safety, hazards and risks combined with formal analysis of Reliability, Availability and Maintainability to provide comprehensive coverage of Systems Assurance tasks.

We offer support through the complete project lifecycle from initial requirements capture through to transition to operational use. By working as an integral part of your own project team we are able to instil principals of good Systems Assurance leaving a legacy of project discipline and process to your future projects.

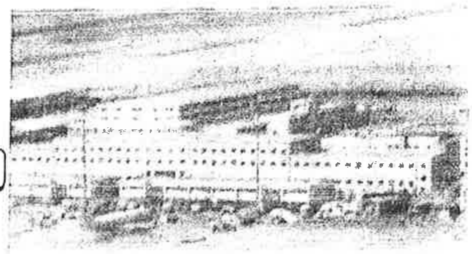
The benefits to your project will include:

- Risks are identified and managed early in the project
- Evidence of compliance with requirements, both functional and non-functional is available throughout the project
- Resources for management are focused on areas of highest risk
- High levels of visibility are achieved
- Risks of cost and programme overrun are minimised



EC HARRIS
BUILT ASSET CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

SAFETY AND RISK ENGINEERING AND BUSINESS CRITICAL SYSTEMS



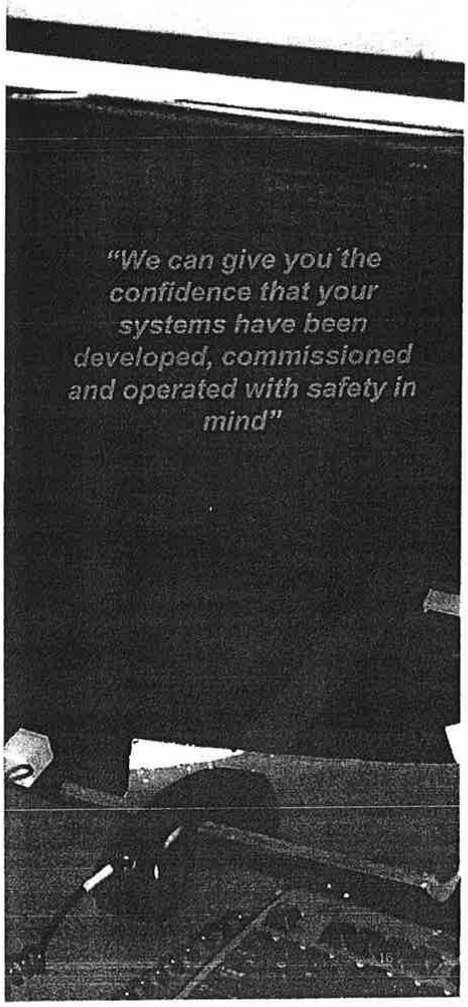
Computer based systems now form the basis of most operational environments. These solutions are often complex, powerful and difficult to understand yet they can form a major part of any infrastructure project. For systems that are relied upon to provide a safe and reliable operational environment it is vital that those developing, buying and operating them have the confidence that safety has been built in from the outset.

Our experts have been providing consultancy in safety and critical systems and software engineering for over 25 years. In that time we have built a superb reputation for our skills, understanding and practical capabilities in supporting the development of safety and business critical solutions around the globe. Our knowledge and understanding of the need for safety and reliability, the application of international standards and the demands of regulatory organisations in unsurpassed.

EC Harris can provide you with support as you procure or develop safety and business critical systems:

- Identification of hazards and risks
- Hazard and Risk Analysis
- Oversight of hazard and risk resolution
- Independent audit and verification
- Software analysis and reverse engineering
- Safety Plan and Strategy development
- Complete Safety Management Systems
- Safety Case development
- Standards conformance auditing
- Provision of Independent Safety Assessors
- Vendor safety oversight

We can give you the confidence that your systems have been developed, commissioned and operated with safety in mind, satisfying you, your staff and regulators that you have done all you can to deliver safe and reliable products and services to your clients.



EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

ENVIRONMENTAL ASSESSMENT



In shaping the future, airports will need to increase efforts to make the case for going green more compelling. This is not straightforward, as the green agenda still struggles to gain traction and move beyond the stigma of being an overused, misunderstood buzzword. EC Harris aviation experts actively deliver a range of green advisory and technical services to airline and airport clients across Europe, Asia-Pacific, Africa and Latin America. A key focus is to highlight the benefits that green solutions provide using a 'whole life cost' approach. For example, the rationale behind investing in intelligent building systems, green technologies or renewable energy systems is far more compelling when significant operational cost savings can be demonstrated across a 20-25 year asset life with attractive returns on investment and better overall asset performance. Importantly, the thinking must move beyond the capital expenditure focus to 'whole life cost' performance where significant financial and environmental benefits await.

Our team of Aviation Environmental & Sustainability experts are highly experienced at working with Airport operators, Airlines and Investors to provide the following broad spectrum of services:

CORE SERVICES					
Environmental Impact Assessment	Management + Coordination	Screening + Scoping Studies	EIS Preparation	Post-Application Support	Peer Review
Environmental Management	Environmental Policy	EMS (ISO 14001:2004 + Bespoke)	Environmental Management Plans	Audits (Environment + Compliance)	Environmental Awareness Training
Strategic Environmental Planning	Environmental Permits + Compliance	Benchmarking	Environmental Due Diligence	Risk Assessment	Technical Advisory
Airspace + Airport Carbon Assessment	Aircraft Fuel Burn Analysis	Aircraft + Airport CO_2 Analysis	LTO Cycle Accounting	Fuel + CO_2 Cost Analysis	ACA Programme Advisory
Safeguarding + Third Party Risk	Birdstrike Hazard Assessment	Bird Control/Management Plans	Wake Vortex Strike Risk Assessment		

EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

WHAT SETS US APART?

- Our integrated strategic and commercial approach maximises return on investment in contrast to traditional engineering based solutions
- Our capability is end-to-end that fully encompasses planning, development and investment advice through to capital delivery, programme management and operations
- Our aviation decision making tool kit provides key decision makers with accurate, transparent and detailed analysis to support critical business strategies
- We have the ability to secure the best financial outcome and deal in the privatisation of aviation assets
- We have proven processes and track record for delivering time and cost certainty
- Cross sector expertise in aviation, commercial, retail, residential, hotels, highways and rail delivers maximum value
- Global reach spans the UK & Ireland, United States of America, Europe, Middle East and Asia.



18

EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

CASE STUDIES



CASE STUDIES

DEVELOPMENT OF 5 YEAR CAPITAL PLANS, STANSTED AND EDINBURGH AIRPORTS, UK



£€$

Services included whole life costing, the evaluation of risk and opportunity and consultancy services relating to procurement.

T1 PORTFOLIO, HEATHROW AIRPORT, UK



£€$

We designed and implemented a programme and project level methodology to manage risk and opportunity. The key levers of risk and business continuity were balanced with investment opportunities.

LAX SOUTHSIDE AIRFIELD IMPROVEMENT PROGRAMME, LOS ANGELES AIRPORT, USA



£€$

We provided staff for the Construction Management. The projects included widening taxiway/runway intersections along the north and south airfields, relocation of Runway 25L, and construction of a new Centre Taxiway.

DUBAI INTERNATIONAL AIRPORT, UAE, ROYAL AIR WING



£€$

Appointed as Project Quantity Surveyor . The project incorporated eight hangers, an exclusive terminal building and comprised of a Royal Majlis and administrative offices.

TERMINAL 3, FRANKFURT AIRPORT, GERMANY



£€$

The project comprised the cost verification of the competition documents for Terminal 3. We provided the plausibility study, with a focus on cost calculation of the competition winner.

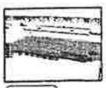
DUBAI CIVIL AVIATION ENGINEERING FACILITIES COMPLEX, DUBAI, UAE,



£€$

Provided design and cost consultancy in relation to the construction of five double-volume workshop buildings, two two-storey office buildings and a single-storey police training centre.

NEW BAGGAGE HALL, HEATHROW AIRPORT, UK,



£€$

To provide confidence in the AFC and future spend profile whilst achieving the business target expenditure of £177.1 million

BUSINESS CLASS LOUNGE EXTENSION, QANTAS AIRWAYS LTD, CHANGI AIRPORT, SINGAPORE



£€$

We were commissioned to provide project and cost management consultancy on this project. This followed similar consultancy work that we had undertaken regionally, for this client, since January 2000.

PIER 5 SEGREGATION, HEATHROW AIRPORT, UK,



£€$

The challenge was to bring-forward completion dates and provide a close-out strategy to complete the project, whilst achieving the savings targets of £5m.

TERMINAL 3 IDL (PHASE 3.3), HEATHROW AIRPORT, UK



£€$

We provided project and cost management during the £100m redevelopment of Terminal 3 departure lounge designed to increase retail floor space improve terminal capacity.

CASE STUDIES

OPPORTUNITY DELIVERY ACCELERATION PHASE 2, HEATHROW AIRPORT, UK

We were employed by BAA during the construction of the Terminal 5 rail project to help identify opportunities to reduce the final construction cost by £20 million.

PROJECT AND COST MANAGEMENT CONSULTANCY, SEEB INTERNATIONAL AIRPORT, OMAN



We were appointed to provide project and cost management services by an international consortium, tasked with operating and redeveloping the Seeb International Airport.

ACTIVATION PROGRAMME, TED STEVENS ANCHORAGE INTERNATIONAL AIRPORT, ALASKA, USA



We developed a comprehensive activation program for the new Concourse C that facilitated the engagement and participation of all key stakeholders in the completion of over 2,000 key activities thus to ensuring a smooth and seamless opening.

COST MANAGEMENT AND QUANTITY SURVEYING, DUBAI FLOWER CENTRE, UAE



We provided executive cost management and quantity surveying services on a new airside floriculture redistribution centre for the Dubai Department of Civil Aviation.

PERFORMANCE MANAGEMENT OF CAPITAL DELIVERY BUSINESS, BAA, UK

Commissioned by BAA to develop a robust approach designed to measure performance within their capital delivery teams. We focused on combining key value driven measures and performance indicators, benchmarked against industry best practice.

CAPABILITY DEVELOPMENT, BAA, UK

Using our expert knowledge and experience in dealing with NEC forms of contract, developed a specifically tailored training programme for BAA staff on the drafting, execution and delivery of all contracts across the BAA estate.

STANSTED AND EDINBURGH AIRPORT, UK



We provided cost and commercial services to BAA in support of the development of Stansted and Edinburgh airports. Services include whole life costing, the evaluation of risk and opportunity and consultancy services relating to procurement.

LUFTHANSA AVIATION CENTRE, FRANKFURT INTERNATIONAL AIRPORT, GERMANY



Organisation of the architectural design competition and project management for Lufthansa's new head office. Services included: claim management, design and planning management and detailing scheduling of the construction space.

GOODMAN INTERLINK – LOGISTICS CENTRE



Appointed to manage this HK$4 billion distribution centre and warehouse development. It is a 2.4 million square feet development and will be the fourth largest warehouse in Hong Kong.

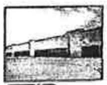
SECURITY IN-LINE BAGGAGE SCREENING SYSTEM PROGRAMME, LAX SOUTH TERMINALS, LOS ANGELES, USA



Selected to provide construction management services for the $350 million south terminals package, which included new in-line EDS baggage handling systems in five terminals and a new IT fibre loop servicing all terminals.

CASE STUDIES

PROGRAMME MANAGEMENT, LONDON CITY AIRPORT, UK



Provided programme management services including capital expenditure forecasting, procurement, contract administration, programme reporting, value engineering, risk and opportunity services.

ARTURO MERINO BENITEZ AIRPORT, CHILE



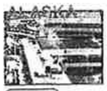
We provided consulting services in connection with the expansion of the airport, including the terminal, apron and taxiway extensions, the construction of a new control tower and the expansion of cargo facilities.

PROJECT MANAGEMENT, TED STEVENS ANCHORAGE INTERNATIONAL AIRPORT, ALASKA



We provided comprehensive project management services for the phased programme for the $300 million terminal redevelopment program (TRP).

AIRPORT CAPITAL IMPROVEMENT PLAN, TED STEVENS ANCHORAGE INTERNATIONAL AIRPORT, ALASKA



Provided project and construction management services for the airport capital improvement program. Serving as project advisor we provided project financial and grant management, and on-call support to the airport and the Alaska DOT for all aspects of the five-year program.

SAO PAULO AIRPORT, BRAZIL



Land-use planning, facilities planning and Minimum Technical Requirements check against design. The project also involves development of governance around programme management and providing schedule certainty.

PROJECT ISSUES RISK & OPPORTUNITY MANAGEMENT, HEATHROW AIRPORT, UK



We developed a project issues risk and opportunity management methodology to help BAA understand their business drivers and objectives by the improved management of risk, business continuity and value preservation and through this helped deliver c£95m of savings.

AIRPORT EXPANSION, ARTURO MERINO BENITEZ AIRPORT, SANTIAGO, CHILE



We provided services for the expansion of the existing airport, including terminal, apron and taxiway extensions, the construction of a new control tower and the expansion of cargo facilities.

PLAN OF FINANCE REPRESENTATION, TED STEVENS ANCHORAGE INTERNATIONAL AIRPORT, ALASKA



Contracted to provide the integration of the funding plan with the project and program construction and operating plans for the terminal redevelopment program. Our team of experts included financial leaders, feasibility analysts and project controls professionals.

CONSTRUCTION ENGINEERING & INSPECTION SERVICES, TED STEVENS ANCHORAGE INTERNATIONAL AIRPORT, ALASKA



Provided construction engineering, inspection and construction and project management services on three runway projects from pre-construction through to final project closeout.

TERMINAL AREA DEVELOPMENT PLAN, FAIRBANKS INTERNATIONAL AIRPORT, ALASKA



We provided program management services and were responsible for the overall execution and delivery of the airport's $99 million terminal area development plan that was finalised one year early and $2 million under budget.

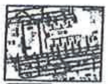
CASE STUDIES

TAXIWAY B CONSTRUCTION, LAX, LOS ANGELES, USA



We provided project management, proactive schedule monitoring, field engineering support and project and document control during the construction of a new taxiway

C-13 CROSSFIELD TAXIWAY PROJECT, LAX, LOS ANGELES, USA



We provided project control services during the design and construction of a new cross field taxiway to help relieve existing taxiway congestion.

SIGNAGE AND WAYFINDING PROJECTS, LAX, LOS ANGELES, USA



Contracted to perform construction and project management, cost estimating and cost control, quality assurance and database management and document control services for the on-going signage and way-finding project as part of the LAX Enhancement Program.

JET A FUEL STORAGE FACILITY, MARCH AIR RESERVE BASE, RIVERSIDE, CA



We provided professional construction management services for the demolition of the "ready alert" (Building 1305) facility and construction of Phase 1 of the March Inland Port Jet-A Bulk Fuel Storage Facility.

MONITORING AND PROJECT CONTROLS, SAN DIEGO AIRPORT, CA



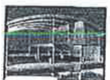
We served as a sub-consultant to DMJM Aviation and provided support for the development of the program master schedule through the provision of programme scheduling and project controls.

CHINO AIR OPERATIONS FACILITY, SOUTHERN CALIFORNIA EDISON (SCE), CA



We provided construction management services in relation to the construction of a new $18 million 40,000 sq ft hangar and administration building.

PIER DESIGN, HEATHROW AIRPORT, UK



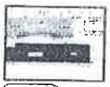
Engaged in a study to develop a generic approach to pier design. One of the solutions was to produce a database which benchmarks the CAPEX base costs and defines the project specifics for the existing best practice Pier forms.

SITE DATABASE, INTERNATIONAL AIRPORT BERLIN, GERMANY



During the course of the project, extensive data from numerous sources needed to be recorded and managed. We developed a database programme for management of this information

CONSTRUCTION CONSULTING SERVICES, MIDWAY AIRPORT, CHICAGO



We provided construction consulting services for an elevated parking structure and consolidated rental car park facility, including the development of construction schedules, cost estimates and the provision of construction and logistic advisory services.

T1 FCC & IMMIGRATION, HEATHROW AIRPORT, UK



We provided commercial, risk and opportunity management during the refurbishment and upgrading of Heathrow's Terminal 1 immigration facilities.

CASE STUDIES

NEW PADANG AIRPORT CONSTRUCTION PROJECT, NEW PADANG AIRPORT, INDONESIA



We provided risk control services to the development of a new green field airport through the review of all contract and related documents, thus allowing us to identify areas of high financial and construction risk to our client.

POST T5 BAGGAGE TRANSFER SYSTEM, HEATHROW, UK



We provided risk management services which involved engaging with over fifty stakeholders to ensure that they were informed of the risk management process central to the project delivery management plan.

AIRPORT EXPANSION PROGRAMME, CHICAGO O'HARE INTERNATIONAL AIRPORT, USA



We supported the airport's planning team to prepare a comprehensive development program that included program management, the preparation of a phased master program schedule and cost estimates, construction phasing and construction equipment analyses.

AIR CARGO BUILDING DEMOLITION, ONTARIO AIRPORT, CANADA



The project included asbestos and lead-based paint abatement and removal of contaminated soils. Scope of work included a study of the drawings and special provisions to identify patent ambiguities within the contract documents as well as an engineer's estimate for the project.

STAKEHOLDER CO-ORDINATION, ABU DHABI INTERNATIONAL AIRPORT, UAE



We provided stakeholder co-ordination during the planning, development and construction of the Etihad pier extension at Abu Dhabi International Airport.

ROTTERDAM THE HAGUE AIRPORT, ROTTERDAM, THE NETHERLANDS



We provided project management and technical advice on the expansion of Rotterdam airport from the existing one million passenger per annum capacity to four million per annum.

TERMINAL C CONSTRUCTION PROGRAMME, JOHN WAYNE AIRPORT (JWA), CA, USA



We provided construction management services including building information modelling and 4D navisworks scheduling during the design and construction of John Wayne airport's new $543 million, 282,000 m2 Terminal C.

TERMINAL AREA IMPROVEMENTS, LONG BEACH AIRPORT, CA, USA



We provided construction management services for the terminal area improvements project that included the construction of two new buildings plus connectors.

PROJECT ISSUES RISK AND OPPORTUNITY MANAGEMENT, HEATHROW AIRPORT, UK



We developed a project issues risk and opportunity management methodology to help Heathrow understand their business drivers and objectives by the improved management of risk, business continuity and value preservation and through this helped deliver c£95m of savings.

MANAGED SERVICE PROVIDER, HEATHROW AIRPORT, UK



Undertaking the commercial, cost and risk management roles throughout the proposed development of the eastern side of the Airport, incorporating the construction of the new passenger Terminal T2A, designed to replace the existing airport terminals.

CASE STUDIES

PROFESSIONAL SERVICES, GATWICK AIRPORT LIMITED (GAL), UK



Working with the development team at Gatwick to deliver its twenty year capital investment program through the provision of commercial and project management and commercial design management aimed at maximising the airports return from its capital investment.

BRITISH AIRWAYS PLC, UK



British Airways preferred partnering supplier for CDM-C Services since the mid 1990s, working on projects at both Gatwick and Heathrow Airports. Projects include apron repairs, hangar demolitions, airport lounges, a new operations control centre and flight simulator facilities.

KUALA LUMPUR INTERNATIONAL AIRPORT, MALAYSIA



Risk and scenario analysis of the feasibility of the planning for the new airport in Kuala Lumpur. For this purpose the project has been divided into a number of blocks (terminal, runways etc.) with a number of critical relations between these blocks.

CLP POWER TSING YI HELIPAD, ARUP



Appointed to sub-consultant for CLP Power and Arup at Tsing Yi site responsible for drafting the helipad standard operating procedures (SOPs), risk assessment report and helipad maintenance guidelines for the existing helipad and 2nd helipad.

TECHNICAL SERVICES, AL DUQUM INTERNATIONAL AIRPORT, OMAN



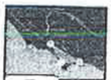
We provided traffic forecasting services feeding into the master plan for the green field airport development of Al Duqum airport in Oman.

REVIEW OF DEVELOPMENT OPTIONS, GATWICK AIRPORT, UK



Assessment of the proposed development options for increasing airside departure lounge capacity and providing new CIP and crew reporting facilities. The study also involved static analysis of stand capacity and terminal passenger flow analysis.

AIRPORT CITY MASTER PLAN, LATINA AIRPORT, ITALY



Development of a master plan for Latina Airport City providing airfield, runway, taxiway, aircraft parking and terminal planning together with technical specifications for airfield lighting, terminal planning, ATC and support facilities and capital and operating expenditure forecasts.

ICT SYSTEMS STRATEGY DEVELOPMENT; SYSTEMS SPECIFICATION, RWANDA INTERNATIONAL AIRPORT, RWANDA



Provided ICT Consultancy Services to develop the ICT Systems Strategy, Systems Specifications and recommendations for CAPEX budget for the ICT Infrastructure at Rwanda International Airport.

ICT INTEGRATION STRATEGY; CORE ICT PROCUREMENT SPECIFICATION; TECHNICAL ORAT, BORYSPIL INT AIRPORT, UKRAINE



Undertook a detailed audit and gap analysis and created an ICT Master Plan. Focus placed upon the core integrated infrastructure – AODB, FIDS and RMS with integration strategy and procurement specifications being drafted and budgets established.

ICT STRATEGY ,DONETSK INT AIRPORT AND LVIV INT AIRPORT EURO2012 NATIONAL AGENCY, UKRAINE



On behalf of the National Agency for EURO2012, undertook an audit of the ICT systems at Donetsk and Lviv airports during the EURO2012 Football Competition. The outcome was a report including ICT requirements for an integrated airport including the new terminal complexes.

CASE STUDIES

ICT PROGRAMMES, NEW DELHI INTERNATIONAL AIRPORT, INDIA



Engineer for the ICT Systems contract. Duties included confirmation of user requirements, comprehensive review and update of systems specifications, vendor selection and negotiation, oversight of vendor delivery including programme, technical and risk management.

ICT STRATEGY DEVELOPMENT AND ICT SYSTEMS SPECIFICATION, NEW DELHI INTERNATIONAL AIRPORT, INDIA



Specifed the ICT Systems for the new - terminal at Mumbai and working direct for the Airport Authority to review airport security systems, provide recommendations, develop procurement specifications for perimeter security and support the vendor selection process.

ICT SYSTEMS ASSURANCE AND VENDOR OVERSIGHT, TERMINAL 5, LONDON HEATHROW, UK



Provided systems assurance for IT systems including design review, implementation review and audit, oversight of the operation of the Interface Test Facility, oversight of installation and commissioning and technical support through transition to operations.

AIRPORT EXPANSION DESIGN COMPETITION, MILAN MALPENSA AIRPORT, ITALY



We developed a Simmod simulation model as part of a design competition for the expansion of the airport. The model focused on runway capacity and highlighted the efficiencies of the proposed taxiway developments

MASTER PLAN REVIEW, AUCKLAND AIRPORT, NEW ZEALAND

Commissioned to provide a peer review on the master plan options and traffic forecasts produced by the airport operator. Specifically our work involved reviewing traffic flow on the airfield and position of terminal building and the RMO for a proposed second runway.

AIRPORT MASTER PLAN, NEW LISBON AIRPORT, PORTUGAL



Technical Consultant providing support, including project management to NAER in the technical assessment phase and also during the preparation of the ITT for the privatisation of the Portuguese airport system.

STRUCTURAL DESIGN OF CONTROL TOWER, NICE CÔTE D'AZUR AIRPORT, FRANCE



Provided the final structural design of Nice Airport's 10 storey air traffic control tower. The control tower was a composite structure in order to comply with paraseismic standards.

AIR FREIGHT TERMINAL, NICE CÔTE D'AZUR AIRPORT, FRANCE



Provided the co-ordination and integration of the structural design, as well as project management services for the air freight terminal at Nice Côte d'Azur Airport.

NEW TERMINAL DESIGN, SOUTH CHARLEROI AIRPORT, BRUSSELS, BELGIUM



Supplied the technical and construction design for the new terminal and provided the electronic installations and flight information displays. Our broad expertise in the field of airport systems and baggage handling ensured successful project completion.

AIRPORT MASTER PLAN, PHILADELPHIA INTERNATIONAL AIRPORT, USA



Working within a multidisciplinary planning team providing support in construction phasing, sequencing and constructability analysis we prepared summary schedules including an analysis of the pre construction and construction period.

CASE STUDIES

LONG TERM DEVELOPMENT STRATEGY, IAG CARGO, HEATHROW, UK

Delivered to schematic design, long term asset management strategy that ensured sufficient ground capacity is available at London Heathrow to handle the increased volume of cargo driven by new aircraft, industry and IAG growth.

MASTER PLAN REVIEW, AEROPUERTO CIUDAD REAL, SPAIN



Part of a multidisciplinary planning team tasked with developing a master planning study for the location of a new airport. Provided project management services with a focus on cost estimating and construction phasing and sequencing.

NEW BEIJING AIRPORT DESIGN COMPETITION, BEIJING, CHINA



As part of a consortium delivered a response to the call for a design for the new airport planned for Beijing, China. We provided master planning and capital cost estimations for the consortium.

MASTER PLAN, AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL, THE NETHERLANDS



Provided the planning and co-ordination of several master plans, the coordination of construction of C, D & F-piers, project management of several refurbishments, and the project planning of the 5th runway.

INTERNATIONAL AIRPORT RAIL STATION, TED STEVENS ANCHORAGE INTERNATIONAL AIRPORT, ALASKA

The Alaska Railroad Corporation (ARRC) commissioned us to provide project management of a concept plan for a $28 million airport rail station. We led the concept development phase of the project, working to integrate airport operations with terminal redevelopment.

AIRPORT PLANNING MODEL, MAJOR PORTUGUESE AIRPORTS, PORTUGAL

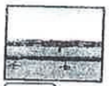
Developed the planning tool and performed analysis of terminal and airside infrastructure and facilities requirements for the major airports of Portugal. Created the calculation of the capital investments for each airport for the duration of the proposed airport operating concession.

FACILITY PLANNING AND TECHNICAL SERVICES, ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT, GREECE



We provided operational facility planning and technical services to the new international airport serving Athens. Provided support throughout the design, Construction and operational start-up of the new Airport.

FEASIBILITY STUDY, DUBLIN INTERNATIONAL AIRPORT, IRELAND



As part of the on-going expansion plans we undertook a feasibility and location study for the new air traffic control tower to serve Dublin airport.

TERMINAL AREA MASTER PLAN STUDY, CINCINNATI/NORTHERN KENTUCKY INTERNATIONAL AIRPORT, KY



Part of a multidisciplinary planning team providing conceptual level engineering and analysis on the implementation plans. Tasks included preparation of conceptual construction phasing and sequencing plans, and preparation of cost estimates for identified priority projects.

TERMINAL INTERIOR, TOM BRADLEY INTERNATIONAL TERMINAL INTERIOR, LAX, LOS ANGELES



Provided detailed analysis on the architectural and engineering design for baggage handling facilities, signage, and security improvement during pre-construction. Led the development of a 4D project phasing plan, which minimized impacts to airport operations.

27

CASE STUDIES

RISK & AERONAUTICAL ASSESSMENT, NEW DELHI AIRPORT, INDIA



Provided risk management services during the design and construction of a new 102m tall ATC Tower including an analysis of the design of the tower to ensure it complied with all relevant airport and design standards.

COMBAT SUPPORT VEHICLE MAINTENANCE FACILITY, ANDERSEN AFB, GUAM



The Design/Build team has incorporated multiple sustainable design attributes with regards to achieving LEED Silver certification including the use of recycled construction materials, energy efficient mechanical and lighting.

REDESIGN REVIEW, NANJING LUKOU INTERNATIONAL AIRPORT, PR CHINA



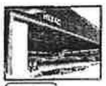
Provided investigation of several operational scenarios, review of the Domestic and International Terminal 2 Design and delivery of the respective report in order to identify the preferred operational model and highlight and prevent possible operational constraints.

KUALA LUMPUR SUBANG AIRPORT, MALAYSIA



Provided business planning and development advice including the development of a master planning vision, forecasting and a commercial benefits case strategy over the upcoming decade.

BUSINESS PLANNING, HONG KONG BUSINESS AVIATION CENTRE, HONG KONG



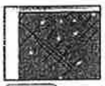
Delivery of a comprehensive business planning, traffic forecasting, facilities development and benefits program to align with Hong Kong International Airport's master plan 2030 development.

HONG KONG AIR CARGO AND LOGISTICS HACTL, HONG KONG



Appointed to assess the world's most efficient cargo facility of HACTL at Hong Kong International Airport. Delivered an Optimization and Performance Strategy after Cathay Pacific Cargo move.

CAPACITY STUDY, ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT, GREECE



Undertook a detailed study to determine the airside capacity of the new Athens International Airport. The study assessed the capacity of the runways, aircraft stands and the airport manoeuvring area, including taxiways.

FUTURE DEVELOPMENT, AFL, NADI AIRPORTS FIJI



Contracted to assist Thinc./ AFL with the present Terminal re-design exercise to select the most suitable approach for future development, demand and strategy based on the current utilization, mode of operation and capacity of Nadi Airport.

SIMULATION STUDY, LARNACA INTERNATIONAL AIRPORT , CYPRUS



Carried out an Airside simulation study which included the analysis of aircraft pushbacks and aircraft flows on the new apron and simulation of the bowser fuelling process to determine if the increased travel time from the fuel farm resulted in delays in reaching aircraft and therefore a reduction in on- time performance.

AIRPORT PLANNING & SIMULATION , NEW DELHI AIRPORT, INDIA



Appointed to deliver airport planning services and an airside and terminal operational efficiency and capacity analysis. Evaluated runway operating modes in order to determine the impact on runway capacity and aircraft taxi times.

CASE STUDIES

TERMINAL CAPACITY ASSESSMENT, WROCLAW AIRPORT, POLAND



Undertook a terminal capacity assessment which involved the development of simulation models to assess the complete airport operation as well as the development of alternative infrastructure designs to enhance airport capacity.

AIRSIDE SIMULATION, DUBLIN AIRPORT, IRELAND



Examined the impact of the proposed airside development program using Simmod PLUS! to simulate airfield operations and determine how effectively the airside infrastructure and new runway could handle the forecasted growth in traffic.

SATELLITE UTILISATION PROJECT, ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT, GREECE



Undertook user requirements coordination and functional assessments for the "Satellite Utilisation" project at the New Athens International Airport.

AIRSIDE SIMULATION, FRANKFURT AIRPORT, GERMANY



As part of the planning for future airside development at Frankfurt airport we conducted a simulation exercise for the Lufthansa to determine the development option most favourable for airside operational performance.

AIRSIDE & AIRSPACE SIMULATION, COVENTRY AIRPORT, UK



Developed a simulation model of the airport and the surrounding airspace using Simmod PRO! This allowed the client to fully understand the interactions between the two airports and our analysis and expert advice was used to support the planning inquiry.

AIRSIDE SIMULATION, MANCHESTER AIRPORT, UK



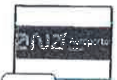
Conducted a study to validate the proposed airfield master plan and terminal allocation strategy. The project involved the simulation of the master plan airside layout and a number of variations.

AIRSIDE SIMULATION, GATWICK AIRPORT, UK



Commissioned to undertake an evaluation of the airfield performance using the simulation software Simmod PRO! The results of the simulation models was used to help inform the pier decision making process.

CAPACITY/DEVELOPMENT STRATEGY, LISBON PORTELA AIRPORT, PORTUGAL



Operational assessment of the airport including the passenger terminal operation, baggage handling system, cargo facilities, airside, runways and airspace to enhance airport capacity.

GATWICK AIRPORT PLANNING SERVICES FRAMEWORK, GATWICK AIRPORT, UK



The scope of work included runways and taxiways through to terminal and landside planning providing specific services such as simulation, capacity assessment and functional layout planning.

CAPACITY STUDY, KRAKÓW AIRPORT, POLAND



Undertook a terminal and airfield capacity analysis of Kraków airport in order to facilitate the application for EU funding for proposed expansion works.

CASE STUDIES

AIRSIDE SIMULATION, OR TAMBO INTERNATIONAL AIRPORT IN JOHANNESBURG



Supported the consulting engineers Ove Arup by conducting an airside simulation study to determine the increase in runway capacity when switching from segregated mode to mixed mode operations.

TRAFFIC FORECAST, HONG KONG BUSINESS AVIATION, HONG KONG



Provided a detailed traffic forecast by market segment of general aviation including business aviation, government, medical, diplomatic and military.

ROUTE PREPARATION & STRATEGY CO-OPERATION, GREECE

Route preparation and strategy cooperation with Athens International Airport, Hellenic Civil Aviation Authority and Elliniko Organismo Tourismo (Greek Tourism Board) for the "Routes" exhibition and pavilion in Dubai.

TRAFFIC FORECAST, HONG KONG BUSINESS AVIATION, HONG KONG



EC Harris provided a detailed traffic forecast by market segment of general aviation including business aviation, government, medical, diplomatic and military.

THE OLYMPIC & PARALYMPIC GAMES, ATHENS 2004

Developed the traffic demand forecast, development of operational plans and concepts and the design and development of a temporary terminal facility as well as preparing standard operating procedures and emergency and contingency plans for the Olympic Games.

SAO PAULO AIRPORT, BRAZIL



Delivery partner for the Operational Readiness and Systems Integration for the new Terminal TPS3. Undertaking the operational readiness and transfer of airlines and staff into the new facility.

2007 CHAMPIONS LEAGUE FINAL, ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT, GREECE



Worked with Athens International Airport we were responsible for the development of the traffic forecasts and the development of operational plans for the 2007 Champions League Final in Athens.

ORAT REVIEW, QUEEN ALIA INTERNATIONAL AIRPORT, JORDAN



Established an ORAT strategy and plan to provide certainty of terminal opening of the new facility at Queen Alia International Airport, Amman.

OPERATIONAL READINESS AND TRANSFER (ORAT), ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT

We provided operational readiness support for the opening of the new Athens International Airport and acted as part of the technical team for the design, construction, development and operation of the airport.

OPERATIONAL READINESS AND TRANSFER, LARNACA INTERNATIONAL AIRPORT, CYPRUS



We provided operational readiness services for the transfer of operation to the new passenger terminal at Larnaca and developed standard operating procedures for airfield operations and new apron and re-fuelling processes.

30

CASE STUDIES

OPERATIONAL BRIEF FOR CONTROL TOWER, NEW DELHI AIRPORT, INDIA



Responsible for the development of an operational brief for the new control tower. The operational brief covered location and space requirements, design standards, utilities, concept of operation, operational and safety requirements.

BUSINESS CASE FOR THE DEVELOPMENT OF HEATHROW'S MASTERPLAN, HEATHROW AIRPORT, UK

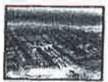


Provided support in developing a long term business plan driven by a range of master plan options. This included evaluating the long term impact on airport charges together with evaluating the benefits of different master plan options to passengers and other stakeholders.

ICT DUE DILIGENCE ON BAA/FERROVIAL UK AIRPORT, JP MORGAN, UK

Advisors to JP Morgan on the acquisition of a major UK airport. Audited the existing ICT infrastructure including systems, staff capabilities and processes to establish the value of the existing ICT solutions, highlight required changes.

BUILD-OPERATE-TRANSFER (BOT) CONTRACT, NEW ISTANBUL AIRPORT, TURKEY



In order to meet the forecast demand the Turkish Airports Authority has developed a plan to build a new 3rd Istanbul Airport. EC Harris provided technical due diligence services for a potential bidder for the Build-Operate-Transfer contract for the new airport.

ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT, HOCHTIEF AIRPORT SALE (2014)

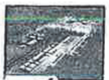


Acted as Technical Advisor to a potential investor in Athens International Airport (one of Hochtief's airports). Provided technical advisory services taking the client to the non-binding offer stage.

DUSSELDORF, HAMBURG, BUDAPEST AND TIRANA, HOCHTIEF AIRPORT SALE (2014)

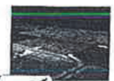
Acted as the Technical Advisor to a potential investor for 4 of the airports in the Hochtief Airport portfolio. The services provided included: traffic forecasting, master planning, capital expenditure profiling, OPEX and revenue projections.

TECHNICAL DUE DILIGENCE, ANA AIRPORTS PRIVATISATION



Commissioned to support the bid for ANA Aeroportos de Portugal, in particular providing traffic and technical due diligence. This involved developing a future strategy for Lisbon airport and OPEX and CAPEX projections for the existing airport assets and an environmental assessment of the airport.

TECHNICAL DUE DILIGENCE, SALE OF RUSSIAN REGIONAL AIRPORT



Acted as technical advisor to Vinci Airports in their bid for a regional airport in Russia. Technical advisory services included traffic forecasting, terminal preliminary design, master plan review, capex and business planning for the investors to determine the ultimate financial feasibility and valuation of the asset.

TECHNICAL DUE DILIGENCE, SALE OF HOCHTIEF AIRPORT

Acted as technical advisor to RREEF. Our services included a full review of the vendor information pack and technical and commercial advice on traffic forecasts, airport capacity and development plans, aeronautical, non aeronautical revenue and capital and operating costs.

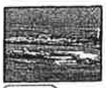
TECHNICAL ADVISOR, QUEEN ALIA AIRPORT, JORDAN



We provided technical advisory services to Queen Alia International Airport including evaluating the capital investment program proposed by the airport to allow it to increase its capacity.

CASE STUDIES

TECHNICAL ADVISOR, JOMO KENYATTA INTERNATIONAL AIRPORT, NAIROBI, KENYA



On behalf of the European Investment Bank as technical advisor in relation to the expansion of Jomo Kenyatta airport. We provided master planning and capacity assessments of the existing and planned terminal facilities and a detailed review of the capital investment plan.

SUBANG INTL. AIRPORT, KUALA LUMPUR



Contracted to help SkyPark Subang BHD and Malaysian Airports Holding MAHB with the future development and privatization of Subang International Airport.

CLP POWER TSING YI HELICOPTER STATION AND OPERATION



Provided the flight operation, helicopter operation risk management and aviation consultant for CLP Power. The services included Helipad SOPs, operation risk assessment report and hangar maintenance guidelines.

TECHNICAL ADVISOR, WARSAW AIRPORT, POLAND



Provided technical advisory services in the form of a rapid exit taxiway location analysis and a risk assessment of the runway end safety areas.

BRISBANE INTERNATIONAL AIRPORT, AUSTRALIA BACL



Acted as environmental leader and provided technical advisory services for the environmental assessment and management studies relating to the design of a new parallel runway.

KUALA LUMPUR CARGO CITY



Appointed to manage the development and investment process for Kuala Lumpur's trade zone and cargo city. EC Harris managed the project realization, regulation and investment process on behalf of private investors and the Malaysian government.

TECHNICAL ADVISOR TO ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT, GREECE

Technical advisor to Athens International Airport for the supply and operation of Airport Air Navigation Equipment

RUNWAY RISK ASSESSMENT, LISBON OTA AIRPORT, PORTUGAL



The study included identification of risks, mitigation and recommendations for future use and possible capacity attainment. The new airport was analysed for compliance with ICAO Annex 14, ICAO Doc. 8168 PANS-OPS and ICAO Doc. 4444 PANS-ATM.

AIR TRAFFIC CONTROL TOWERS IN LEIPZIG AND HANNOVER, GERMAN AIR TRAFFIC CONTROL, GERMANY



Provided project management and stakeholder management services to "DFS – Deutsche Flugsicherung GmbH" (German Air Traffic Control) who built new air traffic control towers at several German Airports.

JOMO KENYATTA INTERNATIONAL AIRPORT, NAIROBI, KENYA, EIB/KAA GROUP



Technical advisors for the long-term environmental management for the development of a new 15,575m2 terminal and associated support and landside car-parking facilities, the rehabilitation of existing airfield pavements and the expansion of the taxiway system.

32

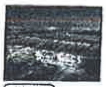
CASE STUDIES

EIA/HIA PROJECT MANAGER, HEATHROW AIRPORT, UK



Project Manager for the environmental and health impact assessment (EIA/HIA) of enabling works for the implementation of full runway alternation that ended the Cranford Agreement.

ENVIRONMENTAL STUDY, HEATHROW AIRPORT, UK



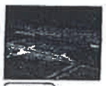
Provided project management for the Heathrow East Terminal 2B environmental studies examining noise, air quality, flood risk and contamination.

SUSTAINABILITY AND ENVIRONMENTAL PLANNING LEADERS, BEIJING NEW AIRPORT DESIGN COMPETITION



Project included evaluating and implementing 'low carbon' design principles to stretch current 'best in class' practice being delivered by other leading airports of the world into the airport's design.

INDEPENDENT ENVIRONMENTAL & SUSTAINABILITY ADVISORS , VINCI AIRPORTS TRANSACTION TEAM



We were commissioned to develop a high-level sustainability strategy to aid the high-level design of a new terminal being proposed during the bidding phase for a BOT concession to operate a Russian regional airport

INDEPENDENT EIA TECHNICAL ADVISOR TO DHV GROUP, NEW LISBON AIRPORT , PORTUGAL



Acted as independent technical advisors responsible for guiding the undertaking of a major environmental impact assessment for a new 'green field' international airport situated on approximately 3,800ha of land, 40 km to the east of Lisbon at Campo de Tiro de Alochete.

ECOLOGICAL ASSISTANCE DURING CONSTRUCTION, BERLIN BRANDENBURG INTERNATIONAL AIRPORT



Provided ecological, technology and engineering services and compensation management assistance during the expansion of Berlin-Schönefld airport.

AIRSIDE CARBON EFFICIENCY STUDY, HEATHROW AIRPORT, UK



Conducted airside carbon efficiency analysis to support the business planning for the long-term development of London Heathrow designed to handle up to 95mppa by 2038.

TERMINAL AREA IMPROVEMENTS, LONG BEACH AIRPORT, USA



Provided LEED compliance and technical oversight services for the Long Beach Airport terminal area improvements project.

CONSTRUCTION MANAGEMENT SERVICES , CHINO AIR OPERATIONS FACILITY, CA



Provided construction management services during construction to attain LEED certification through the implementation of several green building practices including brown field cleanup and a rooftop solar panel array.

ENVIRONMENTAL ASSESSMENT MIDWAY AIRPORT, CHICAGO, USA



Provided key support services in the environmental assessment for the reconstruction and modernization program , the main component of which was the development of the estimated construction equipment mix and utilization.

CASE STUDIES

AIRPORT MASTER PLAN ENVIRONMENTAL PROCESS, PHILADELPHIA INTERNATIONAL AIRPORT, USA



We provided master planning and environmental impact assessment for the long-term development of Philadelphia International Airport.

GREENSKY BIO JET FUEL FACILITY, BRITISH AIRWAYS & SOLENA, UK



Provided project and cost management together with environmental and health and safety advice relating to the development of the first facility in the UK to convert carbon bearing waste into clean sustainable bio fuel.

ICT INTEGRATION STRATEGY AND VENDOR SELECTION, ABU DHABI INTERNATIONAL AIRPORT, UAE



Project included business process analysis, ICT specifications , recommendations for re-organisation of business units and procurement specifications for AODB, MB, FIDS and RMS components and Technical and commercial support to vendor selection.

SECURITY SYSTEMS STRATEGY DEVELOPMENT, AEROPORT INTERNATIONAL DE DJIBOUTI, DJIBOUTI



Provided Consultancy Services to develop the Security Systems Strategy, Systems Specifications and recommendations for CAPEX budget for the security systems at Djibouti International Airport.

ICT AUDITING, KOREA AIRPORT CONSTRUCTION AUTHORITY, SOUTH KOREA



Provided independent audits of the status of ICT systems to verify readiness for commencement of ORAT. Provided guidance and recommendations on risks to delivery, risk mitigation and management activities.

BAGGAGE CONTROL SYSTEMS – SYSTEMS ASSURANCE, TERMINAL 5, LONDON HEATHROW, UK



Provided specific systems assurance and vendor oversight on the Control and Monitoring Systems for the new baggage handling system for the new terminal. Work included high level review and detailed implementation audits at the vendor site.

ICT SYSTEMS ASSURANCE AND VENDOR OVERSIGHT, TERMINAL 2, LONDON HEATHROW



Part of the team providing systems assurance on IT based systems for the Terminal 2 redevelopment project. Project include oversight of the operation of the Interface Test Facility, oversight of installation and commissioning and technical support through transition to operations.

ICT SPECIFICATION AND ICT SYSTEMS ASSURANCE, HONG KONG INTERNATIONAL AIRPORT, HONG KONG



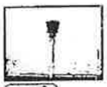
Provided systems assurance on IT based systems for the new Chek Lap Kok airport project including design review, implementation review and audit, management of the Interface Test Facility, oversight of installation and commissioning and technical support through transition to operations.

ICT SPECIFICATION; VENDOR SELECTION; ICT PROGRAMME DEVELOPMENT; ICT SYSTEMS ASSURANCE, MUSCAT, OMAN



Working for COWI Larsen as the Engineer for the MC6 (ICT Systems) contract. Duties included confirmation of user requirements, comprehensive review and update of systems specifications, vendor selection and negotiation, oversight of vendor delivery including programme, technical and risk management.

SMS TRAINING, NATS, UK



Delivery of Safety management training courses which included safety management systems, safety case development and safety assessment techniques.

CASE STUDIES

REGULATORY REQUIREMENTS FOR SOFTWARE DEVELOPMENT, CAA, UK

Contributor to the development of the objective-based software regulatory requirements and guidelines in CAP 670 Section SW01 and the development of compliance guides for SW01. Assisted in the application of the guidelines through the conduct of a safety assessment of a major new ATM facility.

SUPPLIER ASSESSMENT, EUROCONTROL, BELGIUM



Worked on behalf of EUROCONTROL to assess the achievement of safety objectives by software system providers. Projects included safety audits, quality assurance audits, compliance studies and the assessment of operating systems used within safety critical systems.

SUPPORT TO REGULATORY POLICY DEVELOPMENT, EUROCONTROL, BELGIUM

Performed a review of the Safety Regulation Unit (SRU) work programme. The task then provided recommendations for the safety work programme and produced a safety regulatory policy document.

SMS DEVELOPMENT AND TRAINING, HONG KONG CIVIL AVIATION DEPARTMENT, HONG KONG



Provided consultancy, support and guidance in the development of the HK CAD safety management system. Subsequently provided a full training programme in its use and maintenance.

SKYGUIDE, SWITZERLAND

Supported the development of a number of safety cases, including the Kloten-Dubendorf Operational Transfer, the replacement ground-ground communications system, the Zurich airport ILS equipment and the Dubendorf Air-Ground Communications system.

ATC SAFETY CASE, EUROCONTROL, BELGIUM



Safety Cases covering systems, staff and procedures and for the New Operations Room, the Operator Input and display System and the New Flight Data Processing System. Work included Hazard Analysis, Safety Assessments and the analysis of safety evidence.

SOFTWARE SAFETY ENGINEERING, EUROCONTROL, BELGIUM



Starting with a detailed safety assessment of the ARTAS Radar Tracking solution, the task included the reverse engineering of the complete software to provide evidence of safe engineering practices and to provide traceability of safety objectives to the delivered solution.

SAFETY CASE WORKSHOPS, HONG KONG CIVIL AVIATION DEPARTMENT, HONG KONG



Running a series of workshops covering each aspect of Safety Case development for the new ATC Centre. Reviewing the work of HK CAD staff and providing specialist input as needed including in the use of Goal Structuring Notation toolset (GSN).

NEW AIR TRAFFIC CONTROL CENTRE, NAV PORTUGAL, PORTUGAL



Development of the Safety Case for the New Operations Room under contract to NAV Portugal. Development of the safety argument structure, PSSA and SSA activities for the majority of systems, and a software safety assessment of the software, which had been modified for the New Operations Room.

COVENTRY AIRPORT, UK

Safety cases for the Tower and Approach Control Room refurbishment, Flight Data Processing System, MET System, Automated Terminal Information System and Aerodrome Ground Lighting Control System. Supported the development of the Unit Safety Case.

CASE STUDIES

ATM MODERNISATION, DANISH CAA , DENMARK



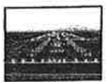
Safety related activities including assistance in introducing a project safety management regime for the ATM modernisation programme, derivation of top level safety requirements and allocation to sub-systems using FHA and PSSA techniques and development of individual safety plans and initial Safety Cases.

FLIGHT DATA PROCESSING SYSTEMS, NATS, UK



Safety related studies including the dependability requirements for a replacement FDPS, safety assessment of the requirements for an automated flight plan reception facility and an assessment of the supplier safety management process for the new Oceanic FDPS at Prestwick

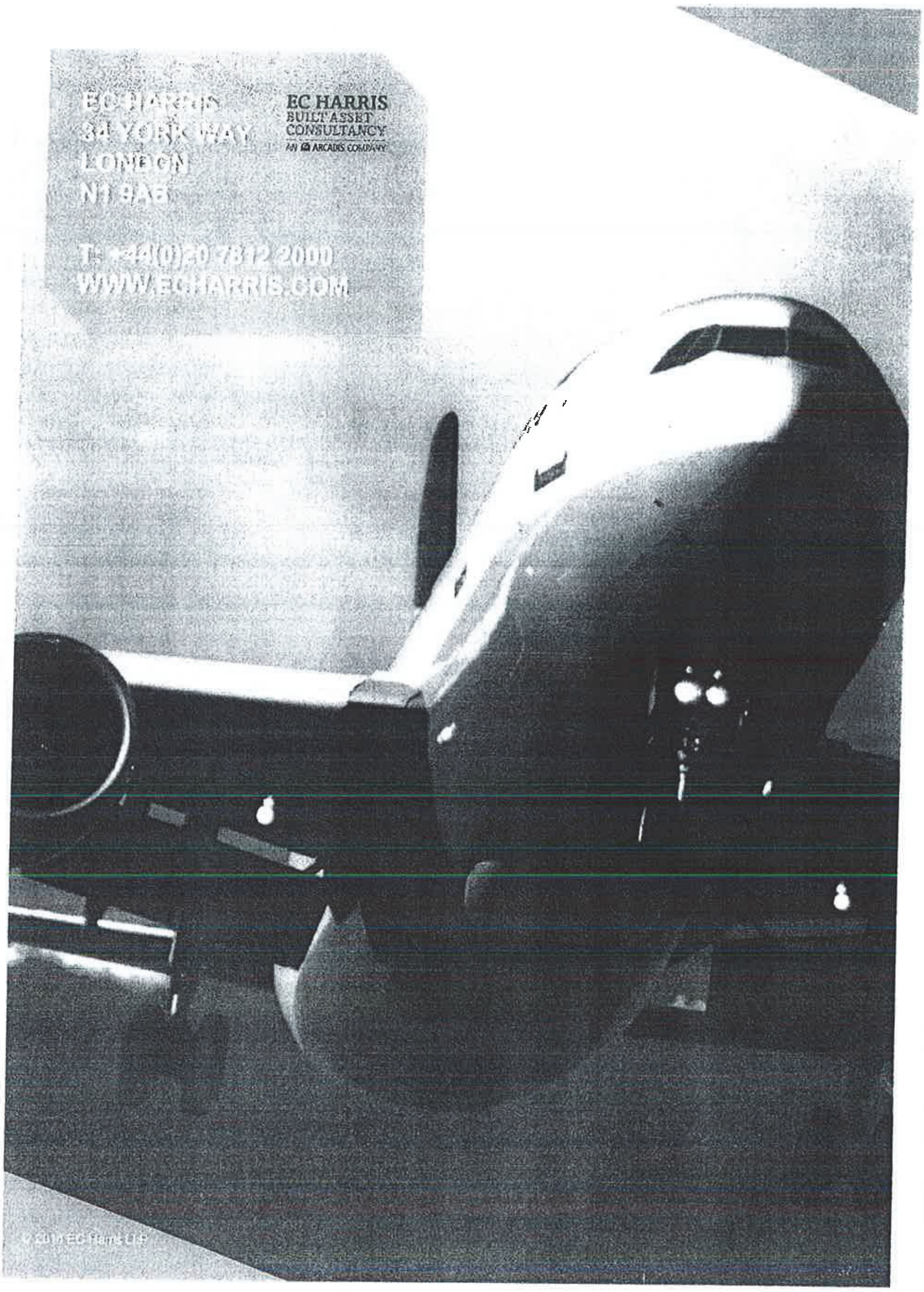
AIRFIELD GROUND LIGHTING SYSTEMS, EAST MIDLANDS AIRPORT, UK



Complete Safety Case for the design, installation and commissioning of the replacement AGL control and monitoring system . The project covered all aspects of the Safety Case from Functional Hazard Analysis through to acceptance of the case by the regulator.

CAIRDE 2000 PROGRAMME, IRISH AVIATION AUTHORITY (IAA), IRELAND

Support ed the IAA's CAIRDE 2000 programme including supplier selection, independent assessment of safety cases and supporting evidence, conduct of a Safety Assessment to support the safe entry to service of the system at Shannon and Dublin Area Control Centres.


EC HARRIS
34 YORK WAY
LONDON
N1 9AB
T: +44(0)20 7812 2000
WWW.ECHARRIS.COM
EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY
© 2014 EC Harris LLP

SOLEMN DECLARATION

(art. 8 of L. 1599/1986)

To:	THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND S.A.				
Name:	Christoph Hans		Surname:	Nanke	
Father's name and Surname:	Egmond Hans, Nanke				
Mother's name and surname:	Gertrud Anneliese Ernestine, Nanke				
Date of Birth:	05.08.1966				
Place of Birth:	Rüsselsheim				
ID No:	409424755		Tel: +49 69 690 78459		
Place of Residence: Wiesbaden	Street: Am Allersberg			No.: 9	PC: 65191
Fax: +49 69 690 495 78459			Email: c.nanke@fraport.de		

I, the undersigned, acting as legal representative of the legal entity under the corporate name Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, established under the laws of Germany, with company registration number HRB 7042 and registered offices at Germany, 60547 Frankfurt am Main, with German tax registration number DE 114150623 being a member of the Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" by holding a 65.00% stake in the Consortium, being fully aware of the consequences of the Greek law 1599/1986 for making false / untrue solemn declarations, hereby declare in connection with the submission by the above Consortium of a binding offer for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster B Regional Airports of the Hellenic Republic pursuant to paragraph 4.1.9(b) of the relevant Request for Proposal issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. ("HRADF") on 4 February 2014, that the company proposed by our Consortium to act as the Contractor (as this term is defined in the Request for Proposal) is "INTRACOM CONSTRUCTIONS SOCIETE ANONYME TECHNICAL AND STEEL CONSTRUCTIONS", with distinctive title "INTRAKAT", seated at Peania, Attiki (19th km Peania-Markopoulo avenue, 19002 PEANIA), T:+302106674700, F:+302106646353, E: info@intrakat.gr, W: http://www.intrakat.com.

The description of the experience and of the credentials of the Contractor is attached hereto. Should our Consortium be selected as the Preferred Investor or the Reserve Candidate we shall submit, within thirty (30) days from our selection, all the required evidence to the Greek State and the HRADF in relation to the satisfaction by the Contractor of the conditions set out in paragraph 4.1.9(c) of the Request for Proposal.

Athens, 3.09.2014

Christoph Hans NANKE
Αρ. ταυτ. 409424755
31/09/2014

Christoph Hans Nanke

ΚΕΑΔ ΕΙΔΙΚΟ ΕΝΣΗΜΟ ΕΠΙΚΥΡΩΣΗΣ ΕΥΡΩ 2,00 ΕΥΡΩ

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

(άρθρο 8 Ν.1599/1986)

Προς:	Το ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.		
Ο-Η Όνομα:	Christoph Hans	Επώνυμο: Nanke	
Όνομα και Επώνυμο Πατέρα:	Egmond Hans, Nanke		
Όνομα και Επώνυμο Μητέρας:	Gertrud Anneliese Ernestine, Nanke		
Ημερομηνία Γέννησης:	05.08.1966		
Τόπος Γέννησης:	Rüsselsheim		
Αριθμός Ταυτότητας	409424755	τηλ	+49 69 690 78459
Τόπος Κατοικίας: Wiesbaden		Οδός: Am Allersberg	Αριθ.: 9 Τ.Κ.: 65191
Αρ. Τηλεομοιοτύπου (Fax):	+49 69 690 495 78459	Δ/νση Ηλεκτρ. Ταχυδρομείου	: c.nanke@fraport.de

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος, ενεργώντας ως νόμιμος εκπρόσωπος του νομικού προσώπου με την εταιρική επωνυμία Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, που συστήθηκε σύμφωνα με τους νόμους της Γερμανίας, με αριθμό μητρώου εταιρίας HRB 7042 και το οποίο εδρεύει στην Γερμανία, 60547 Φρανκφούρτη am Main, με αριθμό φορολογικού μητρώου Γερμανίας DE 114150623, όντας μέλος της Κοινοπραξίας "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" κάτοχος του 65,00% της Κοινοπραξίας, έχοντας πλήρη επίγνωση των συνεπειών που προβλέπονται από τον Ελληνικό νόμο 1599/1986 για τις ψευδείς/αναληθείς υπεύθυνες δηλώσεις, δηλώνω δια της παρούσης, σχετικά με την υποβολή εκ μέρους της ως άνω Κοινοπραξίας δεσμευτικής προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με την λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Β του Ελληνικού Δημοσίου, σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.9(β) της σχετικής Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς που εξέδωσε το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. στις 4 Φεβρουαρίου 2014, ότι η εταιρεία που προτείνεται από την Κοινοπραξία μας ως Εργολάβος (όπως ο όρος αυτός καθορίζεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς) είναι η «ΙΝΤΡΑΚΟΜ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ» με διακριτικό τίτλο "INTRAKAT", που εδρεύει στην Παιανία Αττικής (19ο χλμ Λεωφ. Παιανίας Μαρκοπούλου, 19002 ΠΑΙΑΝΙΑ), Τ:+302106674700, F:+302106646353, E: info@intrakat.gr, W: http://www.intrakat.com.

Επισυνάπτεται περιγραφή της εμπειρίας και των επαγγελματικών προσόντων του Εργολάβου. Εφόσον η Κοινοπραξία μας επιλεγεί ως ο Επιλεγείς Επενδυτής ή ο Αναπληρωματικός Υποψήφιος θα υποβάλουμε, εντός τριάντα (30) ημερών από την επιλογή μας, στο Δημόσιο και στο ΤΑΙΠΕΔ όλα τα απαραίτητα στοιχεία που αποδεικνύουν την ικανοποίηση από τον Εργολάβο των απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς.

Αθήνα, 30-9-2014

ΕΠΙΣΗΜΗ ΣΦΡΑΓΙΔΑ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ

Christoph Hans Nanke

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής του Christoph Hans Nanke
Α. Δ. Τ. 409424755
Κηφισιά 30/9/2014
ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Η Υπάλληλος του ΚΕΠ Κηφισιάς
ΔΕΛΗ ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ -- ΥΠΟΓΡΑΦΗ
ΠΕ Διεκπεραίωσης Υποθέσεων Πολιτών
Βαθμό Ε'

03/10/2014

MG

SOLEMN DECLARATION

(art. 8 of L. 1599/1986)

To:	THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND S.A.		
Name:	Charles	Surname:	Weinland
Father's name and Surname:	Dieter, Weinland		
Mother's name and surname:	Frauke Emmy Martha, Weinland		
Date of Birth:	09.02.1969		
Place of Birth:	Kiel		
ID No:	415332590	Tel: +49 69 690 70782	
Place of Residence: Schwalbach	Street: Pfingstbrunnenstr.	No.: 16a	PC: 65824
Fax: +49 69 690 495 70782		Email: c.weinland@fraport.de	

I, the undersigned, acting as legal representative of the legal entity under the corporate name Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, established under the laws of Germany, with company registration number HRB 7042 and registered offices at Germany, 60547 Frankfurt am Main, with German tax registration number DE 114150623 being a member of the Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" by holding a 65.00% stake in the Consortium, being fully aware of the consequences of the Greek law 1599/1986 for making false / untrue solemn declarations, hereby declare in connection with the submission by the above Consortium of a binding offer for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster B Regional Airports of the Hellenic Republic pursuant to paragraph 4.1.9(b) of the relevant Request for Proposal issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. ("HRADF") on 4 February 2014, that the company proposed by our Consortium to act as the Contractor (as this term is defined in the Request for Proposal) is "INTRACOM CONSTRUCTIONS SOCIETE ANONYME TECHNICAL AND STEEL CONSTRUCTIONS", with distinctive title "INTRAKAT", seated at Peania, Attiki (19^{th} km Peania-Markopoulo avenue, 19002 PEANIA), T:+302106674700, F:+302106646353, E: info@intrakat.gr, W: http://www.intrakat.com.

The description of the experience and of the credentials of the Contractor is attached hereto. Should our Consortium be selected as the Preferred Investor or the Reserve Candidate we shall submit, within thirty (30) days from our selection, all the required evidence to the Greek State and the HRADF in relation to the satisfaction by the Contractor of the conditions set out in paragraph 4.1.9(c) of the Request for Proposal.

Athens, 30.4.2014

Charles Weinland

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής ... Κηφισιά 30/04/2014 ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ Η αρμόδια υπάλληλος ΜΑΡΙΑ ΣΤ...

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

(άρθρο 8 Ν.1599/1986)

Προς:	Το ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.		
Ο-Η Όνομα:	Charles	Επώνυμο: Weinland	
Όνομα και Επώνυμο Πατέρα:	Dieter, Weinland		
Όνομα και Επώνυμο Μητέρας:	Frauke Emmy Martha, Weinland		
Ημερομηνία Γέννησης:	09.02.1969		
Τόπος Γέννησης:	Kiel		
Αριθμός Ταυτότητας	415332590	Τηλ:	+49 69 690 70782
Τόπος Κατοικίας: Schwalbach		Οδός: Pfingstbrunnen str.	Αριθ.: 16A Τ.Κ.: 65824
Αρ. Τηλεομοιοτύπου (Fax):	+49 69 690 495 70782	(Email):	c.weinland@fraport.de

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος, ενεργώντας ως νόμιμος εκπρόσωπος του νομικού προσώπου με την εταιρική επωνυμία Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, που συστήθηκε σύμφωνα με τους νόμους της Γερμανίας, με αριθμό μητρώου εταιρίας HRB 7042 και το οποίο εδρεύει στην Γερμανία, 60547 Φρανκφούρτη am Main, με αριθμό φορολογικού μητρώου Γερμανίας DE 114150623, όντας μέλος της Κοινοπραξίας "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" κάτοχος του 65,00% της Κοινοπραξίας, έχοντας πλήρη επίγνωση των συνεπειών που προβλέπονται από τον Ελληνικό νόμο 1599/1986 για τις ψευδείς/αναληθείς υπεύθυνες δηλώσεις, δηλώνω δια της παρούσης, σχετικά με την υποβολή εκ μέρους της ως άνω Κοινοπραξίας δεσμευτικής προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με την λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Β του Ελληνικού Δημοσίου, σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.9(β) της σχετικής Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς που εξέδωσε το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. στις 4 Φεβρουαρίου 2014, ότι η εταιρεία που προτείνεται από την Κοινοπραξία μας ως Εργολάβος (όπως ο όρος αυτός καθορίζεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς) είναι η «ΙΝΤΡΑΚΟΜ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ» με διακριτικό τίτλο "INTRAKAT", που εδρεύει στην Παιανία Αττικής (19ο χλμ Λεωφ. Παιανίας Μαρκοπούλου, 19002 ΠΑΙΑΝΙΑ), T:+302106674700, F:+302106646353, E: info@intrakat.gr, W: http://www.intrakat.com.

Επισυνάπτεται περιγραφή της εμπειρίας και των επαγγελματικών προσόντων του Εργολάβου. Εφόσον η Κοινοπραξία μας επιλεγεί ως ο Επιλεγείς Επενδυτής ή ο Αναπληρωματικός Υποψήφιος θα υποβάλουμε, εντός τριάντα (30) ημερών από την επιλογή μας, στο Δημόσιο και στο ΤΑΙΠΕΔ όλα τα απαραίτητα στοιχεία που αποδεικνύουν την ικανοποίηση από τον Εργολάβο των απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς.

Αθήνα, 30-9-2014

ΕΠΙΣΗΜΗ ΣΦΡΑΓΙΔΑ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ

Charles Weinland

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής του Charles Weinland
ΑΔΤ 415332590
Κηφισιά 30/9/2014
ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Η αρμόδια Υπάλληλος
ΜΑΡΙΑ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΟΥ
ΔΕ/Δ'
ΥΠΟΓΡΑΦΗ

03/10/2014

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

(άρθρο 8 Ν.1599/1986)

Προς:	Το ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.		
Ο-Η Όνομα:	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Επώνυμο: ΗΜΕΛΛΟΥ	
Όνομα και Επώνυμο Πατέρα:	ΗΛΙΑΣ ΗΜΕΛΛΟΣ		
Όνομα και Επώνυμο Μητέρας:	ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΗΜΕΛΛΟΥ		
Ημερομηνία Γέννησης:	28/1/1966		
Τόπος Γέννησης:	ΑΘΗΝΑ		
Αριθμός Δελτίου Ταυτότητας/Διαβατηρίου:	ΑΚ 221264	Τηλ:	
Τόπος Κατοικίας: ΔΡΟΣΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ Οδός: ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ		Αριθ.: 17Α	Τ.Κ.: 14572
Αρ. Τηλεομοιοτύπου (Fax):		Δ/νση Ηλεκτρ. Ταχυδρομείου	imellouk@yahoo.gr

Η κάτωθι υπογεγραμμένη, ενεργώντας ως πληρεξουσία του νομικού προσώπου με την εταιρική επωνυμία SLENTEL LIMITED, που συστήθηκε σύμφωνα με τους νόμους της Κυπριακής Δημοκρατίας με αριθμό μητρώου εταιρίας ΗΕ 280254 και το οποίο εδρεύει στην Κύπρο Λευκωσία, Οδός Αγίου Προκοπίου 13, 2406, Εγκωμή, με Κυπριακό αριθμό φορολογικού μητρώου 12280254J όντας μέλος της Κοινοπραξίας «FRAPORT AG – SLENTEL LTD», κάτοχος του 35% της Κοινοπραξίας, έχοντας πλήρη επίγνωση των συνεπειών που προβλέπονται από τον Ελληνικό νόμο 1599/1986 για τις ψευδείς/αναληθείς υπεύθυνες δηλώσεις, δηλώνω δια της παρούσης, σχετικά με την υποβολή εκ μέρους της ως άνω Κοινοπραξίας δεσμευτικής προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με την λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Β του Ελληνικού Δημοσίου, σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.9(β) της σχετικής Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς που εξέδωσε το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. στις 4 Φεβρουαρίου 2014, ότι η εταιρεία που προτείνεται από την Κοινοπραξία μας ως Εργολάβος (όπως ο όρος αυτός καθορίζεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς) είναι η «ΙΝΤΡΑΚΟΜ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ» με διακριτικό τίτλο "INTRAKAT", που εδρεύει στην Παιανία Αττικής (19ο χλμ Λεωφ. Παιανίας Μαρκοπούλου, 19002 ΠΑΙΑΝΙΑ), T:+302106674700, F:+302106646353, E: info@intrakat.gr, W: http://www.intrakat.com.

Επισυνάπτεται περιγραφή της εμπειρίας και των επαγγελματικών προσόντων του Εργολάβου. Εφόσον η Κοινοπραξία μας επιλεγεί ως ο Επιλεγείς Επενδυτής ή ο Αναπληρωματικός Υποψήφιος θα υποβάλουμε, εντός τριάντα (30) ημερών από την επιλογή μας, στο Δημόσιο και στο ΤΑΙΠΕΔ όλα τα απαραίτητα στοιχεία που αποδεικνύουν την ικανοποίηση από τον Εργολάβο των απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς.

ΗΜΕΛΛΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΑΔΤ ΑΚ 221264 13-09-2014

Αθήνα 17-9-2014

Αικατερίνη Ήμελλου

SOLEMN DECLARATION

(art. 8 of L. 1599/1986)

To:	THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND S.A			
Name:	AIKATERINI	Surname: IMELLOU		
Father's name and Surname:	ILIAS IMELLOS			
Mother's name and surname:	KALLIOPI IMELLOU			
Date of Birth:	28/1/1966			
Place of Birth:	ATHENS			
Identity/Passport No:	AK 221264	Tel:		
Place of Residence: DROSIA ATTIKI	Street: DODEKANISOU		No.: 17A	PC: 14572
Fax:		Email:	imellouk@yahoo.gr	

I, the undersigned, acting as attorney in fact of the legal entity under the corporate name SLENTEL LIMITED, established under the laws of Cyprus, with company registration number HE 280254 and registered offices at 13 Agiou Prokopiou Street, 2406 Egkomi, Nicosia, Cyprus with Cyprus tax registration number 12280254J, being a member of the Consortium «FRAPORT AG – SLENTEL LTD» by holding a 35% stake in the Consortium, being fully aware of the consequences of the Greek law 1599/1986 for making false / untrue solemn declarations, hereby declare in connection with the submission by the above Consortium of a binding offer for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster B Regional Airports of the Hellenic Republic pursuant to paragraph 4.1.9(b) of the relevant Request for Proposal issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. ("HRADF") on 4 February 2014, that the company proposed by our Consortium to act as the Contractor (as this term is defined in the Request for Proposal) is "INTRACOM CONSTRUCTIONS SOCIETE ANONYME TECHNICAL AND STEEL CONSTRUCTIONS", with distinctive title "INTRAKAT", seated at Peania, Attiki (19th km Peania-Markopoulo avenue, 19002 PEANIA), T:+302106674700, F:+302106646353, E: info@intrakat.gr, W: http://www.intrakat.com.

The description of the experience and of the credentials of the Contractor is attached hereto. Should our Consortium be selected as the Preferred Investor or the Reserve Candidate we shall submit, within thirty (30) days from our selection, all the required evidence to the Greek State and the HRADF in relation to the satisfaction by the Contractor of the conditions set out in paragraph 4.1.9(c) of the Request for Proposal.

Athens, 17-9-2014

OFFICIAL SEAL

Signature

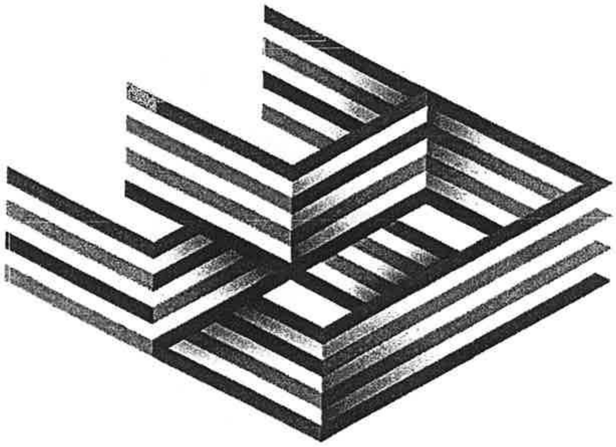
....

AIKATERINI IMELLOU

This is to certify that the signature appearing is the signature of Mrs IMELLOU AIKATERINI
ID No AK221264
Kifisia 17-09-2014
By MAYOR'S AUTHORIZATION
The Department Chief of the Public Services Support
SIGNATURE
Elisavet Sentzouik TE 17/C

True and exact translation to the English language of the hereto-attached document in Greek.
Athens, 25/09/2014
The certifying lawyer
ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΑΛΚΥΟΝΗΣ 37, 17561 ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ.& FAX: 210 9884377
ΑΦΜ: 043960730 ΔΟΥ: ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ
Α.Μ. Δ.Σ.Α.: 20257

Company Profile



INTRAKAT

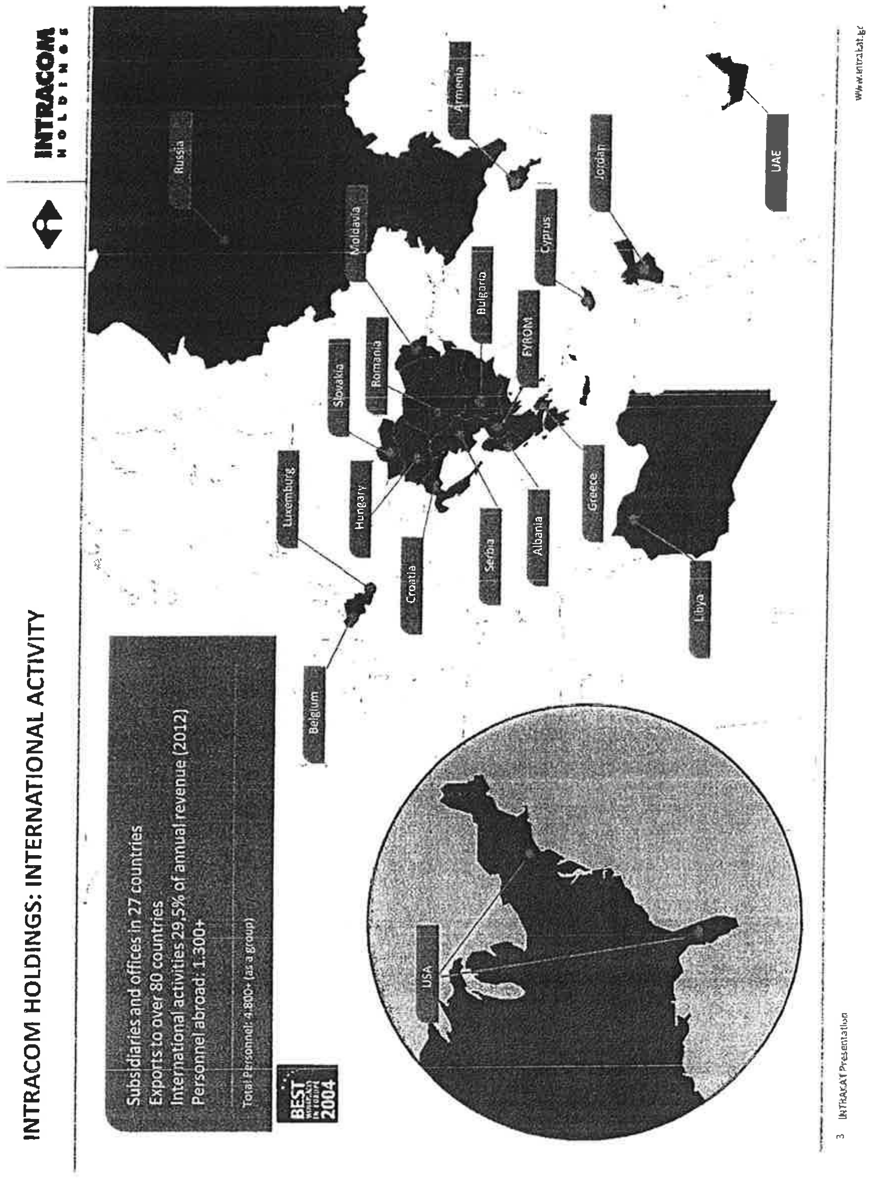
INTRACOM HOLDINGS: THE SHAREHOLDER

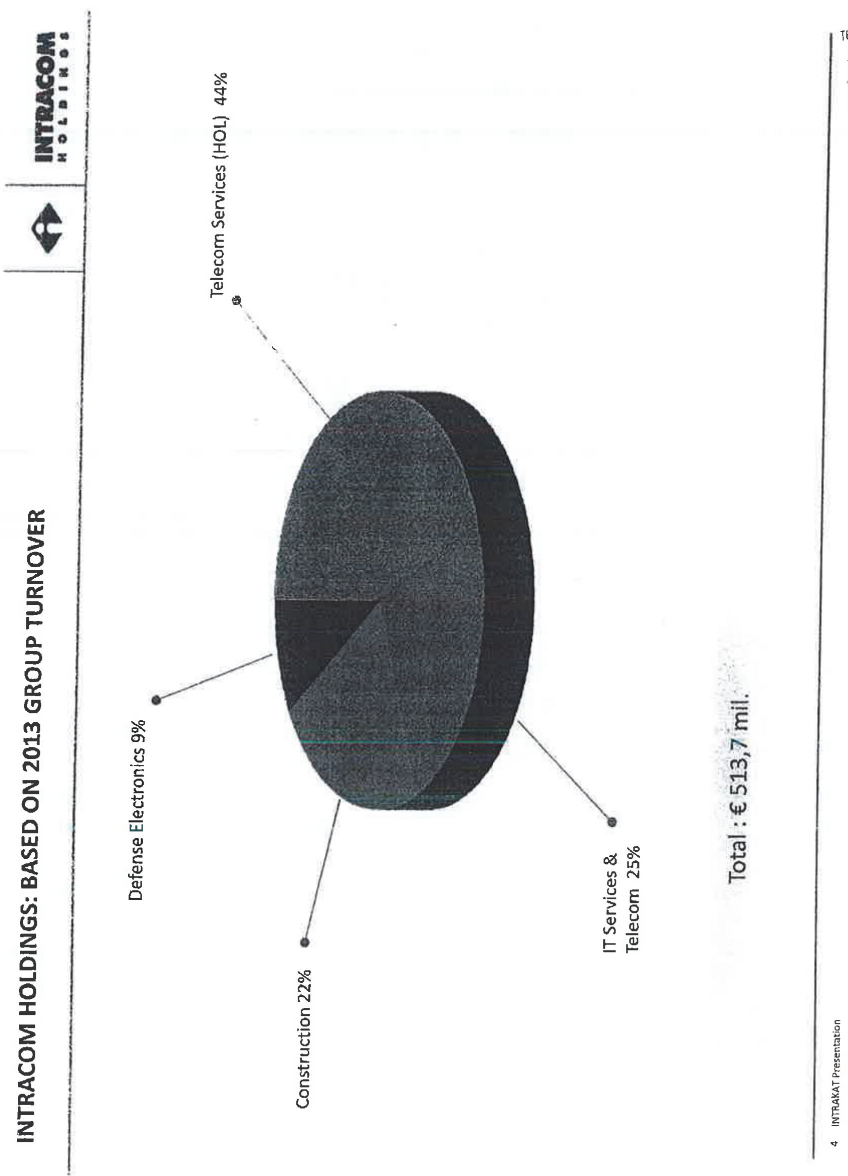
INTRACOM HOLDINGS

	INTRAKAT	INTRASOFT INTERNATIONAL	hol hellas online	INTRACOM DEFENSE ELECTRONICS	INTRACOM TELECOM
MARKET POSITION	One of the top construction groups in Greece	A leading European IT solutions and services group	The leading alternative telecom provider in the Greek market	Greece's largest manufacturer of defense electronics	A global telecommunication systems vendor
ACTIVITIES	Construction Infrastructures Energy /Renewable Steel structures manufacture Site maintenance	Application Development Information & content management Outsourcing & managed services Professional services	Next generation telecommunications operator Internet, voice and data services	Defense electronics products & applications Co-production of defense electronics subsystems Participation in international R&D programs	Telecoms products Turn-key solutions Network integration Professional services

BROAD PORTFOLIO OF PRODUCTS / SOLUTIONS / SERVICES

2 INTRAKAT Presentation www.intrakat.gr


INTRACOM HOLDINGS: INTERNATIONAL ACTIVITY
INTRACOM HOLDINGS
Subsidiaries and offices in 27 countries
Exports to over 80 countries
International activities 29,5% of annual revenue (2012)
Personnel abroad: 1.300+
Total Personnel: 4.800+ (as a group)
BEST 2004
Russia
Armenia
Moldavia
Jordan
UAE
Cyprus
Bulgaria
FYROM
Romania
Slovakia
Luxemburg
Hungary
Croatia
Serbia
Albania
Greece
Libya
Belgium
USA
3 INTRACAT Presentation


INTRACOM HOLDINGS: BASED ON 2013 GROUP TURNOVER
INTRACOM HOLDINGS
Telecom Services (HOL) 44%
Defense Electronics 9%
Construction 22%
IT Services & Telecom 25%
Total : € 513,7 mil.
www.intrakat.gr
4 INTRAKAT Presentation

INTRAKAT - KEY MILESTONES

INTRAKAT

1987 — **Established in 1987** — Member of the Intracom Holdings Group

2001 — **November 2001** — Listed in the Athens Exchange

2005 — **December 2005** — Merger with and absorption of Intramet (Steel Manufacturing Company)

2009 — **February 2009** — Establish Group Organization Structure
- ✓ 4 Construction companies
- ✓ 3 Subsidiaries
- ✓ 4 Branches Internationally

2013 — **Among the top five Greek Construction companies.**

HIGHLIGHTS

Turnover

✓**2013:** 110 million euro

✓**2012:** 125 million euro

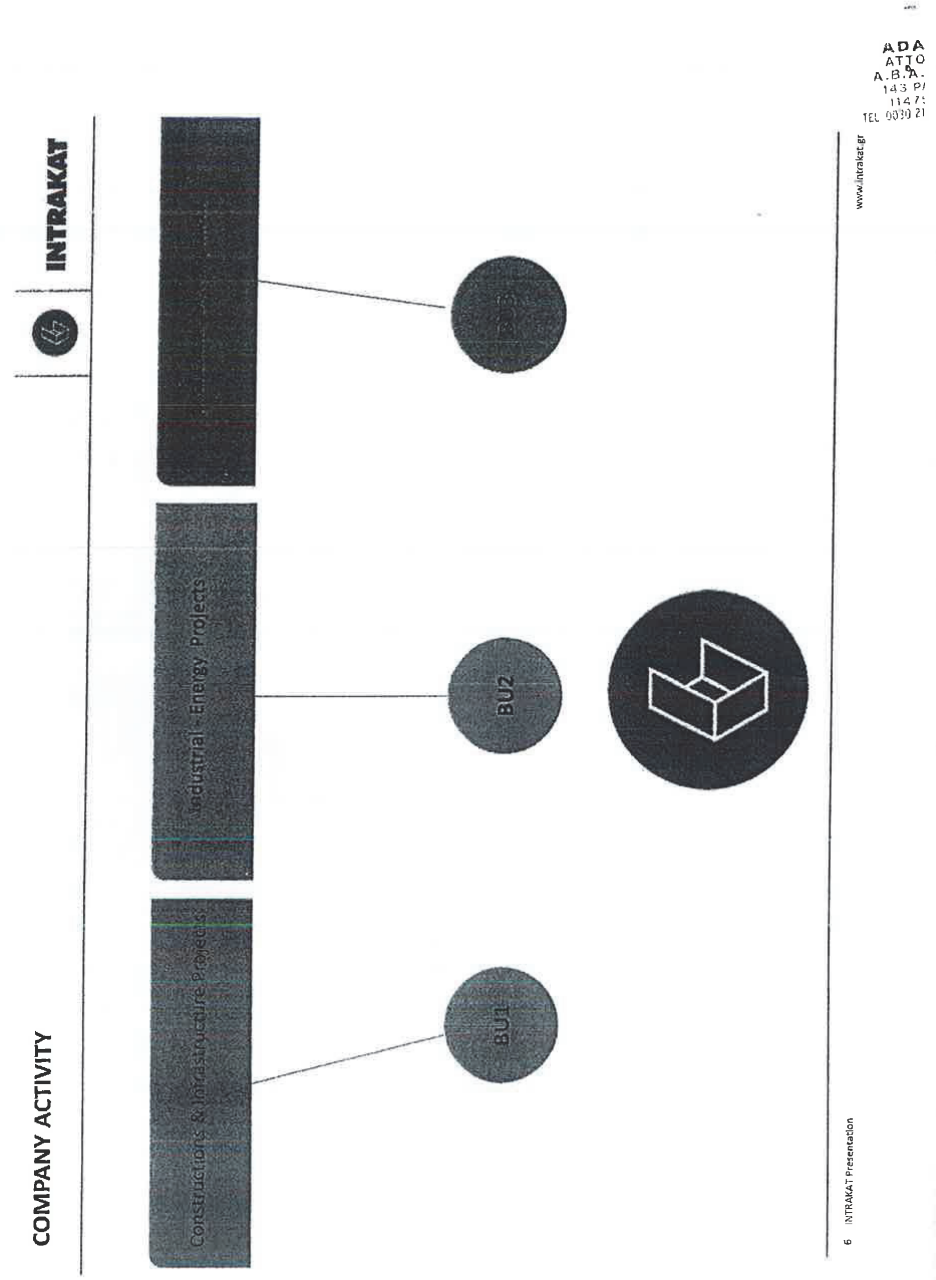
✓**2011:** 127 million euro

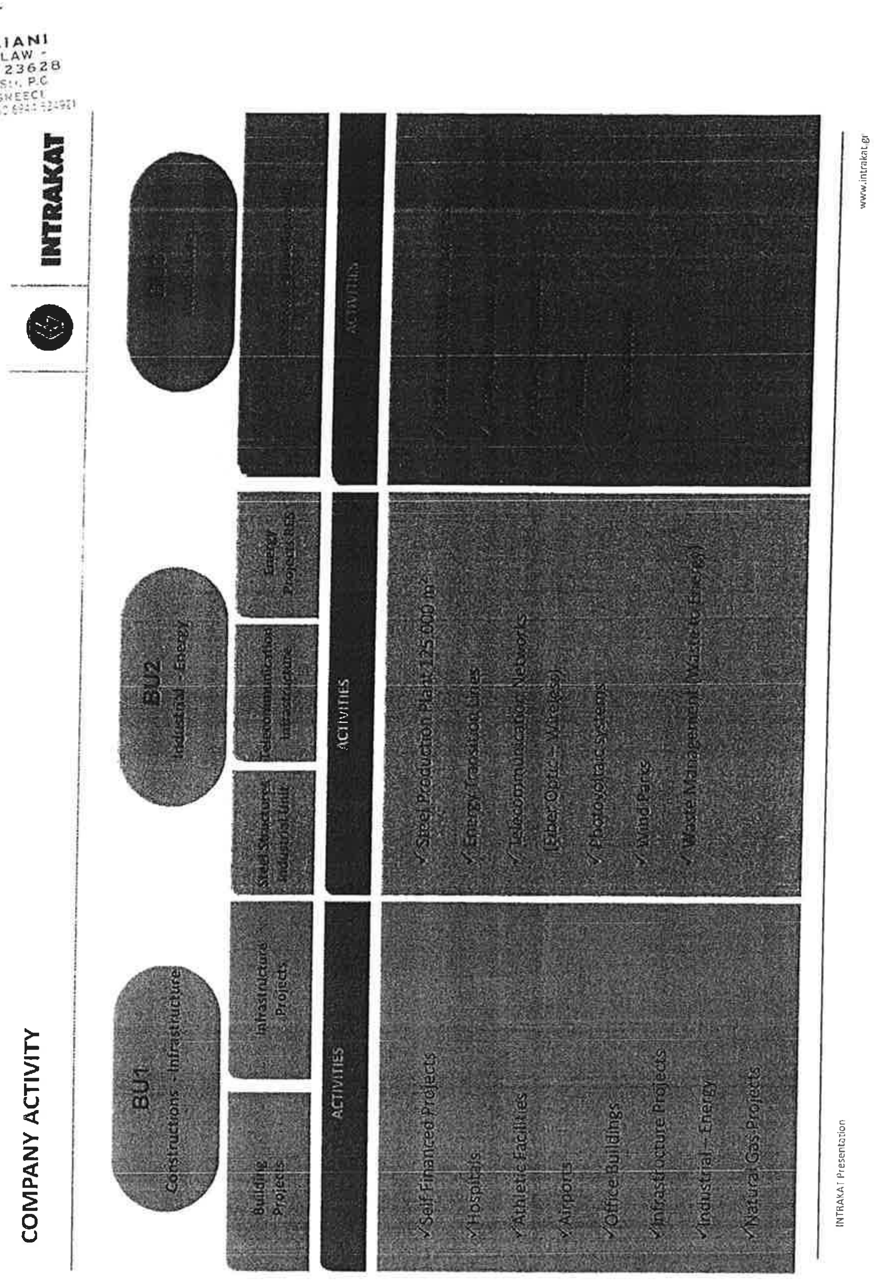
✓**Backlog:** 317 million euro

✓**International Group:** operates in 8 countries

5 INTRAKAT Presentation

www.intrakat.gr


COMPANY ACTIVITY
INTRAKAT
Constructions & Infrastructure Projects
Industrial - Energy Projects
BU1
BU2
6 INTRAKAT Presentation
www.intrakat.gr


COMPANY ACTIVITY
INTRAKAT
BU1
Constructions - Infrastructure
Building Projects
Infrastructure Projects
ACTIVITIES
✓Self Financed Projects
✓Hospitals
✓Athletic Facilities
✓Airports
✓Office Buildings
✓Infrastructure Projects
✓Industrial – Energy
✓Natural Gas Projects
BU2
Industrial - Energy
Steel Structures Industrial Unit
Telecommunication Infrastructure
Energy Projects RES
ACTIVITIES
✓ Steel Production Plant 125.000 m²
✓ Energy Transition Lines
✓ Telecommunication Networks (Fiber Optic – Wireless)
✓ Photovoltaic Systems
✓ Wind Parks
✓ Waste Management (Waste to Energy)
ACTIVITIES
INTRAKAT Presentation
www.intrakat.gr

MAIN SUBSIDIARIES

INTRAKAT

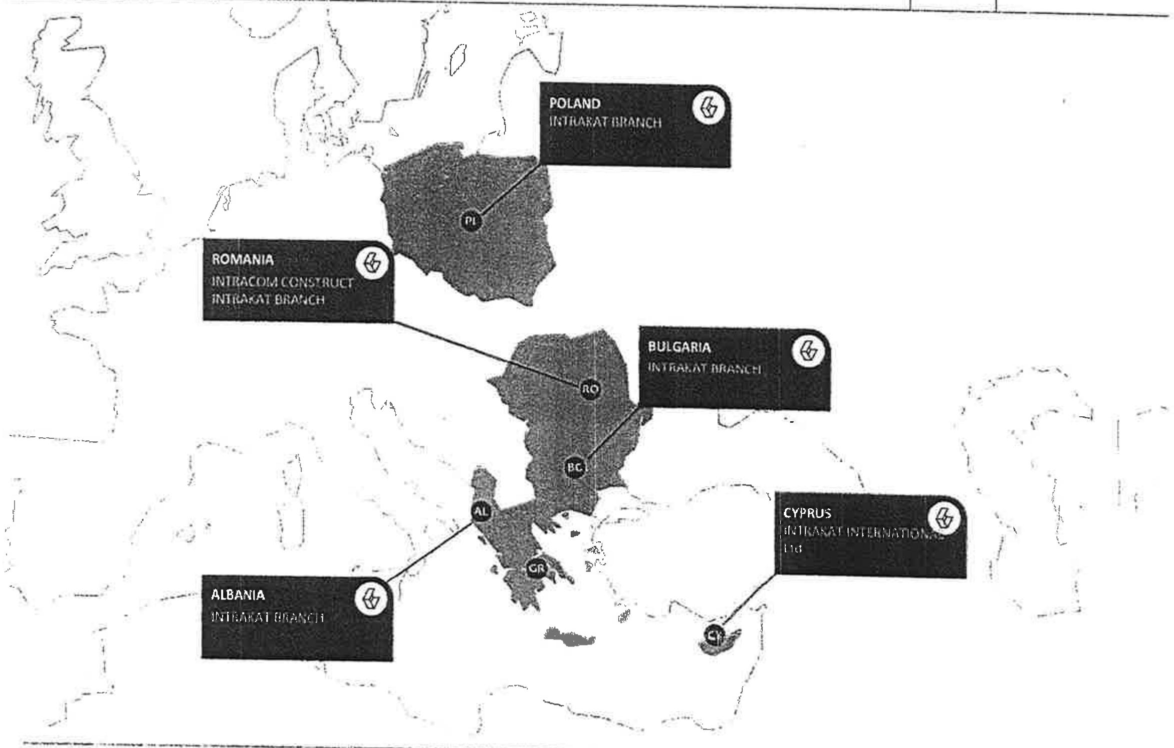
Company	Sector	Description
PRISMADOMI	CONSTRUCTION / ENVIRONMENTAL	Company specialised in construction works, installations and waste management with contractors' certificate to participate in medium scale public tenders. Extensive experience and expertise in environmental and energy projects.
EUROKAT	CONSTRUCTION SERVICES	Construction company, active in energy and construction projects with contractors' certificate to participate in small scale public tenders. The company specialises in constructing and managing parking facilities.
IN MAINT	MAINTENANCE	Facility maintenance company providing integrated management, operating and maintenance services for buildings and electromechanical, industrial & sports facilities.
INTRAPOWER	ENERGY / RENEWABLES	Specialized in turn key construction of Renewable Energy Projects with high levels of technical know-how and environmental sensitivity.
FRACASSO	ROAD SAFETY SYSTEMS	Road safety systems company that designs, manufactures and provides an entire range of road restrain systems for modern motorways fully in line with European and international safety standards such as the EN 1317 standard. **Collaboration with Italian company FRACASSO SpA**

8 INTRAKAT Presentation www.intrakat.gr

GEOGRAPHICAL FOOTPRINT

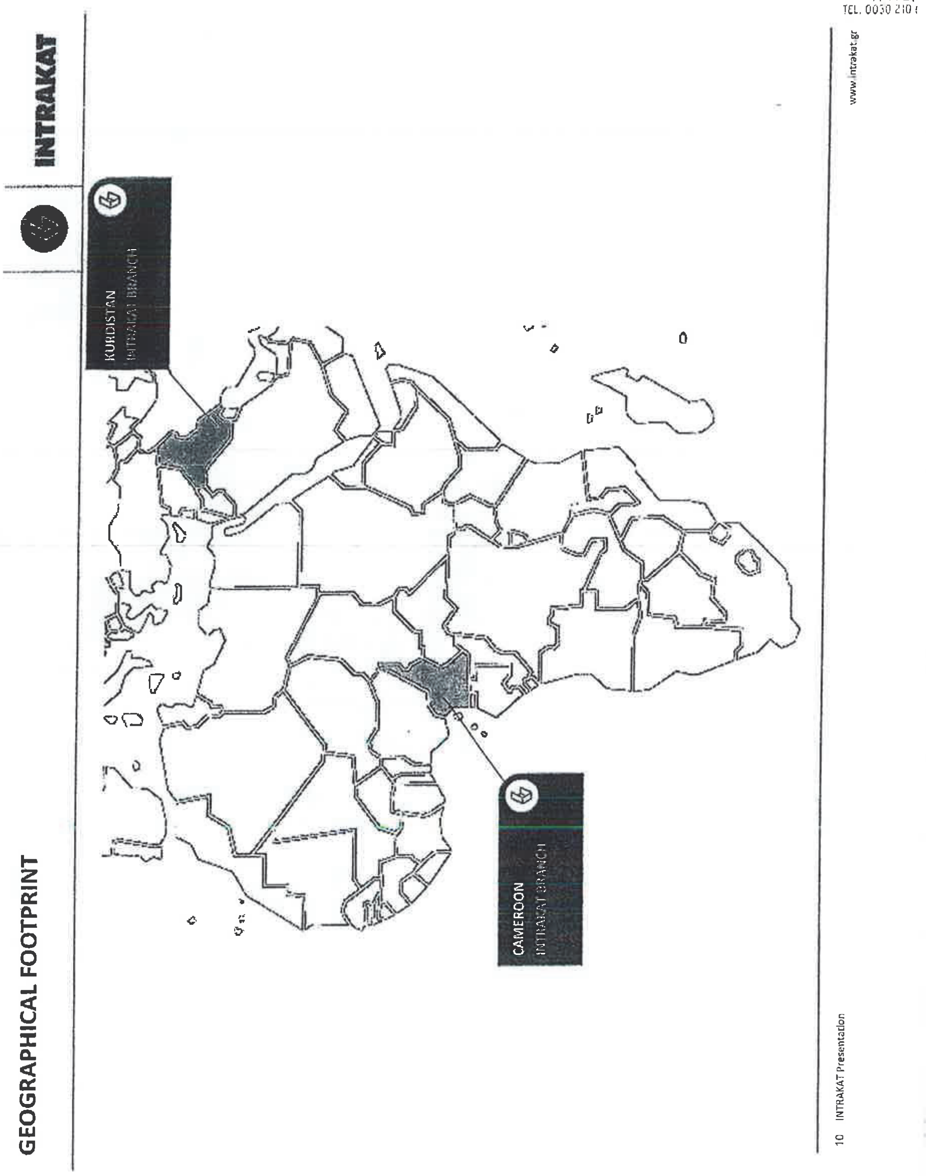
6 Branches-2 construction companies

INTRAKAT

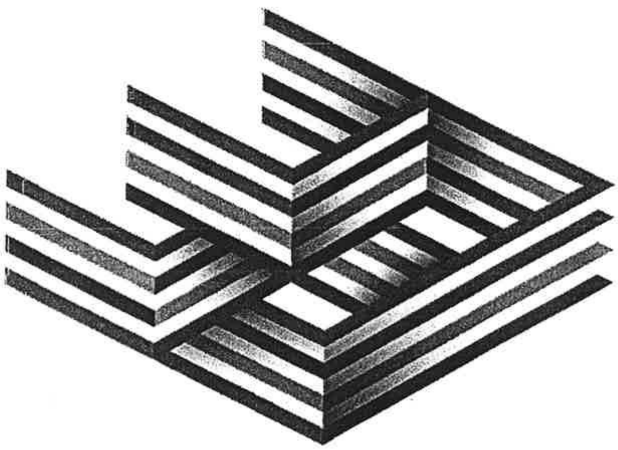


9 INTRAKAT Presentation

www.intrakat.gr


GEOGRAPHICAL FOOTPRINT
INTRAKAT
KURDISTAN
INTRAKAT BRANCH
CAMEROON
INTRAKAT BRANCH
www.intrakat.gr
10 INTRAKAT Presentation

INTRAKAT



INDICATIVE PROJECTS

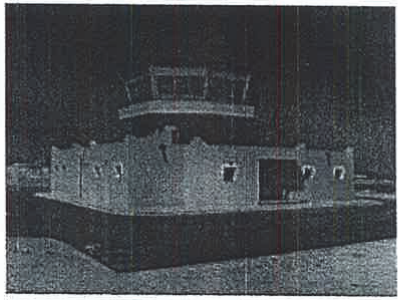
INFRASTRUCTURE PROJECTS – AIRPORTS

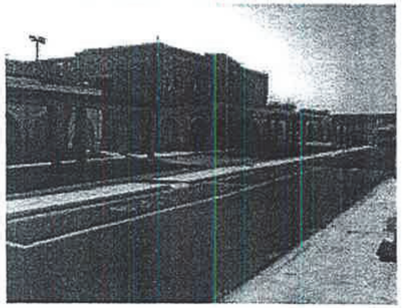
INTRAKAT

Hellenic Ministry for the Environment, Physical Planning and Public Works Expansion of terminal building, single level plus basement at the public airport of Karpathos, 12.500 m²

Location: Karpathos Island – Southern Greece
Budget: 31,77 mil €
Construction Period: 2005-2010









INFRASTRUCTURE PROJECTS – AIRPORTS

INTRAKAT

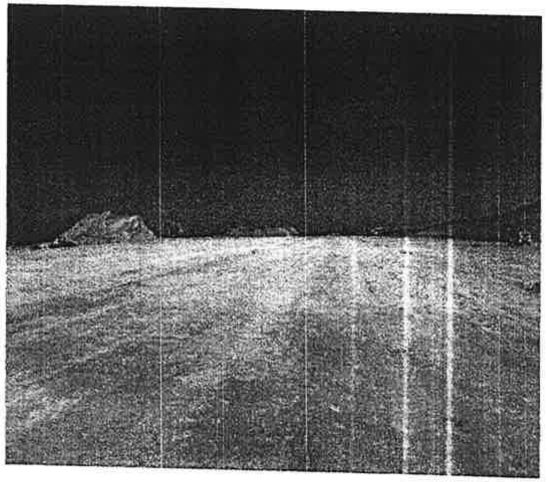
Ministry of Development, Competitiveness, Infrastructures, Transport & Networks)
Construction of the new maneuvering area of the National Paros Airport

Location: Paros Island

Budget: 13,1 mil Euros (+ VAT)

Description: 1400 m length by 45 m total width Aircraft Runway, with safety areas at both ends . Two taxiways, connecting runway with aircraft parking area. Parking area 200m X 130 m. Auxiliary route. Storage area. Drainage works. Runway and taxiways light signaling. Fencing and earthworks for new buildings.





INFRASTRUCTURE PROJECTS – ROAD CONSTRUCTION PROJECTS

INTRAKAT

01 **Eastern Peloponnese Motorway,** Corinth-Tripoli-Kalamata and Lefktro-Sparta Section; 182.5 km.

02 **Egnatia Odos S.A.** Reconstruction of the Thessaloniki-Kavala National Road- Part Strymonas-AghiosAndreas, 51 km

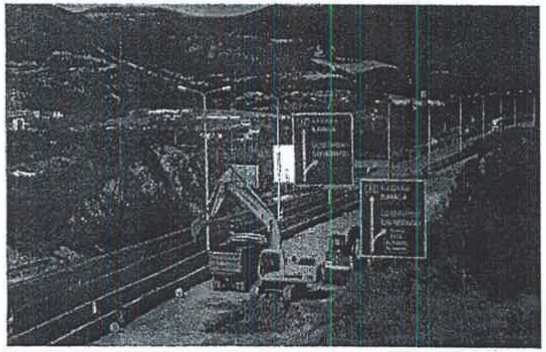
03 **Ministry of Environment & Public Works** Arta-Fillipiada bypass AghiosDimitrios – Selades section, 39 km.

04 **Central Macedonia Region** Construction of the Kassandra road circuit in the Chalkidiki Prefecture, part Poridaea-Kassandria, 17km.

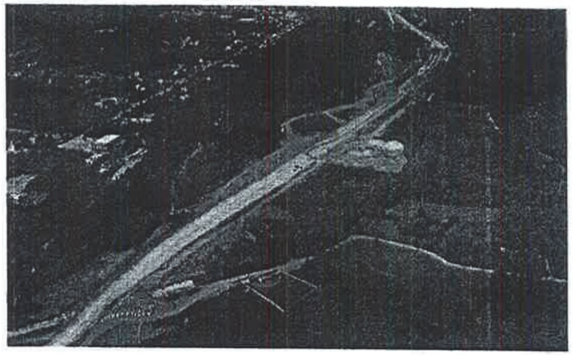
05 **Thessaly Region** Construction of the Artesiano and Rizovouni villages’ road detours on the Karditsa-Tripoli national road, 5.2km.

06 **Epirus Region** Reconstruction (improvement-widening-asphalting) of the Tyria-Sistrouni road, Prefecture of Ioannina, 16.7 km.

07 **Ministry of Infrastructure, Transport and Networks -** Construction of the road section Equestrian Center-Kalyvia-Lagonisi-Anavyssos junction, Prefecture of Attica.



Egnatia Odos Thessaloniki - Kavala



Arta–Filippiada bypass

INFRASTRUCTURE PROJECTS – ROAD CONSTRUCTION PROJECTS

INTRAKAT

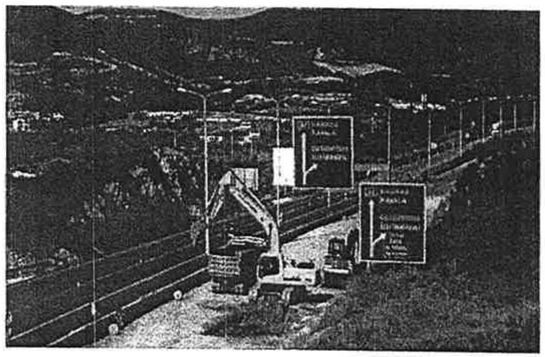
Egnatia Odos S.A. Reconstruction of the Thessaloniki-Kavala National Road- Part Strymonas-AghiosAndreas, 51 km

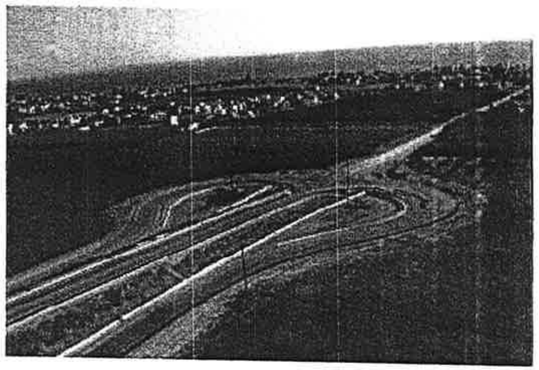
Location: Northern Greece, Kavala

Budget: 30 mi. Euros (+VAT)

Construction Period: 2005-2008

Description: Rehabilitation/Reconstruction of 51km motorway - 2 multi-level junctions - 3 overbridges – E/M works & lighting – Safety barriers procurement & installation – Road signalling & marking





INFRASTRUCTURE PROJECTS – ROAD CONSTRUCTION PROJECTS

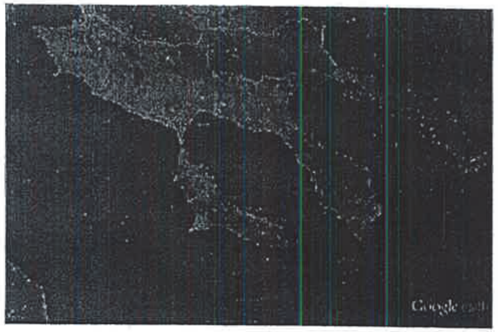
INTRAKAT

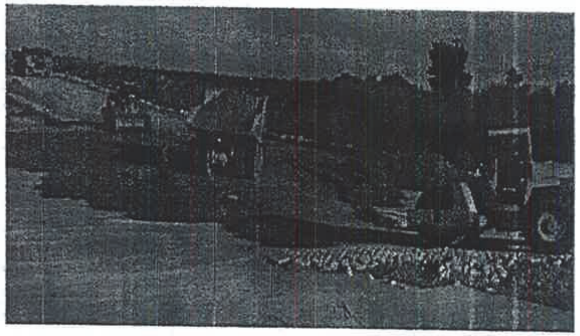
Central Macedonia Region Construction of the Kassandra road circuit In the Chalkidiki Prefecture, part Potidea-Kassandria, 17km.

Budget: 38 mi. Euros (+VAT)

Construction Period: 2010 - Ongoing

Description: Construction of road Potidaea to Cassandra Chalikidiki , Northern Greece. Construction length 15 km with two multilevel junctions 1,2 km length each.





INTRAKAT

INFRASTRUCTURE PROJECTS – HYDRAULICS

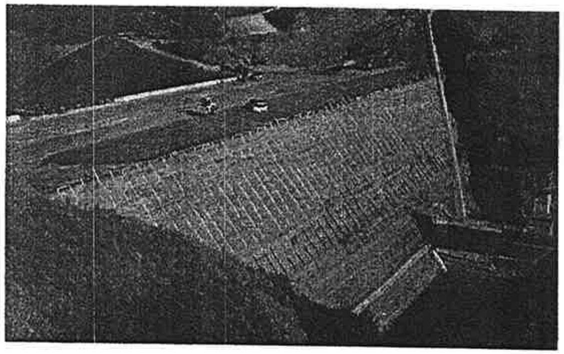
01 Ministry of Infrastructures, Transportations and Networks Water supply of Heraklion and Agios Nikolaos from Aposelemis Dam – Reinforcement works of Aposelemi Dam reservoir from Lassithi Plateau

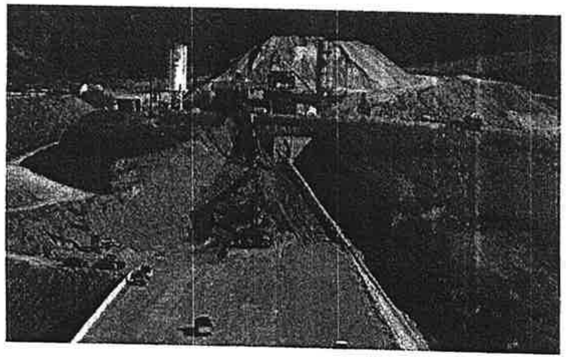
02 Ministry of Rural Development & Food Construction of dam in the Filiatrino basin, Prefecture of Messinia, Total volume 430.000 m^3 and useful reservoir volume of approximately 8 million m^3

03 Egnatia Odos S.A. Sewerage works, Municipality of Evergetoula, Lesvos Prefecture- Network Construction (N58.00)

04 Ministry of Environment & Public Works Arrangement of Ksirias stream in Corinth

05 Region of Attica Ministry of Infrastructure, Transport and Construction of the rainwater effusions network in Peania





Construction of a dam in the Filiatrino basin in Messinia prefecture

INFRASTRUCTURE PROJECTS – RAILROAD PROJECTS

INTRAKAT

01 **ERGA OSE S.A.** Construction of Railway Line, Stations, Stops and E/M installations of roadworks, Kiato-Rododafni section

02 **National railway company (CFR S.A.) of Romania** Renovation of the 3.800 sq.m. railway station, Oradea, Romania

03 **OSE (National Railway Operator) GSM-R** Fiber Optic Network for the operation of GSM-R system of OSE, 600 km

04 **National railway company (CFR S.A.) of Romania** Modernisation of the CED system and construction of the railway's station control building in Timisoara, Romania.

05 **National railway company (CFR S.A.) of Romania** Modernisation of the railway's station CED system in Bucharest, Romania



Railway works

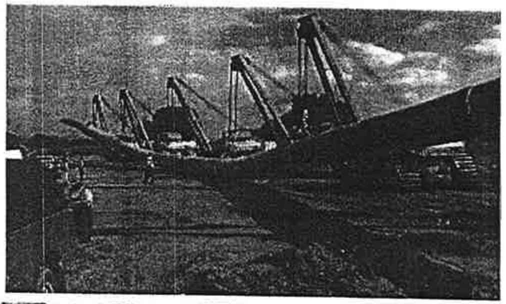


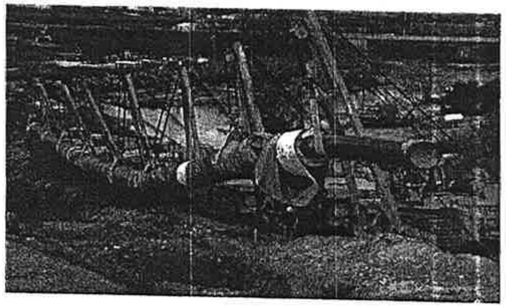
Kiato-Rododafni section works

INFRASTRUCTURE PROJECTS – NATURAL GAS: PIPING NETWORKS

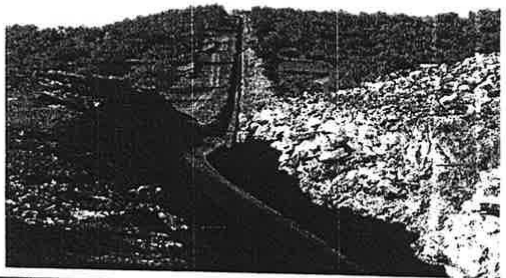
INTRAKAT

CLIENT	PROJECT	DESCRIPTION
PROMETHEUS GAS SA	HIGH PRESSURE NATURAL GAS PIPING FROM ALEXANDROUPOLI TO KOMOTINI, GREECE	PROCUREMENT OF MATERIALS AND CONSTRUCTION OF HIGH PRESSURE NATURAL GAS PIPELINE FROM ALEXANDROUPOLIS (ANTHIA) TO KOMOTINI (Φ40 - 54.000m). MONITORING STATIONS / FO CABLING)









19 INTRAKAT Presentation

www.intrakat.gr

CONSTRUCTION PROJECTS - OFFICE BUILDINGS/RETAIL & BRANCH NETWORKS

INTRAKAT

01 **Intracom Holdings** Construction of a 7.100 m², 5-level building with two underground levels at Adrianiou street, Athens.

02 **Societe Generale** Construction of bank branches, 1.000 m² in total

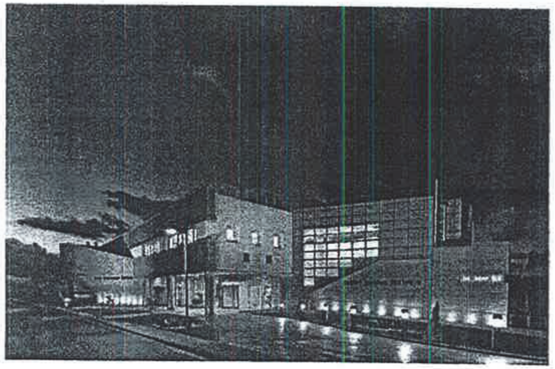
03 **Benroubis** Renovation and modernisation of the 11.150 m² building in Marousi (Attica)

04 **Sato Group** Construction of 3.000 m², 3-level office building and stores with three underground levels, Athens, Greece

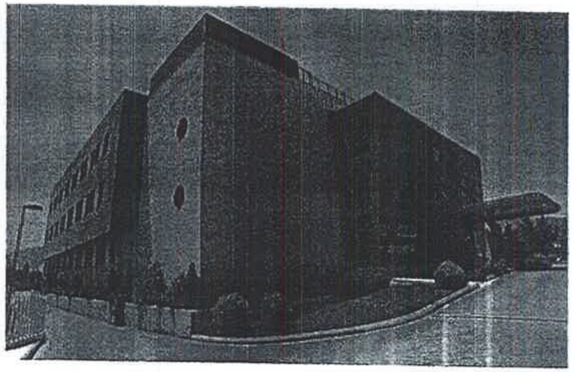
05 **Intracom Holdings** Construction of 5.000 m², 3-level office building in Xanthi, Greece

06 **BSB** Construction of new building with a total area of 17.500 m², 10th km on the Athens-Lamia National Road, Attica.

07 **Power Production Company of Bucharest** Renovation of the 10.000 m² head offices of the company in Bucharest, Romania



Science Education Centre, Arsakeio Secondary School, Patras



Athens Information Technology building, Peania, Attica

CONSTRUCTION PROJECTS - HOSPITALS

INTRAKAT

01 **IASO THESSALIAS S.A.** Construction of a 28,000 m², 169-bed private general hospital in Larissa.

02 **REA S.A.** Construction of a 17.900 m², 7-level (plus 4 underground levels), 145-bed maternity hospital

03 **Public Hospital (DEPANOM S.A.)** New General Hospital of Corfu, construction of the 32.400 m², 4-level, (plus two basement levels), 277-bed general hospital

04 **Public Hospital (DEPANOM S.A.)** New General Hospital of Katerini, construction of the 31.600 m² 4-level, 217-bed general hospital

05 **Public Hospital (DEPANOM S.A.)** Construction of the 2.296 m², 2-level, 21-bed psychiatric unit in the Corfu General Hospital

06 **Public Hospital (DEPANOM S.A.)** Construction of the 1.800 m² 2-level, 26-bed, psychiatric unit in the Katerini General Hospital

07 **Ministry of Public Works and Housing & Ministry of Internal Affairs of Romania** Renovation of the 3.000 m² "Prof. Dr. Dimitrie Gerota" emergency hospital, Bucharest

08 **EUROMEDICA S.A.** Construction of a 9,681 m², 114-bed, 3-storey general private clinic with one underground level on the island of Corfu



REA Maternity Hospital



Corfu Public Hospital

21 INTRAKAT Presentation www.intrakat.gr

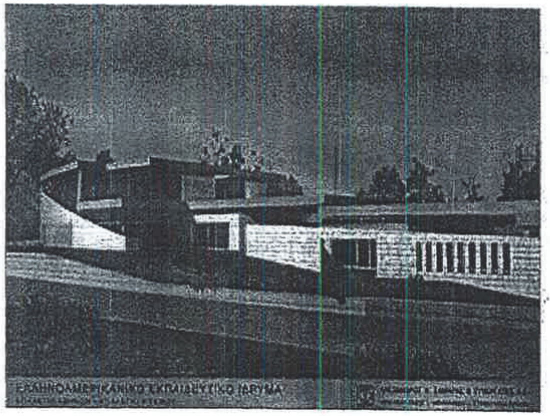
CONSTRUCTION PROJECTS - EDUCATIONAL

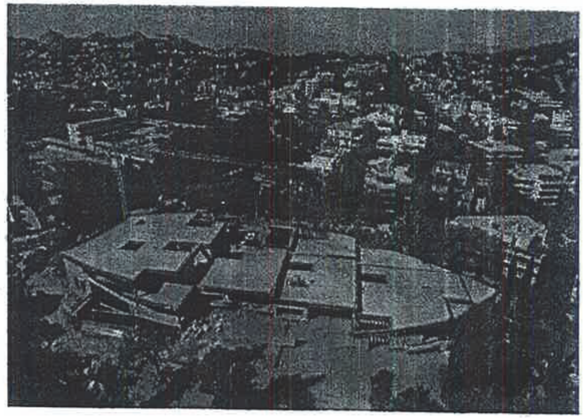
INTRAKAT

- Building Area: 3.000 m²
- Capacity: 276 childs
- Budget: 6 mio €
- Construction: 2013-2014

Ελληνοαμερικανικόν Εκπαιδευτικόν Ίδρυμα
Κολλέγιο Αθηνών - Κολλέγιο Ψυχικού

✓ Construction of kindergarten in Psychiko College campus. The Kindergarten "John M. Karras' two pvergropund and two underground parking spaces in American Hellenic Educational Foundation - College. In kindergarten will attend 138 preschool and 138 infants.





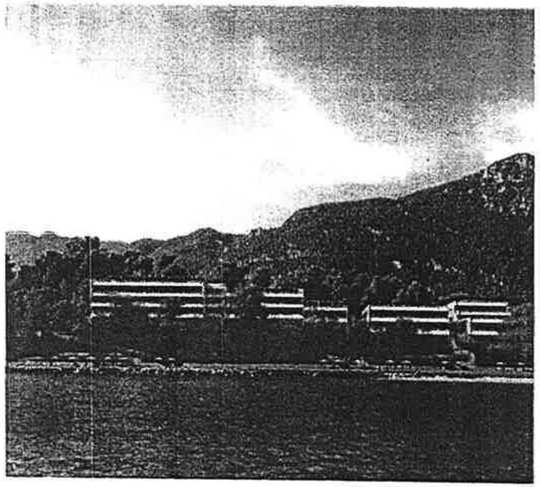
CONSTRUCTION PROJECTS – RESIDENTIAL COMPLEXES

INTRAKAT

01 **Alpha Krakow Development** Construction of the 70.323 m² "Garden Residence" residential and commercial complex in Krakow, Poland

02 **Blue Riviera** Residential Complex 4.500 m², Agios Konstantinos, Prefecture of Fthiotida, Greece

03 **National Forest Service of Romania** Construction of 1.500 m² hotel unit, Zarnesti, Romania



Blue Riviera, summer residence complex in Agios Konstantinos, Fthiotida



Urban residential and commercial building complex Garden Residence, Krakow, Poland

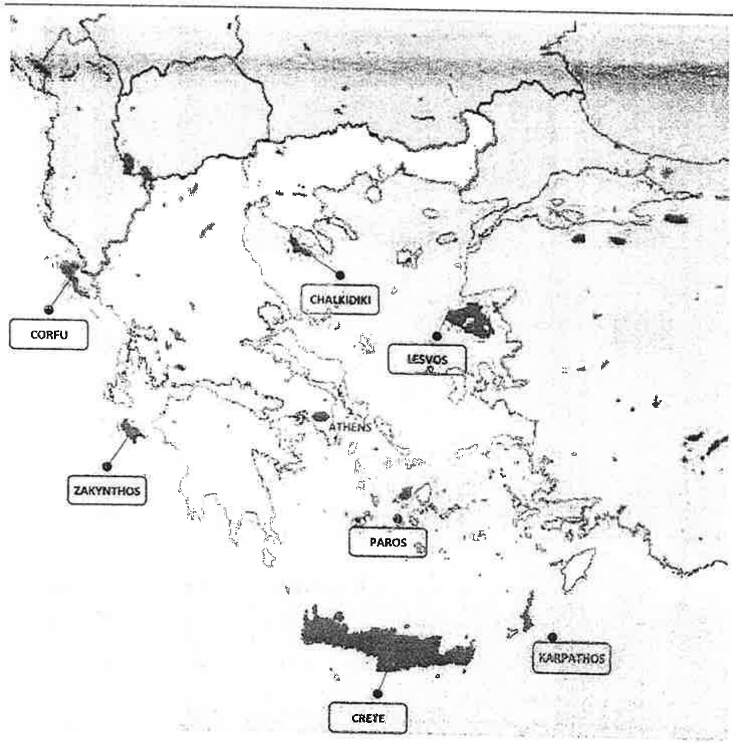
NEW CONCESSION PROJECTS

INTRAKAT

CLIENT	PROJECT	OPERATION PERIOD	DESCRIPTION
SERRES PREFECTURE WASTE TREATMENT ENTERPRISE	IMPLEMENTATION OF WASTE TREATMENT PLAND IN SERRES PREFECTURE	DESIGN, CONSTRUCTION & 27 YEARS OF OPERATION	NEW WASTE MUNICIPAL TREATMENT PLANT, FINANCING & 27 YEARS OF OPERATION AND MAINTENANCE 60.000.000 €
ATHENS URBAN TRANSPORT ORGANIZATION	IMPLEMENTATION OF A COMPLETE INFORMATORY SYSTEM FOR URBAN TRANSPROTATIONS IN ATHENS	DESIGN, CONSTRUCTION & 12 YEARS OF OPERATION	DESIGN, CONSTRUCTION, FINANCING & 12 YEARS OPERATION & MAINTENACE OF A COMPLETE INFORMATORY SYSTEM FOR URBAN TRANSPROTATIONS IN ATHENS. 48.000.000 €
GREEK INFORMATION SOCIETY	IMPLEMENTATION OF A BROADBAND SYSTEM IN REGIONS OF GREECE	CONSTRUCTION & 19 YEARS OF OPERATION	DESIGN, CONSTRUCTION, FINANCING & 19 YEARS OPERATION & MAINTENANCE OF BROADBAND NETWORKS IN RURAL AREAS OF GREECE – GEOGRAPHICAL ZONE 2 (CENTRAL GREECE) 161.000.000 €

NEW CONCESSION PROJECTS

INTRAKAT



REGION	PROJECT
KARPATHOS ISLAND	• NEW AIRPORT TERMINAL
PAROS ISLAND	• NEW AIRPORT RUNWAY
LESVOS ISLAND	• EYRGETOULA SEWAGE PIPING INSTALLATIONS
CORFU ISLAND	• IOSNIOS MEDICAL CLINIC • NEW GENERAL PUBLIC HOSPITAL
ZAKYNTHOS ISLAND	• NEW HEALTH FACILITY
CHALKIDIKI (POTIDEA)	• CONSTRUCTION OF THE KASSANDRA ROAD CIRCUIT IN THE CHALKIDIKI PREFECTURE, PART POTIDEA-KASSANDRIA, 17KM
CRETE	• WATER SUPPLY OF HERAKLION AND AGIOS NIKOLAOS FROM APOSELEMIS DAM • NEW CORRECTIONAL FACILITIES BUILDING AT NEAPOLI CRETE • COMPLETION OF A ROAD JUNCTION AT RETHYMNON CRETE

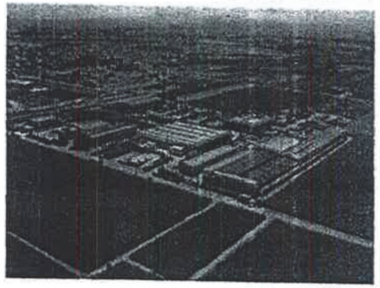
INTRAKAT Presentation

www.intrakat.gr

STEEL STRUCTURES FACTORY

INTRAKAT

- ✓The factory is located in Giannouli Larissa, Central Greece
- ✓Plot surface: 125.000 m²
- ✓Industrial facilities : 25.000 m²
- ✓Employs approximately: 135 persons



MAJOR CUSTOMERS

Public Power Corporation · AREVA · Hellenic Railways · Hellenic Telecommunications Organization (OTE) · SIEMENS · INTRACOM · ABB

HEAVYWEIGHT STEEL STRUCTURES UNIT

The core activity of the Unit is the production of grating steel, tubular structures, and heavyweight structures.

PRODUCTION CAPACITY
10.000 tones annually

PREFABRICATED METALLIC SHELTERSUNIT

The Unit produces standardized and specialized prefabricated steel shelters.

PRODUCTION CAPACITY
1.200 pieces annually

STEEL TOWERS & MASTS UNIT

Main products:

- ✓Lattice- steel towers for overhead transmission lines (150kV, 400kV etc.)
- ✓Supporting structures for electricity substations
- ✓Towers and masts
- ✓Railway electrification towers
- ✓Radar Towers

PRODUCTION CAPACITY
10.000 tones annually

HOT-DIP GALVANIZING UNIT

The Unit can galvanize structures up to 14 meters.

PRODUCTION CAPACITY
20.000 tones annually

TELECOMMUNICATION PROJECTS

INTRAKAT

Vodafone

01 Fiber optic network Athens – Thessaloniki 382 km

02 Construction of over 1.800 mobile telephony base stations in Greece

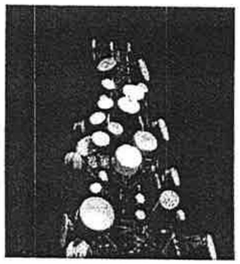
03 Refurbishment of 21 retail branches

Wind Hellas

01 Construction of over 150 mobile telephony base stations in Greece

02 Refurbishment of 52 retail branches

03 Maintenance; 750 base stations; 9 telecommunication centers





Hellas On Line

01 Maintenance of the entire fiber optic network in Greece, 3.500 km

02 Metropolitan fiber optic networks throughout Greece, 3.000 km

Cosmote

01 Construction of over 700 mobile telephony base stations in Greece

02 Construction of over 400 mobile telephony base stations in Romania

03 Refurbishment of 26 retail branches

04 Refacing of 200 Germanos retail branches (subsidiary of Cosmote)

Forthnet

01 Metropolitan fiber optic networks, 430 km

02 Maintenance of 33 telecommunication centers

27 INTRAKAT Presentation

www.intrakat.gr

TELECOMMUNICATION PROJECTS - FIBER OPTIC NETWORKS

INTRAKAT

01 Vodafone
fiber optic network Athens – Thessaloniki 382 km

02 Cyta Hellas
Metropolitan Fiber Optic Network in Athens, 270 km

03 GSM-R
Fiber Optic Network for the operation of GSM-R system of OSE (National Railway Operator), 600 km

04 Forthnet
Metropolitan fiber optic networks, 430 km

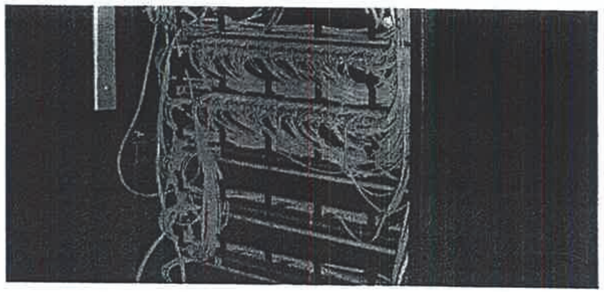
05 hellas online
Metropolitan fiber optic networks throughout Greece, 3.000 km

06 Moldtelecom
Fiber optic network in Moldavia, 1.000 km

07 Wind Hellas
Complete construction (turn key basis) and maintenance for 2 years of 100km backbone fiber optic network, between Rethimnon and Herakleion mobile switching sites on Crete island

08 Information Society
Construction of MAN networks in 28 big cities all over Greece, with more than 780 km of trenching, 1.600.000 m of fiber optic cables and 1.500 FTTX access nodes & access points. Also 238 wireless access points through Wi-fi and Wi-max technology are connected





INTRAKAT

TELECOMMUNICATION PROJECTS

Client	Project
Attiko Metro S.A.	Installation of radio systems at 18 stations.
Hellenic Telecommunications Organisation (OTE)	Installation of rural subscriber radio systems throughout Greece, 250 systems (11 stations per system).
SIEMENS	TETRA C4I, installation of TETRA electronic equipment in Attica; 151 stations.
STE Syria	Supply and installation of multipoint wireless system equipment (Point to Multipoint Wireless Access System) throughout Syria; 1.000 stations.
Moldtelecom	Fiber optic network in Moldavia, 1.000 km
Information Society	Construction of MAN networks in 28 big cities of Greece, more than 780 km trenching, 1.600.000 m fiber optic cables and 1.500 FTTX access nodes & access points. Also 238 wireless access points connected through Wi-fi and Wi-max technology
Romtelecom	Construction of over 120 FTTH Business Client connections and 150 FTTH Home Client connections

29 INTRAKAT Presentation www.intrakat.gr



True translation of the attached true copy from Greek to English, according to Law No 4194/13 (art. 36 par 2c) For Lawyers

Palania

The Lawyer who confirms

A.B.A. REG No. 23828
143 PARASKHOU Str. P.C.
11475, ATHENS GREECE
TEL 0030 210 ... 0030 6944 524921

Εταιρικό προφίλ

INTRAKAT

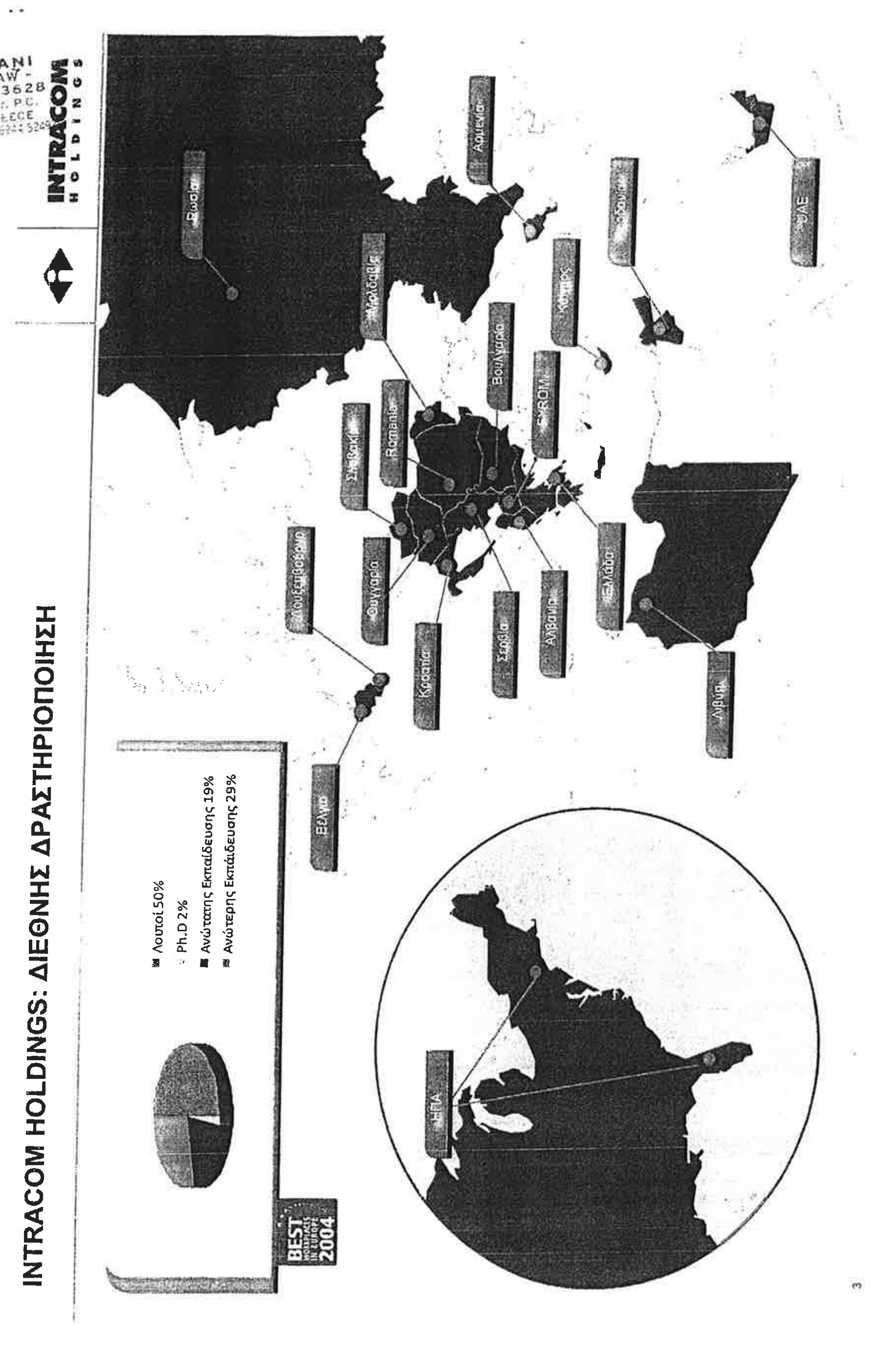
ΟΜΙΛΟΣ INTRACOM HOLDINGS

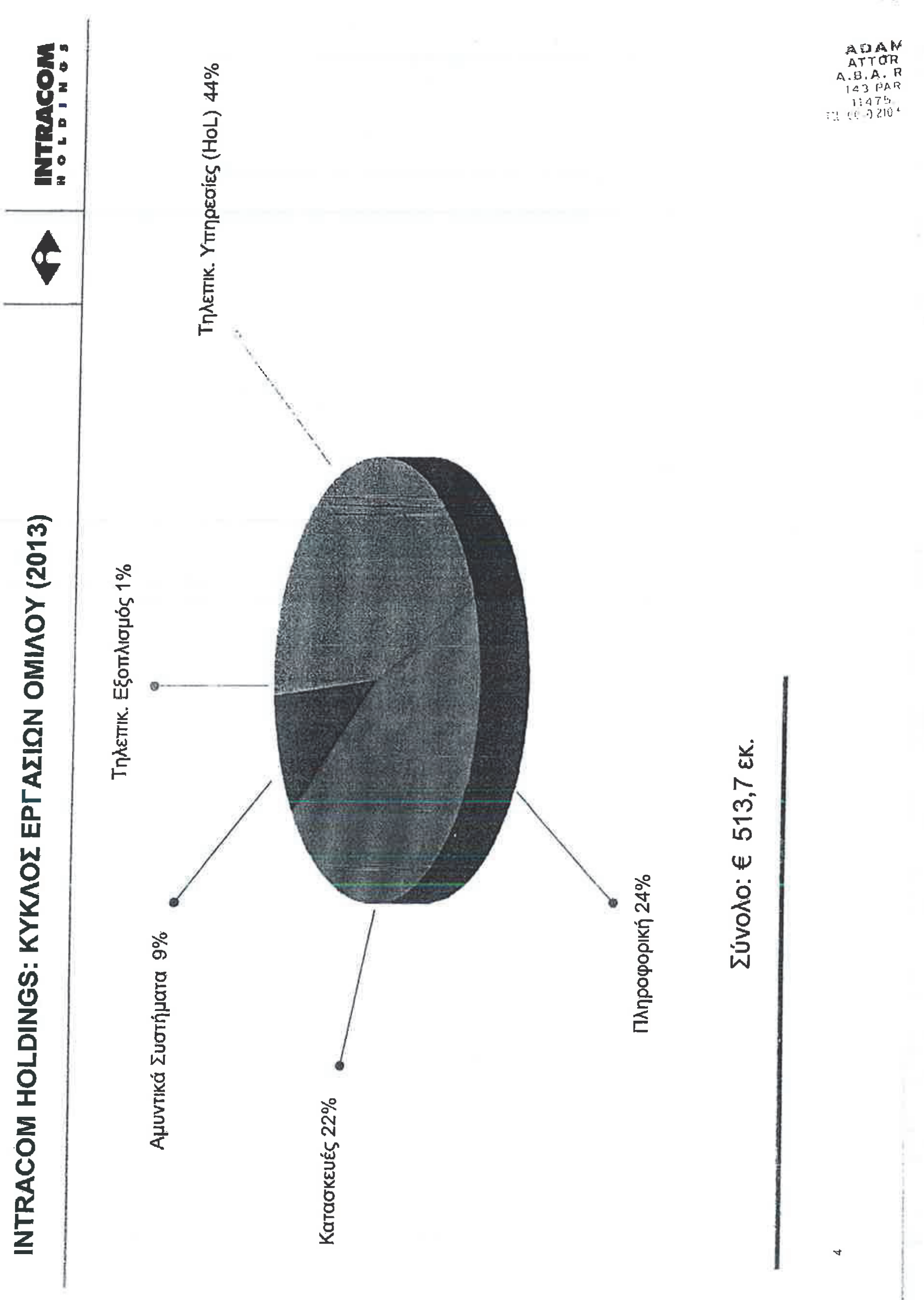
INTRACOM HOLDINGS

INTRAKAT	INTRASOFT INTERNATIONAL	hol hellas online	INTRACOM DEFENSE ELECTRONICS	INTRACOM TELECOM
➤ Κατασκευές ➤ Υποδομές υψηλών προδιαγραφών ➤ Ενέργεια/ Ανανεώσιμες Πηγές ➤ Εργοστάσιο Μεταλλικών κατασκευών ➤ Τηλεπικοινωνίες	➤ Ανάπτυξη Εφαρμογών ➤ Information & content management ➤ Outsourcing & managed services ➤ Επαγγελματικές υπηρεσίες	➤ Τηλεπικοινωνιακός πάροχος νέας γενιάς ➤ Υπηρεσίες Internet, voice and data	➤ Ηλεκτρονικά αμυντικά προϊόντα & εφαρμογές ➤ Συμπαραγωγή ηλεκτρονικών αμυντικών υποσυστημάτων ➤ Συμμετοχή σε διεθνή R&D προγράμματα	➤ Τηλεπικοινωνιακά προϊόντα ➤ Λύσεις με το «κλειδί στο χέρι» (Turn-Key) ➤ Ολοκληρωμένα δίκτυα ➤ Επαγγελματικές υπηρεσίες

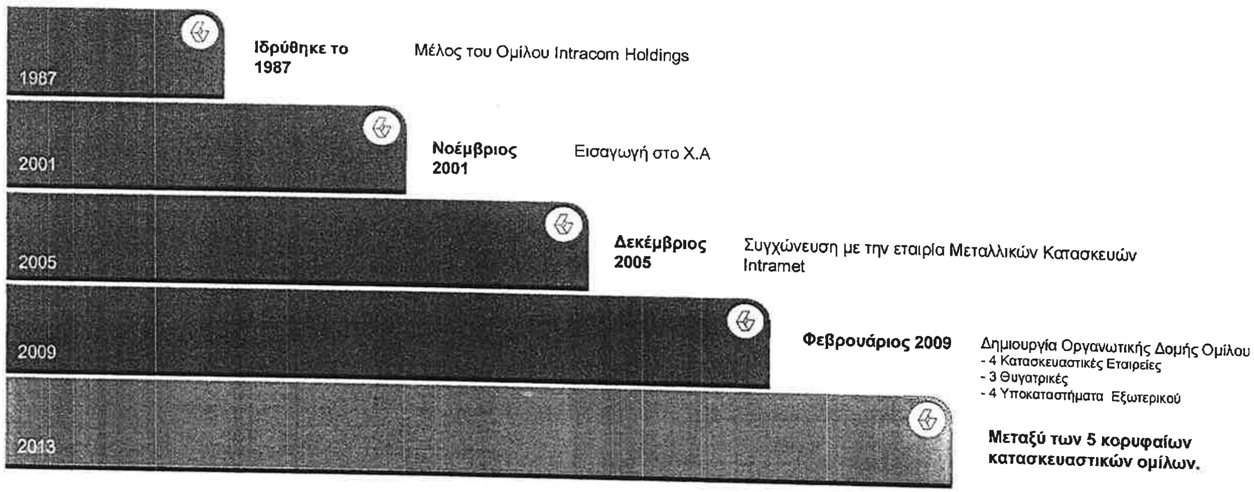
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

ΕΥΡΥ ΧΑΡΤΟΦΥΛΑΚΙΟ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ – ΛΥΣΕΩΝ – ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ


INTRACOM HOLDINGS: ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗ
INTRACOM HOLDINGS
Λοιποί 50%
Ph.D 2%
Ανώτατης Εκπαίδευσης 19%
Ανώτερης Εκπαίδευσης 29%
BEST 2004
Ρωσία
Μολδαβία
Αρμενία
Βουλγαρία
FYROM
Κύπρος
ΗΑΕ
Romania
Λουξεμβούργο
Ουγγαρία
Κροατία
Σερβία
Αλβανία
Ελλάδα
Λιβύη
Βέλγιο
ΗΠΑ


INTRACOM HOLDINGS: ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΟΜΙΛΟΥ (2013)
INTRACOM HOLDINGS
Τηλεπικ. Υπηρεσίες (HoL) 44%
Τηλεπικ. Εξοπλισμός 1%
Αμυντικά Συστήματα 9%
Κατασκευές 22%
Πληροφορική 24%
Σύνολο: € 513,7 εκ.

INTRAKAT – ΣΤΑΘΜΟΙ ΟΡΟΣΗΜΑ



HIGHLIGHTS

Turnover

✓ **2013:** 110 εκατ. euro

✓ **2012:** 125 εκατ. euro

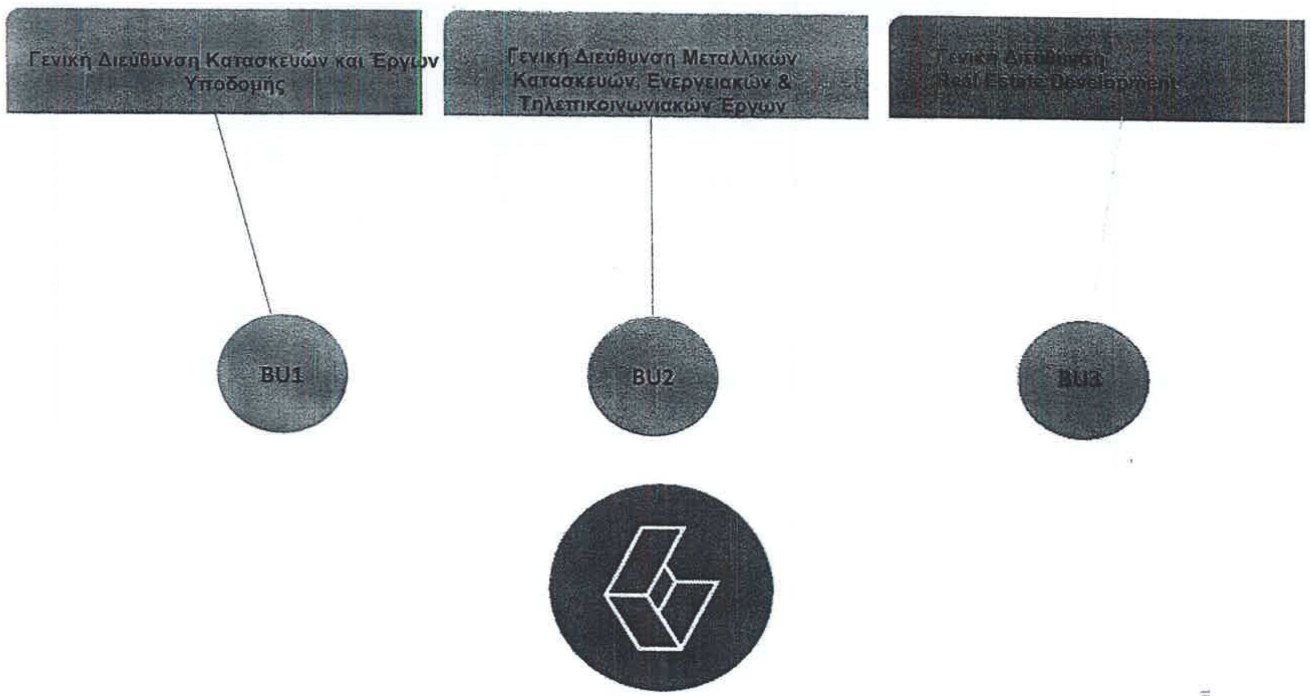
✓ **2011:** 127 εκατ. euro

✓ **Ανεκτέλεστο:** 317 million euro

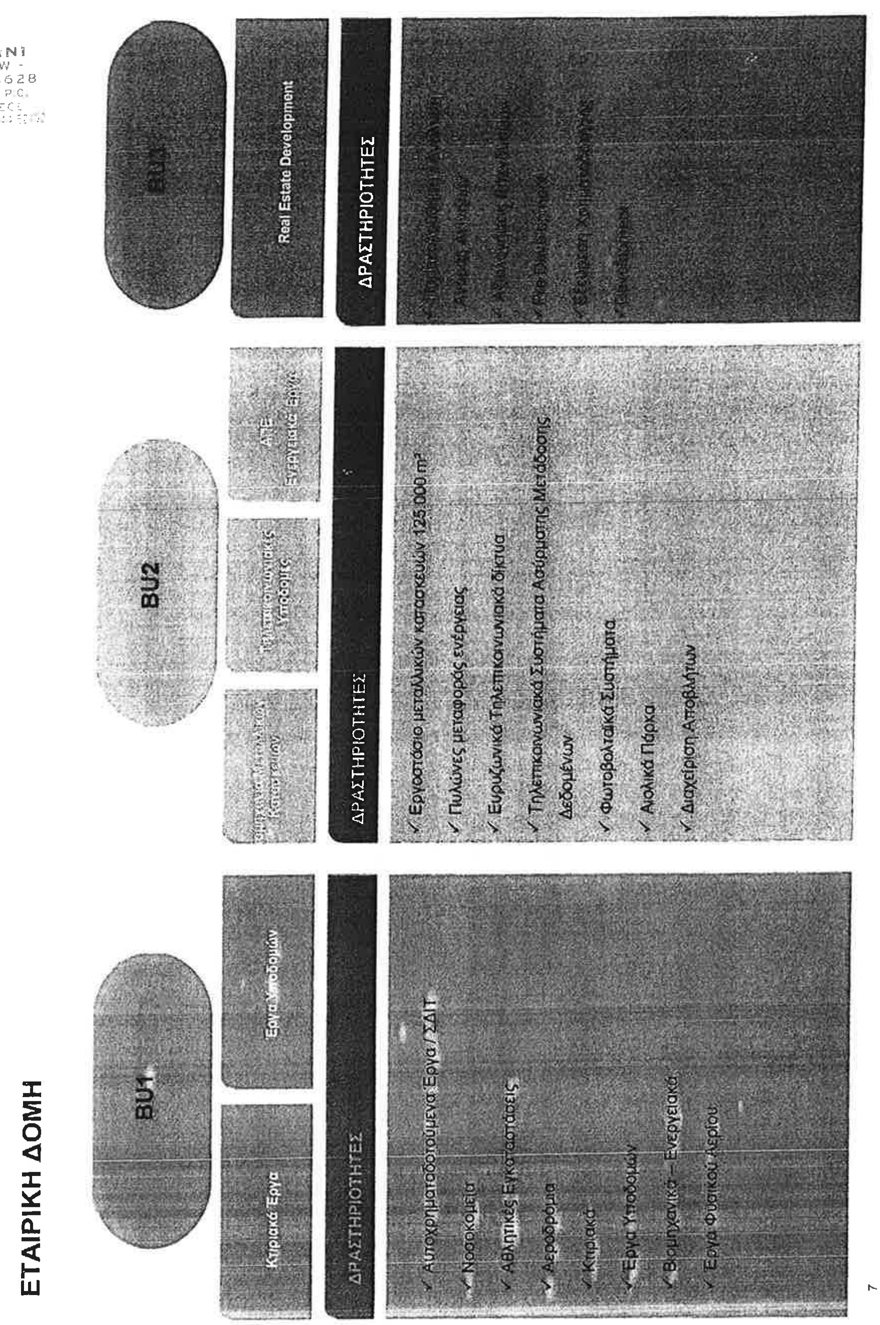
✓ **Διεθνής Ομιλος:** δραστηριοποίηση σε 8 χώρες

5

ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΔΟΜΗ



6


ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΔΟΜΗ
BU1
BU2
Κτιριακά Έργα
Έργα Υποδομών
Τηλεπικοινωνιακές Υποδομές
ΑΠΕ Ενεργειακά Έργα
Real Estate Development
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ
✓ Αυτοχρηματοδοτούμενα Έργα / ΣΔΙΤ
✓ Νοσοκομεία
✓ Αθλητικές Εγκαταστάσεις
✓ Αεροδρόμια
✓ Κτιριακά
✓ Έργα Υποδομών
✓ Βιομηχανικά – Ενεργειακά
✓ Έργα Φυσικού Αερίου
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ
✓ Εργοστάσιο μεταλλικών κατασκευών 125.000 m²
✓ Πυλώνες μεταφοράς ενέργειας
✓ Ευρυζωνικά Τηλεπικοινωνιακά δίκτυα
✓ Τηλεπικοινωνιακά Συστήματα Ασύρματης Μετάδοσης Δεδομένων
✓ Φωτοβολταϊκά Συστήματα
✓ Αιολικά Πάρκα
✓ Διαχείριση Αποβλήτων
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ
7

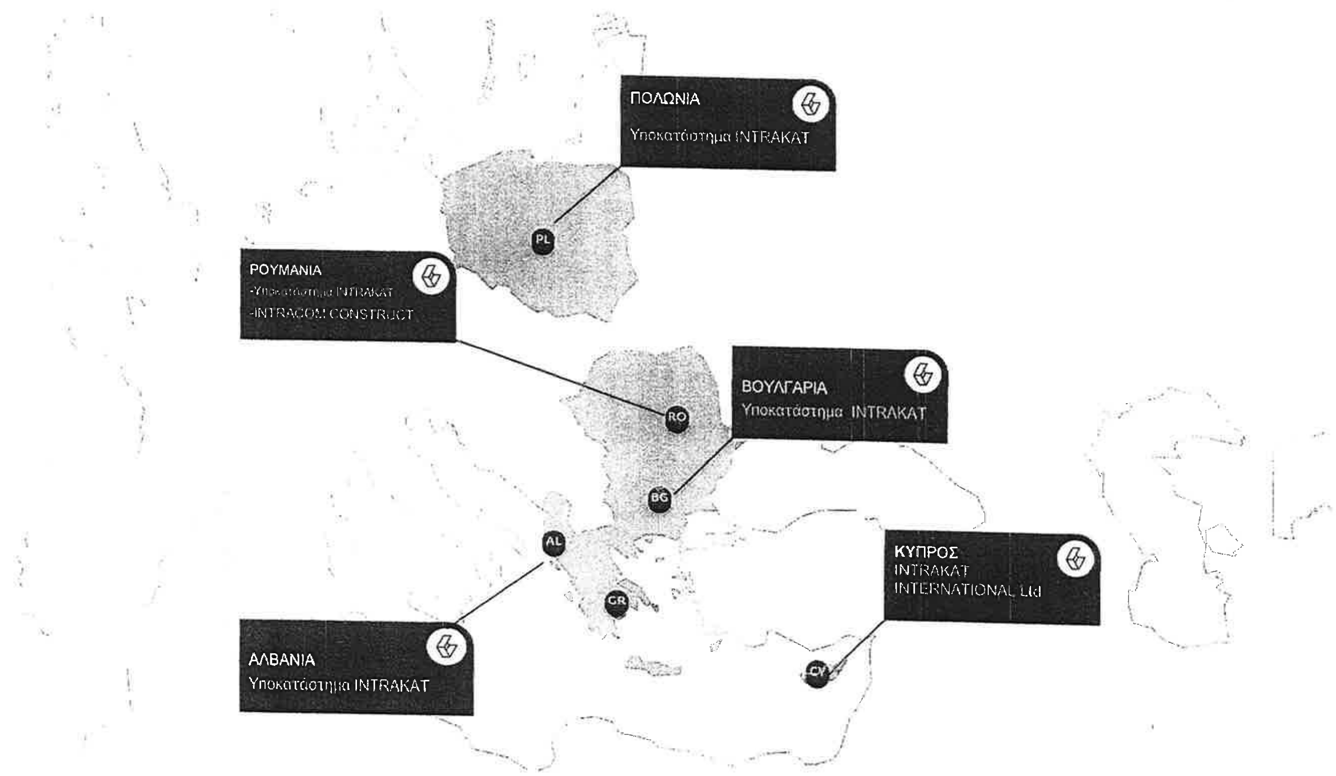
ΚΥΡΙΟΤΕΡΕΣ ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ

Εταιρεία	Τομέας	Περιγραφή
ΠΡΙΣΜΑ ΔΟΜΗ ΑΤΕ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ / ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	Η Εταιρεία διαθέτει κατασκευαστικό πτυχίο 5ης τάξης ΜΕΕΠ και μεγάλη εμπειρία και εξειδίκευση στον τομέα των Περιβαλλοντικών Ενεργειακών έργων.
EUROKAT	ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	Η Εταιρεία διαθέτει κατασκευαστικό πτυχίο 3ης τάξεως ΜΕΕΠ. Δραστηριοποιείται σε κατασκευαστικά και ενεργειακά έργα του Ιδιωτικού και Δημόσιου τομέα. Διαθέτει εξειδικευμένη εμπειρία στη λειτουργία και διαχείριση σταθμών αυτοκινήτων.
IN MAINT	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ / ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ	Η Εταιρεία παρέχει **ολοκληρωμένες** υπηρεσίες διαχείρισης λειτουργίας και συντήρησης μεγάλων **κτιριακών**, ηλεκτρομηχανολογικών, βιομηχανικών και αθλητικών εγκαταστάσεων.
INTRAPOWER	ΦΩΤΟΒΟΛΤΑΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ / ΕΝΕΡΓΕΙΑ	Εταιρεία παροχής ολοκληρωμένων λύσεων φωτοβολταϊκών συστημάτων με υψηλή τεχνογνωσία και περιβαλλοντική συνείδηση.
FRACASSO hellas	ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	Η Εταιρεία σχεδιάζει, κατασκευάζει και διαθέτει ένα σύνολο από συστήματα μεταλλικών στηθαίων, πλήρως εναρμονισμένων με τα Ευρωπαϊκά και Διεθνή πρότυπα ασφαλείας (EN 1317) των σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων. **Συνεργασία με την Ιταλική εταιρεία FRACASSO SpA.**

8

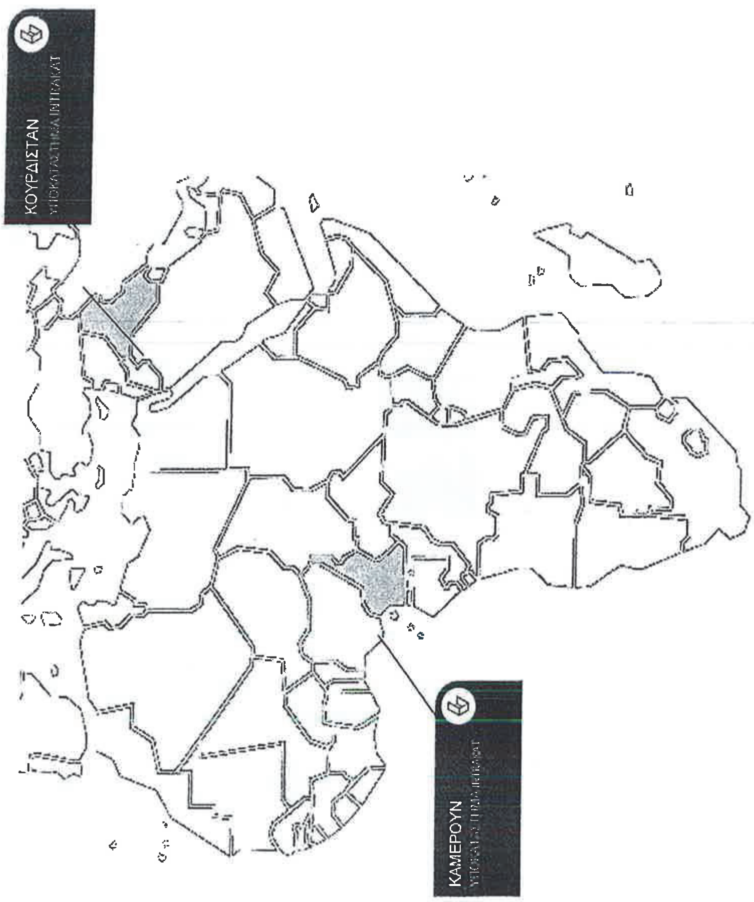
GEOGRAPHICAL FOOTPRINT

6 Υποκαταστήματα - 2 Κατασκευαστικές εταιρίες

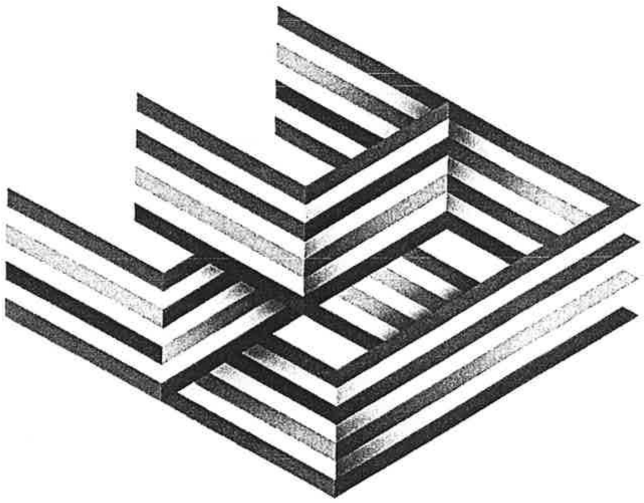


9

GEOGRAPHICAL FOOTPRINT



INTRAKAT

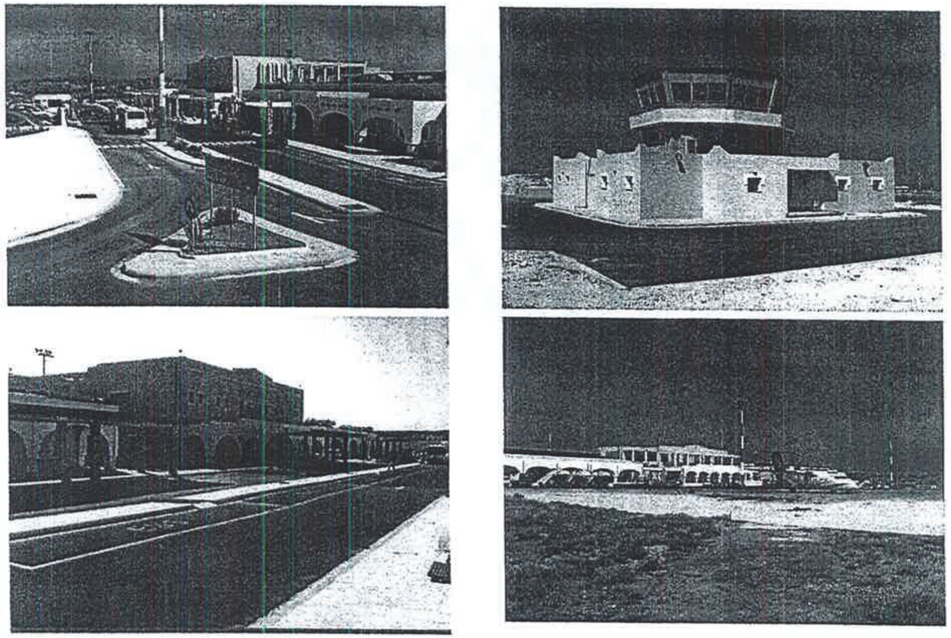


ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων Κατασκευή νέων κτιρίων αεροσταθμού στον Κρατικό Αερολιμένα Καρπάθου, 12.500 m²

Θέση: Νήσος Κάρπαθος, Νότια Ελλάδα
Προϋπολογισμός: 31,77 εκ. €
Περίοδος κατασκευής: 2005-2010



12

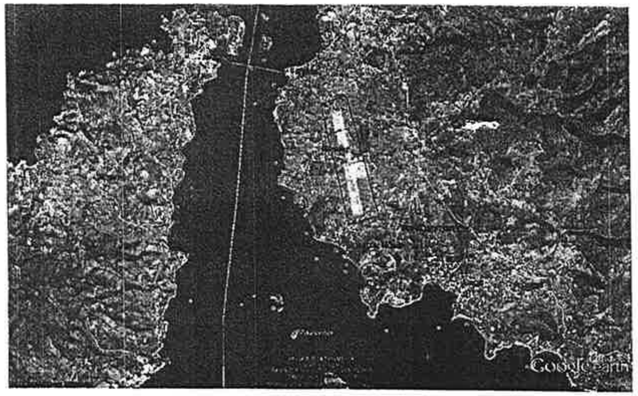
ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

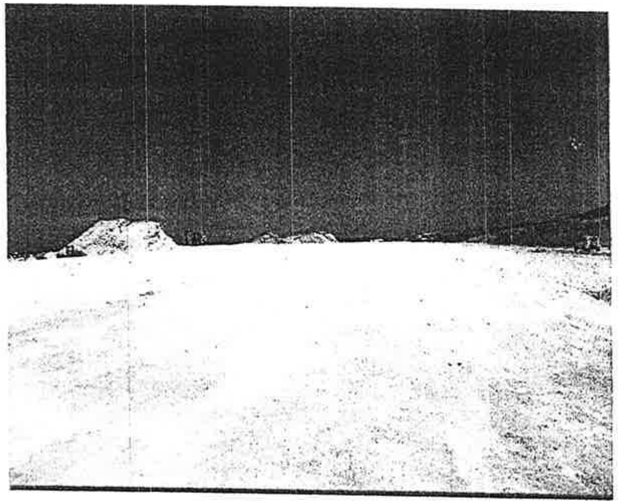
Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων
Κατασκευή του νέου πεδίου ελιγμών του κρατικού αερολιμένα Πάρου

Τοποθεσία: Βήσος Πάρος

Προϋπολογισμός: 13,1 εκ. Euros (+ ΦΠΑ)

Περιγραφή: 1400 m μήκος και 45 m πλάτος Διάδρομος Αεροδρομίου, με θέσεις ασφαλούς στάθμευσης στα δυο άκρα. Δυο διαδρόμους στάθμευσης taxi, που συνδέουν τον αεροδιάδρομο με το parking του αεροδρομίου. Χώρος parking 200m X 130 m. Βοηθητικός διάδρομος. Χώρος αποθήκευσης. Εργα αποχέτευσης. Εγκατάσταση φωτοσήμανσης για τον αεροδιάδρομο και τους διαδρόμους taxi. Περίφραξη και χωματουργικά έργα για τα νέα κτίρια.





13

ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ

01 **Αυτοκινητόδρομος Ανατολικής Πελοποννήσου** μήκους 182,5 χλμ Κόρινθος–Τρίπολη–Καλαμάτα και κλάδος Λεύκτρο – Σπάρτη

02 **Εγνατία Οδός Α.Ε.** Ανακατασκευή Εθνικής οδού Θεσσαλονίκης-Καβάλας, τμήμα Στρυμώνας – Αγ.Ανδρέας, 51 χλμ

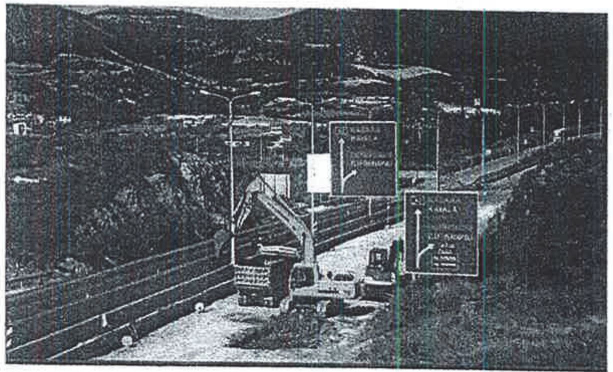
03 **ΥΠΕΧΩΔΕ** Παράκαμψη Άρτας Φιλιππιάδας – τμήμα Αγ. Δημήτριος Σελλάδες, 39 χλμ

04 **Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας** Κατασκευή οδικού τμήματος Ποτίδαια – Κασσάνδρεια, συναλικού μήκους 17χλμ

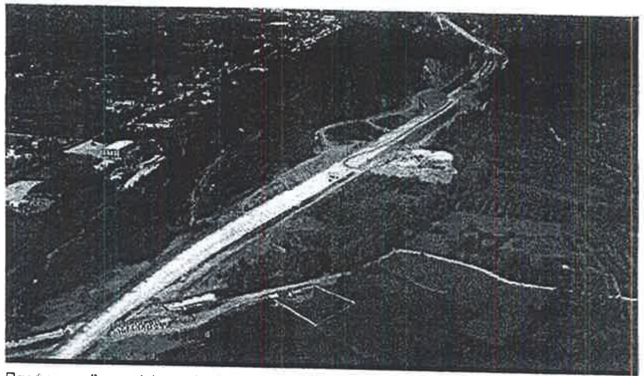
05 **Περιφέρεια Θεσσαλίας** Παρακάμψεις Αρτεσιανού και Ριζοβουνίου στην Ε.Ο. Καρδίτσα – Τρίκαλα, 5,2 χλμ

06 **Περιφέρεια Ηπείρου** Βελτίωση οδού Τύρια – Σιστρούνι στο Νομό Ιωαννίνων, 16,7 χλμ

07 **Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων** Κατασκευή οδικού τμήματος κόμβος Ιππικού Κέντρου – Καλύβια – Λαγονήσι – Ανάβυσσος, στο Νομό Αττικής



Εγνατία Οδός, Θεσσαλονίκη -Καβάλα



Παράκαμψη Άρτας Φιλιππιάδας

14

ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ

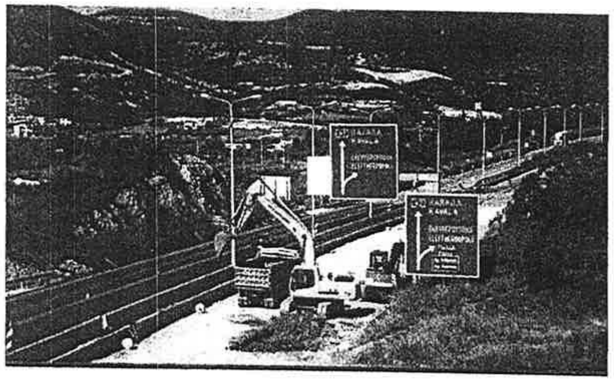
Εγνατία Οδός Α.Ε.: Ανακατασκευή Εθνικής οδού Θεσσαλονίκης-Καβάλας, τμήμα Στρυμώνας – Αγ.Ανδρέας, 51 km

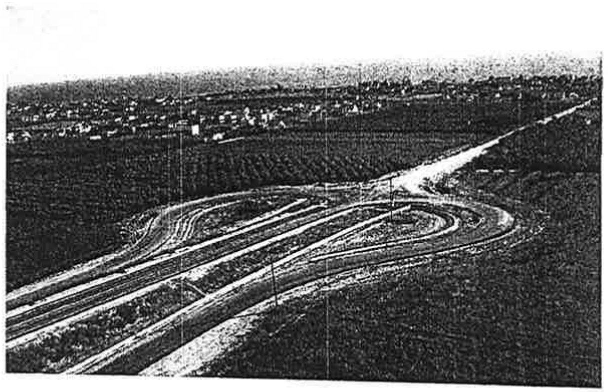
Τοποθεσία: Καβάλα, Βόρεια Ελλάδα

Προϋπολογισμός: 30 εκατ. Ευρώ (+ΦΠΑ)

Περίοδος κατασκευής: 2005-2008

Περιγραφή: Αποκατάσταση/Ανακατασκευή αυτοκινητοδρόμου 51km - 2 ανισόπεδοι κόμβοι - 3 άνω διαβάσεις – Η/Μ εργασίες & οδοφωτισμός – Προμήθεια & εγκατάσταση στηθαίων ασφαλείας – Οδοσήμανση & διαγράμμιση





15

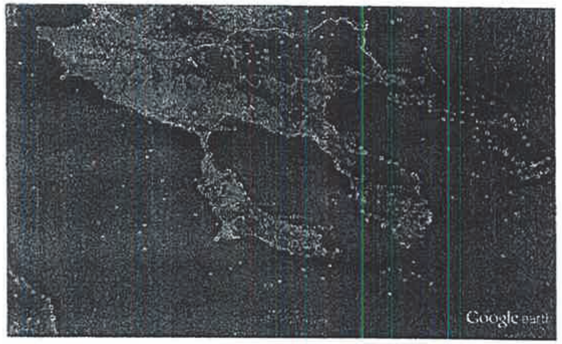
ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ

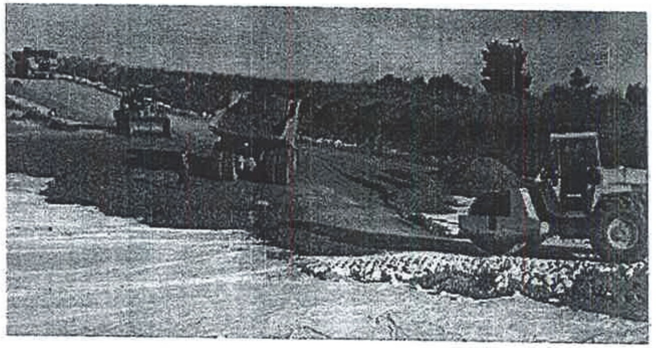
Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας Κατασκευή οδικού τμήματος Ποτίδαια - Κασσανδρεια του οδικού κυκλώματος Κασσάνδρας ν. Χαλκιδικής, 17km.

Προϋπολογισμός: **38** εκ. Euros (+ΦΠΑ)

Περίοδος κατασκευής: 2010 – Υπό κατασκευή

Περιγραφή: Κατασκευή της οδού Ποτίδαια-Κασσάνδρεια στην Χαλκιδική, Βάρεια Ελλάδα. Μήκος 15 km με δυο ανισόπεδους κόμβους 1,2 km μήκους ο καθένας.





16

ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΥΔΡΑΥΛΙΚΑ

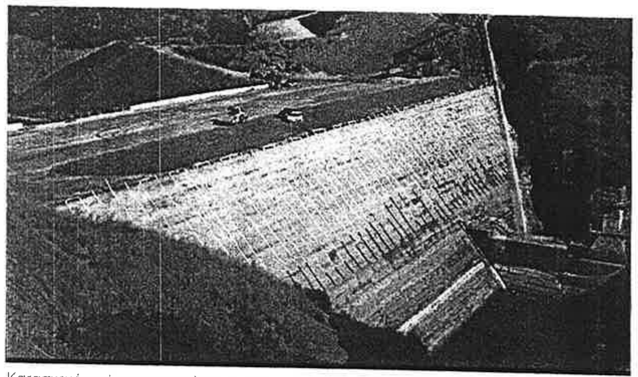
01 **ΥΠΥΜΕΔΙ** Ύδρευση Ηρακλείου και Αγίου Νικολάου από το Φράγμα Αποσελέμη – Έργα Ενίσχυσης Ταμιευτήρα Φράγματος Αποσελέμη από το Οροπέδιο Λασιθίου

02 **Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων** Κατασκευή φράγματος στη λεκάνη Φιλιατρινού νομού Μεσσηνίας, συνολικού όγκου 430.000 μ³ και ωφέλιμου όγκου ταμιευτήρα του φράγματος περίπου 8 εκατ. Μ

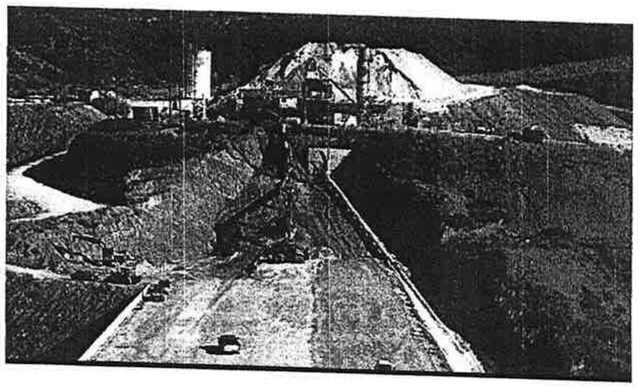
03 **Εγνατία Οδός Α.Ε.** Έργα Αποχέτευσης Δήμου Ευεργέτουλα Νομού Λέσβου – Κατασκευή Δικτύων (Ν58.00)

04 **ΥΠΥΜΕΔΙ** Έργα διευθέτησης του χειμάρρου Ξηριά στην Κόρινθο

05 **ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ** Κατασκευή δικτύων απορροής ομβρίων υδάτων Δήμου Παιανίας, Αττικής



Κατασκευή φράγματος στη λεκάνη Φιλιατρινού νομού Μεσσηνίας



17

ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑ

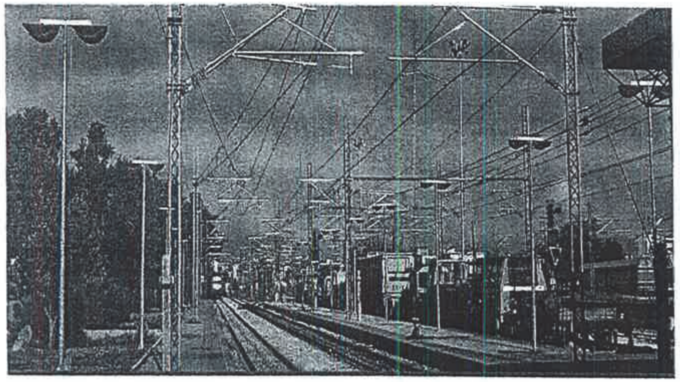
01 **ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.** Κατασκευή υποδομής νέας σιδηροδρομικής γραμμής, σταθμών και στάσεων στο τμήμα Κιάτο –Ροδοδάφνη

02 **CFR S.A. (Εθνική Εταιρία Σιδηροδρόμων Ρουμανίας)** Ανακατασκευή του σιδηροδρομικού σταθμού, επιφανείας 3.800 τ.μ. στην Oradea Ρουμανίας

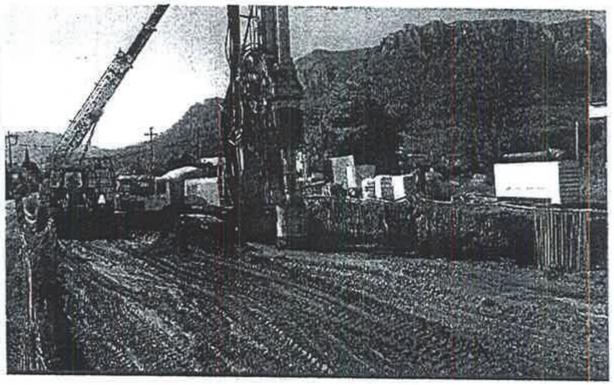
ΟΣΕ GSM-R Δίκτυο οπτικών ινών για την λειτουργία του συστήματος GSM-R του ΟΣΕ, 600 km

03 **CFR S.A. (Εθνική Εταιρία Σιδηροδρόμων Ρουμανίας)** Εκσυγχρονισμός του συστήματος παρακολούθησης (CED) του σιδηροδρομικού σταθμού στο Βουκουρέστι.

04 **CFR S.A. (Εθνική Εταιρία Σιδηροδρόμων Ρουμανίας)** Εκσυγχρονισμός του συστήματος παρακολούθησης (CED) και κατασκευή κτιρίου ελέγχου κυκλοφορίας του σιδηροδρομικού σταθμού στην Τιμισοάρα Ρουμανίας



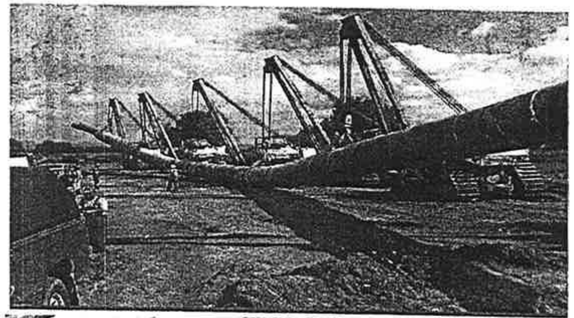
Σιδηροδρομικά έργα

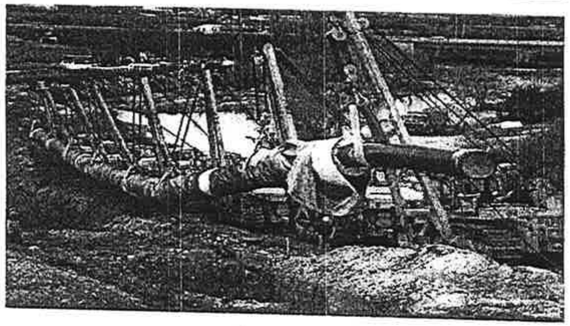


Κατασκευή Κιάτο –Ροδοδάφνη

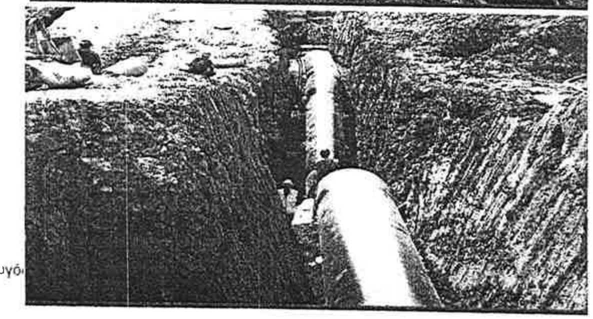
ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ: ΔΙΚΤΥΑ ΑΓΩΓΩΝ

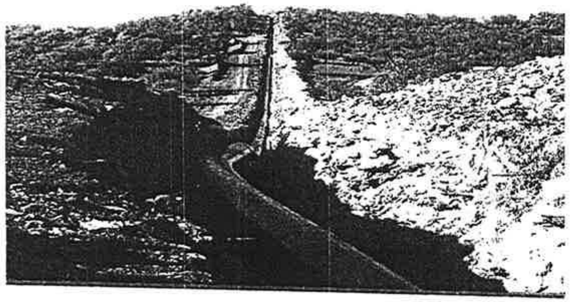
ΠΕΛΑΤΗΣ	ΕΡΓΟ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
PROMETHEUS GAS SA	ΑΓΩΓΟΣ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ ΥΨΗΛΗΣ ΠΙΕΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΛΕΞΑΝΔΟΥΠΟΛΗ ΣΤΗΝ ΚΟΜΟΤΗΝΗ, ΕΛΛΑΔΑ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΑΓΩΓΟΥ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ ΥΨΗΛΗΣ ΠΙΕΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΛΕΞΑΝΔΟΥΠΟΛΗ (ΑΝΘΕΙΑ) ΣΤΗΝ ΚΟΜΟΤΗΝΗ PROCUREMENT OF MATERIALS AND CONSTRUCTION OF HIGH PRESSURE NATURAL GAS PIPELINE FROM ALEXANDROUPOLIS (ANTHIA) TO KOMOTINI (Φ40 - 54.000m). ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΠΙΤΗΡΗΣΗΣ / ΔΙΚΤΥΟ ΟΠΤΙΚΩΝ ΙΝΩΝ)





Αγωγό





19

ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑ – ΚΤΙΡΙΑ ΓΡΑΦΕΙΩΝ / ΔΙΚΤΥΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ

01 **Intracom Holdings** Κατασκευή πενταόροφου κτιρίου της hellas online με δύο υπόγειους ορόφους συνολικής επιφάνειας 7.100 τ.μ., επί της οδού Αδριανείου, στην Αθήνα

02 **Societe Generale** Κατασκευή καταστημάτων σε διάφορες περιοχές της Αττικής

03 **Μπενρουμπή** Ανακαίνιση και εκσυγχρονισμός κτιρίου 11.150 τ.μ. στο Μαρούσι

04 **Sato** Κατασκευή κτιρίου γραφείων και καταστημάτων Ομίλου, συνολικής επιφανείας 3.000 τ.μ.

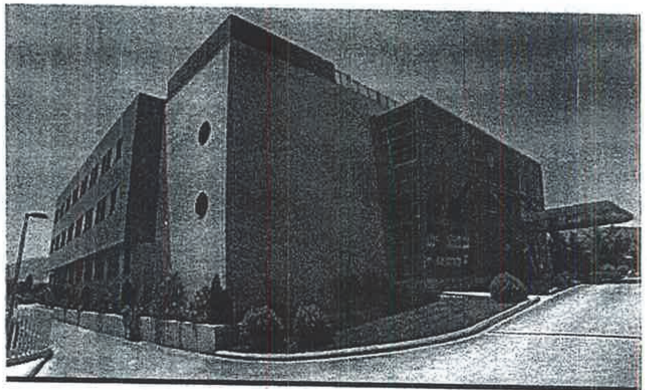
05 **Intracom Holdings** Κατασκευή τριώροφου κτιρίου γραφείων 5.000 τ.μ. στην Ξάνθη.

06 **BSB ABEE** Κατασκευή νέου κτιρίου 17.500 τ.μ., επί της Ε.Ο Αθηνών–Λαμίας

07 **Εταιρεία παραγωγής ρεύματος Βουκουρεστίου** Ανακατασκευή κεντρικών γραφείων, συνολικής επιφάνειας 10.000 τ.μ., στο Βουκουρέστι, Ρουμανίας



Κέντρο Παιδείας Επιστημών, Αρσάκειο Λύκειο Πατρών



Κτίριο Athens Information Technology στην Παιανία

20

ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑ - ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΑ

01 **ΙΑΣΩ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ Α.Ε.** Ανέγερση Γενικής Ιδιωτικής Κλινικής, δυναμικότητας 213 κλινών, εμβαδού 28.000 τ.μ., στη Λάρισα

02 **ΡΕΑ Α.Ε.** Ανέγερση επταόροφης γυναικολογικής, μαιευτικής, χειρουργικής, θεραπευτικής κλινικής, με τέσσερα υπόγεια δυναμικότητας 200 κλινών, στο Π. Φάληρο

03 **Νέο Νοσοκομείο Κέρκυρας** Ολοκλήρωση κατασκευής νοσοκομείου τεσσάρων ορόφων με δύο υπόγεια, δυναμικότητας 277 κλινών

04 **Νέο Νοσοκομείο Κατερίνης** Ολοκλήρωση κατασκευής νοσοκομείου τεσσάρων ορόφων με δύο υπόγεια, δυναμικότητας 217 κλινών, 31.600 τ.μ.

05 **Ψυχιατρική κλινική Νοσοκομείου Κέρκυρας** Ανέγερση Ολοκληρωμένου Ψυχιατρικού Τμήματος, δύο ορόφων, δυναμικότητας 21 κλινών, στο Γενικό Νοσοκομείο Κέρκυρας

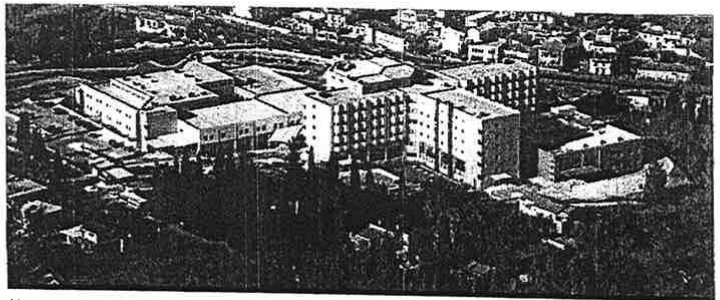
06 **Ψυχιατρική κλινική Νοσοκομείου Κατερίνης** Ανέγερση Ολοκληρωμένου Ψυχιατρικού Τμήματος, δύο ορόφων, δυναμικότητας 26 κλινών, στο Γενικό Νοσοκομείο Κατερίνης

07 **Υπουργείο Δημοσίων Έργων και Στέγασης και Υπουργείο Εσωτερικών της Ρουμανίας** Ανακατασκευή του νοσοκομείου «Prof.Dr. Dimitrie Gerota», συνολικής επιφάνειας, στο Βουκουρέστι Ρουμανίας

08 **Ιόνιος Κλινική στην Κέρκυρα** Ανέγερση Γενικής Ιδιωτικής τριόροφης Κλινικής με Υπόγειο, δυναμικότητας 114 κλινών, στη Κέρκυρα.



Μαιευτική, γυναικολογική κλινική ΡΕΑ, Π.Φάληρο Αττική



Νοσοκομείο και Ψυχιατρική Κλινική Κέρκυρας

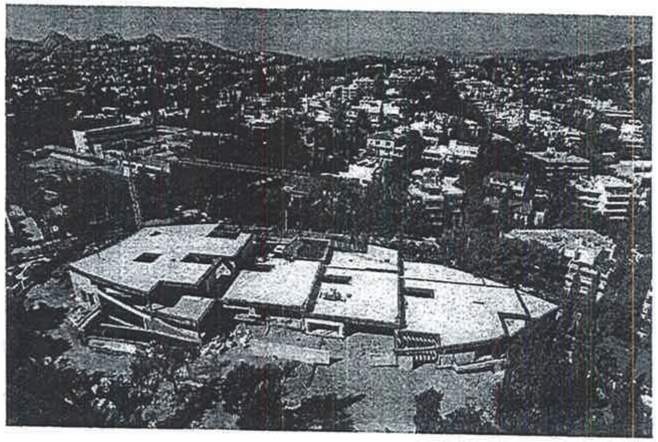
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΕΡΓΑ - ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ

- Εμβαδό κτιρίων: 3.000 m²
- Χωρητικότητα: 276 παιδιά
- Προϋπολογισμός: 6 εκ. €
- Κατασκευή: 2013-2014

Ελληνοαμερικανικόν Εκπαιδευτικόν Ίδρυμα
Κολλέγιο Αθηνών - Κολλέγιο Ψυχικού

✓ Κατασκευή νηπιαγωγείου στο Ελληνοαμερικανικό κολλέγιο Ψυχικού. Το νηπιαγωγείο «Ιωάννης Μ. Καρράς» δυο ισόγεια και δυο υπόγεια parking στο Αμερικανικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα – Κολλέγιο, για 138 παιδιά προσχολικής ηλικίας και 138 νήπια





22

ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΟΙΚΙΣΤΙΚΑ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΑ

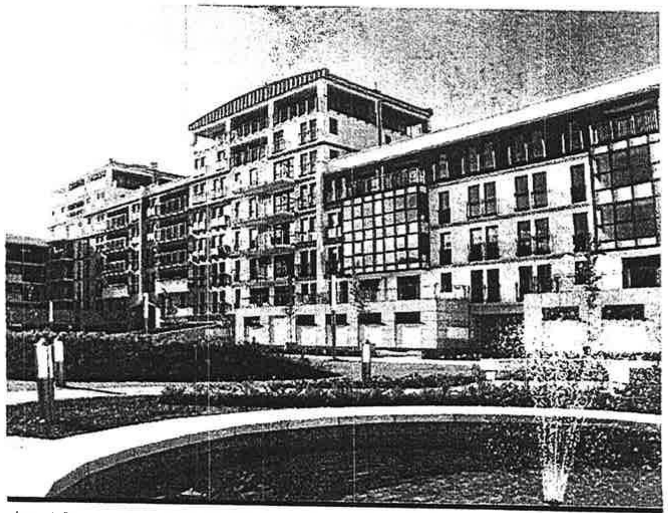
01 **Alpha Krakow Development** Κατασκευή αστικού οικιστικού και εμπορικού συγκροτήματος Garden Residence, 70,323 τ.μ. (450 διαμερισμάτων), στην Κρακοβία Πολωνίας

02 **Blue Riviera Levendi** Κατασκευή κτιριακού συγκροτήματος 4.500 τ.μ. θερινών κατοικιών στον Αγ. Κωνσταντίνο, Φθιώτιδας

03 **Εθνική Δασική Υπηρεσία της Ρουμανίας** Κατασκευή ξενοδοχειακής μονάδας συνολικής επιφάνειας 1.500 τ.μ., στο Zarnesti, Ρουμανίας



Blueriviera Levendi, συγκρότημα θερινών κατοικιών, Αγ. Κωνσταντίνος Φθιώτιδος



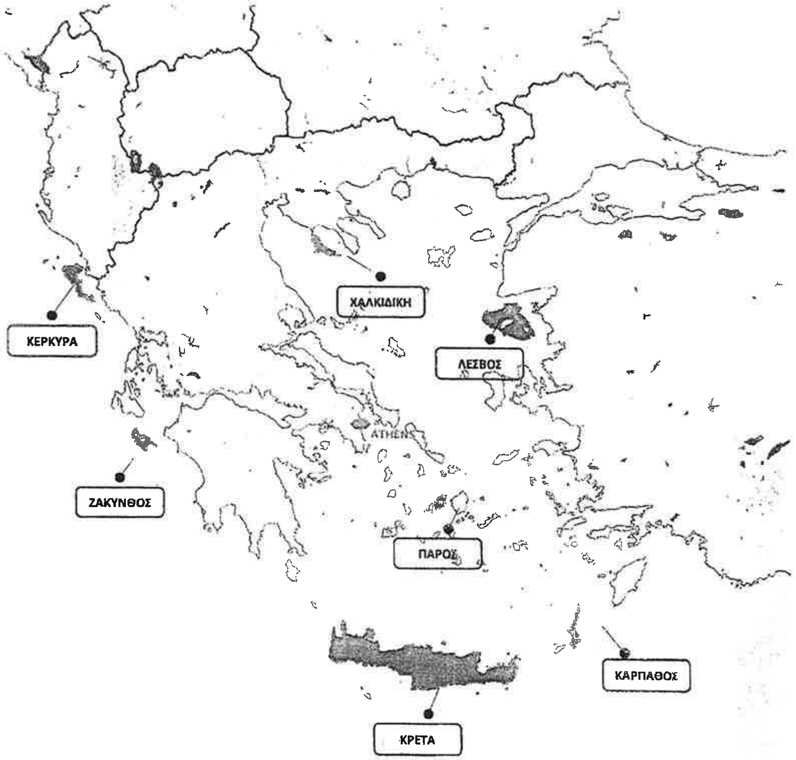
Αστικό & εμπορικό συγκρότημα Garden Residence, Κρακοβία Πολωνίας

23

ΝΕΑ ΕΡΓΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

ΠΕΛΑΤΗΣ	ΕΡΓΟ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΤΕΡΕΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΝΟΜΟΥ ΣΕΡΡΩΝ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (Ε.Σ.Α.Ν.Σ. Α.Α.Ε.)	ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΟΝΑΔΑΣ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ ΝΟΜΟΥ ΣΕΡΡΩΝ	ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ & 27 ΧΡΟΝΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	ΝΕΑ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ & 27 ΧΡΟΝΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ 60.000.000 €
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΑΘΗΝΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΝΟΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΤΟΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΘΕΛ ΚΑΙ ΤΟΝ ΗΛΠΑΠ	ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ & 12 ΧΡΟΝΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ & ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΓΙΑ 12 ΧΡΟΝΙΑ ΕΝΟΣ ΠΛΗΡΙΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ 48.000.000 €
ΚΟΙΝΩΝΙΑ ΤΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ	ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΥΡΥΖΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ & 19 ΧΡΟΝΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ & ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΓΙΑ 19 ΧΡΟΝΙΑ ΔΙΚΤΥΩΝ ΕΥΡΥΖΩΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΣΕ ΑΓΡΟΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ – 2η ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΖΩΝΗ (ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ) 161.000.000 €

ΝΕΑ ΕΡΓΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ



REGION	PROJECT
ΝΗΣΟΣ ΚΑΡΠΑΘΟΣ	• ΝΕΟ ΚΤΙΡΙΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	• ΝΕΟΣ ΑΕΡΟΔΙΑΔΡΟΜΟΣ
ΝΗΣΟΣ ΛΕΣΒΟΣ	• ΔΙΚΤΥΟ ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΗΣ ΕΥΕΡΓΕΤΟΥΛΑΣ
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	• ΙΟΝΙΟΣ ΚΛΙΝΙΚΗ • ΝΕΟ ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΚΟΜΕΙΟ
ΝΗΣΟΣ ΖΑΚΥΝΘΟΣ	• ΝΕΑ ΝΟΣΗΛΕΥΤΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ (ΠΟΤΙΔΑΙΑ)	• Κατασκευή οδικού τμήματος Ποτίδαια – Κασσάνδρεια, συνολικού μήκους 17χλμ
ΚΡΗΤΗ	• ΥΔΡΕΥΣΗ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΑΙ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΑΠΟ ΤΟ ΦΡΑΓΜΑ ΑΠΟΣΕΛΕΜΗ • ΝΕΟ ΚΤΙΡΙΟ ΣΟΦΡΩΝΙΣΤΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΣΤΗ ΝΕΑΠΟΛΗ, ΚΡΗΤΗΣ • ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΣΤΟ ΡΕΘΥΜΝΟ, ΚΡΗΤΗΣ

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ

✓ Το Εργοστάσιο βρίσκεται στην Γιάννουλη Λάρισας, Θεσσαλία
✓ Επιφάνεια : 125.000 m²
✓ Στεγασμένοι Βιομηχανικοί Χώροι Παραγωγής: 25.000 m²
✓ Ανθρώπινο Δυναμικό : ~135 άτομα



Βασικοί Πελάτες

AREVA

SIEMENS

INTRACOM

ABB

ΜΟΝΑΔΑ ΒΑΡΕΩΝ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ	ΜΟΝΑΔΑ ΠΡΟΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΟΙΚΙΣΚΩΝ	ΜΟΝΑΔΑ ΙΣΤΩΝ & ΠΥΛΩΝΩΝ	ΓΑΛΒΑΝΙΣΤΗΡΙΟ
Βασική δραστηριότητα είναι η παραγωγή σύνθετων κατασκευών από διατομές μορφοσίδηρου βαρέως τύπου	Η Μονάδα παράγει ειδικούς προκατασκευασμένους μεταλλικούς οικίσκους	Η Μονάδα παράγει : ➢ Πυλώνες μεταφοράς ενέργειας Υ.Τ. (150kV, 400kV κ.λ.π.) ➢ Ικριώματα Υποσταθμών. ➢ Ιστούς Κινητής Τηλεφωνίας & εξαρτήματα αυτών. ➢ Πυλώνες ηλεκτροκίνησης σιδηροδρομικού δικτύου. ➢ Πύργους Ραντάρ	Η Μονάδα έχει δυνατότητα γαλβανίσματος κατασκευών μήκους έως και 14 μέτρων
Δυναμικότητα παραγωγής: 10.000 τόνοι ετησίως	Δυναμικότητα παραγωγής: 1.200 τεμάχια ετησίως	Δυναμικότητα παραγωγής: 10.000 τόνοι ετησίως	Δυναμικότητα παραγωγής: 20.000 τόνοι ετησίως

26

ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΕΡΓΑ

Vodafone

01 Οπτικός δακτύλιος Αττικής / δίκτυο οπτικών ινών μεταξύ Αθήνας – Θεσσαλονίκης – 382 χλμ.

02 Κατασκευή άνω των 1.800 Σταθμών Βάσης κινητής τηλεφωνίας στην Ελλάδα

03 Ανακατασκευή – Διαμόρφωση 21 καταστημάτων

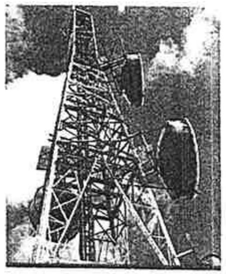
Wind Hellas

01 Κατασκευή άνω των 150 Σταθμών Βάσης κινητής τηλεφωνίας στην Ελλάδα

02 Ανακατασκευή – Διαμόρφωση 52 καταστημάτων

03 Συντήρηση; 750 Σταθμοί Βάσης; 9 τηλεπικοινωνιακά κέντρα





Hellas On Line

01 Συντήρηση όλου του δικτύου οπτικών ινών στην Ελλάδα, 3.500 χλμ

02 Μητροπολιτικά δίκτυα οπτικών ινών και περιφερειακά δίκτυα κορμού σε όλη την Ελλάδα, 3.000 χλμ.

Cosmote

01 Κατασκευή άνω των 700 Σταθμών Βάσης κινητής τηλεφωνίας στην Ελλάδα

02 Κατασκευή άνω των 400 Σταθμών Βάσης κινητής τηλεφωνίας στην Ελλάδα

03 Ανακατασκευή – Διαμόρφωση 200 καταστημάτων "ΓΕΡΜΑΝΟΣ"

Forthnet

01 Μητροπολιτικά δίκτυα οπτικών ινών, 430 χλμ.

02 Συντήρηση 33 τηλεπικοινωνιακών κέντρων

ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΕΡΓΑ – ΔΙΚΤΥΑ ΟΠΤΙΚΩΝ ΙΝΩΝ

01 Vodafone
Δίκτυο οπτικών ινών – Θεσσαλονίκη 382 km

02 Cyta Hellas
Μητροπολιτικό Δίκτυο οπτικών ινών στην Αθήνα, 270 km

03 GSM-R
Δίκτυο οπτικών ινών για την λειτουργία του συστήματος GSM-R του ΟΣΕ (ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ), 600 km

04 Forthnet
Μητροπολιτικά Δίκτυα οπτικών ινών, 430 km

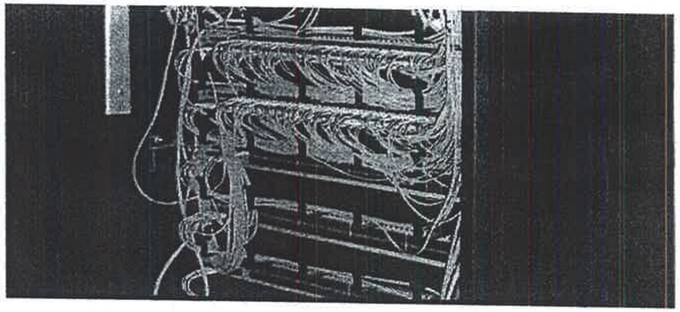
05 hellas Online
Μητροπολιτικά Δίκτυα οπτικών ινών στην Ελληνική επικράτεια, 3.000 km

06 Moldtelecom
Δίκτυο οπτικών ινών στη Μολδαβία, 1.000 km

07 Wind Hellas
Πλήρης κατασκευή (με το κλειδί στο χέρι) και συντήρηση για 2 χρόνια κεντρικού δικτύου οπτικών ινών 100km μεταξύ των σταθμων βάσης Ρεθύμνου και Ηρακλείου στην Κρήτη

08 Κοινωνία της Πληροφορίας
Κατασκευή μητροπολιτικών ευρυζωνικών δικτύων σε 28 μεγάλες πόλης της Ελληνικής Επικράτειας με περισσότερα από 780 km χαντάκι, 1.600.000 m καλωδίων οπτικών ινών και 1.500 FTTX κόμβων & σημείων σύνδεσης. Σύνδεση 238 σημείων ασύρματων συνδέσεων μέσω τεχνολογίας Wi-fi και Wi-max





28

ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΕΡΓΑ

Πελάτης	Έργο
ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ	Εγκατάσταση ραδιοσυστημάτων σε 18 σταθμούς
ΟΤΕ	Εγκατάσταση συνδρομητικών αγροτικών ραδιοσυστημάτων, 250 συστήματα (11 σταθμοί ανά σύστημα) σε όλη την Ελλάδα
SIEMENS	TETRA C4I, εγκατάσταση ηλεκτρονικού εξοπλισμού TETRA, 151 σταθμοί στην Αττική
STE Σ...	Προμήθεια και εγκατάσταση του εξοπλισμού πολυσημειακών ασυρματικών συστημάτων πρόσβασης (Point to Multipoint Wireless Access System –PMP), 890 σταθμοί σε όλη χώρα
Moldtelecom	Fiber optic network in Moldavia, 1.000 km
Κοινωνία της Πληροφορίας	Μητροπολιτικά της Ελλάδας, 780 χλμ δικτύου, 1.600.000 m τοποθετημένης οπτικής ίνας , 1.500 FTTH Access Nodes & FTTH Access Points, 238 ασύρματα σημεία Wi–Max & Wi–Fi
Romtelecom	Κατασκευή 120 συνδέσεων FTTH Εμπορικών Πελατών και 150 συνδέσεων FTTH Οικιακών Πελατών

29

Σας ευχαριστούμε

INTRAKAT

19ο χλμ Λεωφ. Παιανίας-Μαρκοπούλου, 190 02 Παιανία T: +30 210 6674700 F: +30 210 6646353 E: info@intrakat.gr W: www.intrakat.gr

Παράρτημα 27
Καταστατικό Παραχωρησιούχου

ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΘΗΝΩΝ
Χ. ΣΤΕΙΡΟΣ - Φ. ΚΤΕΝΑ
ΒΑΛΑΩΡΙΤΟΥ 9Β - Τ.Κ. 106 71 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ/ΚΑ: 210 36.36.871 & 210 36.36.319

ΑΤΕΛΩΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ 37.096

ΣΥΣΤΑΣΗ ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΩΝΥΜΙΑ

"Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας Β ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ"

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΥΡΩ 24.000.-

Στην Αθήνα σήμερα στις είκοσι έξι (26) του μηνός Φεβρουαρίου του έτους δύο χιλιάδες δέκα πέντε (2015), ημέρα Πέμπτη, στα γραφεία *της εδρεύουσας στην Αθήνα, επί της οδού Βαλαωρίτου αριθ.9Β, Εταιρείας Συμβολαιογράφων με την επωνυμία: «ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΘΗΝΩΝ Χ.ΣΤΕΙΡΟΣ-Φ.ΚΤΕΝΑ» (ΑΦΜ: 099912284 - ΔΟΥ: Δ' ΑΘΗΝΩΝ), ενώπιόν μου, του* **Συμβολαιογράφου Αθηνών ΧΡΗΣΤΟΥ ΚΩΝ/ΝΟΥ ΣΤΕΙΡΟΥ**, εταίρου της άνω εταιρείας, εμφανίστηκαν οι μη εξαιρούμενοι από το νόμο,

1) ΓΙΟΧΑΝΕΣ (JOHANNES) ΝΙΣΕΜΕΓΙΕΡ (NIESEMEYER) του Φραντς (Franz) και της Κρίστα (Christa), νομικός σύμβουλος, γεννημένος στο Warendorf Γερμανίας το 1982, κάτοικος Φρανφούρτης Γερμανίας, Schifferstrasse 5, 60594, κάτοχος του με αριθ. C7J8XCK2P/2010 γερμανικού διαβατηρίου και

2) ΚΑΙ ΠΕΤΕΡ ΧΟΛΓΚΕΡ (ΚΑΙ PETER HOLGER) ΖΟΜΠΕΛ (ZOBEL) του Ελμαρ (Elmar) και της Ουρσουλα (Ursula), ιδιωτικός υπάλληλος, γεννημένος στο Seligenstadt am Main το 1967, κάτοικος Φρανκφούρτης Γερμανίας, Schleidenstrasse 26, 60318, κάτοχος του υπ' αριθ. C5HT14MR1/2010 γερμανικού διαβατηρίου, οι οποίοι ενεργούν στο παρόν ως πληρεξούσιοι της εδρεύουσας στη Φρανκφούρτη αμ Μάιν Γερμανί-

ας (Flughafen, Geb. (κτίριο) 178, 60547) εταιρείας με την επωνυμία:

"Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide", δυνάμει εξουσίας που τους χορηγήθηκε για την υπογραφή του παρόντος με το από 4-2-2015 πληρεξούσιο που συνέταξε ο Συμβολαιογράφος της Φρανκφούρτης επί του Main, Meyer το οποίο προσαρτάται στο παρόν με την επισημείωση της Χάγης (apostille) και σε πιστή μετάφραση.

Η άνω εταιρεία συνεστήθη δια του από 2-7-1924 Καταστατικού, όπως βεβαιώνεται με το από 21-1-2015 πιστοποιητικό από το Εμπορικό Μητρώο Ω του Ειρηνοδικείου Φρανφούρτης αμ Μαιν, της εταιρείας ευρισκόμενης σε ισχύ σύμφωνα με αυτό, το οποίο προσαρτάται στο παρόν με την επισημείωση της Χάγης (apostille) και σε πιστή μετάφραση.

Οι άνω εμφανισθέντες δεν ομιλούν την Ελληνική γλώσσα, αλλά την Αγγλική και για τον λόγο αυτό προσέλαβαν ως διερμηνέα τους, την **ΙΡΙΔΑ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ του Ιωάννη και της Μαρίνας,** δικηγόρο, γεννημένη στην Αθήνα το 1971, κάτοικο Παλαιού Φαλήρου Αττικής, οδός Αλκυόνης, αρ. 37, κάτοχο του υπ' αριθ. ΑΚ-590727/2012 δελτίου ταυτότητας του ΤΑ. Παλ. Φαλήρου, την οποία όρκισα νόμιμα ότι θα κάνει πιστή μετάφραση του παρόντος από την Ελληνική στην Αγγλική γλώσσα.

2) ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΗΜΕΛΛΟΥ του Ηλία και της Καλλιόπης, δικηγόρος, γεννημένη στην Αθήνα το 1966, κάτοικος Δροσιάς Αττικής οδός Δωδεκανήσου αριθ.17^A, κάτοχος του με αριθ. ΑΚ-221264/2012 δελτίου ταυτότητας του ΤΑ. Νέας Ερυθραίας, η οποίος *ενεργεί στο παρόν ως πληρεξουσία της εδρεύουσας στην* Λευκωσία Κύπρου **(Αγ. Προκοπίου αριθ.13-Εγκωμη)** *Εταιρείας με την επωνυμία:*

Φύλλο 2

«SLENTEL LIMITED", δυνάμει εξουσίας που της χορηγήθηκε για την υπογραφή του παρόντος με το με το από 4-2-2015 πληρεξούσιο της Διευθύντριας της άνω εταιρείας Γιαννούλας Γεωργίου, το οποίο προσαρτάται στο παρόν με την επισημείωση της Χάγης (apostille) και σε πιστή μετάφραση.

Η άνω εταιρεία συνεστήθη με το από 17-1-2011 ιδρυτικό έγγραφο και καταστατικό της εταιρείας, σύμφωνα με το Νόμο Περί Εταιρειών, κεφ.113, έχει εγγραφεί στο Αρχείο του Εφόρου Εταιρειών με αριθμό εγγραφής ΗΕ 280254, σύμφωνα με τα σχετικά έγγραφα που προσαρτώνται στο παρόν, με την επισημείωση της Σύμβασης της Χάγης (apostille) και σε πιστή μετάφραση.

Οι ώδε εμφανισθέντες, ζήτησαν την σύνταξη του παρόντος, με το οποίο δήλωσαν, ότι συνιστούν με το παρόν συμβόλαιο Ανώνυμη Εταιρεία, η οποία διέπεται από τις διατάξεις του Κ.Ν. 2190/1920, όπως ισχύει σήμερα και από τους παρακάτω ειδικότερους όρους και συμφωνίες, που αποτελούν το καταστατικό αυτής.

ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α

ΕΠΩΝΥΜΙΑ - ΕΔΡΑ - ΣΚΟΠΟΣ - ΔΙΑΡΚΕΙΑ

ΑΡΘΡΟ 1

ΕΠΩΝΥΜΙΑ

1.1. Συστήνεται Ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία **«Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας Β ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ»** και με το διακριτικό τίτλο **«Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας Β Α.Ε.»** (εφεξής η «Εταιρεία»).

1.2. Για τις σχέσεις της Εταιρείας με το εξωτερικό, η επωνυμία της Εταιρείας θα είναι «Fraport Regional Airports of Greece B Société Anonyme» και ο διακριτικός τίτλος της «Fraport Regional Airports of Greece B S.A.».

ΑΡΘΡΟ 2

ΕΔΡΑ

2.1. Έδρα της Εταιρείας ορίζεται ο Δήμος Αμαρουσίου Αττικής.

2.2. Το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας μπορεί με απόφασή του να ιδρύει υποκαταστήματα, παραρτήματα και πρακτορεία οπουδήποτε στην Ελλάδα, ορίζοντας ταυτοχρόνως τα καθήκοντα, τις αρμοδιότητες, την έκταση της δικαιοδοσίας τους και τον τρόπο εν γένει της λειτουργίας τους.

2.3. Τα υποκαταστήματα της Εταιρείας που έχουν ιδρυθεί στην Ελλάδα υπόκεινται στη δικαιοδοσία των Δικαστηρίων της έδρας της Εταιρείας.

ΑΡΘΡΟ 3

ΣΚΟΠΟΣ

3.1. Σκοπός της εταιρίας είναι η αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και εν γένει λειτουργία των περιφερειακών αεροδρομίων Αιγαίου, και συγκεκριμένα των αεροδρομίων (1) Ρόδου, (2) Κω, (3) Σαντορίνης, (4) Μυκόνου, (5) Μυτιλήνης, (6) Σάμου και (7) Σκιάθου, σύμφωνα με τους όρους και τις διατάξεις της σχετικής Σύμβασης Παραχώρησης που θα συναφθεί μεταξύ της Εταιρείας, των μετόχων αυτής, της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Ελληνικού Δημοσίου Α.Ε. (εφεξής η «Σύμβαση Παραχώρησης»).

Φύλλο 3

3.2. Στο πλαίσιο του σκοπού της, η Εταιρεία δύναται να προβαίνει σε κάθε είδους έργα και να παρέχει κάθε είδους υπηρεσίες που συνδέονται με την αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και εν γένει λειτουργία των ανωτέρω περιφερειακών αεροδρομίων καθώς και να πραγματοποιεί εν γένει κάθε άλλη δραστηριότητα αμέσως ή εμμέσως σχετιζόμενη με και εξυπηρετούσα τον σκοπό της, σε κάθε περίπτωση σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις της Σύμβασης Παραχώρησης.

3.3. Για την επίτευξη, προώθηση και ανάπτυξη του σκοπού της εταιρείας είναι δυνατή:

(α) Η συμμετοχή σε κοινοπραξίες με οποιαδήποτε φυσικά ή νομικά πρόσωπα και η συνεργασία με φυσικά ή νομικά πρόσωπα, διεθνείς ή εθνικές, επαγγελματικές, επιστημονικές, δημοσιογραφικές, πολιτιστικές και κοινωνικές οργανώσεις, επιχειρήσεις, βιομηχανίες και οργανισμούς.

(β) Η συμμετοχή σε ευρωπαϊκά προγράμματα χρηματοδότησης και επιδότησης καθώς και σε οποιοδήποτε πρόγραμμα τεχνολογικής έρευνας και ανάπτυξης συστημάτων διαχείρισης ψηφιακών δεδομένων εν γένει.

(γ) Η συμμετοχή σε επενδυτικά και αναπτυξιακά προγράμματα του ελληνικού Δημοσίου.

(δ) Η ίδρυση υποκαταστημάτων ή πρακτορείων ή γραφείων οπουδήποτε στην ημεδαπή.

ΑΡΘΡΟ 4

ΔΙΑΡΚΕΙΑ

4.1. Η διάρκεια της Εταιρείας ορίζεται σε εξήντα (60) έτη και αρχίζει από την καταχώρηση του παρόντος στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ.) από την αρμόδια εποπτεύουσα

αρχή της διοικητικής απόφασης για τη σύσταση της Εταιρείας και λήγει την 31η Δεκεμβρίου 2075.

4.2. Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των Μετόχων που θα τροποποιεί το παρόν άρθρο, ο χρόνος της διάρκειας της Εταιρείας μπορεί να παραταθεί ή να περιορισθεί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β

ΑΡΘΡΟ 5

ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ - ΜΕΤΟΧΕΣ

5.1. Το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας ορίζεται στο ποσό των είκοσι τεσσάρων χιλιάδων ΕΥΡΩ (24.000,00 €) και διαιρείται σε είκοσι τέσσερις χιλιάδες (24,000) κοινές ονομαστικές μετοχές ονομαστικής αξίας ενός ΕΥΡΩ (1,00 €) η κάθε μία από αυτές.

5.2. Το κεφάλαιο αυτό θα καταβληθεί από τους ιδρυτές, όπως ορίζεται στο άρθρο 38 του παρόντος.

ΑΡΘΡΟ 6

ΑΥΞΗΣΗ ΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

6.1. Η αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου της Εταιρείας γίνεται μόνο σύμφωνα με το άρθρο 20 του παρόντος Καταστατικού.

6.2. Σε κάθε περίπτωση αύξησης του Μετοχικού Κεφαλαίου που δεν γίνεται με εισφορά σε είδος καθώς και εκδόσεως ομολογιών με δικαίωμα μετατροπής τους σε μετοχές, παρέχεται δικαίωμα προτίμησης σε ολόκληρο το νέο Κεφάλαιο ή το ομολογιακό δάνειο υπέρ των κατά την εποχή της έκδοσης μετόχων, ανάλογα με τη συμμετοχή τους στο υφιστάμενο Μετοχικό Κεφάλαιο και σύμφωνα με τους όρους και τα χρονικά περιθώρια που έχουν οριστεί από το όργανο της εταιρείας (Γενική Συνέλευση) που καθόρισε την αύξηση. Μετά το τέλος

Φύλλο 4

της προθεσμίας που όρισε το όργανο της Εταιρείας που αποφάσισε την αύξηση, για την ενάσκηση του δικαιώματος προτίμησης, η οποία δεν μπορεί να είναι μικρότερη από δέκα πέντε ημέρες (15) ημέρες, οι μετοχές που δεν αναλήφθηκαν από τους παλαιούς μετόχους, σύμφωνα με τα παραπάνω, διατίθενται ελεύθερα από το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας.

6.3. Η πρόσκληση για την ενάσκηση του δικαιώματος προτίμησης είναι δυνατόν να γίνεται με συστημένες επιστολές που θα στέλνονται στους μετόχους, περίπτωση κατά την οποία δεν θα απαιτείται περαιτέρω δημοσίευση της πρόσκλησης.

ΑΡΘΡΟ 7

ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΜΕΤΟΧΩΝ

7.1. Κάθε μέτοχος, μπορεί να προβεί σε πώληση των μετοχών του σε τρίτο, φυσικό ή νομικό πρόσωπο, υπό την προϋπόθεση ότι έχει προηγουμένως λάβει καλόπιστη προσφορά για την πώληση των μετοχών του και ότι έχει χορηγήσει πρώτα στους υπόλοιπους μετόχους το δικαίωμα πρώτης προτίμησης για την αγορά των μετοχών.

7.2. Ο μέτοχος που επιθυμεί να μεταβιβάσει τις μετοχές του, που θα καλείται στο εξής "ο προσφέρων", πρέπει να επιδώσει έγγραφη πρόσκληση προς τους άλλους μετόχους, που θα καλείται στο εξής "η γνωστοποίηση", με την οποία θα τους γνωστοποιεί την πρόθεσή του να μεταβιβάσει το σύνολο των μετοχών του, το όνομα του τρίτου που προσφέρεται να τις αποκτήσει, αντίγραφο της προσφοράς και τους όρους και τις προϋποθέσεις καταβολής του τιμήματος.

7.3. Οποιοσδήποτε από τους άλλους μετόχους ενδιαφέρεται για την απόκτηση των μετοχών που προσφέρονται προς πώληση πρέπει να γνωστοποιήσει εγγράφως έναντι αποδείξεως στο μέτοχο που προσφέρει τις μετοχές του προς πώληση την πρόθεσή του να ασκήσει το δικαίωμα της πρώτης προτίμησης μέσα σε προθεσμία τριάντα (30) ημερών.

7.4. Η προθεσμία αυτή των τριάντα (30) ημερών αρχίζει από την ημέρα που η γνωστοποίηση του προσφέροντος παραδίδεται στους άλλους μετόχους αυτοπροσώπως ή, αν αποστέλλεται με συστημένη επιστολή, την ημέρα της παράδοσης.

7.5. Αν η προθεσμία αυτή παρέλθει άπρακτη από οποιονδήποτε μέτοχο ή μετόχους, θεωρείται ότι ο/οι μέτοχοι παραιτήθηκαν από το δικαίωμά τους πρώτης προτίμησης.

7.6. Εάν οι μέτοχοι ασκήσουν εμπρόθεσμα το παραπάνω δικαίωμά τους πρώτης προτίμησης, αποκτούν τις μετοχές που προσφέρονται προς πώληση κατ' αναλογία και σύμφωνα με τον αριθμό των μετοχών που ανήκουν σε καθένα τους (μη υπολογιζομένων των μετοχών που προσφέρονται προς πώληση) μέσα σε προθεσμία τριάντα (30) ημερών από την άσκηση του δικαιώματος πρώτης προτίμησης και σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις που περιέχονται στην προσφορά.

7.7. Εάν ο ένας μέτοχος ασκήσει εμπρόθεσμα το δικαίωμά του πρώτης προτίμησης και ο άλλος μέτοχος δεν το ασκήσει, τότε ο προσφέρων τις μετοχές του προς πώληση θα γνωστοποιήσει εγγράφως μέσα σε δύο (2) ημέρες από τη μη άσκηση του δικαιώματος πρώτης προτίμησης από τον άλλο

Φύλλο 5

μέτοχο στο μέτοχο που ασκεί το δικαίωμα πρώτης προτίμησης ότι ο άλλος μέτοχος δεν άσκησε το δικαίωμά του.

7.8. Ο μέτοχος που άσκησε το δικαίωμά του πρώτης προτίμησης θα γνωστοποιήσει εγγράφως μέσα σε προθεσμία δέκα (10) ημερών προς τον προσφέροντα, αν προτίθεται ή όχι να προβεί στην αγορά όλων των προσφερομένων προς πώληση μετοχών.

7.9. Εάν το δικαίωμα πρώτης προτίμησης ασκηθεί εμπρόθεσμα από τον ίδιο μέτοχο για τις υπόλοιπες μετοχές, ο μέτοχος αυτός αποκτά τις υπόλοιπες μετοχές με τους όρους και τις προϋποθέσεις που περιέχονται στην προσφορά και μέσα σε προθεσμία τριάντα (30) ημερών από την άσκηση του δικαιώματός του πρώτης προτίμησης.

7.10. Οποιαδήποτε αλλαγή στους όρους της προσφοράς που δημιουργεί για τον τρίτο (φυσικό ή νομικό πρόσωπο) όρους ευνοϊκότερους από αυτούς που εμπεριέχονται στην αρχική προσφορά θα θεωρείται ότι συνιστά νέα προσφορά και ο προσφέρων τις μετοχές του προς πώληση υποχρεούται να τη γνωστοποιήσει εκ νέου στους μετόχους, σύμφωνα με την προβλεπόμενη σ’ αυτό το άρθρο διαδικασία.

7.11. Εάν ο μέτοχος προς τον οποίο έχει προσφερθεί το δικαίωμα πρώτης προτίμησης δεν το ασκήσει και οι υπόλοιποι μέτοχοι επίσης δεν το ασκήσουν, τότε ο προσφέρων τις μετοχές του προς πώληση έχει το δικαίωμα να μεταβιβάσει όλες τις μετοχές για τις οποίες δεν έχει ασκηθεί το δικαίωμα πρώτης προτίμησης σε τρίτο φυσικό ή νομικό πρόσωπο με τις παρακάτω προϋποθέσεις:

(α) Η μεταβίβαση θα έχει ολοκληρωθεί μέσα σε εξήντα (60) ημέρες από την ημέρα που όλα τα δικαιώματα πρώτης προτίμησης των μετόχων έχουν εκπνεύσει ή εξαλειφθεί.

(β) Ο τρίτος προς τον οποίο γίνεται η μεταβίβαση συμφωνεί να συμμορφώνεται και να τηρεί όλες τις διατάξεις του καταστατικού και

(γ) Χορηγείται κάθε σχετική απαιτούμενη έγκριση από τις αρμόδιες αρχές.

7.12. Αν η μεταβίβαση των μετοχών στο τρίτο, φυσικό ή νομικό πρόσωπο, δεν ολοκληρωθεί σύμφωνα με την προσφορά μέσα στην παραπάνω προθεσμία των εξήντα (60) ημερών, τότε, πριν από τη μεταβίβαση των προς πώληση μετοχών, οι μέτοχοι προς τους οποίους έχει χορηγηθεί το δικαίωμα πρώτης προτίμησης, παρά το γεγονός της προηγούμενης αποποίησής τους, έχουν το δικαίωμα να το ασκήσουν εκ νέου σύμφωνα με όσα ορίζονται στο άρθρο αυτό.

7.13. Σε περίπτωση που ένας εκ των μετόχων γνωστοποιήσει, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο παρόν άρθρο, στους άλλους μετόχους την πρόθεσή του να μεταβιβάσει τις μετοχές του, κανείς άλλος μέτοχος δεν δικαιούται να προβεί στην ίδια γνωστοποίηση για τις δικές του μετοχές, μέχρις ότου περατωθεί η πώληση των μετοχών του πρώτου γνωστοποιήσαντος μετόχου σε άλλο μέτοχο ή μετόχους ή στον τρίτο ή και τα δύο παύσουν.

7.14. Εάν ένας μέτοχος, σύμφωνα με τις προηγούμενες παραγράφους, προβεί σε πώληση ή σε μεταβίβαση των μετοχών του σε πρόσωπο άλλο από τους μετόχους, ο πωλών ή μεταβιβάζων μέτοχος θα είναι υποχρεωμένος να διασφαλίσει ότι ο εξαγοράζων ή αυτός προς τον οποίο μεταβιβάζει τις

Φύλλο 6

μετοχές συμφωνεί να τηρεί και να συμμορφώνεται με τους όρους του παρόντος καταστατικού.

7.15. Οι μέτοχοι συμφωνούν να συνεργασθούν πλήρως και να καταβάλουν κάθε εύλογη προσπάθεια προκειμένου να ολοκληρώσουν κάθε πώληση μετοχών σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο παρόν άρθρο και να αποκτήσουν, χωρίς να περιορίζονται σε αυτές, όλες τις απαραίτητες διοικητικές συναινέσεις, εγκρίσεις και άδειες και ουδείς εκ των μετόχων θα προβεί σε οποιαδήποτε πράξη με σκοπό να παρέμβει ή να παρεμποδίσει την δυνατότητα ολοκλήρωσης μίας τέτοιας πώλησης. Σε περίπτωση κατά την οποία ένας μέτοχος εμποδίζεται να προβεί σε ενέργεια προβλεπόμενη από το παρόν άρθρο και εντός της αναφερόμενης σε αυτό προθεσμίας, ένεκα καθυστέρησης ως προς την απόκτηση αδειών, εγκρίσεων και συναινέσεων (μη συμπεριλαμβανομένης της αδικαιολόγητης καθυστέρησης από την πλευρά του μετόχου), η εν λόγω προθεσμία θα εκτείνεται έως την δέκατη (10) ημέρα από αυτή που ακολουθεί την λήψη τελικής απόφασης αναφορικά με την χορήγηση μίας τέτοιας άδειας, συναίνεσης, ή έγκρισης.

ΑΡΘΡΟ 8

ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Εντός δύο (2) μηνών από την σύσταση της Εταιρείας ή εντός μηνός από τη λήξη της προθεσμίας καταβολής μετά από κάθε αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου, το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας, υποχρεούται να βεβαιώσει την καταβολή του Μετοχικού Κεφαλαίου, όπως ορίζεται στο άρθρο 11 του Κ.Ν. 2190/1920. Ειδικότερα σε περίπτωση αύξησης του Μετοχικού Κεφαλαίου η, κατά ανωτέρω, προθεσμία πιστοποίη-

σης του ποσού της αύξησης αρχίζει από την ορισθείσα προθεσμία καταβολής του ποσού της αύξησης, που δεν μπορεί να είναι μικρότερη από ένα (1) μήνα και μεγαλύτερη των τεσσάρων (4) μηνών από την ημερομηνία λήψης της ως άνω σχετικής απόφασης. Μέσα σε είκοσι (20) ημέρες από την λήξη της ως άνω προθεσμίας, η Εταιρεία υποχρεούται να υποβάλει στην Εποπτεύουσα Αρχή αντίγραφο του πρακτικού που θα συνταχθεί κατά την πιο πάνω συνεδρίαση του Διοικητικού Συμβουλίου, που αφορά την πιστοποίηση καταβολής του κεφαλαίου.

ΑΡΘΡΟ 9

ΜΕΤΟΧΕΣ – ΤΙΤΛΟΙ ΜΕΤΟΧΩΝ

9.1. Οι μετοχές της Εταιρείας είναι ονομαστικές. Η Εταιρεία θεωρεί ως μετόχους όλα τα πρόσωπα τα οποία εγγράφονται στο Βιβλίο Μετόχων της Εταιρείας.

9.2. Οι μετοχές της Εταιρείας είναι μεταβιβάσιμες σύμφωνα με τους όρους του παρόντος Καταστατικού (Άρθρο 7).

9.3. Για την μετατροπή των μετοχών σε ανώνυμες απαιτείται απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων κατά την απαρτία και πλειοψηφία του άρθρου 20 του παρόντος Καταστατικού και τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις του κ.ν.2190/1920.

ΑΡΘΡΟ 10

ΤΙΤΛΟΙ ΜΕΤΟΧΩΝ

10.1. Οι μετοχές μπορούν να εκδίδονται σε τίτλους που ενσωματώνουν μία ή περισσότερες μετοχές.

10.2. Η ακριβής περιγραφή του τίτλου ορίζεται από το Διοικητικό Συμβούλιο.

Φύλλο 7

10.3. Οι τίτλοι μετοχών είναι αριθμημένοι με αύξοντα αριθμό και φέρουν την ημερομηνία έκδοσης, το όνομα του κυρίου του τίτλου (στην περίπτωση που οι μετοχές είναι ονομαστικές), τη σφραγίδα της Εταιρείας και την υπογραφή του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου και ενός Συμβούλου που ορίζεται από το Διοικητικό Συμβούλιο.

10.4. Μέχρι την έκδοση των οριστικών τίτλων μετοχών, το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να εκδίδει προσωρινούς ονομαστικούς τίτλους με τα ως άνω χαρακτηριστικά. Με την έκδοση των οριστικών τίτλων, οι οποίοι με ευθύνη του Διοικητικού Συμβουλίου παραδίδονται στους μετόχους, οι προσωρινοί τίτλοι επιστρέφονται στην Εταιρεία.]

ΑΡΘΡΟ 11

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΜΕΤΟΧΩΝ

11.1. Οι μετοχές της Εταιρείας είναι αδιαίρετες. Σε περίπτωση συνιδιοκτησίας μίας μετοχής, οι συνιδιοκτήτες αντιπροσωπεύονται μόνο με έναν αντιπρόσωπο σχετικά με τις σχέσεις τους με την Εταιρεία.

11.2. Κάθε μετοχή δίνει το δικαίωμα μίας (1) ψήφου στη Γενική Συνέλευση των μετόχων της Εταιρείας.

11.3. Η ευθύνη του μετόχου περιορίζεται στο ονομαστικό κεφάλαιο των μετοχών του. Η ιδιότητα του μετόχου και η κατοχή τίτλου μετοχής συνεπάγονται την αποδοχή του παρόντος Καταστατικού, των αποφάσεων του Διοικητικού Συμβουλίου και της Γενικής Συνέλευσης της Εταιρείας, που λαμβάνονται σύμφωνα με το Νόμο.

11.4. Κάθε μετοχή δημιουργεί δικαίωμα συμμετοχής στα κέρδη της Εταιρείας και, σε περίπτωση πτώχευσης, στο ε-

νεργητικό της Εταιρείας, αναλογικά με τον συνολικό αριθμό των μετοχών.

11.5. Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις από κάθε μετοχή συνοδεύουν τον εκάστοτε κύριο του τίτλου.

ΑΡΘΡΟ 12

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΜΕΙΟΨΗΦΙΑΣ

12.1. Σε περίπτωση αίτησης μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό (1/20) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου, το Διοικητικό Συμβούλιο είναι υποχρεωμένο να συγκαλεί έκτακτη Γενική Συνέλευση των μετόχων, ορίζοντας ημέρα συνεδρίασής της που να μην απέχει περισσότερο από σαράντα πέντε (45) ημέρες από την ημέρα που επιδόθηκε η αίτηση στον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου. Στην αίτηση πρέπει να προσδιορίζονται με ακρίβεια τα θέματα της ημερησίας διάταξης. Εάν δεν συγκληθεί η Γενική Συνέλευση από το Διοικητικό Συμβούλιο εντός είκοσι (20) ημερών από την επίδοση της σχετικής αίτησης η σύγκλιση διενεργείται από τους αιτούντες μετόχους με δαπάνες της Εταιρείας με απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου της έδρας της Εταιρείας που εκδίδεται με την διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων. Στην απόφαση αυτή ορίζονται ο τόπος και ο χρόνος της συνεδρίασης καθώς και τα θέματα της ημερήσιας διάταξης.

12.2. Σε περίπτωση αίτησης μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό (1/20) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου το Διοικητικό Συμβούλιο υποχρεούται να εγγράψει στην ημερήσια διάταξη Γενικής Συνέλευσης που έχει ήδη συγκληθεί πρόσθετα θέματα, εάν η σχετική αίτηση περιέλθει στο Διοικητικό Συμβούλιο δέκα πέντε (15) τουλάχιστον ημέρες πριν από την Γενική Συνέλευση. Τα πρόσθετα θέματα πρέπει

Φύλλο 8

να δημοσιεύονται ή να γνωστοποιούνται με ευθύνη Διοικητικού Συμβουλίου κατά το άρθρο 26 του ΚΝ.2190/20 επτά (7) τουλάχιστον ημέρες πριν από την Γενική Συνέλευση. Αν τα θέματα αυτά δεν δημοσιευθούν οι αιτούντες μέτοχοι δικαιούνται να ζητήσουν αναβολή της Γενικής Συνέλευσης σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου και να προβούν οι ίδιοι στην δημοσίευση κατά τα οριζόμενα στο προηγούμενο εδάφιο με δαπάνη της εταιρείας. Το Διοικητικό Συμβούλιο δεν είναι υποχρεωμένο να προβαίνει στην εγγραφή θεμάτων στην ημερήσια διάταξη ούτε στη δημοσίευση ή γνωστοποίηση αυτών μαζί με αιτιολόγηση που υποβάλλονται από τους μετόχους αν το περιεχόμενο αυτών έρχεται προφανώς σε αντίθεση με το νόμο ή τα χρηστά ήθη.

12.3. Σε περίπτωση αίτησης μετόχου ή μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό (1/20) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου, ο Πρόεδρος της Συνέλευσης είναι υποχρεωμένος να αναβάλει, για μία μόνο φορά, τη λήψη αποφάσεων τακτικής ή έκτακτης Γενικής Συνέλευσης για όλα ή ορισμένα θέματα, ορίζοντας ημέρα συνεδρίασης για τη λήψη τους εκείνη που ορίζεται στην αίτηση των μετόχων, που όμως δεν μπορεί να απέχει περισσότερο από τριάντα (30) ημέρες από την ημέρα της αναβολής. Η μετ' αναβολή Γενική Συνέλευση αποτελεί συνέχιση της προηγούμενης και δεν απαιτείται η επανάληψη των διατυπώσεων δημοσιότητας της πρόσκλησης των μετόχων, σ' αυτήν μπορούν να μετάσχουν και νέοι μέτοχοι, τηρουμένων των διατάξεων των άρθρων 27 παρ.2 και 28 του Κ.Ν. 2190/1920, όπως ισχύει.

12.4. Σε περίπτωση αίτησης οποιουδήποτε μετόχου που υποβάλλεται στην εταιρεία τουλάχιστον πέντε (5) ολόκληρες

ημέρες πριν από την τακτική Γενική Συνέλευση, το Διοικητικό Συμβούλιο είναι υποχρεωμένο να παρέχει τις συγκεκριμένες πληροφορίες που του ζητούνται σχετικά με τις υποθέσεις της Εταιρείας, στο μέτρο που αυτές είναι χρήσιμες για την πραγματική εκτίμηση των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να απαντήσει ενιαία σε αιτήσεις μετόχων με το ίδιο περιεχόμενο. Υποχρέωση παροχής πληροφοριών δεν υφίσταται όταν οι σχετικές πληροφορίες διατίθενται ήδη στην ιστοσελίδα της εταιρείας ιδίως με τη μορφή ερωτήσεων και απαντήσεων.

Επίσης με αίτηση μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό 1/20 του καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου το Διοικητικό Συμβούλιο υποχρεούται να ανακοινώνει στη Γενική Συνέλευση τα ποσά που μέσα στην τελευταία διετία καταβλήθηκαν για οποιαδήποτε αιτία από την Εταιρεία σε μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου ή στους Διευθυντές ή άλλους υπαλλήλους της, καθώς και κάθε άλλη παροχή της Εταιρείας στα πρόσωπα αυτά ή κάθε άλλη σύμβαση της Εταιρείας που καταρτίστηκε για οποιαδήποτε αιτία με τα ίδια πρόσωπα. Σε όλες τις ανωτέρω περιπτώσεις το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να αρνηθεί να δώσει τις πληροφορίες που του ζητούνται για αποχρώντα ουσιώδη λόγο, αναγράφοντας τη σχετική αιτιολογία στα πρακτικά.

12.5. Σε περίπτωση αίτησης των μετόχων που εκπροσωπούν το ένα πέμπτο (1/5) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου, η οποία υποβάλλεται στην Εταιρεία μέσα στην προθεσμία της προηγούμενης παραγράφου, το Διοικητικό Συμβούλιο έχει την υποχρέωση να δώσει σ' αυτούς, κατά τη Γενική Συνέλευση ή, αν προτιμάει, πριν απ' αυτή, σε εκπρό-

Φύλλο 9

σωπό τους πληροφορίες σχετικά με την πορεία των εταιρικών υποθέσεων και την περιουσιακή κατάσταση της Εταιρείας. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να αρνηθεί να δώσει τις πληροφορίες που του ζητούνται για αποχρώντα ουσιώδη λόγο, αναγράφοντας τη σχετική αιτιολογία στα πρακτικά.

12.6. Στις περιπτώσεις του δευτέρου εδαφίου της παρ. 12.4 και της παρ. 12.5, οποιαδήποτε αμφισβήτηση σχετικά με το βάσιμο της αιτιολογίας λύεται από το αρμόδιο Μονομελές Πρωτοδικείο της έδρας της Εταιρείας με τη διαδικασία των Ασφαλιστικών Μέτρων. Με την ίδια απόφαση το δικαστήριο υποχρεώνει την εταιρεία να παράσχει τις πληροφορίες που αρνήθηκε.

12.7. Σε περίπτωση αίτησης μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό (1/20) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου, η λήψη απόφασης για οποιοδήποτε θέμα της ημερήσιας διάταξης της Γενικής Συνέλευσης γίνεται με ονομαστική κλήση.

12.8. Οι μέτοχοι που ασκούν τα δικαιώματα του παρόντος άρθρου οφείλουν να αποδείξουν την μετοχική τους ιδιότητα και τον αριθμό των μετοχών που κατέχουν κατά την άσκηση του σχετικού δικαιώματος. Τέτοια απόδειξη αποτελεί και η κατάθεση των μετοχών σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου 28 του ΚΝ 2190/20.

12.9. Μέτοχοι της Εταιρείας που εκπροσωπούν τουλάχιστον το ένα εικοστό (1/20) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου έχουν το δικαίωμα να ελέγχουν ανά πάσα στιγμή τα βιβλία της Εταιρείας, αυτοπροσώπως ή μέσω λογιστή της επιλογής τους.

MG

12.10. Μέτοχοι της Εταιρείας που εκπροσωπούν τουλάχιστον το ένα εικοστό (1/20) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου έχουν δικαίωμα να ζητούν έλεγχο της Εταιρείας από το αρμόδιο Δικαστήριο της περιφερείας στην οποία εδρεύει η Εταιρεία. Ο έλεγχος διατάσσεται, αν πιθανολογείται ότι με τις πράξεις που καταγγέλλονται, παραβιάζονται οι διατάξεις των Νόμων ή του Καταστατικού ή των αποφάσεων της Γενικής Συνέλευσης. Σε κάθε περίπτωση η αίτηση ελέγχου πρέπει να υποβάλλεται εντός τριών (3) ετών από την έγκριση των οικονομικών καταστάσεων της χρήσης εντός της οποίας τελέσθηκαν οι καταγγελλόμενες πράξεις.

12.11. Μέτοχοι της Εταιρείας που εκπροσωπούν το ένα πέμπτο (1/5) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν έλεγχο της Εταιρείας από το κατά την προηγούμενη παράγραφο αρμόδιο Δικαστήριο, εφόσον από την όλη πορεία των εταιρικών υποθέσεων γίνεται πιστευτό, ότι η διοίκηση των εταιρικών υποθέσεων δεν ασκείται όπως επιβάλλει η χρηστή και συνετή διαχείριση.

12.12. Οι μέτοχοι, που ασκούν το δικαίωμα των παραπάνω παραγράφων 12.9, 12.10 και 12.11, πρέπει να αποδείξουν στο Δικαστήριο ότι κατέχουν τις μετοχές που τους δίνουν το δικαίωμα να ζητήσουν τον έλεγχο της εταιρείας. Τέτοια απόδειξη αποτελεί και η κατάθεση των μετοχών σύμφωνα με τις παρ. 1 και 2 του άρθρου 28 του Κ.Ν. 2190/20. Το Δικαστήριο μπορεί να κρίνει ότι η εκπροσώπηση των αιτούντων μετόχων στο Διοικητικό Συμβούλιο σύμφωνα με τις παραγράφους 3 ή 6 του άρθρου 18 του ΚΝ 2190/20 δεν δικαιολογεί τον έλεγχο με βάση τις ανωτέρω παραγράφους 12.9, 12.10 και 12.11.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ

Φύλλο 10

ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ

ΑΡΘΡΟ 13

ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ

13.1. Οι μέτοχοι ασκούν τα σχετικά με τη διοίκηση της Εταιρείας δικαιώματά τους μόνο μέσω της συμμετοχής τους στη Γενική Συνέλευση, η οποία είναι το ανώτατο όργανο της Εταιρείας.

13.2. Η Γενική Συνέλευση, νομίμως συγκροτηθείσα, αντιπροσωπεύει τον συνολικό αριθμό των μετόχων και δικαιούται να αποφασίζει για κάθε υπόθεση που αφορά την Εταιρεία. Οι νόμιμες αποφάσεις της δεσμεύουν και τους μετόχους που απουσιάζουν ή διαφωνούν.

ΑΡΘΡΟ 14

ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

14.1. Η Γενική Συνέλευση αποφασίζει για κάθε ζήτημα που εισάγεται ενώπιον της.

14.2. Ειδικότερα, η Γενική Συνέλευση είναι η μόνη αρμόδια να αποφασίζει για τα ακόλουθα θέματα :

(α) Παράταση της διάρκειας, μετατροπή, αναβίωση, συγχώνευση, διάσπαση ή διάλυση της Εταιρείας.

(β) Τροποποίηση του Καταστατικού.

(γ) Αύξηση ή μείωση του Μετοχικού Κεφαλαίου, εκτός από αυξήσεις που επιβάλλονται από διατάξεις άλλων νόμων.

(δ) Έκδοση δανείου με ομολογίες που αναφέρονται στα άρθρα 3α και 3β του Κ. Ν. 2190/1920.

(ε) Εκλογή μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και ελεγκτών.

(στ) Διορισμός εκκαθαριστών.

(ζ) Διάθεση των ετησίων κερδών.

(η) Έγκριση των ετησίων λογαριασμών (ετησίων οικονομικών καταστάσεων).

14.3. Μετά την έγκριση των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων, η Γενική Συνέλευση, με ειδική ψηφοφορία που ενεργείται με ονομαστική κλήση, αποφαίνεται για την απαλλαγή των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και των Ελεγκτών από κάθε ευθύνη για αποζημίωση. Μέτοχοι που είναι μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου ή υπάλληλοι της Εταιρείας ψηφίζουν με βάση τις δικές τους και μόνον μετοχές. Η απαλλαγή του Διοικητικού Συμβουλίου είναι ανίσχυρη στις περιπτώσεις των διατάξεων του άρθρου 22α του Κ.Ν.2190/1920.

ΑΡΘΡΟ 15

ΣΥΓΚΛΗΣΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

15.1. Η Γενική Συνέλευση των μετόχων συγκαλείται από το Διοικητικό Συμβούλιο και συνέρχεται, τακτικά, στην έδρα της Εταιρείας, ή στην περιφέρεια άλλου δήμου εντός του νομού της έδρας ή άλλου δήμου όμορου της έδρας τουλάχιστον μία (1) φορά το χρόνο, πάντοτε μέσα στο πρώτο εξάμηνο από τη λήξη κάθε εταιρικής χρήσης.

15.2. Η Γενική Συνέλευση μπορεί να συνέρχεται και σε άλλο τόπο κείμενο στην Ελλάδα ή την αλλοδαπή.

15.3. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να συγκαλεί σε έκτακτη συνεδρίαση την Γενική Συνέλευση των μετόχων, όποτε το κρίνει σκόπιμο.

15.4. Η Γενική Συνέλευση, με εξαίρεση τις επαναληπτικές συνελεύσεις και εκείνες που εξομοιώνονται μ' αυτές, πρέπει να καλείται είκοσι (20) τουλάχιστον πλήρεις ημέρες πριν από την οριζόμενη για τη συνεδρίασή της. Συναφώς, διευκρινίζεται ότι συνυπολογίζονται και οι μη εργάσιμες ημέρες. Η ημέ-

Φύλλο 11

ρα δημοσίευσης της πρόσκλησης της Γενικής Συνέλευσης και η ημέρα της συνεδρίασης αυτής δεν υπολογίζονται.

ΑΡΘΡΟ 16

ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ -

ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΔΙΑΤΑΞΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

16.1. Η πρόσκληση της Γενικής Συνέλευσης προς τους μετόχους, η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον το οίκημα, τη χρονολογία, την ημέρα και την ώρα κατά την οποία θα συνέλθει η συνέλευση, καθώς και τα θέματα της ημερήσιας διάταξης με σαφήνεια, τους μετόχους που έχουν δικαίωμα συμμετοχής καθώς και ακριβείς οδηγίες για τον τρόπο με τον οποίο οι μέτοχοι θα μπορέσουν να μετάσχουν στην συνέλευση και να ασκήσουν τα δικαιώματα τους αυτοπροσώπως ή διά αντιπροσώπου ή ενδεχομένως και εξ αποστάσεως.

16.2. Η πρόσκληση της Γενικής Συνέλευσης δημοσιεύεται στην ιστοσελίδα της Εταιρείας, και μέχρις ότου αυτή καταρτιστεί, σε μία ημερήσια οικονομική εφημερίδα πανελλαδικής κυκλοφορίας κατά την κρίση του Διοικητικού Συμβουλίου.

16.3. Στην περίπτωση που οι μετοχές της εταιρίας είναι ονομαστικές στο σύνολό τους και οι μέτοχοι έχουν γνωστοποιήσει εγκαίρως στην εταιρεία τη διεύθυνση τους, η κατά την ανωτέρω παράγραφο 16.1 πρόσκληση της γενικής συνέλευσης μπορεί να κοινοποιείται στους μετόχους με δικαστικό επιμελητή ή με συστημένη επιστολή ή με παράδοση της πρόσκλησης. Σε περίπτωση που η πρόσκληση επιδίδεται με συστημένη επιστολή, η αποστολή αυτής θα πρέπει αποδεδειγμένα να προηγείται πέντε(5) τουλάχιστον ημέρες της προβλεπόμενης από το νόμο ελάχιστης προθεσμίας δημοσίευσης της πρόσκλησης.

16.4. Η πρόσκληση αυτή δημοσιεύεται όπως προβλέπεται από το νόμο προ είκοσι (20) πλήρων ημερών πριν την οριζόμενη για τη συνεδρίασή της ενώ προ δέκα (10) πλήρων ημερών στην ιστοσελίδα του Γενικού Εμπορικού Μητρώου. Στις περιπτώσεις επαναληπτικών Γενικών Συνελεύσεων, οι παραπάνω προθεσμίες συντέμνονται στο μισό.

16.5. Νεότερη πρόσκληση δεν απαιτείται εάν στην αρχική πρόσκληση ορίζονται ο τόπος και ο χρόνος των επαναληπτικών εκ του νόμου προβλεπόμενων συνεδριάσεων για την περίπτωση μη επίτευξης απαρτίας.

16.6. Πρόσκληση για σύγκλιση Γενικής Συνέλευσης δεν απαιτείται στην περίπτωση κατά την οποία στη συνέλευση παρίστανται ή αντιπροσωπεύονται μέτοχοι που εκπροσωπούν το σύνολο του μετοχικού κεφαλαίου και κανείς από αυτούς δεν αντιλέγει στην πραγματοποίησή της και στην λήψη αποφάσεων.

ΑΡΘΡΟ 17

ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΜΕΤΟΧΩΝ - ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΣΗ

17.1. Οι μέτοχοι που επιθυμούν να πάρουν μέρος στη Γενική Συνέλευση οφείλουν να καταθέσουν τους τίτλους των μετοχών τους στο ταμείο της Εταιρείας ή στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων ή σε οποιαδήποτε νόμιμα λειτουργούσα στην Ελλάδα Ανώνυμη Τραπεζική Εταιρεία τουλάχιστον πέντε (5) πλήρεις ημέρες πριν από εκείνη για την οποία ορίστηκε η συνεδρίαση της Συνέλευσης.

17.2. Οι μέτοχοι που έχουν δικαίωμα συμμετοχής στη Γενική Συνέλευση μπορούν να αντιπροσωπευτούν σ' αυτήν από πρόσωπο που έχουν εξουσιοδοτήσει νόμιμα.

Φύλλο 12

17.3. Οι αποδείξεις κατάθεσης μετοχών καθώς και τα έγγραφα νομιμοποίησης αντιπροσώπων των μετόχων πρέπει να κατατίθενται στην Εταιρεία τουλάχιστον πέντε (5) ολόκληρες ημέρες πριν από την ημέρα συνεδρίασης της Γενικής Συνέλευσης.

17.4. Μέτοχοι που δεν έχουν συμμορφωθεί με τις διατάξεις των παραγράφων 17.1 και 17.3 μπορούν να πάρουν μέρος στη Γενική Συνέλευση μόνο μετά από άδεια αυτής πριν την έναρξη της συζήτησης για τα θέματα της ημερήσιας διάταξης.

17.5. Είναι δυνατή η διεξαγωγή γενικής συνέλευσης μέσω τηλεδιάσκεψης τηρουμένων των εκάστοτε ισχυουσών σχετικών διατάξεων του κ.ν. 2190/1920.

17.6. Επίσης επιτρέπεται τηρουμένων των εκάστοτε ισχυουσών σχετικών διατάξεων του κ.ν. 2190/1920 η εξ αποστάσεως συμμετοχή στην ψηφοφορία κατά τη Γενική Συνέλευση των μετόχων με την εκ των προτέρων αποστολή στους μετόχους των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης της γενικής συνέλευσης και σχετικών ψηφοδελτίων με τα θέματα αυτά. Τα θέματα και τα ψηφοδέλτια μπορεί να διατίθενται και η συμπλήρωσή τους να γίνεται και ηλεκτρονικά μέσω του διαδικτύου. Οι μέτοχοι που ψηφίζουν με τον τρόπο αυτό υπολογίζονται για το σχηματισμό της απαρτίας και της πλειοψηφίας εφόσον τα σχετικά ψηφοδέλτια έχουν παραληφθεί από την εταιρεία δύο (2) τουλάχιστον πλήρεις ημέρες πριν από την ημέρα της γενικής συνέλευσης.

ΑΡΘΡΟ 18

ΠΙΝΑΚΑΣ ΤΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ

ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΨΗΦΟΥ

18.1. Σαράντα οκτώ (48) ώρες πριν από κάθε Γενική Συνέλευση τοιχοκολλάται σε εμφανή θέση του καταστήματος της Εταιρείας νόμιμα συνταγμένος πίνακας των μετόχων που έχουν δικαίωμα ψήφου στη Γενική Συνέλευση.

18.2. Ο πίνακας αυτός πρέπει να περιέχει όλα τα στοιχεία που αξιώνει ο νόμος, όπως τα στοιχεία των τυχόν αντιπροσώπων των μετόχων, τον αριθμό των μετοχών και ψήφων του καθενός και τις διευθύνσεις των μετόχων και των αντιπροσώπων τους.

ΑΡΘΡΟ 19

ΣΥΝΗΘΗΣ ΑΠΑΡΤΙΑ ΚΑΙ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

19.1. Η Γενική Συνέλευση βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα επί των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης όταν εκπροσωπείται σε αυτήν αυτοπροσώπως ή δια αντιπροσώπου τουλάχιστον το ένα πέμπτο 1/5 του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου.

19.2. Εάν δεν συντελεστεί τέτοια απαρτία στην πρώτη συνεδρίαση, συνέρχεται επαναληπτική συνέλευση μέσα σε είκοσι (20) ημέρες από την χρονολογία της συνεδρίασης που ματαιώθηκε, με πρόσκληση δέκα (10) ημέρες τουλάχιστον πριν. Η επαναληπτική αυτή συνέλευση βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα επί των θεμάτων της αρχικής ημερήσιας διάταξης οποιοδήποτε και αν είναι το τμήμα του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου που εκπροσωπείται σε αυτήν, είτε αυτοπροσώπως είτε δια αντιπροσώπων. Νεότερη πρόσκληση δεν απαιτείται εάν στην αρχική πρόσκληση ορίζονται ο τόπος και ο χρόνος των επαναληπτικών εκ του νόμου προβλεπόμενων συνεδριάσεων για την περίπτωση μη

Φύλλο 13

επίτευξης απαρτίας, υπό την προϋπόθεση ότι μεσολαβούν τουλάχιστον δέκα (10) πλήρεις ημέρες ανάμεσα στη ματαιωθείσα συνεδρίαση και την επαναληπτική.

19.3. Οι αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία των ψήφων που εκπροσωπούνται στη Συνέλευση.

ΑΡΘΡΟ 20

ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΗ ΑΠΑΡΤΙΑ ΚΑΙ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

20.1. Εξαιρετικώς, η Γενική Συνέλευση βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα επί των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης εάν εκπροσωπούνται σε αυτήν τα δύο τρίτα (2/3) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου, όταν πρόκειται για αποφάσεις που αφορούν :

(α) παράταση της διάρκειας, συγχώνευση ή διάσπαση, μετατροπή, αναβίωση, διάλυση της εταιρείας,

(β) μεταβολή της εθνικότητας της εταιρείας,

(γ) μεταβολή του αντικειμένου της επιχείρησης της εταιρείας,

(δ) αύξηση ή μείωση του μετοχικού κεφαλαίου, εκτός της επιβαλλόμενης εκ του νόμου ή αυτής που γίνεται με κεφαλαιοποίηση αποθεματικών.

(ε) έκδοση δανείου με ομολογίες που αναφέρονται στα άρθρα 3α και 3β του κ.ν. 2190/1920,

(στ) μεταβολή του τρόπου διάθεσης των κερδών,

(ζ) αύξηση των υποχρεώσεων των μετόχων,

(η) σε κάθε άλλη περίπτωση κατά την οποία ο νόμος ορίζει ότι, για να ληφθεί ορισμένη απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, απαιτείται η απαρτία της παρούσας παραγράφου.

MG

20.2. Αν δεν συντελεστεί η απαρτία της προηγούμενης παραγράφου στην πρώτη συνεδρίαση, μέσα σε είκοσι (20) ημέρες από τη συνεδρίαση αυτή και ύστερα από πρόσκληση πριν από δέκα (10) τουλάχιστον πλήρεις ημέρες, συνέρχεται πρώτη επαναληπτική συνέλευση, που βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα επί των θεμάτων της αρχικής ημερήσιας διάταξης, όταν σε αυτήν εκπροσωπείται τουλάχιστον το ένα δεύτερο (½) του καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου.

20.3. Αν δεν συντελεστεί και αυτή η απαρτία, συνέρχεται και πάλι, μέσα σε είκοσι (20) ημέρες, δεύτερη επαναληπτική συνέλευση, με πρόσκληση πριν από δέκα (10) τουλάχιστον πλήρεις ημέρες, που βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα επί των θεμάτων της αρχικής ημερήσιας διάταξης όταν σε αυτήν εκπροσωπείται τουλάχιστον το ένα τρίτο (1/3) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου. Όταν πρόκειται να ληφθεί απόφαση για αύξηση κεφαλαίου η Γενική Συνέλευση στην τελευταία επαναληπτική συνεδρίαση ευρίσκεται σε απαρτία όταν παρίστανται η αντιπροσωπεύονται σε αυτήν μέτοχοι που εκπροσωπούν το 1/5 τουλάχιστον του καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου.

20.4. Όλες οι αποφάσεις της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου λαμβάνονται με πλειοψηφία δύο τρίτων (2/3) των μετόχων που εκπροσωπούνται στη Συνέλευση.

ΑΡΘΡΟ 21

ΠΡΟΕΔΡΟΣ - ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

21.1. Στη Γενική Συνέλευση προεδρεύει προσωρινά ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου ή, όταν κωλύεται αυτός, ο αναπληρωτής του. Χρέη γραμματέως εκτελεί προσωρινά αυτός που ορίζεται από τον Πρόεδρο.

Φύλλο 14

21.2. Αφού εγκριθεί ο κατάλογος των μετόχων που έχουν δικαίωμα ψήφου, η Συνέλευση προχωρεί στην εκλογή του Προέδρου της και ενός Γραμματέως, που εκτελεί και χρέη Ψηφολέκτη.

ΑΡΘΡΟ 22
ΘΕΜΑΤΑ ΣΥΖΗΤΗΣΕΩΣ
ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

22.1. Οι συζητήσεις και οι αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης περιορίζονται στα θέματα που αναγράφονται στην ημερήσια διάταξη.

22.2. Για τα θέματα που συζητούνται και αποφασίζονται στην Συνέλευση τηρούνται πρακτικά, που υπογράφονται από τον Πρόεδρο και τον γραμματέα της. Μετά από αίτηση μετόχου, ο Πρόεδρος της Συνέλευσης υποχρεούται να καταγράψει στα πρακτικά ακριβή περίληψη της άποψης του μετόχου. Σε αυτά τα πρακτικά καταχωρείται πίνακας των μετόχων που ήταν παρόντες ή εκπροσωπούνταν στη Γενική Συνέλευση και ο οποίος συντάσσεται σύμφωνα με το άρθρο 18 του παρόντος Καταστατικού. Τα αντίγραφα και τα αποσπάσματα των πρακτικών επικυρώνονται και υπογράφονται από τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου ή τον αναπληρωτή του. Σε περίπτωση λύσης της Εταιρείας και κατά τη διάρκεια της εκκαθάρισης, αντίγραφα των πρακτικών επικυρώνονται από έναν από τους εκκαθαριστές.

22.3. Εάν στη συνέλευση παρίσταται ένας μόνο μέτοχος είναι υποχρεωτική η παρουσία Συμβολαιογράφου ο οποίος προσυπογράφει τα πρακτικά της γενικής συνέλευσης.

22.4. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της προηγούμενης παραγράφου στις εταιρείες που δεν έχουν μετοχές εισηγμέ-

νες στο χρηματιστήριο η κατάρτιση και υπογραφή πρακτικού από όλους τους μετόχους ή τους αντιπροσώπους τους ισοδυναμεί με απόφαση της γενικής συνέλευσης ακόμη και αν δεν έχει προηγηθεί συνεδρίαση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΑΡΘΡΟ 23

ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΑΙ ΘΗΤΕΙΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

23.1. Η εταιρεία διοικείται από το Διοικητικό Συμβούλιο, που αποτελείται από τρία (3) έως έξι (6) μέλη.

23.2. Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου εκλέγονται από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων της Εταιρείας με πενταετή θητεία, που παρατείνεται αυτόματα μέχρι την εκλογή νέων μελών του Διοικητικού Συμβουλίου από την πρώτη τακτική Γενική Συνέλευση μετά τη λήξη της θητείας τους, η οποία όμως δεν μπορεί να περάσει την εξαετία.

23.3. Επιτρέπεται η εκλογή αναπληρωματικών μελών του Διοικητικού Συμβουλίου ο αριθμός των οποίων καθορίζεται από την σχετική απόφαση της Γενικής Συνέλευσης που τους εκλέγει και είναι μέσα στα πλαίσια του ορίου που αναφέρεται στις ως άνω παραγράφους. Τα αναπληρωματικά μέλη μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνον για την αναπλήρωση σύμφωνα με το άρθρο 26 του παρόντος μέλους ή μελών του διοικητικού συμβουλίου που παραιτήθηκαν, απεβίωσαν ή απώλεσαν την ιδιότητα τους με οποιοδήποτε άλλο τρόπο.

23.4. Μη μέτοχοι μπορούν να εκλεγούν ως μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, και τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου μπορούν να επανεκλεγούν και είναι ελεύθερα ανακλητά.

Φύλλο 15

23.5. Μέλος του ΔΣ μπορεί να είναι και νομικό πρόσωπο, στην περίπτωση αυτή όμως, θα πρέπει να ορισθεί ταυτόχρονα και το φυσικό πρόσωπο που θα ασκεί τις εξουσίες του νομικού προσώπου ως μέλους του ΔΣ.

ΑΡΘΡΟ 24
ΕΞΟΥΣΙΑ
ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

24.1. Το Διοικητικό Συμβούλιο ασκεί τη διοίκηση της Εταιρείας, την διαχείριση και διάθεση της περιουσίας της και την εκπροσώπησή της κατά τα υπό του νόμου ειδικότερα οριζόμενα. Αποφασίζει για όλα γενικά τα ζητήματα που αφορούν την Εταιρεία, μέσα στα πλαίσια του εταιρικού σκοπού, με εξαίρεση εκείνα που σύμφωνα με το νόμο ή το παρόν Καταστατικό ανήκουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Γενικής Συνέλευσης.

24.2. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί, αποκλειστικά και μόνον με απόφαση του καταχωριζόμενη στα πρακτικά, να αναθέτει την άσκηση ορισμένων ή και όλων των εξουσιών και αρμοδιοτήτων του (εκτός από αυτές όπου απαιτείται από το νόμο ή από το παρόν Καταστατικό συλλογική ενέργεια) καθώς και την εκπροσώπηση της Εταιρείας σε ένα ή περισσότερα πρόσωπα, μέλη του ή όχι, καθορίζοντας συγχρόνως και την έκταση αυτής της ανάθεσης. Πάντως, οι αρμοδιότητες του Διοικητικού Συμβουλίου είναι υπό την επιφύλαξη των άρθρων 10 και 23α του Κωδ. Ν. 2190/1920, όπως ισχύουν.

24.3. Πράξεις του Διοικητικού Συμβουλίου, ακόμη και αν είναι εκτός του εταιρικού σκοπού, δεσμεύουν την Εταιρεία απέναντι στους τρίτους, εκτός αν αποδειχθεί ότι ο τρίτος γνώριζε την υπέρβαση του εταιρικού σκοπού ή όφειλε να την

γνωρίζει. Δεν συνιστά απόδειξη μόνη η τήρηση των διατυπώσεων δημοσιότητας ως προς το Καταστατικό της Εταιρείας ή τις τροποποιήσεις του. Περιορισμοί της εξουσίας του Διοικητικού Συμβουλίου από το Καταστατικό ή από απόφαση της Γενικής Συνέλευσης δεν αντιτάσσονται στους καλόπιστους τρίτους, ακόμη και αν έχουν υποβληθεί στις διατυπώσεις δημοσιότητας.

24.4. Ειδικότερα, και κατ' ενδεικτική απαρίθμηση, το Διοικητικό Συμβούλιο, εντός πάντοτε του εταιρικού σκοπού και τηρώντας τις σχετικές διατάξεις του παρόντος και του νόμου:

(α) εκπροσωπεί και δεσμεύει την Εταιρεία σε όλες τις σχέσεις της, στην Ελλάδα και το εξωτερικό, απέναντι σε οποιοδήποτε Φυσικό ή Νομικό πρόσωπο ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου, τις δημόσιες, τις δημοτικές και τις κοινοτικές αρχές, προς όλες τις αρχές των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, προς όλους τους διεθνείς οργανισμούς και όλα τα ημεδαπά και αλλοδαπά Δικαστήρια, συμπεριλαμβανομένων του Αρείου Πάγου και του Συμβουλίου Επικρατείας,

(β) αποφασίζει για την εσωτερική και εξωτερική λειτουργία της Εταιρείας, καθώς και για κάθε μορφής έξοδα. Αποφασίζει για την ίδρυση ή το κλείσιμο υποκαταστημάτων. Αποφασίζει για την χρήση των υπαρχόντων εταιρικών πόρων,

(γ) διορίζει και απολύει τους υπαλλήλους και εργάτες της Εταιρείας και προσλαμβάνει κάθε μορφής συνεργάτη με την εταιρία και καταγγέλλει τις συμβάσεις αυτών και αποφασίζει για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους, καθώς και για τους μισθούς τους και τις αμοιβές τους, υπό την προϋπόθεση ότι οι ως άνω αναφερόμενοι δεν είναι μέλη του Διοικητικού

Φύλλο 16

Συμβουλίου της Εταιρείας. Διορίζει πληρεξουσίους δικηγόρους και νομικούς συμβούλους της Εταιρείας,

(δ) συνάπτει εν γένει κάθε ενοχική, εμπράγματη ή εμπορική σύμβαση, δικαιοπραξία ή συναλλαγή στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας,

(ε) να παραχωρεί υποθήκες, ενέχυρα, εμπράγματα ή άλλα δικαιώματα στην περιουσία της Εταιρείας,

(στ) δανείζεται χρήματα στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας από φυσικά ή νομικά πρόσωπα, δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου υπό οποιουσδήποτε όρους τους οποίους κρίνει ως επωφελείς για την Εταιρεία, περιλαμβανομένης της έκδοσης ομολογιακών δανείων σύμφωνα με την ισχύουσα σχετική νομοθεσία, εκτός από τα μετατρέψιμα και κερδοφόρα σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 3α, 3β του κ.ν. 2190/1920 όπως ισχύουν,

(ζ) να μεταβιβάζει απαιτήσεις, να ζητεί και να δέχεται άδειες ή προνόμια στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας,

(η) συνάπτει κάθε είδους συμβόλαια και αναλαμβάνει κάθε είδους υποχρεώσεις στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας,

(θ) ενεργεί ή παραιτείται από κατάσχεση επί ακινήτων ή κινητών περιουσιακών στοιχείων, καθώς και παραιτείται από προνόμια, υποθήκες, εγγυήσεις ή από άλλα δικαιώματα στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας,

(ι) συνομολογεί στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας συμφωνίες ή ρήτρες διαιτησίας, διορίζει διαιτητές, ασκεί ή παραιτείται ενδίκων μέσων,

(κ) χορηγεί πιστώσεις ή εγγυήσεις της Εταιρείας υπέρ τρίτων μερών προς εξυπηρέτηση των σκοπών της Εταιρείας [και

ευθύνεται από κοινού και εις ολόκληρον μαζί με τους άλλους εντός των προβλεπομένων από το Άρθρο 23α του Ν. 2190/20 ορίων]

(λ) στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας εκδίδει και οπισθογραφεί επιταγές, εκδίδει, αποδέχεται και οπισθογραφεί ή προεξοφλεί γραμμάτια και συναλλαγματικές, συνάπτει συμβόλαια με τράπεζες για την παροχή πιστωτικών διευκολύνσεων ή για την έκδοση τραπεζικών εγγυήσεων, προωθεί και συνεισφέρει για την προώθηση υπαρχουσών ή μελλοντικών εταιρειών και επιχειρήσεων προς εξυπηρέτηση των σκοπών της Εταιρείας.

(μ) συγκαλεί την Γενική Συνέλευση, προτείνει τις διενεργητέες αποσβέσεις ή κρατήσεις και τοποθετήσεις της εταιρικής περιουσίας και τον τρόπο διανομής των κερδών.

24.5. Η ανωτέρω απαρίθμηση των εξουσιών του Διοικητικού Συμβουλίου είναι ενδεικτική και όχι περιοριστική.

24.6. Οι αποκτήσεις κινητών ή ακινήτων προς πάγια εκμετάλλευση που έγιναν από το Διοικητικό Συμβούλιο, τα χορηγούμενα δάνεια, πιστώσεις ή εγγυήσεις καθώς και κάθε άλλη σύμβαση που συνάπτεται από το Διοικητικό Συμβούλιο στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας τελούν υπό την επιφύλαξη των άρθρων 10, 22, 22α και 23α του Κωδ. Ν.2190/1920, όπως εκάστοτε ισχύουν.

ΑΡΘΡΟ 25

ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

25.1. Το Διοικητικό Συμβούλιο, αμέσως μετά την εκλογή του, συνέρχεται και συγκροτείται σε σώμα εκλέγοντας τον Πρόεδρο και τον Αντιπρόεδρό του.

Φύλλο 17

25.2. Με την εξαίρεση των περιπτώσεων εκείνων όπου ο νόμος ή τα άρθρα του παρόντος Καταστατικού απαιτούν από το Διοικητικό Συμβούλιο να ενεργεί συλλογικά, το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να αναθέσει και να εμπιστευθεί την άσκηση συγκεκριμένων αρμοδιοτήτων σχετικά με την διαχείριση και την καθημερινή λειτουργία της επιχείρησης στον Διευθύνοντα Σύμβουλο, καθορίζοντας ταυτοχρόνως και την έκταση της εν λόγω ανάθεσης.

25.3. Ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου διευθύνει τις συνεδριάσεις του. Τον Πρόεδρο, όταν απουσιάζει ή κωλύεται, αναπληρώνει σε όλη την έκταση των αρμοδιοτήτων του ο Αντιπρόεδρος και αυτόν, όταν κωλύεται, ο νόμιμος αναπληρωτής του.

25.4. Είναι δυνατή η σύμπτωση αρμοδιοτήτων Προέδρου και Διευθύνοντος Συμβούλου στο ίδιο πρόσωπο.

ΑΡΘΡΟ 26

ΑΝΑΠΛΗΡΩΣΗ ΜΕΛΟΥΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

26.1. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να εκλέγει μέλη αυτού σε αντικατάσταση μελών του που παραιτήθηκαν, απεβίωσαν ή απώλεσαν την ιδιότητά τους με οποιοδήποτε άλλο τρόπο. Η εκλογή αυτή είναι δυνατή με την προϋπόθεση ότι η αναπλήρωση των παραπάνω μελών δεν είναι εφικτή από αναπληρωματικά μέλη που έχουν τυχόν εκλεγεί από τη Γενική Συνέλευση.

26.2. Η ανωτέρω εκλογή από το Διοικητικό Συμβούλιο γίνεται με απόφαση των απομενόντων μελών εάν είναι τουλάχιστον τρία (3) και ισχύει για το υπόλοιπο της θητείας του Διοικητικού Συμβούλου που αναπληρώνεται. Η εκλογή αυτή υποβάλλεται για έγκριση στην αμέσως επόμενη τακτική ή έ-

κτακτη Γενική Συνέλευση, η οποία μπορεί να αντικαταστήσει τους εκλεγέντες ακόμα και αν δεν έχει αναγραφεί σχετικό θέμα στην ημερήσια διάταξη. Οι πράξεις του Διοικητικού Συμβούλου που εκλέχτηκε με αυτόν τον τρόπο θεωρούνται έγκυρες, ακόμη και αν η εκλογή του δεν εγκριθεί από την Γενική Συνέλευση.

26.3. Ορίζεται ρητά ότι σε περίπτωση παραίτησης, θανάτου ή με οποιονδήποτε άλλον τρόπο απώλειας της ιδιότητας μέλους ή μελών του διοικητικού συμβουλίου, τα υπόλοιπα μέλη μπορούν να συνεχίζουν την διαχείριση και την εκπροσώπηση της εταιρίας και χωρίς την αντικατάσταση των ελλειπόντων μελών σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο με την προϋπόθεση ότι ο αριθμός αυτών υπερβαίνει το ήμισυ των μελών όπως είχαν πριν από την επέλευση των ανωτέρω γεγονότων. Σε κάθε περίπτωση τα μέλη αυτά δεν επιτρέπεται να είναι λιγότερα των τριών.

26.4. Σε κάθε περίπτωση τα απομένοντα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου ανεξάρτητα από τον αριθμό τους μπορούν να προβούν σε σύγκλιση της Γενικής Συνέλευσης με αποκλειστικό σκοπό την εκλογή νέου Διοικητικού Συμβουλίου .

ΑΡΘΡΟ 27

ΑΠΑΡΤΙΑ - ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΣΗ - ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

27.1. Το Διοικητικό Συμβούλιο βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα, όταν παρευρίσκονται στη συνεδρίαση ήμισυ πλέον ενός των Συμβούλων. Σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί η οριζόμενη υπό του παρόντος άρθρου απαρτία, η συνεδρίαση αναβάλλεται για σαράντα οκτώ (48) ώρες και κατά την επαναληπτική συνεδρίαση το Διοικητικό Συμβούλιο

Φύλλο 18

βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα εάν παρευρίσκονται σε αυτή τρία (3) μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου.

27.2. Σύμβουλος που απουσιάζει μπορεί να εκπροσωπείται από άλλο Σύμβουλο. Κάθε Σύμβουλος μπορεί να εκπροσωπεί ένα μόνο Σύμβουλο που απουσιάζει. Η ως άνω εκπροσώπηση δεν μπορεί να ανατεθεί σε πρόσωπα τα οποία δεν είναι μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου και η σχετική εντολή δύναται να παρέχεται μέσω τηλεομοιοτυπίας, επιστολής ή τηλεγραφήματος.

27.3. Οι αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία των Συμβούλων που είναι παρόντες και εκείνων που αντιπροσωπεύονται.

27.4. Σε περίπτωση ισοψηφίας η ψήφος του Προέδρου δεν υπερισχύει.

27.5. Οι αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου καταχωρούνται στο ειδικό βιβλίο πρακτικών του Συμβουλίου που μπορεί να τηρείται και κατά το μηχανογραφικό σύστημα και υπογράφονται από όλους τους συμμετέχοντες. Κανένας Σύμβουλος δεν μπορεί να αρνηθεί να υπογράψει τα πρακτικά της συνεδρίασης στην οποία έχει συμμετάσχει, έχει όμως το δικαίωμα να καταγραφούν οι αντιρρήσεις του, εάν έχει, στο βιβλίο των πρακτικών. Η κατάρτιση και υπογραφή πρακτικού από όλα τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου ή τους αντιπροσώπους του ισοδυναμεί με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου ακόμα και αν δεν έχει προηγηθεί συνεδρίαση.

27.6. Αντίγραφα ή αποσπάσματα των πρακτικών επικυρώνονται από τον Πρόεδρο ή από το νόμιμο αναπληρωτή του.

ΑΡΘΡΟ 28

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΙΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΜΕΛΩΝ

28.1. Το Διοικητικό Συμβούλιο οφείλει να συνεδριάζει κατόπιν προσκλήσεως του Προέδρου αυτού στην έδρα της Εταιρείας κάθε φορά που ο νόμος το Καταστατικό ή οι ανάγκες της Εταιρείας το απαιτούν.

28.2. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να συνεδριάζει έγκυρα είτε με τηλεδιάσκεψη είτε σε άλλο τόπο εκτός της έδρας της εταιρείας είτε στην ημεδαπή είτε στην αλλοδαπή.

28.3. Το Διοικητικό Συμβούλιο συγκαλείται, από τον Πρόεδρο ή τον αναπληρωτή του με πρόσκληση του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου ανακοινώνεται εγγράφως στους Συμβούλους τουλάχιστον δύο (2) ημέρες πριν από κάθε συνεδρίαση. Η πρόσκληση πρέπει να περιέχει με σαφήνεια τα θέματα της ημερήσιας διάταξης, διαφορετικά η λήψη αποφάσεων επιτρέπεται μόνο υπό τον όρο ότι όλα τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου είναι παρόντα ή αντιπροσωπεύονται στη συνεδρίαση και κανένα μέλος δεν αντιλέγει στη λήψη των αποφάσεων.

28.4. Την σύγκλιση του Διοικητικού Συμβουλίου μπορεί να ζητήσουν δύο από τα μέλη του με αίτησή τους προς τον Πρόεδρο αυτού ή τον αναπληρωτή του οι οποίοι υποχρεούνται να συγκαλέσουν το Διοικητικό Συμβούλιο προκειμένου αυτό να συνέλθει εντός προθεσμίας επτά (7) ημερών από την υποβολή της αίτησης. Σε περίπτωση που ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου αρνηθεί τη σύγκληση του Διοικητικού Συμβουλίου εντός της προαναφερόμενης προθεσμίας, τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου που ζήτησαν την σύγκλησή του επιτρέπεται να συγκαλέσουν το Διοικητικό Συμβούλιο εντός πέντε (5) ημερών, γνωστοποιώντας τη σχετική

πρόσκληση στα λοιπά μέλη. Η πρόσκληση αυτή πρέπει να περιέχει, με ποινή απαραδέκτου, με σαφήνεια τα θέματα της ημερήσιας διάταξης.

28.5. Στα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου δύναται να χορηγηθεί αποζημίωση για όλα τα εύλογα και δικαιολογημένα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, το ποσό της οποίας καθορίζεται με ειδική απόφαση της τακτικής Γενικής Συνέλευσης.

28.6. Κάθε άλλη αμοιβή ή αποζημίωση των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου βαρύνει την Εταιρεία μόνον αν εγκριθεί με απόφαση τις τακτικής Γενικής Συνέλευσης.

28.7. Δάνεια της Εταιρείας προς τους ιδρυτές της, σε μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, Γενικούς Διευθυντές της ή Διευθυντές της ή και σε συζύγους ή άλλους συγγενείς αυτών μέχρι και του τρίτου βαθμού εξ' αίματος ή αγχιστείας, ως και η παροχή πιστώσεως προς αυτούς καθ΄ οποιονδήποτε τρόπο ή παροχή εγγυήσεων υπέρ αυτών προς τρίτους απαγορεύονται απολύτως και είναι άκυρα. Για κάθε δε άλλη δέσμευση της Εταιρείας με τα προαναφερθέντα πρόσωπα είναι απαραίτητη προηγούμενη ειδική έγκριση της Γενικής Συνελεύσεως σύμφωνα με τις ειδικές εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις του νόμου.

28.8. Επίσης, δάνεια της Εταιρείας σε τρίτους καθώς και η παροχή πιστώσεων σε αυτούς με οποιονδήποτε τρόπο ή παροχή εγγυήσεων υπέρ αυτών με σκοπό την απόκτηση από αυτούς μετοχών της Εταιρείας απαγορεύονται απολύτως και είναι άκυρα.

ΑΡΘΡΟ 29
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Απαγορεύεται στους Συμβούλους που συμμετέχουν με οποιοδήποτε τρόπο στη διεύθυνση της εταιρείας, καθώς και στους διευθυντές αυτής, να ενεργούν, χωρίς άδεια της γενικής συνέλευσης για δικό τους λογαριασμό ή για λογαριασμό τρίτων, πράξεις που υπάγονται σε κάποιον από τους σκοπούς που επιδιώκει η εταιρεία και να μετέχουν ως ομόρρυθμοι εταίροι σε εταιρείες που επιδιώκουν τέτοιους σκοπούς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε

ΕΛΕΓΧΟΣ

ΑΡΘΡΟ 30

ΕΛΕΓΚΤΕΣ

30.1. Οι ετήσιες οικονομικές καταστάσεις της Εταιρείας, δεν υπόκεινται σε έλεγχο, κατ' εφαρμογή του άρθρου 36α§2 του κ.ν. 2190/1920, εφόσον η Εταιρεία δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των άρθρων 36α§1 και 36§1 του κ.ν. 2190/1920.

30.2. Εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 36α§1 του κ.ν. 2190/1920, προκειμένου να ληφθεί έγκυρα απόφαση από τη Γενική Συνέλευση σχετικά με την έγκριση των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων της εταιρείας και για διάστημα πέντε εταιρικών χρήσεων, αυτές θα πρέπει να έχουν ελεγχθεί προηγουμένως από δύο ελεγκτές του άρθρου 36α§3 του κ.ν. 2190/1920.

30.3. Εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 36§1 Κ.Ν.2190/1920, προκειμένου να ληφθεί έγκυρα απόφαση από τη Γενική Συνέλευση σχετικά με την έγκριση των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων της Εταιρείας και για διάστημα πέντε εταιρικών χρήσεων, αυτές θα πρέπει να έχουν ελεγχθεί προηγουμένως έναν ορκωτό ελεγκτή λογιστή του άρθρου 36 Κ.Ν.2190/1920.

Φύλλο 20

30.4. Σχετικά με τα καθήκοντα των ελεγκτών και τη διενέργεια του ελέγχου εφαρμόζονται τα άρθρα 37 και 39α επόμενα Κ.Ν.2190/1920.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ

ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΗ

ΕΤΗΣΙΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

ΔΙΑΘΕΣΗ ΚΕΡΔΩΝ

ΑΡΘΡΟ 31

ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΗ

31.1. Η εταιρική χρήση διαρκεί δώδεκα (12) μήνες, αρχίζει την πρώτη Ιανουαρίου και λήγει την τριακοστή πρώτη Δεκεμβρίου του ίδιου χρόνου.

31.2. Εξαιρετικά, η πρώτη εταιρική χρήση αρχίζει από την καταχώρηση στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο της ιδρυτικής πράξης της παρούσης Εταιρείας και του παρόντος καταστατικού και θα λήξει την 31η Δεκεμβρίου 2015.

ΑΡΘΡΟ 32

ΕΤΗΣΙΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

32.1. Στο τέλος κάθε εταιρικής χρήσης το Διοικητικό Συμβούλιο καταρτίζει τις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις και την έκθεση διαχείρισης πάντοτε σύμφωνα με το Νόμο και ειδικότερα σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 42α, 42β, 42γ, 42δ, 42ε, 43, 43α και 43β του Κωδ. Ν. 2190/1920, όπως αντικαταστάθηκαν ή τροποποιήθηκαν, αντίστοιχα, από τα άρθρα 29 - 36 του Π.Δ. 409/86 και το άρθρο 20 του Π.Δ. 498/87.

Οι ετήσιες οικονομικές καταστάσεις πρέπει να εμφανίζουν με απόλυτη σαφήνεια την πραγματική εικόνα της περιουσιακής

διάρθρωσης και της χρηματοοικονομικής θέσης της Εταιρείας και των αποτελεσμάτων χρήσης της.

Ειδικότερα, το Διοικητικό Συμβούλιο, υποχρεούται να συντάσσει σύμφωνα με τις παραπάνω διατάξεις :

(α) τον Ετήσιο Ισολογισμό

(β) τον λογαριασμό "Αποτελέσματα Χρήσης"

(γ) τον πίνακα "Διαθέσεως Αποτελεσμάτων"

(δ) το Προσάρτημα

(ε) την κατάσταση μεταβολών ιδίων κεφαλαίων και

(στ) την κατάσταση ταμειακών ροών.

32.2. Για να ληφθεί από την Γενική Συνέλευση έγκυρη απόφαση πάνω στις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις της Εταιρείας, που έχουν εγκριθεί από το Διοικητικό Συμβούλιο πρέπει να έχουν ειδικά θεωρηθεί από:

(α) Τον Διευθύνοντα Σύμβουλο ή, σε περίπτωση που δεν υπάρχει τέτοιος Σύμβουλος ή η ιδιότητά του συμπίπτει με αυτή των κατωτέρω προσώπων, από ένα μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου που ορίζεται από αυτό,

(β) τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου ή τον αναπληρωτή του και

(γ) τον υπεύθυνο για την Διεύθυνση του Λογιστηρίου.

Οι παραπάνω, σε περίπτωση διαφωνίας για την νομιμότητα του τρόπου κατάρτισης των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων της Εταιρείας, οφείλουν να εκθέτουν εγγράφως τις αντιρρήσεις τους στην Γενική Συνέλευση.

32.3. Η έκθεση διαχείρισης του Διοικητικού Συμβουλίου προς την Τακτική Γενική Συνέλευση πρέπει να παρέχει σαφή και πραγματική εικόνα της εξέλιξης των εργασιών και της οικονομικής θέσης της Εταιρείας, καθώς και πληροφορίες για

την προβλεπόμενη πορεία της και τις εν γένει δραστηριότητες της καθώς και τα όσα ορίζονται στο εδ. β. της παρ. 3 του άρθρου 43α του Κ.Ν. 2190/1920, όπως ισχύει. Επίσης, στην έκθεση αυτή πρέπει να αναφέρεται και κάθε άλλο σημαντικό γεγονός που έχει συμβεί μέσα στο χρονικό διάστημα από τη λήξη της χρήσης μέχρι την ημέρα υποβολής της έκθεσης.

32.4. Οι ετήσιες οικονομικές καταστάσεις της Εταιρείας υποβάλλονται στις διατυπώσεις δημοσιότητας των παρ. 1 και 5 του άρθρου 43β του Κ.Ν. 2190/1920, το οποίο προστέθηκε από το άρθρο 36 του Π.Δ. 409/1986, με τη μορφή και το περιεχόμενο, με βάση το οποίο ο ελεγκτής ή οι ελεγκτές της Εταιρείας έχουν συντάξει την έκθεση ελέγχου της. Αν οι ελεγκτές έχουν παρατηρήσεις ή αρνούνται να εκφράσουν γνώμη, τότε το γεγονός αυτό πρέπει να αναφέρεται και να αιτιολογείται στις δημοσιευόμενες οικονομικές καταστάσεις, εκτός εάν αυτό προκύπτει από το δημοσιευόμενο σχετικό πιστοποιητικό ελέγχου.

32.5. Αντίγραφα των ετησίων οικονομικών καταστάσεων με τις σχετικές εκθέσεις του Διοικητικού Συμβουλίου και των ελεγκτών υποβάλλονται από την Εταιρεία στην αρμόδια εποπτεύουσα αρχή είκοσι (20) τουλάχιστον ημέρες πριν από την Γενική Συνέλευση.

32.6. Ο Ισολογισμός της Εταιρείας, ο λογαριασμός “Αποτελέσματα Χρήσης” και ο “Πίνακας Διαθέσεως Αποτελεσμάτων” μαζί με το σχετικό πιστοποιητικό ελέγχου, (όταν προβλέπεται ο έλεγχος από τους Ορκωτούς Ελεγκτές), δημοσιεύονται όπως ορίζεται στην επόμενη παράγραφο.

32.7. Το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας οφείλει να δημοσιεύει τα έγγραφα της παρ. 32.6 ανωτέρω είκοσι (20) του-

λάχιστον ημέρες πριν από την συνεδρίαση της Γενικής Συνέλευσης :

(α) Στο φύλλο της Εφημερίδας της Κυβέρνησης (Τεύχος Α-νωνύμων Εταιρειών - Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης & Γενικού Εμπορικού Μητρώου), σύμφωνα με το άρθρο 7β παρ. 1 εδ. β του Κ. Ν. 2190/1920, όπως προστέθηκε από το άρθρο 7 του Π.Δ. 409/1986.

(β) Σε μία ημερήσια πολιτική εφημερίδα, που πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 3 του Ν.Δ. 3767/1957, όπως αυτό ισχύει, η οποία εκδίδεται στην Αθήνα και έχει ευρύτερη κυκλοφορία σ' ολόκληρη τη χώρα, κατά τη κρίση του Διοικητικού Συμβουλίου, και

(γ) Σε μία ημερήσια οικονομική εφημερίδα που πληροί τις προϋποθέσεις της παρ. 2 του άρθρ. 26 του Κ. Ν. 2190/1920, όπως αυτό ισχύει σήμερα.

(δ) Αν η εταιρεία εδρεύει σε Δήμο ή Κοινότητα του Νομού Αττικής, εκτός του Δήμου Αθηναίων, τα στοιχεία που αναγράφονται στην ως άνω παράγραφο 32.6 πρέπει να δημοσιεύονται και σε μία ημερήσια ή εβδομαδιαία τουλάχιστον εφημερίδα από εκείνες που εκδίδονται στην έδρα της και σε περίπτωση που δεν εκδίδεται εφημερίδα στην περιοχή αυτή σε μία ημερήσια ή εβδομαδιαία τουλάχιστον εφημερίδα από τις εκδιδόμενες στην έδρα της νομαρχίας στην οποία υπάγεται η εταιρεία. Αν η εταιρεία εδρεύει εκτός του Νομού Αττικής, η δημοσίευση γίνεται σε εφημερίδα (ημερήσια ή εβδομαδιαία) από εκείνες που εκδίδονται στην έδρα της και σε περίπτωση που δεν εκδίδεται εφημερίδα στην περιοχή αυτή σε εφημερίδα (ημερήσια ή εβδομαδιαία) από τις εκδιδόμενες στην πρωτεύουσα του νομού στον οποίο η εταιρεία έχει την έδρα της,

Φύλλο 22

σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 26 παρ. 2 του Κ.Ν. 2190/1920 ως διαμορφώθηκε με το άρθρο 10 παρ. 10 περ. ζ του Ν. 2741/1999.

32.8. Μέσα σε είκοσι (20) ημέρες από την έγκριση των οικονομικών καταστάσεων από την Τακτική Γενική Συνέλευση, υποβάλλεται στην αρμόδια εποπτεύουσα Αρχή αντίτυπο των εγκεκριμένων οικονομικών καταστάσεων μαζί με το επικυρωμένο αντίγραφο των πρακτικών της Γενικής Συνέλευσης που προβλέπεται από την παρ. 2 του άρθρου 26α του Κωδ. Ν. 2190/1920, όπως αυτό ισχύει.

32.9. Δέκα (10) ημέρες πριν από την τακτική γενική συνέλευση κάθε μέτοχος μπορεί να πάρει από την εταιρεία τις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις καθώς και τις σχετικές εκθέσεις του διοικητικού συμβουλίου και των ελεγκτών.

ΑΡΘΡΟ 33

ΔΙΑΘΕΣΗ ΚΕΡΔΩΝ

Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 44α του Κ. Ν. 2190/1920, όπως αυτό ισχύει, η διάθεση των καθαρών κερδών της Εταιρείας γίνεται με τον ακόλουθο τρόπο:

(α) Προηγείται η διάθεση του ποσοστού για το σχηματισμό του τακτικού αποθεματικού, όπως ορίζει ο νόμος, αφαιρουμένου δηλαδή για τον σκοπό αυτό τουλάχιστον του ενός εικοστού (1/20) των καθαρών κερδών. Σύμφωνα με το νόμο, η αφαίρεση αυτή παύει να είναι υποχρεωτική, όταν το τακτικό αποθεματικό φθάσει σε ποσό ίσο τουλάχιστον με το ένα τρίτο (1/3) του μετοχικού κεφαλαίου.

(β) Ακολουθεί η διάθεση του ποσού που προβλέπεται από το άρθρ. 3 του Α.Ν.148/1967 για την καταβολή του μερίσματος,

εκτός αν άλλως αποφασίσει η Γενική Συνέλευση σύμφωνα με το νόμο.

(γ) Η Γενική Συνέλευση διαθέτει ελεύθερα το υπόλοιπο ή για σχηματισμό έκτακτου αποθεματικού ή για καταβολή πρόσθετου μερίσματος κ.λ.π.

ΑΡΘΡΟ 34

ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΜΕΡΙΣΜΑΤΟΣ

Η Γενική Συνέλευση ορίζει ημέρα καταβολής του μερίσματος ή η ημερομηνία αυτή ορίζεται από το Διοικητικό Συμβούλιο κατόπιν σχετικής εξουσιοδοτήσεως από τη Γενική Συνέλευση. Το προς διανομή εγκριθέν ποσό των μερισμάτων καταβάλλεται στους μετόχους μέσα σε δύο (2) μήνες από τη σχετική απόφαση της Γενικής Συνέλευσης.

Το δικαίωμα εισπράξεως του μερίσματος παραγράφεται σύμφωνα με το Νόμο.

Τόκος επί μερίσματος δεν καταβάλλεται.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ

ΛΥΣΗ - ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΗ

ΑΡΘΡΟ 35

ΛΟΓΟΙ ΛΥΣΗΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

35.1. Η Εταιρεία λύεται:

(α) Μόλις περάσει ο χρόνος διάρκειάς της, εκτός αν προηγουμένως αποφασισθεί από τη Γενική Συνέλευση η παράταση της διάρκειάς της.

(β) Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης.

(γ) Όταν κηρυχθεί σε κατάσταση πτώχευσης.

35.2. Η συγκέντρωση όλων των μετόχων σε ένα πρόσωπο δεν αποτελεί λόγο για την λύση της Εταιρείας.

Φύλλο 23

35.3. Σε περίπτωση που το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων της Εταιρείας, όπως προσδιορίζονται στο υπόδειγμα ισολογισμού που προβλέπεται στο άρθρο 42γ του Κ. Ν. 2190/1920, όπως αυτό αντικαταστάθηκε από το άρθρο 31 του Π.Δ. 409/1986, μειωθεί περισσότερο από το μισό (1/2) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου, το Διοικητικό Συμβούλιο έχει την υποχρέωση να συγκαλέσει Γενική Συνέλευση μέσα σε προθεσμία έξι (6) μηνών από τη λήξη της χρήσης, για να αποφασίσει τη λύση της Εταιρείας ή την υιοθέτηση άλλου μέτρου.

ΑΡΘΡΟ 36

ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΗ

36.1. Εκτός από την περίπτωση της πτώχευσης, τη λύση της Εταιρείας ακολουθεί η εκκαθάρισή της. Στην περίπτωση του εδ. α της παρ. 35.1 το Διοικητικό Συμβούλιο εκτελεί χρέη εκκαθαριστή μέχρι να διορισθούν εκκαθαριστές από τη Γενική Συνέλευση.

36.2. Στην περίπτωση του εδ. β της ίδιας ως άνω παραγράφου, η Γενική Συνέλευση με την ίδια απόφασή της ορίζει και τους εκκαθαριστές. Οι εκκαθαριστές που ορίζει η Γενική Συνέλευση μπορούν να είναι δύο (2) ως τέσσερις (4), μέτοχοι ή όχι, και ασκούν όλες τις συναφείς με τη διαδικασία και το σκοπό της εκκαθάρισης αρμοδιότητες του Διοικητικού Συμβουλίου, όπως αυτές έχουν τυχόν περιορισθεί από τη Γενική Συνέλευση με τις αποφάσεις της οποίας έχουν την υποχρέωση να συμμορφώνονται οι εκκαθαριστές.

Ο διορισμός των εκκαθαριστών συνεπάγεται αυτοδίκαια την παύση της εξουσίας των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και των ελεγκτών.

36.3. Οι εκκαθαριστές που ορίζονται από τη Γενική Συνέλευση οφείλουν, μόλις αναλάβουν τα καθήκοντά τους, να κάνουν απογραφή της εταιρικής περιουσίας και να δημοσιεύσουν στον τύπο και στο Τεύχος των Ανωνύμων Εταιρειών και Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως ισολογισμό, του οποίου αντίτυπο υποβάλλεται στην αρμόδια Εποπτεύουσα Αρχή. Επίσης, οι εκκαθαριστές οφείλουν να συντάσσουν και δημοσιεύουν κάθε χρόνο ισολογισμό, σύμφωνα με το άρθρο 7α του Κ. Ν. 2190/1920, που προστέθηκε με άρθρο 7 του Π.Δ. 409/1986.

36.4. Την ίδια υποχρέωση έχουν οι εκκαθαριστές και όταν λήξει η εκκαθάριση.

36.5. Η Γενική Συνέλευση των μετόχων διατηρεί όλα τα δικαιώματά της κατά τη διάρκεια της εκκαθάρισης.

36.6. Οι ισολογισμοί της εκκαθάρισης εγκρίνονται από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων, η οποία επίσης αποφασίζει και για την απαλλαγή των εκκαθαριστών από κάθε ευθύνη.

36.7. Κάθε χρόνο υποβάλλονται στη Γενική Συνέλευση τα αποτελέσματα της εκκαθάρισης, με έκθεση των αιτιών που παρεμπόδισαν την αποπεράτωσή της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ - ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΑΡΘΡΟ 37

ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ

Για όσα θέματα δεν ρυθμίζονται από το παρόν Καταστατικό εφαρμόζονται οι διατάξεις του Κ. Ν. 2190/1920, όπως αυτός τροποποιηθείς ισχύει σήμερα.

ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΑΡΘΡΟ 38

Φύλλο 24

ΚΑΛΥΨΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Το Μετοχικό Κεφάλαιο της Εταιρείας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 του παρόντος Καταστατικού, που αποτελείται από είκοσι τέσσερις χιλιάδες ΕΥΡΩ (24.000,00 €) και διαιρείται σε είκοσι τέσσερις χιλιάδες (24.000) ονομαστικές μετοχές, αξίας ενός ευρώ(1,00 €) η κάθε μία, το οποίο καλύπτουν πλήρως οι ιδρυτές της εταιρίας με τον ακόλουθο τρόπο:

1) Η εταιρεία **Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide** αναλαμβάνει να καλύψει και να καταβάλει σε μετρητά το ποσό των δέκα πέντε χιλιάδων εξακοσίων (15.600 €) του Μετοχικού Κεφαλαίου, αναλαμβάνουσα αντίστοιχα δέκα πέντε χιλιάδες εξακόσια (15.600) ονομαστικές μετοχές αξίας του ενός ευρώ (1,00 €) η κάθε μία.

2) Η εταιρεία ***SLENTEL LIMITED***, αναλαμβάνει να καλύψει και να καταβάλει σε μετρητά το ποσό των οκτώ χιλιάδων τετρακοσίων (8.400 €) του Μετοχικού Κεφαλαίου, αναλαμβάνουσα αντίστοιχα οκτώ χιλιάδες τετρακόσιες (8.400) ονομαστικές μετοχές αξίας του ενός ευρώ (1,00 €) η κάθε μία.

Οι ιδρυτές έχουν υποχρέωση να καταβάλουν σε μετρητά, σύμφωνα με την παρ. 6 του άρθρου 11 του Ν.2190/20, ολόκληρο το αντίτιμο των μετοχών τους για κάλυψη του αρχικού μετοχικού κεφαλαίου αμέσως μετά την ημερομηνία καταχώρησης της απόφασης για την έγκριση του παρόντος στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο και την αρμόδια εποπτεύουσα Αρχή.

ΑΡΘΡΟ 39

ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΡΩΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Το πρώτο Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας είναι τριμελές (3 μέλη) και αποτελείται από:

1) ΚΡΙΣΤΟΦ ΧΑΝΣ (CHRISTOPH HANS) NANKE (NANKE) του Εγκμοντ (Egmont) και της Γκερτρουντ (Gertrud), ιδιωτικό υπάλληλο, γεννημένο στο Russelsheim Γερμανίας το 1966, κάτοικο Wiesbaden Γερμανίας, Am Allersberg 9, 65191, κάτοχο του με αριθ. C5J83LM8P/2014 γερμανικού διαβατηρίου, (ΑΦΜ 166875154, ΔΟΥ Κατ. Εξωτερικού)

2) ΚΑΤΡΙΝ (KATRIN) ΕΚΜΑΝΣ (ECKMANS), το γένος Πετερ (Peter) και Μπριγκίτε (Brigitte) Φλαμενσμπεκ (Flammensbeck), ιδιωτική υπάλληλο, γεννημένη στο Kraiburg am Inn Γερμανίας το 1981, κάτοικο Φρανκφούρτης Γερμανίας, Am Tiergarten 42, 60316, κάτοχο του με αριθ. 401042456/2007 γερμανικού διαβατηρίου, (ΑΦΜ 166875142, ΔΟΥ Κατ. Εξωτερικού),

3) ΕΥΑΓΓΕΛΟ ΜΠΑΛΤΑ του Πέτρου και της Μαρίας, ιδιωτικό υπάλληλο, γεννημένο στην Αθήνα το 1979, κάτοικο Φιλοθέης Αττικής οδός Θησέως αριθ.15, κάτοχο του υπ' αριθ. ΑΚ-096400/2011 δελτίου ταυτότητας του ΑΤ. Ψυχικού, (ΑΦΜ 126609110, ΔΟΥ Ψυχικού).

Η θητεία του πρώτου Διοικητικού Συμβουλίου θα διαρκέσει μέχρι την πρώτη Τακτική Γενική Συνέλευση των μετόχων, η οποία θα συγκληθεί μέσα στους πρώτους έξι μήνες του έτους 2016.

ΑΡΘΡΟ 40

ΕΛΕΓΚΤΕΣ ΠΡΩΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ

Εάν ο ετήσιος κύκλος εργασιών της εταιρείας υπερβεί το ένα εκατομμύριο (1.000.000) ευρώ, οι ελεγκτές της πρώτης εταιρικής χρήσης θα ορισθούν με απόφαση Έκτακτης Γενικής Συνέλευσης των μετόχων.

Φύλλο 25

ΑΡΘΡΟ 41

ΠΡΩΤΗ ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΗ

Εξαιρετικά, η πρώτη εταιρική χρήση αρχίζει από την καταχώρηση στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ.) της εγκριτικής διοικητικής απόφασης για την παροχή άδειας σύστασης της παρούσας Εταιρείας και θα λήξει την 31η Δεκεμβρίου του έτους 2015.

ΑΡΘΡΟ 42

ΕΙΔΙΚΗ ΕΞΟΥΣΙΑ ΚΑΙ ΕΝΤΟΛΗ

Οι συμβαλλόμενοι στο συμβόλαιο αυτό παρέχουν την ειδική εντολή, πληρεξουσιότητα και το δικαίωμα στον Δημήτριο Διονυσόπουλο του Διονυσίου και της Αγγελικής, κάτοικο Αθηνών οδός Αγκύλης αριθ.31, (ΑΔΤ Π-151513 του ΤΑ. Πύργου Ηλείας) προκειμένου, να εμφανισθεί ενώπιον της αρμόδιας ΔΟΥ και του αρμόδιου υποκαταστήματος του ΙΚΑ, δηλώσει την έναρξη των εργασιών της Εταιρείας, θεωρήσει τα σχετικά βιβλία και στοιχεία της με το παρόν συνιστώμενης Εταιρείας να παραλάβει την τυχόν αναγκαία ασφαλιστική ενημερότητα της Εταιρείας και ενεργεί οτιδήποτε απαιτείται για την περαίωση της ως άνω εντολής.

Πρόσωπα που έχουν ενεργήσει με το όνομα της υπό ίδρυσης Εταιρείας ευθύνονται για τις πράξεις αυτές απεριορίστως και εις ολόκληρο. Θα ευθύνεται όμως μόνη η Εταιρεία για τις πράξεις που έγιναν ρητώς στο όνομά της κατά το ιδρυτικό στάδιο, εάν μέσα σε τρεις μήνες από την απόκτηση της νομικής προσωπικότητας αυτής αναλάβει τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τις πράξεις αυτές.

Σε πίστωση των ανωτέρω συνετάγη το παρόν σε είκοσι πέντε (25) φύλλα και εκδόθηκαν δύο (2) αντίγραφα. Επικολλή-

θηκε τέλος μεγαροσήμου *0,00* ευρώ στο πρωτότυπο και *1,00* ευρώ στα αντίγραφα. Τα δικαιώματα του ανωτέρω ανέρχονται σε 654,00 ευρώ, εκ των οποίων καθαρή συμβολαιογραφική αμοιβή ποσό 490,70 ευρώ και δικαιώματα Τ.Α.Σ - Τ.Ν. 163,30 ευρώ. Επί των δικαιωμάτων 654,00 ευρώ αναλογεί Φ.Π.Α. 23% 150,42 ευρώ, ήτοι η συνολική είσπραξη μαζί με τα τέλη μεγαροσήμου ανέρχεται σε ευρώ 805,42 και αφού διαβάστηκε καθαρά και μεγαλόφωνα στους εκπροσώπους των εταιρειών, βεβαιώθηκε και υπεγράφη από αυτούς, την διερμηνέα και εμένα, το Συμβολαιογράφο, όπως ο νόμος ορίζει.-

ΟΙ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΙ

"Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide"

«SLENTEL LIMITED»

Η ΔΙΕΡΜΗΝΕΑΣ

ΙΡΙΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ

Ο ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΓΡΑΦΟΣ

(ΤΣ) ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. ΣΤΕΙΡΟΣ
ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟΝ
ΑΘΗΝΑΙ ΑΥΘΗΜΕΡΟΝ
Ο ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΓΡΑΦΟΣ ΑΘΗΝΩΝ

Παράρτημα 28

Σύμβαση (Συμβάσεις) Μελέτης - Κατασκευής ή/και Υπόδειγμα Σύμβασης (Συμβάσεων) Μελέτης - Κατασκευής για Επικείμενα Έργα

DESIGN CONSTRUCTION CONTRACT

DATED [ ], 2015

BETWEEN

"[Full corporate name of the Employer - concessionaire in relation to Cluster B]"

and

[ ]

CONTENTS

THIS AGREEMENT is dated , 2015.

BETWEEN:

(1) **"[Full corporate name of the Employer - concessionaire in relation to Cluster B]"**, a limited liability company by shares incorporated and existing under the laws of Greece whose registered office is at 209 Kifissias Ave., GR-15124 Maroussi, Greece (the **Employer**); and

(2) [●], a company incorporated and existing under the laws of Greece, whose registered office is established at [●] (the **Contractor**).

RECITALS

(A) Pursuant to a concession agreement between the Hellenic Republic (the **State**), the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. (**HRADF** and/or the **Grantor**), the Employer and the shareholders of the Employer dated...........................2015 (the **Concession Agreement**), the State, represented by the Ministry of Finance and the Ministry of Infrastructure, Transport and Networks, and the Grantor have granted to the Employer the exclusive right to finance, upgrade, maintain, manage and operate the Regional Airports including the exclusive right to exploit the Concession Operations at the Regional Airports (the "**Project**") in accordance with the specific terms set out therein.

(B) Pursuant to the Concession Agreement, the Hellenic Republic and the Grantor have provided certain undertakings and assumed certain obligations to the Employer in connection with the implementation of the Project in the Country.

(C) The Employer requires the detailed design / engineering, procurement, construction, commissioning and testing of the Facilities at the relevant Sites.

(D) The Contractor represents that it has the experience, expertise, capability and know-how to ensure that the Facilities are designed, engineered, procured, constructed, commissioned, tested and capable of being operated in a safe, environmentally responsible and cost effective manner in accordance with the provisions of this Contract.

(E) In reliance on the representations in Recital D, the Employer engages the Contractor to perform the Works, and the Contractor agrees to perform the Works, on the terms and conditions of this Contract.

IT IS AGREED as follows:

1. DEFINITIONS

In this Contract, the following words and expressions have the following meanings unless a contrary intention appears.

Acceptable Bank means (a) a bank or other financial institution which is regulated by regulators within the EU and which has a credit rating for long-term unsecured financing not lower than 2 rating grades or notches of the credit rating of the Hellenic Republic or (b) any bank or other financial institution which has a credit

rating for long-term unsecured financing of BBB+ (or better) from Standard & Poor's Corporation, or Baa1 (or better) from Moody's Investors Services, Inc., or BBB+ (or better) from Fitch Ratings;

Acceptance Criteria means the acceptance criteria for the Facilities set out in Appendix [●].

Act of Bankruptcy means the occurrence of any one or more of the following events in respect of the Contractor (or one of the constituent members of the Contractor):

it is, or is deemed for the purposes of any law to be, unable to pay its debts as they fall due or bankrupt;

it admits its inability to pay its debts as they fall due;

by reason of actual or anticipated financial difficulties, it begins negotiations with any creditor for the suspension of payment or rescheduling of any of its indebtedness;

a moratorium is declared in respect of any of its indebtedness;

any step is taken with a view to a moratorium or a composition, assignment or similar arrangement with any of its creditors;

a meeting of its shareholders, directors or other officers is convened for the purpose of considering any resolution for, to petition for or file documents with a court or any registrar for its winding-up, administration or dissolution, or bankruptcy or any such resolution is passed;

any person presents a petition, or files documents with a court or any registrar, for its winding-up, administration or dissolution, or bankruptcy unless it is a petition for winding-up presented by a creditor which is being contested in good faith and with due diligence and is discharged or struck out within 14 days;

an order for its winding-up, administration or dissolution or bankruptcy is made;

any liquidator, trustee in bankruptcy, judicial custodian, compulsory manager, receiver, administrative receiver, administrator or similar officer is appointed in respect of it or any of its assets;

its directors, shareholders or other officers request the appointment of, or give notice of their intention to appoint a liquidator, trustee in bankruptcy, judicial custodian, compulsory manager, receiver, administrative receiver, administrator or similar officer; or

any other analogous step or procedure is taken in any jurisdiction.

Additional Completion Costs has the meaning given to it in Clause 45.7(a)(i).

Advance Payment Guarantee has the meaning given to it in Clause 11.2(a).

Affiliate means, in respect of any person, any other person that, directly or indirectly, through one or more intermediaries, controls, is controlled by, or is under common control with such person. For the purposes of this definition **control** means direct or indirect ownership of more than fifty percent (50%) of the outstanding capital stock or other equity interests having ordinary voting power.

Antiquities means all the fossils, antiquities, structures and any other object or ruins of archaeological value or interest pursuant to Law 3028/2002 discovered in the Regional Airports in the course of carrying out any of the Works.

Application Requirements means a complete and proper list of all documentation necessary to obtain a particular Government Approval in order to carry out the Works (or part thereof) in the Country, as provided by the relevant Government Authority pursuant to the relevant Concession Agreement.

Approved Environmental Terms means the Concession's environmental terms as set out in Appendix 8 (*Approved Environmental Terms / Existing Permits*) to the Concession Agreement as amended, supplemented or replaced during the Concession Period in accordance with the terms of the Concession Agreement.

Approved Subcontractor means a Subcontractor identified in Appendix [•] as an approved subcontractor.

Archaeological Test Excavations means the excavations of ditches up to 1 meter deep and 0.5 meters wide, performed sporadically by the Contractor in the Concession Sites following the indication and under the supervision of the competent archaeological service, in order to ascertain the potential existence of Antiquities.

As-Built Drawings means all as-built drawings, layouts, log books and other documents, including general and special log books for registration of the Works (to the extent required by applicable Law) and/or the procedure for the construction of the Facilities; as-built diagrams, instrument surveys of the installed parts of the Facilities and working drawings bearing notes on compliance of the physically performed Works with the final and approved design and engineering documents, as further described in the Technical Requirements.

Best Industry Practice means the exercise by the Contractor of that degree of skill, care, diligence, efficiency, foresight and operating practice which would reasonably be expected from a world class appropriately skilled, experienced and qualified contractor experienced in each of the disciplines to which the Works relate and engaged in works of a similar scope, nature, complexity and size to the Works and under the same or similar circumstances, where such contractor is seeking to comply with its contractual obligations under the this Contract and all applicable Laws.

Business Day means a calendar day other than a Saturday, Sunday or a legal or bank holiday in Athens, the Hellenic Republic.

Capital Spares means the spare parts and special tools listed in Appendix [•].

Certificate of Design Approval has the meaning ascribed to it in Appendix [•].

Certificate of Final Acceptance means the certificate in the form set out in Appendix [●].

Certificate of Mechanical Completion means the certificate in the form set out in Appendix [●].

Certificate of Provisional Acceptance means the certificate in the form set out in Appendix [●].

Certificate of Release means the certificate in the form set out in Appendix [●].

Commencement Date means the date on which all of the conditions precedent in Clause 4.1 have been satisfied or waived.

Commissioning means the start-up and operation of the Facilities by the Contractor following Mechanical Completion in accordance with the Technical Requirements, which start-up and operation is to be carried out by the Contractor as provided in Clause 25.7, for the purpose of preparing the Facilities for operation and the carrying out of the Performance Tests.

Commissioning Manuals means the manuals produced by the Contractor containing the procedure for Commissioning and developed pursuant to the Technical Requirements.

Commissioning Spares means the spare parts required for Commissioning, including those listed in Appendix [●].

Confidential Information means all commercial, technical and other information including information regarding the terms and conditions of this Contract, negotiations leading to the execution of this Contract, all communications between the parties, all information concerning the business transactions, technical plans, commercial or financial arrangements or affairs of the parties, or relating to the Project in any form whatsoever in the possession of knowledge of a party which is disclosed to the other party at any time and any new information, in respect of those processes, produced in performing the Works, including information which is provided verbally to a party by any officer, employee or agent of the other party. Any information licensed to, developed for, or vesting in the Employer shall be deemed to be **Confidential Information** of the Employer.

Construction Access Land means that part of the Sites identified in Appendix [●] on which the Facilities may not be constructed and/or installed.

Construction Equipment means all facilities, equipment, machinery, tools, apparatus, appliances or things of every kind required in or for the construction, completion and maintenance of the Works and which are to be provided by the Contractor, but does not include Equipment, or other things intended to form or forming part of the Facilities.

Contract means this lump-sum design and construction turnkey engineering – procurement – construction (EPC-) contract, including any and all Contract Documents.

Contract Documents means the documents described in Clause 3.1.

Contract Price means the lump sum fixed price specified in Appendix [•], for the design execution and completion of the Works and the remedying of any defects, subject to additions, adjustments or deductions made in accordance with this Contract.

Contractor Background IP means Intellectual Property owned by or licensed to the Contractor (including know-how and technical information) which exists prior to the date of this Contract or is developed or acquired by the Contractor independently of this Contract which is used by the Contractor in the performance of the Works or otherwise made available to the Employer under or in connection with this Contract, but does not include the Project IP.

Contractor's Representative means any person nominated by the Contractor and approved by the Employer in the manner provided in Clause 15.2 to perform the duties delegated by the Contractor.

Country means the Hellenic Republic.

Critical Activity means any activity on the Critical Path of the Imminent Works Implementation Time Schedule or on any time schedule.

Critical Path means the series of Critical Activities on the Imminent Works Implementation Time Schedule or on any time schedule agreed which determines such time schedule’s shortest total length so that any delay to such activity causes a respective delay to the total length of such time schedule. The critical path may change if any Critical Activity is completed ahead of or behind the time set out in the time schedule.

Date of Final Acceptance means the date [●] days after the Date of Provisional Acceptance.

Date of Provisional Acceptance means the date [●] days after the Commencement Date, as may be varied in accordance with the terms of this Contract.

Day means a calendar day of the Gregorian Calendar.

Default Interest Rate means the rate of interest per annum that is [●]% above [EURIBOR] on the due date for the relevant payment.

Defect means a failure of the Facility to comply with the requirements of this Contract and **Defective** shall be construed accordingly.

Defects Liability Period means the period of [●] months from the Date of Provisional Acceptance, as may be extended in accordance with the terms of this Contract.

Delay Liquidated Damages means the liquidated damages for delay specified in Appendix [•].

Dispute has the meaning given to it in Clause 49.

Employer Background IP means Intellectual Property owned by or licensed to the Employer (including know-how and technical information) but does not include Contractor Background IP or Project IP.

Employer Supplied Information means any information, reports, data and other documents in connection with the Project, the Works and/or the Site Conditions supplied by or on behalf of the Employer to the Contractor prior to the date of this Contract.

Employer's Representative means any person appointed by the Employer in the manner provided in Clause 15.1 to perform the duties delegated by the Employer.

Environmental Laws means all applicable Laws and regulations including any approvals, licences or other permits or documents issued by a Government Authority relating to the Project, or the actual or potential effect on the environment or the activities in, at or on the Site contemplated by this Contract and the disposal of materials, the discharge of chemicals, gases or other substances or materials into the environment, or the presence of those chemicals, gases or other substances or materials in, at, around or on the Site.

Equipment means the equipment, machinery, apparatus, materials, articles and things of all kinds to be provided and/or incorporated in the Facilities by the Contractor under this Contract (including the Spare Parts), together with all technical documentation supplied by the manufacturers of the Equipment, but does not include the Construction Equipment.

EURIBOR means, for any day on which clearing banks are customarily open for business in London, the London interbank fixing rate for three-month Euro deposits, as quoted on Reuter's EURIBOR page on that day or, if the Reuter's EURIBOR page ceases to be available or both cease to quote such a rate, then as quoted in the London Financial Times, or if neither such source is available or ceases to quote such a rate, then such other source, publication or rate selected by the parties.

Euros or **€** means the lawful currency of the Participating Member States of the European Union.

Event of Delay means any event that is expressly referred to in this agreement as being an Event of Delay as well as any event which is not (a) a risk of the Contractor under this agreement or (b) caused by the Contractor or any person(s) that it uses for the implementation of this Contract or (c) a Force Majeure Event the financial consequences of which are assumed by the Contractor, and which adversely affects the ability of the Contractor to meet the agreed deadlines of the Imminent Works (as set out in the Imminent Works Implementation Time Schedule).

Event of Delay Make-up means the procedure stipulated under Clause 42.4, aiming at minimizing the time and / or cost effects of an Event of Delay.

Excepted Risk means:

riot, war, invasion, act of foreign enemies, hostilities (whether war be declared or not) acts of terrorism, civil war, rebellion, revolution, insurrection of military or usurped power, requisition or compulsory acquisition by any governmental or competent authority;

ionising radiation or contamination, radioactivity from any nuclear fuel or from any nuclear waste from the combustion of nuclear waste from the combustion of nuclear, radioactive toxic explosive or other hazardous properties of any explosive assembly or nuclear component but excluding radioactive material used by the Contractor in the performance of the Works.

Extensive Force Majeure Event shall have the meaning attributed to the term in Article 25.4.1 of the Concession Agreement.

Facilities means the Regional Airports' installations to be constructed or, where applicable, as constructed in the Country, and all associated infrastructure and all ancillary facilities (including the Non-Operational Works) as further described in the Technical Requirements.

Final Acceptance means the stage of the Works when:

Provisional Acceptance has occurred;

the Defects Liability Period has expired; and

all Defects notified prior to the expiry of the Defects Liability Period have been repaired, replaced or otherwise made good in accordance with this Contract.

Final Payment means the outstanding balance of the Contract Price and other amounts to be paid in accordance with Clause 10.6.

Final Payment Claim means the payment claim submitted by the Contractor pursuant to Clause 10.6(a).

Force Majeure Event means:

(a) all those events or incidents or their consequences that lie beyond the control or influence of the Parties and which could not have been anticipated or prevented or deterred even if the Parties had exercised particular prudence; or

(b) any event or incident the occurrence of which none of the Parties is accountable for and in respect of which the Contractor does not have an obligation to insure pursuant to this Agreement and is indeed not insured, or the Employer was exempt from the obligation to insure in whole or in part pursuant to Appendix [●].

Government Approval means any authorisation, consent, approval, licence, lease, ruling, permit, exemption, filing, variance, order, judgment, decree, publication, notice to, declarations of or with or regulation by or with any Government Authority relating to the acquisition, ownership, occupation, construction, start up, commissioning, testing, operation, repair or maintenance of the Facilities or to the execution, delivery or performance of this Contract.

Government Authority means the State or any ministry or other independent offices or department or subdivision thereof or any person exercising executive, regulatory or administrative functions on behalf of the foregoing and includes the State Representative.

Health, Safety and Environmental Plan means the health, safety and environmental plan to be prepared by the Contractor and approved by the Employer in accordance with Clauses 7.19 and 7.20.

Heritage means all places, areas and objects being components of the natural or cultural environment of either of the Countries that have aesthetic, historical, scientific, archaeological, anthropological, cultural, social or geological significance or other special value for future generations as well as for the present community including those identified by or protected under Heritage Laws.

Heritage Laws means all applicable Laws which relate to the identification or protection of Heritage.

Imminent Works Implementation Time Schedule means the schedule set out in Appendix [•], which contains the dates of starting and completion of all phases of the Works.

Imported Materials has the meaning given to it in Clause 7.30.

Independent Engineer means such person appointed in respect of the Works prior to the Concession Commencement Date (having the duties and authorities provided in Appendix [•]) and approved by the State.

Infringing Matter has the meaning given to it in Clause 13.7.

Insurance policies means the policies that the Contractor shall effect according to Clause 38.1 and Appendix [•].

Intellectual Property means copyright, all rights conferred under statute, common law or equity in relation to inventions (including patents), registered and unregistered trademarks, registered and unregistered designs, circuit layouts and confidential information; and all other rights resulting from intellectual activity in the industrial, scientific, literary or artistic fields.

Key Personnel means those personnel identified in Appendix [•].

Labour Law means all applicable Laws in respect of rights or entitlements of employees, consultants, contractors, subcontractors and others working on the Project.

Latent Defect means any Defect which cannot be identified by the Employer following a reasonable investigation of the Facility prior to the expiry of the Defects Liability Period.

Latent Defects Liability Period means a period of 10 years from the expiry of the Defects Liability Period, as may be extended in accordance with the terms of this Contract.

Law means any statute, ordinance, code, law, decree, circular, rule or regulation by any Government Authority including any Environmental Law, Heritage Law or Labour Law, whether now or at any time in the future in effect.

Losses and Liabilities means all damages, losses, liabilities, costs, expenses (including legal and other professional charges and expenses), and charges whether arising under statute, contract or in connection with judgments, proceedings, internal costs or demands but, in each case, excluding any future loss of profit.

Maintenance Manual means a manual containing the complete information regarding the Equipment and complete instructions and procedures for the inspection, maintenance and repair of the Facilities including the requirements/details of all Spare Parts.

Major Subcontract means a subcontract under which a Major Subcontractor provides goods or services costing more than €[•] or involving critical components or services of the Works, as more fully described or referred to in the Technical Requirements.

Major Subcontractor means a Subcontractor providing goods or services under a Major Subcontract.

Mechanical Completion means:

the Facilities have been completed from all aspects (i.e. architectural, mechanical, electrical and structural) and put in a finished condition in accordance with the Technical Requirements and the other requirements of this Contract except for minor omissions and minor defects which do not prevent the Facilities from undergoing the Performance Tests;

the Contractor has provided the copies of the Commissioning Manual (updated and amended if requested by the Employer) specified in Clause 7.9;

the Spare Parts have been delivered in accordance with Clause 7.10(a);

the Contractor has provided the Employer with the Performance Test Schedule; and

the Facilities are ready for Commissioning.

Minimum Performance Guarantees means the minimum performance guarantees with respect to the Facilities as further described in Appendix [•].

Month means a calendar month of the Gregorian Calendar.

Normal Design Developments includes:

studies and work done to evaluate options and define the Works,

alterations made to comply with Laws and Government Approvals;

alterations made to provide necessary operability and maintainability of the Facilities, and

work specified in this Contract as within the scope of the Works.

Notice to Proceed means the notice issued by the Employer to the Contractor in accordance with Clause 8.1.

Operating Spares means the spare parts the Employer requires to operate the Facilities for two years following Provisional Acceptance.

Operation Manual means the complete instructions for the start-up and operation (including all modes of operation during normal and emergency conditions) of the Facilities.

Participating Member States means any member states of the European Union that has the Euro as its lawful currency in accordance with the legislation of the European Union relating to Economic and Monetary Union.

Payment Milestones means those milestones listed in Appendix [•].

Performance Guarantees means the performance guarantees in respect of the Facilities set out in Appendix [•].

Performance Liquidated Damages means the liquidated damages for performance specified in Appendix [•].

Performance Tests means the performance tests specified in the Technical Requirements to be carried out by the Contractor to ascertain whether the Facilities meet the Performance Guarantees.

Performance Test Schedule means the detailed schedule setting out the activities to be undertaken in accordance with this Contract by the Contractor, the Employer and others during the Performance Tests, as further described in the Technical Requirements.

Permanent Land means that part of the Sites identified in Appendix [•] on which the Facilities may be installed.

Person means any individual, corporation, partnership, joint venture, association, trust, unincorporated organisation or Government Authority or any other entity and includes the person's executives, administrators, successors, substitutes (including persons taking by novation) and assigns.

Pre-commissioning means the testing, checking and other works specified in the Technical Requirements to be performed by the Contractor in preparation for Commissioning.

Program means the program of the Works to be prepared by the Contractor pursuant to Clause 17.

Project means the detailed design, construction, installation, insuring, operation, repair, replacement, refurbishment, maintenance, expansion, extension and protection of the Facilities pursuant to this Contract.

Project IP means all Intellectual Property arising out of or created by the Contractor or a Subcontractor in performing the Works and its other obligations under this Contract, including Intellectual Property subsisting in or in relation to:

the Facility and the Equipment;

this Contract and its performance;

all software, documents, drawings, designs and other materials created or arising in the performance of the Works,

but does not include Contractor Background IP or Employer Background IP.

Project Management Plan means the plan submitted and approved in accordance with Clauses 7.24 and 7.25.

Protestor Actions means protests against the Project that are directed at the general existence of the Project and are unrelated to the Contractor or any Affiliate of the Contractor.

Provisional Acceptance means the provisional acceptance by the Employer of the Facilities at that stage of the Works when the following has occurred:

the Works have achieved Mechanical Completion;

all of the Acceptance Criteria have been achieved;

the Contractor has provided the copies of the Operation Manual and the Maintenance Manual (updated and amended if requested by the Employer) specified in Clause 7.9;

the Contractor has completed the training of the Employer's personnel in accordance with Clause 7.11;

the Contractor has replaced any Spare Parts used by the Contractor during the start-up, Commissioning (other than the Commissioning Spares) or undertaking the Performance Tests, or the Contractor has placed a purchase order, that is acceptable to the Employer, for the replacement of the relevant parts;

the Performance Tests have been passed and each Performance Guarantee has been met;

the Facilities are capable of being operated safely under reasonable and normal operational conditions;

the Facilities are in a condition which allows the Employer to comply with all Laws relating to their operation;

all documents and other information required under this Contract to have been supplied to the Employer prior to Provisional Acceptance have been supplied;

all Government Approvals to be obtained by the Contractor under this Contract and which are necessary for the operation of the Facilities have been obtained, and to the full extent permitted by Law, have been transferred (to the extent necessary and/or permitted at Law) to the Employer or the Employer's nominee;

the Contractor has fully performed its obligations to transfer to the Employer all rights in the Project IP and other technologies used in the Works and the Facilities as required by the Contract;

all As-Built Drawings have been delivered to the Employer as required by the Contract.

The Certificate of Provisional Acceptance (described in Appendix [●]) has been issued.

Quality Assurance Plan means the quality assurance plan to be prepared by the Contractor and approved by the Employer in accordance with Clause 7.12.

Regional Airports means those regional airports set out in Appendix [●].

Relevant Material means any Intellectual Property licensed or assigned by or on behalf of the Contractor under this Contract.

Representatives has the meaning set forth in Clause 14.1.

Request for Payment means the fully supported invoice delivered to the Employer by the Contractor at the times set forth in Clause 10.4 containing all of the requirements set out in Clause 10.4.

Retention Money Guarantee has the meaning given to it in Clause 11.5(a).

Scope of Work has the meaning set forth in Clause 5.

Sites means the land and other places specified in Appendix [●].

Site Conditions means the site conditions in relation to the Sites including:

the general and local conditions for environment, meteorological, seismic activity, climatic conditions and ocean conditions;

transportation, access, waste disposal, handling and storage of materials;

availability and quality of all necessary utilities;

availability of labour resources;

physical conditions where the Works are to be performed and the surrounding areas as a whole; and

topography and ground surface conditions, subsurface geology and conditions, nature and quantity of surface and subsurface materials to be encountered, location of underground utilities and the condition of existing structures.

Spare Parts means the Capital Spares, the Operating Spares and the Commissioning Spares.

Standards and Specifications means the technical documentation included as Appendix [•] which convey the general intent of the Works and the Standards and Specifications for the Facilities.

Subcontractor means any person to whom performance of any part of the Works, including preparation of any design or supply of any Equipment, is subcontracted directly or indirectly by the Contractor and including Approved Subcontractors, Major Subcontractors and legal successors or permitted assigns.

Sunset Date means the date [●] months from the date of Mechanical Completion, as extended by Contractor caused delays.

Taxes means any kind of tax, duty, levy, withholding or other charge whether or not similar to any in force at the date this Agreement is entered into and whether imposed nationally or locally within the Hellenic Republic.

Technical Requirements means, collectively, the Standards and Specifications, the Scope of Work, the Works Requirements and the requirements of Appendices [•].

Terms and Conditions means these terms and conditions, commencing at the beginning of page 1 of this Contract and ending at the conclusion of Clause 64.

Variation means any modification, addition, omission, or other variation to, in or from the Works, in accordance with Clause 41.

Works means the whole of the work and services to be performed by the Contractor under this Contract, and also including the provision of Equipment, in accordance with the Contract Documents and as further described in the Technical Requirements and includes any Variation.

Works Performance Bond has the meaning given in Clause 11.3(a).

Works Requirements means the technical document included as Appendix [•] which further outlines the requirements for the Works.

2. INTERPRETATION

General

2.1 In this Contract, unless the contrary intention appears:

(a) a reference to this Contract or another instrument includes any variation or replacement of either of them;

(b) a reference to a statute, ordinance, code or other law includes regulations and other instruments under it and consolidations, amendments, re-enactments or replacements of any of them;

(c) the singular includes the plural and vice versa;

(d) if a period of time is specified and dates from a given day or the day of an actual event, it is to be calculated exclusive of that day;

(e) references to any date or time of day are to Eastern European Time;

(f) a reference to a day is to be interpreted as the period of time commencing at midnight and ending 24 hours later;

(g) a reference to an Appendix is a reference to an appendix to this Contract;

(h) where an expression is defined, another part of speech or grammatical form of that expression has a corresponding meaning;

(i) headings are for reference only and do not form part of this Contract;

(j) references to the word **including** means including, but not limited to;

(k) references to the word **parties** means the Employer and the Contractor and the word **party** means one of them; and

(l) references to the word **approve** and **approval** means approved in writing.

(m) terms with capitalised initial letters shall have the meaning ascribed to them respectively in the Concession Agreement, which shall be deemed incorporated by reference, except as otherwise provided herein.

Codes and Standards

2.2 Wherever references are made in this Contract to codes and standards in accordance with which the Works are to be performed, the most recent edition or the revised version of such codes and standards shall apply, unless otherwise specified.

Units of Measurement

2.3 Units of measurement are specified in the Technical Requirements.

3. CONTRACT DOCUMENTS

3.1 The following documents and their attachments, if any, together constitute the Contract Documents:

(a) List of Documents [●]

3.2 Subject to Clause 3.1, the Contract Documents are intended to be complementary and mutually explanatory of one another. This Contract must be read as a whole.

3.3 If an ambiguity or discrepancy between the Contract Documents is discovered by the Employer, or brought to its attention by the Contractor, the Employer shall, where applicable, apply to the interpretation of the interaction between the Contract Documents an order of precedence which is the same as the order in which the Contract Documents are listed in Clause 3.1.

3.4 If, within these Terms and Conditions or within each individual Appendix of this Contract (but not between the terms and conditions and/or each individual Appendix) differing standards of product, workmanship or finish are provided for, the Contractor must provide those of the highest standard.

3.5 If the Contractor discovers any ambiguity or discrepancy in any document prepared for the purpose of performing the Works, the Contractor must immediately notify the Employer of the ambiguity or discrepancy.

3.6 In the event of inconsistency or ambiguity between the Concession Agreement and this Contract as far as the obligations of the Contractor are concerned, the provisions of the Concession Agreement shall prevail, unless and to the extent that this Contract contains more onerous obligations for the Contractor, in which case such terms will prevail, so that the Employer has the time and resources to comply with its obligations under the Concession Agreement.

4. CONDITIONS PRECEDENT

4.1 The parties agree it is a condition precedent to the coming of this Contract into effect that the following conditions are satisfied:

(a) the Contractor has delivered the Works Performance Bond to the Employer in accordance with Clause 11.3. (a);

(b) the Contractor has provided to the Employer copies of the insurance policies in the form of signed cover notes, which the Contractor must effect in accordance with Clause 38.1 and Appendix [●];

(c) a Notice to Proceed has been issued by the Employer.

4.2 The Employer may waive any of the conditions precedent in clause 4.1(a) to (b).

4.3 The conditions precedent in Clause 4.1 must be satisfied or waived under Clause 4.2 by the date [●] days after the date of this Contract's execution or such other date as agreed by the parties.

4.4 If the conditions precedent are not satisfied or waived by the date specified in Clause 4.3, or such other date as may be agreed by the parties, if any, then this Contract shall terminate and neither party shall have any liability to the other and each party shall each bear its own costs in relation to this Contract.

4.5 Notwithstanding Clause 4.1, the obligations of the parties under Clauses 4, 11.3. (a), 14, 47, 49, 50, 51, 58 and 60 shall commence on the date that this Contract is executed.

5. SCOPE OF WORK

Scope of Work

5.1 The Contractor will perform all works and provide all services, labour, personnel, materials and Equipment necessary to carry out and complete the Works in accordance with and under the Contract, including design, engineering, procurement, fabrication, construction, installation, pre-commissioning, commissioning, training of the Employer's personnel and performance testing of the Works.

5.2 Without derogating from Clause 31, the Contractor shall upon completion of the Works provide complete, functional and operating Facilities which comply with the Technical Requirements and confirms that its obligations include the procurement of all Equipment and the performance of all work and services not specifically mentioned in this Contract but which can be reasonably inferred from the Contract Documents as being required in a project of the size, nature and complexity of this Project for the proper performance and completion of the Works as if the Equipment, work and services were expressly mentioned in this Contract.

Employer Supplied Information

5.3 (a)The Contractor acknowledges that all Employer Supplied Information is for the convenience of the Contractor only and that the Contractor enters into this Contract based on its own investigations and determinations as to the accuracy and adequacy of that information.

(b) The Contractor is not entitled to any extension of time or any extra costs arising out of or in connection with errors or omissions in any Employer Supplied Information.

(c) Any errors or omissions in the Employer Supplied Information shall not affect the warranties provided by, or the obligations of, the Contractor under this Contract and no error or omission in the Employer Supplied Information shall create any liability for the Employer whatsoever. Notwithstanding the foregoing, the Contractor shall notify the Employer of any error or purported error in any Employer Supplied Information, immediately upon the Contractor's discovery of the same.

6. TIME FOR COMMENCEMENT AND COMPLETION

6.1 The Contractor shall commence the Works on the Commencement Date and, without prejudice to Clause 30.2, the Contractor shall then perform the Works with due expedition and without delay in accordance with the Imminent Works Implementation Time Schedule and the Program so that Provisional Acceptance is achieved no later than the Date of Provisional Acceptance.

6.2 The Contractor shall achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance.

7. CONTRACTOR'S OBLIGATIONS

Performance of the Works

7.1 The Contractor shall perform the Works and manage and control the Sites in a professional, timely, safe, cost effective and environmentally responsible manner and in accordance with:

(a) this Contract, including the Technical Requirements;

(b) the obligations deriving from the Concession Agreement, as those are described in the Appendices [●];

(c) Best Industry Standards;

(d) all Government Approvals;

(e) all applicable Laws; and

(f) in general the terms and conditions of the Contract Documents, as listed in Clause 3.1 above.

7.2 The Contractor shall ensure that it and its Subcontractors at all time use all materials and utilities made available by the Employer pursuant to Clause 8.7(a), as efficiently as possible.

7.3 The Contractor shall, and shall procure that its Subcontractors, take all seasonal measures at the Sites to the extent that is consistent with Best Industry Practice.

Government Approvals

7.4 The Contractor shall:

(a) acquire and maintain:

(i) in its own name, all Government Approvals which the Contractor is permitted by Law to acquire and maintain in its own name and which are necessary for the performance of the Contractor's obligations under this Contract; and

(ii) in the Employer's name, those Government Approvals which by Law may be acquired and maintained by the Contractor in the Employer's name (notwithstanding that those Government Approvals may be specified in Appendix [●] as being the Employer's responsibility) and which are necessary for the performance of the Contractor's obligations under this Contract; Contractor is exclusively responsible for the payment of the various fees to Government Authorities and for Engineers' costs for preparation, application and obtaining of permits, all such costs being included in the Contract Price.

(b) Contractor is solely responsible for any and all of the fees, levies, contributions amounts in general that have to be paid to IKA (Social Insurance Authority) and to any other competent social security fund or organization for the execution of the Works, and such amounts are included in the Contract Price.

(c) at its own cost provide to the Employer reasonable assistance to acquire and maintain all Government Approvals which the Employer is required by Law to acquire and maintain and which cannot as a matter of Law be acquired and maintained by the Contractor in accordance with Clause 7.4(a)(ii); and

(d) upon the Employer's request, from time to time, to the extent permitted by Law and at its own cost, transfer to the Employer all Government Approvals identified by the Employer; and

(e) complete all registrations which are necessary for the Contractor to perform the Works in each of the Sites.

Laws

7.5 (a)The Contractor shall comply with all Laws that are binding upon the Contractor that affect the performance of this Contract and the Works.

Industrial Relations

7.6 (a)The Contractor:

(i) shall be responsible for the establishment and maintenance of all necessary policies to secure harmonious industrial relations in connection with the performance of the Works;

(ii) shall perform the Works, and shall cause its Subcontractors and their respective owners, employees, agents, consultants and contractors to perform the Works, in a manner which avoids labour disputes; and

(b) The Employer shall have the right, but not the obligation, to hire, contract with, or otherwise employ any of Contractor's personnel located in the Country following the completion of the Works.

Utilities

7.7 The Contractor shall obtain all utilities (including temporary utilities and temporary connections), at or in the vicinity of the Sites, which are necessary for the performance of the Works and which are not the responsibility of the Employer under Clause 8.7. The consumption cost of such Utilities and the metering of the Consumption, both are Contractor's Cost and are included in the Contract Price.

Consumables

7.8 The Contractor shall supply and make available all consumables, other materials and facilities and perform all work and services of whatsoever nature required to properly perform the Works other than those contemplated by Clause 8.7.

Operation Manual, Maintenance Manual, Commissioning Manual and As-Built Drawings

7.9 (a) In the case of the Operation Manual and the Maintenance Manual, at least six months prior to the Date of Provisional Acceptance, and in the case of the

Commissioning Manual, at least six months prior to the date on which Mechanical Completion is forecasted to occur, the Contractor shall prepare and deliver to the Employer [●] electronic sets on CD-ROM or DVD in "native file format", and [●] printed sets each, in English, of the Operation Manual, the Maintenance Manual, and the Commissioning Manual for every and each one of the Regional Airports. The Contractor must then promptly update and revise the above Operation and Maintenance Manuals, as necessary, to reflect the completion of all parts of the Works and all defects and warranty obligations. In addition to any of the Employer's other rights and remedies, the Employer has the right, prior to the Date of Provisional Acceptance or the date on which Mechanical Completion occurs (as applicable), to request further revisions in the Operation Manuals and the Maintenance Manuals and the Commissioning Manuals if, in the Employer's reasonable judgment, the Operation Manuals, the Maintenance Manuals or the Commissioning Manuals do not meet the Standards and Specifications set out in this Contract and, if so requested, the Contractor shall, at it sole cost and expense, immediately furnish the Employer with such further revisions in both "native file format" and printed format.

(b) The Contractor must obtain all instruction manuals and special directions required for the operation and maintenance of the Equipment from the manufacturers of Equipment or prepare any written instructions which are not available from the manufacturers. The Operation Manual, the Maintenance Manual and the Commissioning Manual must comply with the Technical Requirements, and must be prepared in full consideration of the number, experience level and technical background of the Employer's operating personnel and Contractor's training-related obligations under Clause 7.11.

(c) The Operation Manual, the Maintenance Manual and the Commissioning Manual shall be prepared, in accordance with the requirements of this Clause 7.9, to facilitate the commissioning of the Works and the operation and maintenance of the completed Facilities at the performance, reliability, safety and maintainability levels the Facilities are required to achieve under this Contract. The Operation Manual, the Maintenance Manual and the Commissioning Manual must include all of the operational and maintenance requirements described in the Technical Requirements and must include all data books and purchase orders and inspection records relating to the Facilities.

(d) During the performance of the Works the Contractor shall from time to time properly prepare and update a full set of comprehensive and fully detailed As-Built Drawings and other documents for the Works, including the Equipment and the Facilities, in accordance with the Technical Requirements until no further updates are required by the Employer. The As-Built Drawings shall be kept at the Sites and used by the Contractor exclusively for the purposes set forth herein. The Contractor shall provide to the Employer upon the Employer's request [●] sets of As-Built Drawings, prior to Provisional Acceptance. If any of the As-Built Drawings are revised after Provisional Acceptance the Contractor will at the Contractor's cost provide to the Employer as soon as possible after the revision of the relevant As-Built Drawing has been completed, [●] copies of each revised As-Built Drawing.

Spare Parts

7.10 (a) The Contractor shall provide all Spare Parts by Mechanical Completion to the Employer's nominated storage facility or facilities.

(b) All costs associated with the Commissioning Spares and the Capital Spares to be provided by the Contractor under this Contract are included in the Contract Price.

(c) (i) The price list for the Operating Spares is contained in Appendix [•].

(ii) Within [45]-[60] days of the receipt of notice from the Contractor that the Contractor intends to place purchase orders for Equipment to which the Operating Spares relate, the Employer may direct the Contractor as to which Operating Spares it requires the Contractor to acquire in conjunction with that Equipment and in those circumstances the Contractor will order the Operating Spares selected by the Employer. If after [45]-[60] days of receipt of the notice from the Contractor the Employer fails to notify the Contractor which Operating Spares the Employer requires, the Contractor shall proceed with Equipment purchase excluding the Operating Spares.

(iii) The price for the Operating Spares shall be invoiced separately by the Contractor and shall not form part of the Contract Price.

(d) The Contractor shall, at its sole cost and expense and notwithstanding the list included in Appendix [•], provide all Commissioning Spares required up to Provisional Acceptance.

(e) The Contractor may utilise the Capital Spares and the Operating Spares during Commissioning and during the Defects Liability Period provided that the Contractor shall, at its sole cost and expense, immediately replace any Capital Spares or Operating Spares which it may use as expeditiously as possible and in any event, the Contractor must have replaced or placed an irrevocable purchase order for the replacement of the Capital Spares or Operating Spares used no later than 30 days following the commencement of such use during the Commissioning or repair (as the case may be). All replacement Capital Spares and Operating Spares must be delivered, at the Contractor's sole cost and expense, to the Employer's nominated storage facility or facilities. The Employer will reimburse the Contractor the cost and expense incurred by the Contractor in procuring any Spare Parts used to repair a defect that, because of Clause 32.3 is not the responsibility of the Contractor to repair.

(f) The Contractor warrants the performance of all Spare Parts for the period that expires on the later of:

(i) the manufacturer's warranty period on the applicable Spare Parts; and

(ii) the expiry of the Defects Liability Period.

(g) If at Provisional Acceptance there remains any unused Commissioning Spares, ownership of such spares shall automatically vest in the Employer.

(h) The Contractor shall ensure that Spare Parts and wear and replacement parts for the Facilities shall remain available to be purchased by the Employer at market prices for a period of ten years following the Date of Provisional Acceptance.

Training

7.11 (a) The Contractor shall train the personnel to be supplied by the Employer pursuant to Clause 8.6, in accordance with the requirements set out in Appendix [•]. The training shall be designed to ensure those personnel will be able to efficiently, prudently, safely and professionally operate and maintain the Facilities in accordance with Best Industry Practice. Training shall consist of classroom and simulated training and training from Equipment vendors and on-the-job training to cover the activities described in Appendix [•]. The cost of training is included in the Contract Price. The cost of the Employer's personnel time during training activities shall not be charged to the Contractor.

(b) Without derogating from Clause 7.9, the Contractor shall, at its sole cost and expense, prepare a training manual in accordance with the requirements of Appendix [•] in English, to be submitted to the Employer for approval no later than 12 months after the Commencement Date. The Contractor shall, at its sole cost and expense, revise the training manual to accommodate any comments or concerns of the Employer.

Quality Assurance Plan

7.12 The Contractor shall establish, implement and maintain a Quality Assurance Plan which must comply with ISO9000 and ISO9001 and its accompanying parts and provisions and the requirements set out in Appendix [•] and this Contract and shall, not later than 30 days after the Commencement Date, submit the Quality Assurance Plan to the Employer for approval. The Employer shall either approve or reject with reasons the proposed Quality Assurance Plan within 30 days of its receipt. If the Employer does not respond to the Contractor within 30 days of its receipt of the proposed Quality Assurance Plan, the Employer shall be deemed to have approved the proposed Quality Assurance Plan under the condition that the Plan is in line with Contractual requirements of this Contract, applicable laws and norms, industry practice. If the Employer rejects the proposed Quality Assurance Plan, the Contractor must amend the Quality Assurance Plan to comply with the requirements of the Employer. The Contractor must then resubmit the Quality Assurance Plan to the Employer for approval within the period required by the Employer. The procedures in this Clause 7.12 must be repeated until the Employer approves the Quality Assurance Plan. Pending agreement of a Quality Assurance Plan the Contractor will implement a quality assurance plan in such form as the Employer may require.

7.13 The Quality Assurance Plan shall be designed to meet the following objectives:

(a) to ensure that the Works (including all detailed design and engineering documentation), when complete, shall comply with the requirements of this Contract;

(b) to ensure that the quality of the Equipment is not in any way degraded during receiving, storing, transporting, handling, inspection, installation and testing.

7.14 The Contractor shall:

(a) comply with the Quality Assurance Plan;

(b) ensure that any Subcontractor to whom any of the Works are subcontracted complies with the Quality Assurance Plan;

(c) not amend the Quality Assurance Plan without the prior written approval of the Employer; and

(d) allow the Employer's Representative and the Independent Engineer (and any other persons appointed or approved by the Employer) unrestricted access to inspect and audit the Contractor's compliance with the Quality Assurance Plan.

7.15 If the Contractor fails to comply with the Quality Assurance Plan, the Employer may give notice to the Contractor which sets out details of that failure and directs the Contractor to comply with the Quality Assurance Plan within the period nominated in that notice.

7.16 If the Contractor does not comply with the notice referred to in Clause 7.15, the Employer may employ others to perform the direction in that notice.

7.17 The costs incurred by the Employer under Clause 7.16 shall be deemed a debt due and payable by the Contractor to the Employer on demand.

Occupational health, safety and environmental requirements

7.18 The Contractor shall in performing its obligations under this Contract:

(a) comply with all Laws and the requirements of any Government Authority relating to occupational health, safety and the environment, including environmental impact assessment requirements;

(b) comply with the Approved Environmental Terms;

(c) comply with the occupational health, safety and environmental requirements set out in Appendix [●];

(d) conduct itself in accordance with Best Industry Practice; and

(e) exercise all necessary precautions to protect the health and safety of all persons, including its employees, employees of the Employer, and members of the public who may be affected by the actions of the Contractor.

7.19 The Contractor shall no later than 30 days after Commencement Date, submit a Health, Safety and Environmental Plan to the Employer for approval. The Health, Safety and Environmental Plan must be consistent with the Approved Environmental Terms and be in the format, and must comply with the requirements, as set out in Appendix [●].

7.20 The Employer shall either approve or reject with reasons the proposed Health, Safety and Environmental Plan within 30 days of its receipt. If the Employer does not respond to the Contractor within 30 days of its receipt of the proposed Health,

Safety and Environmental Plan, the Employer shall be deemed to have approved the proposed Health, Safety and Environmental Plan under the condition that the Plan is in line with Contractual requirements of this Contract, applicable laws and norms, industry practice. If the Employer rejects the proposed Health, Safety and Environmental Plan, the Contractor must amend the Health, Safety and Environmental Plan to comply with the requirements of the Employer. The Contractor must then resubmit the Health, Safety and Environmental Plan to the Employer for approval within the period required by the Employer. The procedures in this Clause 7.20 must be repeated until the Employer approves the Health, Safety and Environmental Plan.

7.21 The Contractor shall:

(a) comply with the Health, Safety and Environmental Plan;

(b) ensure that any Subcontractor to whom any of the Works are subcontracted complies with the Health, Safety and Environmental Plan;

(c) not amend the Health, Safety and Environmental Plan without the prior written approval of the Employer; and

(d) allow the Employer's Representative and the Independent Engineer (and any other persons appointed or approved by the Employer) unrestricted access to inspect and audit the Contractor's compliance with the Health, Safety and Environmental Plan.

7.22 The Employer may issue directions in relation to any occupational health, safety and environmental issues which arise in connection with this Contract and the Contractor shall comply with those directions.

7.23 The Contractor shall from time to time and at the Contractor's cost assist the Employer to:

(a) update the Approved Environmental Terms and the Contractor shall, thereafter, promptly conform the Health, Safety and Environmental Plan; and

(b) prepare an environmental management plan for the operational period of the Project.

Project Management Plan

7.24 Within 30 days of the Commencement Date, the Contractor shall prepare and submit to the Employer for approval a Project Management Plan which shall fully comply with the Imminent Works Implementation Time Schedule. The Project Management Plan shall comply with the requirements of Appendix [•].

7.25 The Employer shall either approve or reject with reasons the proposed Project Management Plan within 30 days of its receipt. If the Employer does not respond to the Contractor within 30 days of its receipt of the proposed Project Management Plan, the Employer shall be deemed to have approved the proposed Project Management Plan under the condition that the Plan is in line with Contractual requirements of this Contract, applicable laws and norms, industry practice. If the Employer rejects the proposed Project Management Plan, the Contractor shall

amend the Project Management Plan to comply with the requirements of the Employer. The Contractor shall then resubmit the Project Management Plan to the Employer for approval within the period required by the Employer. The procedures in this Clause 7.25 shall be repeated until the Employer approves the Project Management Plan. Pending approval of the Project Execution Plan the Contractor will implement a project management plan in such form as the Employer may reasonably require.

7.26 The Contractor shall:

(a) comply with the Project Management Plan;

(b) ensure that any Subcontractor to whom any of the Works are subcontracted complies with the Project Management Plan;

(c) not amend the Project Management Plan without the prior written approval of the Employer; and

(d) allow the Employer's Representative and the Independent Engineer (and any other persons appointed or approved by the Employer) unrestricted access to inspect and audit the Contractor's compliance with the Project Management Plan.

7.27 The Employer may issue directions requiring the Contractor to comply with its obligations under this Contract, including its obligation to comply with the Project Management Plan and the Contractor shall comply with those directions.

Effect of Approval and Compliance

7.28 The quality assurance requirements, occupational health, safety and environmental (including environmental impact assessment) requirements and project management requirements specified in this Contract and the Contractor's compliance with them shall not in any way detract from or otherwise diminish the Contractor's obligations under this Contract nor will any inspection or audit by the Employer, the Independent Engineer or any person on their behalf in accordance with the Quality Assurance Plan or otherwise detract from or otherwise diminish the Contractor's obligations under this Contract.

7.29 Notwithstanding any approval by the Employer of the Quality Assurance Plan, the Health, Safety and Environmental Plan or the Project Management Plan, the Employer shall not be:

(a) responsible in any way for ensuring conformity of the Works with the requirements of this Contract; or

(b) liable for, or in connection with, any quality assurance requirements and occupational health, safety and environmental (including environmental impact assessment) requirements specified in this Contract or any consequences of any non-compliance with those requirements.

Import/Export obligations

7.30 The Contractor shall be responsible for complying with all Laws and procedures, including the provision of information in the correct format and in a

timely manner, designated by customs and any other relevant Government Authorities for the exportation from the country of origin and importation into the Country or between the Countries of Construction Equipment, Equipment, Spare Parts and other things required to carry out and complete the Works (**Imported Materials**). All Imported Materials shall be imported in the name of the Employer and all bills of lading and other documents relating to the shipping and importation of Imported Materials shall stipulate that the Imported Materials are being imported in the name of the Employer.

7.31 The Contractor shall be responsible for complying with any and all statutory requirements and procedures with regard to the movement of Imported Materials within the Country.

7.32 The Contractor shall be responsible for transporting Imported Materials to the Country and promptly taking receipt of Imported Materials at the port or airport of entry into the Country and the proper unloading, handling and transportation of Imported Materials to the Site.

7.33 The Contractor shall be responsible for obtaining all export and import licences for Imported Materials and shall be responsible for complying with all exportation and importation procedures designated by the relevant Government Authorities for the exportation and importation of Imported Materials.

7.34 The Contractor shall, at its sole cost and expense, handle all Imported Materials at the point(s) of import and any formalities for customs clearance. If required by the Contractor as a result of applicable Law, the Employer shall provide to the Contractor within 10 Business Days of the Contractor's written request a power of attorney, in the form required by applicable Law, to enable the Contractor to comply with its obligations under this Clause 7.34. Delays in obtaining customs clearances in respect of Imported Materials are the exclusive responsibility of the Contractor.

7.35 If requested to do so the Contractor shall provide to the Employer free of charge a copy of any document issued or received by the Contractor in connection with the exportation or importation of Imported Materials.

Record keeping

7.36 Without derogating from any other provision of the Contract, the Contractor shall at its own cost maintain on file and make available to the Employer for inspection and copying, copies of all notices, instructions, orders, approvals (including Government Approvals) directions, certificates, test reports and correspondence received by the Contractor from the Employer, and all correspondence issued to the Employer together with all minutes of meetings.

Performance of Works in the Regional Airports under operation

7.37 The Contractor is aware that the Works are to be carried out in the Regional Airports under operation and hence Contractor is fully aware that the activities to be carried out shall by no means hinder or jeopardise the operation of the Regional Airports, the safety of equipment and installations, the safety of the Regional Airport personnel, the safety and the comfort of the passengers and any other personnel or services supporting the aforesaid, therefore Contractor shall design

and carry out the Works in the less disturbing manner, undertaking also the proper measures and working methods including work in shifts as may be required. Contractor is also aware that in certain Regional Airports is operating the Hellenic Air Force and hence all restrictions and precautions related with the operation of the HAF are to be respected and accounted for. Moreover the execution of the Works, especially the refurbishment works shall be carried out under 'clean' conditions e,g avoidance of excessive noise, dust control measures etc. Prior to the execution of any of the Works, Contractor shall check and verify that the indented work does not risk to damage/interrupt any vital installation related with airport operation (electrical, communication, firefighting etc). Contractor is also responsible to perform the Works under the Site and Airport regulations as detailed in Article 22 and the related Appendix [●]. All the above actions and obligations are paramount for proper execution of the Project and the related cost is included in the Contract Price.

7.38 Contractor is aware that the State, the HCAA, the Grantor and the Independent Engineer have a significant involvement in the Contract and the right to intervene in the execution of the Works, in accordance with the Concession Agreement as set forth in Appendix [●] and Contractor is aware and accepts such rights as detailed in the said Appendix. Furthermore, the Contractor acknowledges and agrees that the State may step-in to this Contract in the place of the Employer.

8. EMPLOYER'S OBLIGATIONS

General

8.1 The Employer may issue a Notice to Proceed at any time following the satisfaction or waiver of the conditions precedent in Clause 4.1(a) to (b).

8.2 The Employer must make timely payment to the Contractor of all amounts due under this Contract as and when due in accordance with this Contract.

Access to the Sites

8.3 The Employer shall provide to the Contractor access to as much of the Sites as may be required to perform the Works in accordance with the procedure and subject to the limitations and restrictions specified in Appendix [●].

8.4 The Contractor hereby acknowledges and agrees that:

(a) it may not be given exclusive access to the Sites;

(b) it shall be given access to the Sites in a staged manner in accordance with the procedure and subject to the limitations specified in Appendix [●]; and

(c) any access rights conferred upon Contractor pursuant to the Contract shall not be construed in any way as conferring any right of ownership in the Facilities or the Sites, upon the Contractor and that it shall make no claims as a result of being given such access rights.

Government Approvals

8.5 (a) The Employer shall reasonably assist the Contractor to obtain the Government Approvals to be obtained in the name of the Contractor pursuant to Clause 7.4(a).

(b) The Employer shall reasonably assist the Contractor to obtain those Government Approvals which pursuant to Clause 7.4(a)(ii) must as a matter of Law be issued in the name of the Employer.

Employer's personnel

8.6 (a) The Employer shall provide the number of operating and maintenance personnel outlined in Appendix [•] to assist the Contractor during and in connection with the Commissioning and the Performance Tests. Should additional personnel above and beyond those outlined in Appendix [•] be required to successfully commission and start-up the Works, it will be the responsibility of the Contractor, at its sole cost and expense, to supply said personnel. All plans to use additional manpower shall be approved in writing by the Employer in its discretion. Starting dates for personnel provided by the Employer will be determined by the Employer acting in consultation with the Contractor.

(b) Prior to Provisional Acceptance, any act or omission of any personnel provided by the Employer pursuant to this Clause 8.6 shall, provided those personnel are acting in accordance with the Contractor's instructions, directions, procedures or manuals, be deemed to be an act or omission of the Contractor and the Contractor shall not be relieved of any of its obligations under this Contract or have any claim against the Employer by reason of any act or omission.

Employer-supplied materials and utilities

8.7 (a) Commencing on the relevant dates set out in Appendix [•], the Employer shall supply and make available to the Contractor at the Points of Delivery the materials and utilities specified in Appendix [•].

(b) Notwithstanding Clause 8.7(a), the Employer will have no obligation to supply any of those materials and utilities unless:

(i) the Contractor has given the Employer at least 30 days prior notice of the quantities which the Employer is to deliver and the dates that those items are to be delivered to the Points of Delivery; and

(ii) the Contractor can and needs to use such materials and utilities.

(c) The Contractor shall at its sole cost and expense procure all other items of a consumable nature necessary for the satisfaction of its obligations under this Contract.

9. CONTRACT PRICE

9.1 The Contract Price is a firm, fixed and final lump sum, not subject to escalation or any alteration, except as expressly provided in this Contract. The Contractor shall pay all taxes, duties, social security contributions and fees required

to be paid by him under this Contract, and the Contract Price shall not be adjusted for any of these costs

9.2 The Contractor is deemed to have satisfied itself of the correctness and sufficiency of the Contract Price which, except as otherwise explicitly provided in this Contract, covers all its obligations under this Contract and makes allowances for all risks assumed by the Contractor under this Contract. The Contractor shall be deemed to have satisfied himself and taken account of, without limitations, the following aspects:

(a) All conditions and circumstances affecting the Contract Price, including taxes, social security contributions, duties etc.;

(b) The necessity of carrying out the Works as described in this Contract;

(c) The general and special conditions and circumstances of the Sites;

(d) The general labour situation at the Sites in the Country.

9.3 The Contract Price is payable in Euro. The Contractor waives any right to receive payment in a currency other than the specified currency, or for any adjustment to be made to the Contract Price for any reason, including foreign exchange fluctuations or the Contractor making any expenditure in a currency other than the specified currency.

10. TERMS OF PAYMENT

Payments

10.1 The Employer must, subject to Clauses 10.5 and 10.7, pay the Contractor the Contract Price in accordance with Appendix [●] and this Clause 10.

10.2 Unless otherwise agreed by the parties, all payments by the Employer to the Contractor will be by electronic funds transfer to a bank account notified by the Contractor to the Employer.

Advance Payment

10.3 Subject to the Contractor providing the Advance Payment Guarantee in accordance with Clause 11.2(a) and to the Commencement Date having occurred, the Employer will pay to the Contractor the advance payment specified in Appendix [●] within [14] days of receiving an official receipt from the Contractor for the advance payment.

Request for Payment

10.4 (a) On the 15th day of each month commencing with the month following the month in which the Commencement Date occurs, and no more than once a month, the Contractor shall submit to the Employer, a Request for Payment covering the Payment Milestones completed by the last day of the previous month. Each Request for Payment must set out the sum of all prior payments made to that date by the Employer to the Contractor.

(b) Each Request for Payment must be accompanied by:

(i) a progress report which satisfies the requirements of Clause 17.2;

(ii) a detailed statement describing the completion, in accordance with this Contract, of the Payment Milestones to which the Request for Payment relates;

(iii) the Contractor's certification that:

(A) it has reviewed all financial and budget data contained in the Request for Payment and the same is true and complete;

(B) it has no claim for any additional costs or any extension of time in connection with the Works which comprise the Payment Milestones that are the subject of the Request for Payment;

(C) that the quality of all detailed engineering and other services performed and all completed Works accord with the requirements of this Contract;

(D) each obligation, item of cost or expense has not been the basis of any previous payment (unless the amount of the payment was subsequently reimbursed to the Employer);

(iv) a statutory declaration by the Contractor's Representative that each Subcontractor which performed Works which were included in the payment most recently made by the Employer was paid all amounts then due to it for those Works or there is a genuine dispute between the Contractor and Subcontractor relating to such amounts; and

(v) if there is a dispute pending with respect to Works covered by the Request for Payment as a result of which the Contractor intends to withhold payment from a Subcontractor, a report of the dispute and the circumstances.

(vi) Updated certificates, confirming that Contractor does not have any outstanding issues with a) Tax Authorities and b) Labour, Social Insurance Authorities.

(c) Within 15 Business Days of its receipt of a Request for Payment, the Employer shall by notice to the Contractor either approve the Request for Payment, partially approve and partially reject the Request for Payment or reject the Request for Payment. Any rejection or partial rejection of a Request for Payment shall be accompanied by reasons for that rejection or partial rejection.

(d) The Employer shall within 30 days after receipt of a Request for Payment and no more than once a month, pay the amount approved by the Employer less any amounts retained, withheld or set off pursuant to Clauses 10.5 or 10.7.

(e) For the avoidance of doubt, the Contractor shall not be entitled to any payment whatsoever for any partially completed Payment Milestones.

Payments withheld

10.5 The Employer may withhold from any payment due to the Contractor, amounts the Employer deems reasonably necessary or appropriate to protect it from liability or loss because of any one or more of the following reasons:

(a) material defects, deficiencies or errors in any Works or engineering or other services performed by the Contractor, whether or not payment with respect to those matters has been made by the Employer;

(b) failure by the Contractor to provide insurance policies in accordance with Clause 38.1;

(c) any overpayments made by the Employer in any previous payment; and

(d) notice of a dispute with a Subcontractor has been given by the Contractor under Clause 10.4(b)(v).

Final Payment

10.6 (a) Within 30 days after receipt of the Certificate of Provisional Acceptance, the Contractor shall submit a final payment claim and endorse it **Final Payment Claim**. The Contractor must include in that claim:

(i) statements for the Contract Price, summarising and reconciling all previous payments made by the Employer and adjustments in the Contract Price; and

(ii) other amounts that the Contractor considers to be due from the Employer.

(b) Except as provided in Clause 10.6(d), within 30 days after receipt of the Final Payment Claim, the Employer shall pay to the Contractor the Final Payment less any disputed amounts, subject to the Employer's right under Clause 10.7 to set off against amounts due from the Contractor. If the amount that the Contractor owes to the Employer under Clause 10.7 is greater than the Final Payment, then the Contractor shall pay the excess amount, which shall be deemed to be a debt due and payable, to the Employer within 30 days after the Employer's receipt of the Final Payment Claim.

(c) After the expiry of the 30 day period referred to in Clause 10.6(a), a claim which the Contractor was entitled to make, but has not made in a Final Payment Claim, shall be deemed to have been irrevocably waived by the Contractor.

(d) The Final Payment will not become due until the Contractor submits to the Employer:

(i) the Certificate of Release; and

(ii) any and all outstanding documentation required to be given to the Employer by the Contractor under this Contract.

Set off

10.7 Without limiting Clause 10.5, the Employer may deduct from any moneys which are or may be payable by the Employer to the Contractor or which the Employer may hold as security for the Contractor's proper performance of this Contract (including any retained sums or any amounts callable under the Good Performance Guarantee, the Advance Payment Guarantee or the Retention Money Guarantee), any money which may be or is payable by the Contractor to the Employer. Nothing in this Clause 10.7 affects the right of the Employer to recover from the Contractor the whole of the debt or any balance that remains due after any deduction.

Payment, Certificates, Use Not Acceptance

10.8 No execution or delivery by the Employer of any certificate nor the making of any payment to the Contractor nor the use of the Works or any part thereof by the Employer shall constitute or be interpreted as acceptance of the Works or any part thereof and shall not relieve the Contractor of any of its obligations or liabilities with respect thereto.

Default Interest

10.9 (a) In the event that the Employer fails to pay to the Contractor any undisputed sum due under the Contract or the Contractor fails to make any payment to the Employer on the date such payment becomes due or within the period set forth in the Contract, the Contractor or the Employer (as the case may be) will be liable to pay to the other interest on the amount of such delayed payment at the Default Interest Rate which shall be applied to the delayed amount for the period commencing from the date the payment was due until the date when payment is made in full (including the period after any award of an arbitral tribunal).

(b) Any payment by either the Contractor or the Employer shall be credited first against any interest which has accrued pursuant to Clause 10.9(a) and the balance of the payment, if any, shall be applied to reduce the outstanding balance.

11. SECURITY

Issuance of security

11.1 The Contractor shall provide the security specified below in favour of the Employer at the times, and in the amount, manner and form specified in this Contract.

Advance Payment Guarantee

11.2 (a) The Contractor shall, as a condition precedent to receiving the advance payment referred to in Clause 10.3, provide an approved, unconditional and irrevocable advance payment guarantee in the form set out in Appendix [•] from an Acceptable Bank, which has been approved in advance by the Employer in its absolute discretion, in an amount equal to that advance payment (the **Advance Payment Guarantee**).

(b) The Advance Payment Guarantee will reduce by an amount equal to [●]% of each of the amounts paid to the Contractor by the Employer in accordance with Clause 10.4(d) (other than the advance payment) until the Advance Payment Guarantee reaches a zero balance at which time it will be returned to the Contractor.

Works Performance Bond

11.3 Works Performance Bond

(a) On or before the Contract Commencement Date, the Contractor shall deliver to the Employer the Works Performance Bond issued from an Acceptable Bank for an amount equal to (X) million Euro (€X), the form of which has been agreed by the Contracting Parties and is attached as Appendix [●].

(b) The Works Performance Bond shall be issued to the Employer as beneficiary.

Retention Money/Guarantee

11.4 In addition to any other rights contained in this Contract, the Employer will retain [X]% of the amount of each payment to the Contractor.

11.5 (a) The Contractor may from time to time provide to the Employer a money retention guarantee in the form set out in Appendix [●] from an Acceptable Bank, which has been approved by the Employer in its absolute discretion for a sum equal to all or part of the retention money withheld by the Employer under Clause 11.4 (the **Retention Money Guarantee**).

(b) Upon receipt of the Retention Money Guarantee, the Employer must promptly pay to the Contractor the retention moneys withheld up to the sums guaranteed by the submitted Retention Money Guarantee. If the Retention Money Guarantee provides for the amount secured by it to increase over time in an amount which is equivalent to the Employer's right to retain under Clause 11.4, the Employer shall cease to retain amounts under Clause 11.4 to the extent that equivalent security is provided by the Retention Money Guarantee.

- **Release of retention money/guarantees**

The release of retention money/guarantees shall take place in accordance with Appendix [●].

- **Retention of Advance Payment**

Beside the above mentioned retention the Employer will retain a further [●]% of the amount of each payment to the Contractor, for repayment of Advance Payment until the Advanced Payment is fully returned to Employer.

Interest on security

11.6 The Employer is not obliged to hold any retained amounts or cash security in any definable account. The Employer owns the interest and is not required to account to the Contractor for any interest earned on cash security.

Expiry of Guarantees

11.7 In the event that the Advance Payment Guarantee has an expiry date which will occur before the date on which the Advance Payment Guarantee reaches a zero balance in accordance with Clause 11.2(b), the Works Performance Bond has an expiry date which will occur before the Date of Final Acceptance or the Retention Money Guarantee has an expiry date which will occur before the Date of Final Acceptance, the Contractor will procure that a bank which has been approved in advance by the Employer in its absolute discretion will prior to a date falling 30 days before the expiry of the relevant guarantee, have provided a replacement or renewed guarantee substantially in the same form as the guarantee it is replacing in an amount equal to the then unused portion of the relevant guarantee. The replacement guarantee must take effect no less than 10 days prior to the expiry of the relevant guarantee which is being replaced. It is agreed that a breach of this Clause 11.7 will entitle the Employer to make a written demand under the Advance Payment Guarantee, the Good Performance Guarantee or the Retention Money Guarantee as the case may be.

11.8 If the Advance Payment Guarantee, the Works Performance Bond or the Retention Money Guarantee is called solely as a result of a breach by the Contractor of Clause 11.7 and if the breach is, in the reasonable opinion of the Employer, adequately remedied by the issue of a new or amended guarantee or by the implementation of arrangements satisfactory to the Employer, the Employer will repay to the Contractor those amounts, if any, received by the Employer on the calling of the relevant guarantee on account of the breach of Clause 11.7.

12. TAXES

Responsibility to pay Taxes

12.1 (a) The Contractor shall be solely liable for payment of, and warrants that it will pay, or ensure the payment of:

(i) all Taxes imposed and assessments made in relation to the Construction Equipment, Equipment and the Works;

(ii) all contributions payable by Law, award and pursuant to any contract with an industrial or trade union or other association of employees or otherwise with respect to or ascertained by reference to the wages, salaries or other compensation paid to employees of the Contractor or its Subcontractors in respect of the Works, including employees/contractors social insurance premiums taxes or contributions for workers' compensation, unemployment or sickness benefit, old age benefit, welfare funds, pensions and disability insurance;

(iii) the cost of all import or export licenses if required and all import or export taxes or duties or tariffs on services, Construction Equipment and Equipment imported or exported by the Contractor in connection with or for the purposes of the Contract; and

(iv) all harbour and / or airport dues, pilotage fees, port fees, wharf fees, loading or unloading costs, gang fees and all excesses for such dues, costs or fees.

The Contractor shall be liable for and defend, indemnify and hold harmless the Employer, and its Affiliates, their successors and assigns and each of their employees, agents, officers and directors from and against any and all Losses and Liabilities that arise out of any of the above mentioned Taxes.

12.2 The Employer shall be liable for and defend, indemnify and hold harmless the Contractor and its employees, agents, officers and directors from and against any and all Losses and Liabilities that arise out of any Taxes for which Employer is responsible pursuant to Clause 12.

Withholding Tax

12.3 The Employer is not liable to the Contractor and the Contractor has no claim against the Employer in respect of any sum which would otherwise be payable to the Contractor under the Contract:

(a) which the Employer has withheld from payment in accordance with any Law (including any Law relating to Tax), until it is released from, or relieved from all liability pursuant to the relevant Law in respect of the amount so withheld and is lawfully entitled to pay the sum to the Contractor; or

(b) which it has paid in accordance with the provisions of any Law (including any Law relating to Tax) to the person legally entitled to accept payment.

Exemptions and concessions

12.4 (a) The benefit of any Tax exemption or concessional rate available when the Contractor purchases Equipment must, as far as possible, be passed onto the Employer if the cost of the relevant Equipment is charged to the Employer on a pass-through basis in accordance with this Contract.

(b) Where the Employer and its contractors (including the Contractor) are entitled to an exemption or concession concerning any Tax or import duty with respect to Equipment, the Contractor shall use reasonable endeavours to assist the Employer in its claim for such concession or exemption.

(c) If the Contractor's act(s) or omission(s) result in the Employer not receiving the full benefit of or otherwise prejudices any available Tax exemption(s) or concessional rate, the Contractor shall reimburse the Employer for and indemnify the Employer against any Losses and Liabilities arising out of the action or failure to act.

13. INTELLECTUAL PROPERTY RIGHTS

Contractor to obtain all necessary rights

13.1 Except for Employer Background IP, the Contractor shall, at its own cost, obtain in the Employer's name all necessary rights and licences to Intellectual Property subsisting in any matter, thing or process (including documentation, drawings and software) used or to be used by or on behalf of the Contractor in performing the Works or delivered or to be delivered by it to the Employer under this Contract or required for the completion, operation, maintenance, repair, expansion, sale, financing or refinancing of the Facilities.

Ownership of Project IP

13.2 All Project IP vests in and shall be the property of the Employer upon it coming into existence.

Licence of Project IP and Employer Background IP

13.3 The Employer grants to the Contractor a non-exclusive, royalty-free, non-transferable licence to use, reproduce, modify and adapt the Project IP and the Employer Background IP for the sole purpose of performing the Works and performing its other obligations under this Contract. The licence will endure until the earlier of termination of this Contract or the expiry of the Defects Liability Period, whichever is the earlier. If the Contractor provides Project IP and/or Employer Background IP to a Subcontractor the Contractor shall enter into an agreement with the Subcontractor requiring that the Subcontractor comply with Clause 13 of this Contract.

Licence of Contractor Background IP

13.4 The Contractor grants to the Employer a perpetual, irrevocable, non-exclusive licence of the Contractor Background IP to use, reproduce, modify, adapt and otherwise exploit (at any level) the Contractor Background IP to the extent necessary to exercise its rights with respect to the Project IP. Any fees in relation to the granting of this licence are deemed to form part of the Contract Price.

Intellectual property warranty and indemnity

13.5 The Contractor hereby undertakes, warrants and represents that:

(a) it has all rights and licences necessary to grant the Employer the licence of the Contractor Background IP granted in Clause 13.4; and

(b) the Project IP and the Contractor Background IP and any use or other exploitation (at any level) of it by or on behalf of the Employer, whether in the completion, operation, maintenance, repair, expansion, financing or refinancing of the Facilities or otherwise, will not infringe the Intellectual Property of any third party.

13.6 Notwithstanding Clause 34.2, the Contractor shall indemnify the Employer and its directors, officers, employees, agents and contractors from and against all Losses and Liabilities arising out of any claim that the Project IP and/or the Contractor Background IP or any use by or on behalf of the Employer infringes the Intellectual Property of a third party.

Right to operate or use the Works

13.7 If, in connection with a claim referred to in Clause 13.6, the Employer is enjoined or either the Employer or the Contractor is prevented from operating, using, or otherwise exploiting (at any level) the Works, the Facilities, the Project IP or the Contractor Background IP or any part thereof (the **Infringing Matter**), the Contractor shall at its own expense, in addition to its other obligations under the Contract, take all steps necessary to procure for the Employer and the Contractor the right to operate, use or exploit the Infringing Matter for its intended purpose.

If the Contractor is unable to procure such rights within such time as the Employer directs, the Contractor must promptly, at is own expense, comply with any direction by the Employer to:

(a) modify the Infringing Matter (but not so as to adversely affect its functionality or fitness for the purpose for which it is intended);

(b) replace the affected part of the Infringing Matter to overcome the infringement;

(c) remove the affected part of the Infringing Matter and compensate the Employer for any cost, loss, expense or damage incurred by the Employer as a result of such removal; and/or

(d) acquire a licence on the terms required by this Clause 13 for the Employer operate or to use such Infringing Matter.

Any direction given under this 13.7 does not constitute a Variation or waiver, nor does it entitle the Contractor to an extension to the Date of Provisional Acceptance nor to any additional or increased payment by the Employer.

No third party payments

13.8 The Contractor represents and warrants that except for amounts included in the Contract Price, no royalties or other payments are or will become due or payable by the Employer to the Contractor or any other person in respect of any of the licences granted to the Employer hereunder.

Return of material forms of Project IP

13.9 No later than 15 days before the expected earliest to occur of termination of this Contract or the expiry of the Defects Liability Period, the Contractor shall deliver to the Employer all documents in connection with the Works which contain Project IP in the possession, power or control of the Contractor or any Subcontractor.

Assignment and Sublicenses

13.10 The Employer may assign any of the licences granted to it hereunder in accordance with Clause 46 or grant sublicenses to any third party for the purposes of completing, operating, maintaining, repairing, expanding, financing or refinancing the Facilities or any part(s) thereof, and such sublicenses will survive termination of this Contract or the expiry of the Defects Liability Period.

Moral Rights

13.11 The Contractor hereby irrevocably waives and will cause each author of Relevant Materials to irrevocably waive, all moral rights and any other similar rights with respect to Relevant Materials, whether arising under copyright or otherwise. In addition, the Contractor hereby agrees, and shall procure the agreement of each author of Relevant Materials, that the Employer in its absolute discretion:

(a) need not identify the Contractor or any author as the author(s) of Relevant Material; and

(b) may:

(i) materially distort, destroy, mutilate, alter or in any other way change;

(ii) add to, delete from, re-title; and

(iii) reproduce, publish, copy, adapt,

the Relevant Material (or a substantial part of or adaptation of it) in any way it sees fit in any medium and in any context and with or without other text, data or images.

Survival of obligations

13.12 Except as provided in Clause 13.3, the obligations in this Clause 13 survive the completion, expiry or termination of this Contract.

14. CONFIDENTIALITY

Confidential Information

14.1 Each party shall ensure all Confidential Information is kept strictly confidential and is not disclosed directly or indirectly to any person other than a director, officer, employee, Subcontractor, consultant, representative or advisor (the **Representatives**) of a Party or a Party's Affiliates or of the State or of the Grantor or of the Independent Engineer without the prior written approval of the other party. Each party shall take all steps as are necessary to ensure that the terms and conditions of this Clause 14 are binding upon its Representatives and any Representatives of such party's Affiliates. The foregoing provisions will not apply to Confidential Information which the disclosing party proves:

(a) was in the disclosing party's possession prior to the date of this Contract other than any information that was provided directly or indirectly by the other party or which is the subject of a confidential obligation between the parties; or

(b) becomes generally available to the public or is in the public domain through no fault of the disclosing party; or

(c) is required to be produced by order of a court or under the requirements of any applicable Law or stock exchange, provided that in those circumstances, the disclosing party shall notify the other party as soon as reasonably practicable to enable the other party to take steps as it considers necessary to resist production,

pending which the disclosing party shall take all reasonable steps to resist (or where that is not practicable, to minimise) any production of Confidential Information, subject to the approval of the other party; or

(d) was obtained from a third party without an obligation of confidentiality.

The obligations in this Clause 14 shall survive the completion, expiry or termination of this Contract.

14.2 Each party agrees:

(a) not to store Confidential Information on any computer, data base or other electronic means of data or information storage ("**computer**") unless the computer is under the sole control of the party and cannot be accessed by any third parties, in which case the party can store the Confidential Information on that computer;

(b) not to copy the Confidential Information in whole or in part except as necessary for the purposes of the Project;

(c) not to alter or remove any proprietary rights or copyright notice or other identification which indicates an ownership interest in any part of the Confidential Information;

(d) to notify the other party of the existence of any circumstances surrounding any unauthorised knowledge, possession or use of the Confidential Information or any part of it by any person;

(e) to take reasonable steps which are necessary or desirable to ensure continued confidentiality and protection of the Confidential Information and to prevent access to or use of the Confidential Information by any unauthorised person;

(f) in the case of termination of this Contract, the Employer may retain all Confidential Information of the Contractor needed to complete the Works and operate the Facility.

Media releases

14.3 The Contractor shall not issue any information, publication, document or article for publication concerning the Works or the Project in any media without the prior approval of the Employer. The Contractor shall refer to the Employer any enquiries from the media concerning the Works or the Project.

Disclosure to third parties

14.4 Notwithstanding Clauses 14.1 and 14.2 all obligations imposed on the Employer by this Clause 14 are subject to the Employer's unfettered rights to:

(a) disclose any information to the State and/or to the Grantor and/or to the Independent Engineer (including their advisers from time to time) and to the Employer's insurers;

(b) disclose any information to any other persons for the purposes of a bond issue or other raising of finance in connection with the Project;

(c) disclose any information to any potential or investor in the Facilities, the Employer or any of the Employer's shareholders; and

(d) disclose any information to third parties for the purpose of the completion, repair, operation or maintenance of the Facilities.

15. REPRESENTATIVES

Employer's Representative

15.1 (a) No later than 15 days before the expected Commencement Date, the Employer shall appoint and notify the Contractor of the name of the Employer's Representative. The Employer may from time to time appoint a different person as the Employer's Representative in place of the person previously appointed and in which case he shall give notice of the name of that person to the Contractor without delay. The Employer's Representative shall represent and act for the Employer at all times up to the Date of Final Acceptance.

(b) All notices, instructions, information and other communications to be given by the Contractor to the Employer under this Contract shall be given to the Employer's Representative.

(c) The Employer's Representative may at any time delegate to any person any of the powers and duties vested in it by notice to the Contractor. Any act or exercise by any person of powers and duties delegated to them in accordance with this Clause 15.1 shall be deemed to be an act or exercise by the Employer's Representative.

(d) The Contractor shall comply with the Employer's Representative's written directions, orders and instructions. Any approval, consent, instruction, order, direction or request given by the Employer's Representative shall not in any way limit, reduce or waive the obligations or liabilities of the Contractor under this Contract. Any communication received by the Contractor from someone other than the Employer's Representative or his authorised delegate shall not be valid and shall not be relied on.

(e) Except where this Contract otherwise provides, a direction, order or instruction may be given orally and the Employer's Representative must, as soon as practicable, confirm in writing that direction, order or instruction.

Contractor's Representative

15.2 (a) No later than 15 days after the date on which this Contract is signed, the Contractor must appoint the Contractor's Representative whose identity has been previously approved by the Employer.

(b) The Contractor's Representative shall represent and act for the Contractor with respect to all issues and matters arising in connection with this Contract at all times during the term of this Contract and shall be responsible for overseeing the execution of the Works. The Contractor shall be bound by the acts and omissions of the Contractor's Representative. Matters within the knowledge of the Contractor's Representative are deemed to be within the knowledge of the Contractor.

(c) All notices, instructions, information and all other communications to be given by the Employer to the Contractor under this Contract shall be given to the Contractor's Representative.

(d) The Contractor shall not remove or replace the Contractor's Representative without the Employer's prior consent, which shall not be unreasonably withheld.

16. CONTRACTOR'S ORGANIZATION

Organization chart

16.1 Without derogating from the requirements of Clause 16.2 and the Technical Requirements, no later than 15 days after the Commencement Date, the Contractor shall submit to the Employer for the Employer's approval an organization chart showing the proposed organization to be established by the Contractor for performing the Works, including the identities of the Contractor's proposed Key Personnel, together with the curricula vitae of such proposed Key Personnel to be employed in the Works. The Contractor shall promptly inform the Employer of any proposed revision or alteration of the organization chart. Any revision or alteration shall not be made without prior approval of the Employer, which shall not be unreasonably withheld.

Key Personnel

16.2 (a) The Key Personnel shall be engaged in the performance of the Works in the positions and in respect of the duties set out in Appendix [•].

(b) The Contractor shall ensure that any individual member of its Key Personnel is readily available to discuss, explain or make presentations on any part of the Works for which it is responsible.

(c) The Contractor shall not remove or replace any Key Personnel without prior approval of the Employer, which must not be unreasonably withheld. Any substitute personnel must be suitably qualified for the duties of the position to which the Contractor intends to appoint them. The Contractor shall provide an uninterrupted transition between the Key Personnel and their replacements.

Replacement of persons

16.3 The Employer may by notice to the Contractor and on reasonable grounds direct the removal of any person, including Key Personnel, engaged in the performance of the Works. Upon receipt of that notice, the Contractor shall, at its sole cost and expense, remove that person from the Works and shall not employ that person on the Site or in activities connected with the Works without the Employer's prior approval. The Contractor shall then promptly appoint a suitable replacement at its sole cost and expense.

17. PROGRAM AND PROGRESS

Program

17.1 No later than 15 days after the Commencement Date, the Contractor shall prepare and submit for the Employer’s approval, a Program, in a form acceptable to the Employer which must:

(a) show the Commencement Date, the date on which Mechanical Completion is planned to occur and the Date of Provisional Acceptance;

(b) illustrate the Critical Path of the Works and the Critical Activities;

(c) indicate the sequence in which it proposes to perform the Works to achieve Mechanical Completion, Provisional Acceptance and Final Acceptance in accordance with this Contract;

(d) comply with the Imminent Works Implementation Time Schedule;

(e) in relation to the Government Approvals specify the time:

(i) by which the Contractor will provide to the Employer any and all drawings, documents and other information, required for those Government Approvals to be obtained by the Employer;

(ii) by which those Government Approvals to be obtained by the Employer are required;

(iii) by which Contractor will provide to the relevant Government Authorities any and all drawings, documents and other information, required for those Government Approvals to be obtained by the Contractor;

(iv) by which those Government Approvals to be obtained by the Contractor are required (which shall be no later than the time a competent and diligent contractor, in the position of the Contractor, conducting itself in accordance with Best Industry Practices, would reasonably require those Government Approvals); and

(v) required for the various Government Authorities to issue any and all Government Approvals; and

(vi) address any other matters required by the Employer as specified in the Technical Requirements.

Any software used to generate the Program must be approved by the Employer, in its sole discretion. If the software used to generate the Program, or part thereof, is proprietary software of the Contractor or any other party, the Contractor shall provide the Employer or procure that the Employer is provided with, with a copy of that software and a unrestricted licence for the Employer's officers, agents and employees to copy and use it, at no additional cost to the Employer, for the balance of the duration of the Project.

Progress reports

17.2 The Contractor shall monitor progress of all the activities associated with the performance of the Works and the activities specified in the Program, and supply a progress report to the Employer and every month or more frequently as the Employer may, in its absolute discretion, direct.

The progress report must be in a form acceptable to the Employer and must include the following as well as all items noted in the Technical Requirements:

(a) percentage completion achieved compared with the planned percentage completion for each activity;

(b) wherever any activity is falling behind schedule, the likely consequences thereof and a description of the corrective action(s) to be or being taken;

(c) a general report on the status of the Works;

(d) information on all critical aspects influencing the progress of the Works;

(e) charts of the progress of the Works; and

(f) any other information the Employer may require from time to time.

Revised Program

17.3 The Contractor shall use its best endeavours to anticipate and to avoid delay in the progress of the Works and do all things necessary to ensure a satisfactory rate of progress at all times.

17.4 If at any time the Contractor's actual progress of the Works falls behind that specified in the Program, or it becomes apparent that the progress of the Works will fall behind, the Contractor shall immediately notify the Employer and promptly prepare and submit to the Employer a detailed, written proposal to overcome the delay to the progress of the Works and a revised Program showing any and all changes to the Critical Path of the activities which make up the Works, taking into account the prevailing circumstances, and notify the Employer of the actions to be or being taken to expedite progress of the Works and overcome the delay so as to achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance. The actions referred to above will not constitute an acceleration and the Contractor shall not be entitled to any extension of time or any addition to the Contract Price for taking any such action.

In all other circumstances the Contractor shall revise the Program as and when appropriate and must submit all revisions to the Employer for approval. A revised Program shall only become the applicable and current Program for the purposes of this Contract if it is approved by the Employer.

17.5 Nothing in Clause 17.4 shall relieve the Contractor of its obligations under this Contract nor bind or create any obligation or liability on the part of the Employer or constitute any form of acknowledgment that the Contractor is or may be entitled to any extension of time or addition to the Contract Price.

17.6 The Contractor will attend progress meetings as directed by the Employer. The Contractor will be responsible for preparing the minutes of all progress meetings with the Employer. No later than seven days after a progress meeting the Contractor will submit to the Employer for approval the minutes of the relevant meeting. No later than three days after receipt of the minutes the Employer will either confirm that the minutes are agreed or it will notify the Contractor of the corrections that must be made to the minutes. The Contractor will correct the minutes as required by the Employer and re-submit the minutes (duly corrected) to the Employer no later than three days following receipt of the Employer's comments. This procedure will be repeated until the Employer confirms that the minutes are agreed. If the Employer does not confirm that the minutes are agreed or notify the Contractor of the required corrections within the three day period following receipt of the minutes, the minutes will be deemed to have been agreed.

Progress of the Works

17.7 If, in the opinion of the Employer, there is a delay in the progress of the Works attributable to the Contractor or for which the Contractor has accepted the risk under this Contract and there is a reasonable likelihood that there will be a delay to the Date of Provisional Acceptance:

(a) the Employer may direct the Contractor to:

(i) reschedule or reallocate the Contractor's resources; or

(ii) reprogram and adjust activities, sequences and the performance of the Works as the case may be; or

(b) the Employer may at any time after giving the Contractor 14 days' notice:

(i) employ any third party to assist the Contractor as the Employer deems appropriate; or

(ii) omit any part of the Works in accordance with Clause 41 as the Employer deems appropriate, and undertake that part of the Works itself or engage a third party to do so.

17.8 The Contractor shall give to the Employer or any third party engaged by the Employer under Clause 17.7(b) all assistance as may be necessary for it to perform the tasks which the Contractor ought to have performed.

17.9 The Contractor shall have no right to make any claim against the Employer and shall not be entitled to any increase in the Contract Price or extension of time in relation to any direction given in accordance with Clause 17.7(a), the employment of a third party in accordance with Clause 17.7(b)(i), an omission in accordance with Clause 17.7(b)(ii) or any assistance provided by it under Clause 17.8.

17.10 The Contract Price will be reduced by the additional costs, losses, damages and expenses incurred by the Employer as a consequence of acting in accordance with Clause 17.7(b) as certified by the Employer.

17.11 If the balance of the Contract Price to be paid to the Contractor is less than the amount certified by the Employer in accordance with Clause 17.10 then the difference will be a debt due and payable by the Contractor to the Employer on demand.

18. LONG LEAD ITEMS

(Non – applicable)

19. SUBCONTRACTS

Subcontracting

19.1 (a) Subject to the following provisions of this Clause 19, the Contractor may subcontract any part of the Works but not the whole of the Works.

(b) The Contractor shall only engage Subcontractors who, in consideration of Best Industry Practice, are safe, environmentally responsible, careful, skilled, experienced, and competent in their respective discipline. The Contractor shall demonstrate to the Employer that proposed Subcontractors have these attributes before engaging them.

(c) Prior approval of the Employer is required for all Major Subcontractors which are not listed in Appendix [•].

(d) When the Contractor requests approval of a Major Subcontractor, the Contractor shall provide to the Employer:

(i) full particulars in writing of the part of the Works to be subcontracted, the name and address of the proposed Major Subcontractor and the proposed Sites for the subcontracted work;

(ii) the Major Subcontractor's relationship with the Contractor; and

(iii) information establishing the financial, technical and personnel capacity (including details of previous experience and safety and environmental records) to successfully perform the subcontracted work to be performed by the proposed Major Subcontractor.

The Contractor shall provide the Employer with any further information requested by the Employer for the purpose of determining whether to approve the Major Subcontractor, including the proposed, but unpriced, subcontract document.

(e) The Employer shall either approve or reject with reasons a Major Subcontractor proposed by the Contractor within 45 days of the Employer's receipt of the Contractor's request for approval. If the Employer fails to respond within 45 days' of its receipt of the Contractor's request for approval, the Employer shall be deemed to have approved the proposed Major Subcontractor.

(f) The Contractor shall not terminate any Major Subcontract without the Employer's prior written approval, not to be unreasonably withheld.

Responsibility

19.2 Subcontracting shall not relieve the Contractor from any of its liabilities or obligations under this Contract. The Contractor is liable to the Employer for the acts and omissions of Subcontractors and employees and agents of Subcontractors as if they were acts and omissions of the Contractor.

Terms of subcontracts

19.3 The Contractor shall ensure that each subcontract includes provisions which will enable the Contractor to discharge the Contractor's obligations and liabilities to the Employer under the terms of this Contract in respect of the subcontracted work, including provisions in respect of:

(a) warranties given by the Contractor in Clauses 28 and 29;

(b) indemnities given by the Contractor in Clauses 13.6, 37.1 and 50.4;

(c) a termination for convenience provision similar to Clause 45.2(d);

(d) a provision foreseeing and enabling the ultimate ownership by the Employer of all Project IP similar to Clause 13.2 and the furnishing to the Employer of all documents in which Project IP subsists;

(e) a commitment by the Subcontractors that to the extent necessary they have reviewed the drawings provided by the Contractor and that the drawings will be suitable for the work proposed;

(f) a provision that the Employer is able to enter upon and remain in or about that part of the Sites upon which the Subcontractor is undertaking the subcontracted work; and

(g) a provision enabling the Employer to make payments directly to the Subcontractor in accordance with Clause 46.2(b) and that any such payments shall be deemed to have satisfied the Contractor’s payment obligations to the Subcontractor under the subcontract to the extent and in the amount of such direct payments;

(h) undertakings enforceable by the Employer that upon the termination of this Contract or repudiation or abandonment of this Contract by the Contractor, if so directed by the Employer, the Subcontractor will:

(i) provide to the Employer all design, documents, materials and other things intended for incorporation in the Works;

(ii) return to the Employer all copies (both hard and in electronic format) of all documents associated with the Project that are in the Subcontractor's possession or control; and

(iii) agree to the assignment or novation of the Contractor's interests in its subcontract to the Employer at the Employer's absolute discretion.

(i) a representation by the Subcontractor that he is aware that the State, HCAA, the Grantor and the Independent Engineer have a significant involvement in the Contract and the right to intervene in the execution of the Works, as per Appendix [●] and that he is aware and accepts such rights as detailed in the said Appendix.

19.4 The Contractor must obtain the prior written approval of the Employer before entering into any subcontract that does not include the provisions listed in Clause 19.3.

Collateral Warranties from Major Subcontractors

19.5 Unless directed by the Employer to the contrary, in addition to any warranty and guarantee provided to the Contractor by a Subcontractor, the Contractor shall execute, and procure that each of the Major Subcontractors executes, a collateral warranty in the form set out in Appendix [•], with such executed collateral warranty to be delivered to the Employer promptly following the Contractor's engagement of the Major Subcontractor.

No restrictions

19.6 The Contractor hereby warrants that no agreement, arrangement or understanding with any Subcontractor will directly, or indirectly interfere with, restrict or impede the Employer in the exercise of any right or remedy under this Contract.

19.7 The Employer shall, if so requested by the State from time to time, promptly provide details of all of its subcontractors including the Contractor and any of its subcontractors. The State may at all times during the Concession Period require the Employer to terminate any subcontract and/or replace any subcontractor (including the Contractor and any of its subcontractors) for reasons of national security and the Employer shall promptly terminate the relevant subcontract and/or replace the relevant subcontractor.

20. DETAILED DESIGN AND ENGINEERING

Detailed design and engineering

20.1 The Contractor shall perform all necessary surveys and carry out and complete the detailed design and engineering for the Works in compliance with this Contract, Best Industry Practice and all applicable Laws such that the Works, when completed, will be fit for the purposes described in the Standards and Specifications, meet the Technical Requirements, achieve the Performance Guarantees and otherwise comply with this Contract.

Approval/Review of documents by the Employer and the Independent Engineer (as the case may be)

20.2 (a) The Contractor shall prepare and submit to the Employer and to the Independent Engineer, as the case may be, the documents specified in the Technical Requirements for approval or review so as to enable the Employer verify their compliance with the Contract. Moreover the Contractor is fully aware that Design and Engineering works have to be reviewed and approved by the Independent Engineer as per the provisions of Appendix [•]. Contractor herein

confirms, ensures and secures that the provisions related with the Independent Engineer regarding Engineering/Design shall be fully fulfilled by the Contractor at its own Cost and full responsibility. The said requirements and procedures are described in Appendix [•] hereof and Contractor shall prepare the Documents on the premise that same are to be further reviewed by the Independent Engineer as well. In case of discrepancies between the following paragraphs and of Appendix [•] the more strict are to be considered as valid.

(b) For the documents specified in the Technical Requirements as requiring the Employer's approval or other review the Contractor shall include an Employer review period in the Program and the Imminent Works Implementation Time Schedule. The duration of the Employer review period is listed in the Technical Requirements and where no review period is specified, the duration of the review period shall be 15 Business Days.

(c) The Contractor is at liberty to proceed at his risk with the Works without waiting to receive the Employer's approval or review comments. The Contractor is not entitled to any reimbursement for any expenses or for any work that must be repeated or re-performed or for any extension of time as a consequence of repeating or re-performing any of the Works if the Contractor proceeds before the receipt of the Employer's approval or review comments.

(d) To allow for the Employer time to arrange for its personnel or consultants to be available to review Contractor's documents the Contractor shall submit such documents to the Employer as near as possible to the date indicated in the Program and if not on that date the Contractor shall provide the Employer a minimum of 15 days notice of the new date for issuing a submittal. The Contractor shall not overwhelm the Employer's limited personnel by saving a number of submittals for issue at the same time. Instead, submittals shall be scheduled for issuance with a reasonable time interval between successive submittals.

(e) The Contractor shall deliver to the Employer electronic copies of all documents which are to be reviewed by the Employer, in addition to delivering paper copies to the Employer. The review period begins when the Employer have received both paper and electronic copies of the documents.

(f) After receipt by the Employer of any document for which an Employer review is required in accordance with Clause 20.2(b), the Employer shall notify the Contractor of the results of its review of the document and the modifications, if any, which the Employer requires within the period referred to in Clause 20.2(b). If the Employer fails to notify the Contractor within that period, the Employer will be deemed to have no comments. If the Contractor receives the Employer's comments after the relevant review period, any extra costs associated with incorporating the Employer's comments shall be treated as a Variation under Clause 41 unless such comment(s) are to identify designs or work or materials which are not in compliance with this Contract.

(g) The Contractor shall at its sole cost and expense modify the document to take the Employer's comments into account and re-submit it in accordance with Clause 20.2(a).

(h) The Contractor shall comply with the terms of any Employer approved document and shall not depart from the terms of any Employer approved document unless the Contractor has first submitted to the Employer an amended document and obtained written approval of same from the Employer.

(i) Approval or review, or failure to approve or review of any documents by the Employer or any other person shall not release the Contractor from, or modify any of its obligations or liabilities under the Contract and shall not entitle the Contractor to any extension of time, adjustment of the Contract Price or any other form of relief or compensation.

20.3 The Contractor shall be solely responsible for compliance with the Technical Requirements and the Contractor's own engineering design standards, and for any discrepancies, errors or omissions in the design and engineering documents prepared by itself, or on its behalf, irrespective of whether such documents have been reviewed by the Employer.

Approval/Review of documents by Government Authorities

20.4 (a) If according to applicable Law, the detailed design and engineering provided by the Contractor must be reviewed, approved, certified or agreed by any Government Authority, the Contractor shall take any necessary actions to have the detailed design and engineering reviewed, approved, certified or agreed so that the progress of the Works and the achievement of Provisional Acceptance is not delayed.

(b) If any Government Authority requires the detailed design and engineering provided by the Contractor to be modified, amended or corrected, the Contractor shall make any such modifications, amendments or corrections to the detailed design and engineering and shall immediately notify the Employer and the Independent Engineer thereof. The Employer shall have the right, acting reasonably, to approve the modifications, amendments or corrections or to require the Contractor to propose for the Employer's approval alternative modifications, amendments or corrections. The Employer will be acting reasonably if it withholds approval to any modification, amendment or correction which in the reasonable opinion of the Employer might delay the achievement of Provisional Acceptance or prejudice the achievement of the Performance Guarantees or result in the Facilities not meeting the Standards and Specifications.

(c) The Contractor shall perform the obligations set out in this Clause 20.4 at its own cost.

21. PROCUREMENT

Transportation

21.1 (a) The Contractor shall, at its sole cost and expense, transport all Equipment and Construction Equipment to the Sites. In selecting the mode of transportation to be used for the Equipment and the Construction Equipment, the Contractor shall comply with the Technical Requirements and take into account the requirements of the insurers.

(b) Upon dispatch of each shipment of Equipment and Construction Equipment, the Contractor shall notify the Employer of the detailed description of the Equipment and the Construction Equipment included in the shipment, the point and means of dispatch and the estimated times and points of delivery at the Sites. The Contractor must submit to the Employer without delay all relevant shipping documents as may be requested by the Employer.

(c) The Contractor shall be responsible for obtaining, if necessary, all Government Approvals required for the transportation of the Equipment and the Construction Equipment to the Sites.

(d) The Contractor will be responsible at its own cost for the repair or re-instatement of any road or structure that is damaged as a result of the transportation of the Equipment or the Construction Equipment to Site. The Contractor shall indemnify and hold harmless the Employer from and against all Losses and Liabilities arising due to damage to any road or other structure caused by the Contractor transporting the Equipment or the Construction Equipment to the Sites.

Procedures

21.2 The Contractor shall comply with the procurement procedures set out in the Technical Requirements.

22. CONSTRUCTION

Arrangement of Works /supervision/labour

22.1 (a) The Contractor shall be responsible for the true and proper arrangement of the Works including bench marks, reference marks and lines. The Contractor shall at its sole cost provide to the Employer a copy of each document showing the arrangement of the Works. If, at any time during the progress of the Works, any error appears in the position, levelling or alignment of the Works, the Contractor shall notify the Employer of the error and, at its sole cost and expense, immediately rectify the error to the satisfaction of the Employer.

(b) The Contractor shall perform or provide all necessary supervision during the performance of the Works, and shall ensure that appropriate Key Personnel be constantly on the Sites to provide full-time supervision of the Works. The Contractor shall provide and shall employ technical personnel who are skilled and experienced in their respective trade/professions, and supervisory staff who are competent to render adequate supervision to the work which they are assigned to supervise.

(c) (i) The Contractor shall provide and employ on the Sites in the performance of the Works all skilled, semi-skilled and unskilled labour as is necessary for the proper and timely performance of the Works.

(ii) The Contractor shall be responsible for the recruitment, transportation, accommodation, catering and payment of all labour (local or expatriate) required for the performance of the Works.

(iii) The Contractor shall be solely responsible for its employees and other workers and shall comply at all times with all applicable Laws relating to its employees and

other workers. The Contractor will be liable for and will indemnify the Employer from and against any Losses and Liabilities arising out of or connected with any failure or default by the Contractor to comply with any applicable Law.

(iv) The Contractor shall be solely responsible for the remuneration, annual sick leave, long service leave, public holidays, redundancy payments, social security contributions (including but not limited to those payable to IKA) or any other similar benefits under any Law which apply in respect of Contractor's employees and shall ensure that the Subcontractors are similarly responsible in respect of their employees.

(v) The Contractor shall, at all times during the progress of the Works, use its best endeavours to prevent any unlawful, improper or disorderly conduct or behaviour by or amongst its own and its Subcontractors' employees.

(vi) The Contractor shall, in all dealings with its own and its Subcontractors' employees, pay due regard to all applicable statutory holidays in the Country.

Construction Equipment

22.2 (a) All Construction Equipment brought by the Contractor on the Sites shall be used exclusively for the performance of the Works. The Contractor shall not remove from the Sites any Construction Equipment without the prior approval of the Employer, such approval not to be unreasonably withheld.

(b) The Contractor shall, at its sole cost and expense, immediately remove from the Sites all Construction Equipment and surplus materials supplied by the Contractor or any of its Subcontractors:

(i) unless otherwise specified in this Contract, upon completion of the Works; and

(ii) when required by Law.

(c) The Contractor shall, upon request by the Employer, notify the Employer of the name and address of the owner of any Construction Equipment used in the Works at any Site and hired by the Contractor or its Subcontractors or held by the Contractor or its Subcontractors under an agreement whereby ownership or property rights in the Construction Equipment is vested wholly or partly in any third party other than an Affiliate of the Contractor or its Subcontractors. The Employer may, in order to avoid seizure by the owner of Construction Equipment, pay to such owner the amount of any rent, overdue instalment or other sums payable by the Contractor. The amount paid by the Employer in so doing shall be a debt due and payable by the Contractor to the Employer on demand, which the Employer shall be entitled to set-off with any and all payments due to the Contractor by the Employer under this Contract or otherwise.

Site Regulations /Airport Regulations

22.3 The Contractor shall prepare and submit to the Employer, at least 30 days before the Contractor proposes to commence any part of the Works on the Sites, proposed Site regulations for the Employer's approval setting out the rules to be observed in the performance of the Works at the Sites and which comply with the

requirements of this Contract, including those set out in the Technical Requirements. The Employer shall either approve or reject with reasons the proposed Site regulations within 30 days of its receipt. If the Employer does not respond to the Contractor within 30 days of its receipt of the proposed Site regulations, the Employer shall be deemed to have approved the proposed Site regulations. If the Employer rejects the proposed Site regulations, the Contractor must amend the Site regulations to comply with the requirements of the Employer. The Contractor must then resubmit the Site regulations to the Employer for approval within the period required by the Employer. The procedure in this Clause 22.3 must be repeated until the Employer approves the Site regulations.

22.4 The Contractor shall:

(a) comply with the Site regulations;

(b) ensure that any Subcontractor to whom any of the Works are subcontracted complies with the Site regulations;

(c) not amend the Site regulations without the prior written approval of the Employer; and

(d) allow the Employer's Representative (and any other persons appointed or approved by the Employer) unrestricted access to inspect and audit the Contractor's compliance with the Site regulations.

22.5 If the Contractor fails to comply with the Site regulations, the Employer may give notice to the Contractor which sets out details of that failure and directs the Contractor to comply with the Site regulations within the period set forth in that notice.

Work of other Contractors

22.6 The Contractor shall, upon request from the Employer, give all reasonable opportunities to any other contractors employed by the Employer and/or by the State on or near the Sites to enable those other contractors to perform their work. The Contractor shall at all times and otherwise in accordance with the requirements and directions of the Employer:

(a) take all reasonable steps to plan, co-ordinate and programme and, to the extent physically feasible, without significantly impacting the Program, integrate the performance of the Works with the activities of other contractors employed by the Employer and/or by the State on or near the Sites;

(b) liaise, consult and co-operate with the authorised representatives of all other contractors employed by the Employer and/or by the State on or near the Sites;

(c) attend such co-ordination meetings called by the Employer to plan, review and determine co-ordinated activities for the management of interfaces between the performance by the Contractor of the Works and the work of the other contractors;

(d) exercise all reasonable endeavours in performing the Works so as to minimize any interference with or hindrance of the Employer's and/or the State's other contractors or the performance of the work of these other contractors;

(e) refrain from carrying out any activities on the part of the Sites occupied by the Contractor (or doing anything on any other part of the Sites over which the Contractor has access) that is likely to damage the work of the other contractors;

(f) co-operate with the Employer and with the State and the other contractors to promote and to foster a co-ordinated and integrated approach to the Works and the work of the other contractors.

22.7 The Employer shall advise the Contractor in advance of any other contractors of the Employer and/or of the State working on or near the part of the Sites occupied by the Contractor and the Employer will cause all information relating to the activities of the other contractors reasonably required by the Contractor in order for the Contractor to perform its obligations under 22.6(a) to (f) to be provided to the Contractor within a reasonable time after the Contractor requests such information.

Emergency work

22.8 (a) If, by reason of an emergency arising in connection with and during the performance of the Works, any protective or remedial work is necessary as a matter of urgency to prevent damage to the Works, the Contractor shall immediately perform that work at its sole cost and expense.

(b) If the Contractor is unable or unwilling to carry out such emergency work immediately, the Employer may himelf perform or engage a third party to perform that work in order to prevent damage to the Works. If the work done or caused to be done by the Employer is work which the Contractor was obliged to carry out at its own expense under this Contract, the costs incurred by the Employer as a result thereof shall be deemed a debt due and payable by the Contractor to the Employer on demand which the Employer shall be entitled to set-off with any and all payments due to the Contractor by the Employer under this Contract or otherwise..

Site clearance

22.9 (a) The Contractor must at all times keep the Sites and any areas leading to or adjacent to the Sites free from all unnecessary materials and other obstructions which have been brought onto the Sites or any areas leading to or adjacent to the Sites, and must store or remove any surplus materials, clear away from the part of the Sites and away from any areas leading to or adjacent to the Sites any wreckage, rubbish or temporary works which have been brought onto the Sites or any areas leading to or adjacent to the Sites, by the Contractor or its Subcontractors and shall generally maintain the Sites in a clean and safe condition in accordance with Best Industry Practice.

(b) Within thirty days after the Date of Provisional Acceptance, the Contractor shall clear away and remove from the Sites and any areas leading to or adjacent to the Site any Construction Equipment, means of transportation, goods, materials, any wreckage, rubbish and debris of any kind which have been brought onto the Sites or any areas leading to or adjacent to the Sites, by the Contractor or its Subcontractors and shall thoroughly clean the Facilities, removing all accumulations of dust, scrap, waste, oil, grease, weld splatter, insulation, paint and other foreign substances, and leave the Sites and the Facilities in a clean and safe condition in accordance with Best Industry Practice.

Adjacent Utilities

22.10 The Contractor shall do all things necessary to protect any and all parallel, converging and intersecting electric lines and poles, telephone lines and poles, highways, waterways, railroads, sewer lines, oil, water and gas pipelines, drainage ditches, culverts and any and all property of persons from loss or damage as result of its performance of the Works. In the event that any such property is damaged or destroyed by the Contractor or its Subcontractors in the course of the performance of the Works, the Contractor shall at its own expense and liability, repair, rebuild, restore or replace such damaged or destroyed property to the reasonable satisfaction of the owner of that property or otherwise compensate such owner.

Site security and lighting

22.11 The Contractor must provide and maintain at its sole cost and expense in accordance with all applicable Law and regulations all temporary lighting, fencing and security when and where necessary for the proper performance and the protection of the Works and the safety of the Employer and occupiers of adjacent property and the public as set out in the Technical Requirements.

Things of value or of Heritage and significance

22.12 Any things of value or of Heritage significance or otherwise of special interest found on or in or adjacent to the Site will be the property of the relevant Government Authority. Where such an item is found the Contractor must:

(a) immediately notify the Employer;

(b) protect the item and not disturb it further;

(c) comply with any instruction of the Employer and/or of the State in relation to the item; and

(d) comply with any Laws in relation to that item, including in relation to its preservation or handling, and the notification of the finding to any relevant Government Authority.

Protection of Heritage/Antiquities

22.13 The Contractor shall, and shall ensure that its Subcontractors, consultants and suppliers and its and their employees and agents comply with all Laws relating to things of value or of Heritage significance applicable in the Country.

22.14 The Contractor shall perform in the areas where the Works are to be undertaken Archaeological Test Excavations or use other suitable means to investigate the data collected to determine the existence or otherwise of Antiquities. The cost of performance of Archaeological Test Excavations and/or for the performance of geophysical surveys shall be for the account of the Contractor and are included in the Contract Price. Any other expense for additional Archaeological Test Excavations or for archaeological investigations and for the monitoring of the related works and excavations shall be borne by the Employer

and the State in accordance with the applicable legislation. At least seven (7) days prior to any Archaeological Test Excavations the Contractor shall notify each of the relevant Government Authority responsible for supervising such tests, the Employer and the State who may each attend such Archaeological Test Excavations. The Employer shall use its best efforts to assist the Contractor in all its works, surveys, and investigations related to Archaeological Test Excavations as well as in the monitoring associated with such works, surveys and investigations.

22.15 The Contractor shall, upon ascertaining the existence of Antiquities during any of the Works, notify the relevant Government Authority, the Employer, the Independent Engineer and the archaeological service and suspend immediately all Works in the area of the Antiquities, and at the same time take all necessary measures for the preservation and safekeeping of such Antiquities until the relevant Government Authority takes responsibility for such in accordance with the applicable Laws.

22.16 After evaluation of the Antiquities by the relevant Government Authority, instructions shall be issued to the Contractor either for the continuation of the Works, or for their suspension for the performance of archaeological investigations by the relevant Government Authority, or for the temporary suspension of the Works in the area where Antiquities were discovered for the time period during which the archaeological service will conduct archaeological investigations by its own means and at the expense of the State.

22.17 An aggregate delay of more than [•] months to the Works due to works related to Antiquities uncovered during the Works shall constitute an Event of Delay.

22.18 Every Antiquity is the exclusive property of the State.

23. TESTS AND INSPECTIONS

23.1 The Contractor shall, at its sole cost and expense, carry out at the place of manufacture and/or on the Sites all tests other than the Performance Tests (which will be performed in accordance with Clause 26) and/or inspections of the Equipment and any part of the Works as specified in this Contract, the Quality Assurance Plan or as required by any applicable Laws or Best Industry Practice, and as necessary to ensure that the Works are carried out in accordance with this Contract.

23.2 The Employer and the Employer's Representative and the Independent Engineer and each of their nominees shall be entitled to attend any test and/or inspection by their appointed duly authorised and designated inspector(s).

23.3 The Contractor shall afford the Employer and his Representative and the Independent Engineer and each of their nominees access or shall procure such access, at any time to any place where the Equipment is being manufactured or the Works are being performed in order to inspect the progress and the manner of manufacture or construction, provided that the Employer gives the Contractor reasonable prior notice.

23.4 Whenever the Contractor is ready to carry out any test and/or inspection, the Contractor shall give reasonable advance notice (and in any event at least 14 days

notice) to the Employer and his Representative and to the Independent Engineer of the test and/or inspection and of the place and time for the test and/or inspection. The Contractor shall obtain from any relevant Subcontractor, third party or manufacturer any necessary permission or consent to enable inspector(s) appointed by the Employer and his Representative and by the Independent Engineer to attend the test and/or inspection.

23.5 The Contractor shall furnish the Employer and his Representative with a certified report of the results of any test and/or inspection and any other data relating to the test and/or inspection.

23.6 If the Employer's or his Representative's inspector(s) fail to attend the test and/or inspection, or if it is agreed between the parties that any or all of the Employer's and his Representative's inspector(s) will not attend, then the Contractor may proceed with the test and/or inspection in the absence of the Employer's or his Representative's inspector(s), as the case may be, and provide the Employer and his Representative with a certified report of the results.

23.7 The Employer may ask the Contractor to carry out any test and/or inspection not described in this Contract. The Contractor's reasonable extra costs necessarily incurred, which shall not include head office or corporate overheads, profit or loss of profit, in the carrying out of the test and/or inspection will be added to the Contract Price only if the test shows that the relevant Works conform with the requirements of the Contract, otherwise all such costs will be borne by the Contractor.

23.8 All measuring instruments used to test the Works, including the Equipment, shall be in compliance with the Technical Requirements.

Failure of a test

23.9 If any Equipment or any part of the Works fails to pass any test and/or inspection, the Contractor shall either rectify or replace such Equipment or part of the Works to the Employer's satisfaction and shall repeat the test and/or inspection upon giving a notice under Clause 23.4.

Effect of tests

23.10 The Contractor agrees that neither the execution of a test and/or inspection of the Equipment or any other part of the Works, nor the attendance by the Employer's or his Representative's inspector(s) nor the issue of any test report pursuant to Clause 23.5, nor monitoring or inspection of any kind shall release the Contractor from any other responsibilities under this Contract or from any of the Contractor's obligations or liabilities under this Contract.

No covering up

23.11 No part of the Works are to be covered up on the Sites without carrying out any test and/or inspection required under this Contract. The Contractor must give reasonable notice to the Employer (and in any event at least 7 days' notice) whenever any part of the Works are ready or about to be ready for test and/or inspection prior to that part of the Works being covered up.

23.12 The Contractor shall uncover any part of the Works or make openings in or through the same as the Employer may from time to time require at the Sites and must reinstate and make good such part.

23.13 If any parts of the Works have been covered up at the Sites after compliance with the notice and testing and/or inspection requirements of Clause 23.11 and are required by the Employer to be uncovered and are found to have been performed in accordance with the Contract, the Contractor's reasonable extra costs, which do not include head office or corporate overheads, profit or loss of profit, necessarily incurred in uncovering, making openings in or through, reinstating and making good the same will be added to the Contract Price. If the part of the Works is found not to have been performed in accordance with the Contract or the Contractor has failed to comply with the notice and testing and/or inspection requirements of Clause 23.11, the Contractor, shall bear all of the costs of uncovering, repairing, replacing, rectifying and reinstating the Works.

Additional testing and inspection requirements

23.14 The Contractor shall also comply with any other requirements of the Employer in relation to testing and inspection as set out in the Technical Requirements.

24. NON-OPERATIONAL WORKS ACCEPTANCE

(Non – Applicable)

25. MECHANICAL COMPLETION, PRE-COMMISSIONING AND COMMISSIONING

Pre-commissioning

25.1 The Contractor will:

(i) carry out the Pre-commissioning of the Facilities; and then

(ii) achieve Mechanical Completion of the Facilities; and then

(iii) carry out the Commissioning of the Facilities.

25.2 The Contractor shall comply with the Employer's requirements and procedures as determined by the Employer in relation to Pre-commissioning as set out in the Technical Requirements.

25.3 As soon as all work in respect of Pre-commissioning is completed the Contractor shall give notice of same to the Employer.

Mechanical Completion

25.4 When the Contractor has completed the Pre-commissioning of the Facilities and is satisfied that all the requirements for Mechanical Completion have been satisfied, the Contractor will give notice to the Employer. The Contractor shall comply with the Employer's requirements and procedures in relation to achieving Mechanical Completion as set out in the Technical Requirements.

25.5 If the Employer is satisfied that Mechanical Completion has been achieved, he will issue a Certificate of Mechanical Completion to the Contractor.

25.6 If the Employer is not satisfied that Mechanical Completion has been achieved, he will notify the Contractor in writing of the reasons why Mechanical Completion has not been achieved. The Contractor must correct the defects and/or deficiencies notified by the Employer and complete any unfinished work which prevents Mechanical Completion from being achieved and the procedure described in Clause 25.4 must be repeated until the Employer issues a Certificate of Mechanical Completion.

Commissioning

25.7 Commissioning of the Facilities or any part thereof shall be commenced by the Contractor after achieving Mechanical Completion and completing Pre-commissioning and will be carried out in accordance with the Technical Requirements.

26. PERFORMANCE TESTS

26.1 (a) When the Contractor considers that Commissioning has been successfully completed, the Facilities are able to be operated under stable conditions and all the requirements for Provisional Acceptance (other than the requirement listed in paragraph 0 and (m) of the definition of Provisional Acceptance and those other requirements which cannot be fulfilled until after the Performance Tests have been passed) have been satisfied, the Contractor shall give notice to the Employer that the Facilities are ready for the Performance Tests to be carried out.

(b) The Employer shall, as soon as reasonably practicable, after receipt of a notice under Clause 26.1(a), issue a notice to the Contractor specifying the date for commencement of the relevant Performance Tests.

Procedures and Guidelines

26.2 (a) The Performance Tests shall be conducted by the Contractor after Commissioning to ascertain whether the Facilities can meet the Performance Guarantees.

(b) All Performance Tests shall be conducted in accordance with the Performance Test Schedule, Best Industry Practice and the Technical Requirements. The Performance Tests and all other Terms and Conditions of this Contract, applicable standards, Laws, and Government Approvals shall, subject to Clauses 7.4 and 8.5 be accomplished at no additional cost or expense to the Employer.

(c) The Facilities shall not be operated during any Performance Test in excess of:

(i) the limits allowed by any Equipment manufacturer to maintain its warranty;

(ii) the limits imposed by the Law and Government Approvals; and

(iii) the limits stated in the Technical Requirements.

(d) The Contractor hereby agrees that the Employer and his Representative may monitor the conduct of the Performance Testing to ensure compliance with the terms and conditions of this Contract.

(e) The Contractor hereby agrees that an inspection pursuant to Clause 26.2(d) by the Employer or the Employer's Representative shall not release the Contractor from any responsibilities under this Contract, including meeting the Performance Guarantees.

(f) The Employer or the Contractor is entitled to order the cessation of any Performance Test if the continuation of such Performance Test is, in the reasonable opinion of the Contractor or the Employer, as applicable, likely to:

(i) result in damage to the Works, or other property or personal injury; or

(ii) violate the terms specified in relevant Environmental Laws, in the Approved Environmental Terms or Government Approvals.

(g) If the Works or any part thereof fails to pass a Performance Test (or any repetition thereof in the event of prior failure) or if a Performance Test is stopped before its completion, such Performance Test must, subject to 24 hours prior notice having been given by the Contractor to the Employer, be repeated as soon as practicable. All appropriate adjustments and modifications are to be made by the Contractor to the Facilities with all reasonable expedience and at its sole cost and expense before the repetition of any Performance Test.

(h) The results of each Performance Test must be presented in a written report produced by the Contractor and delivered to the Employer and his Representative within five days of the completion of such Performance Test. The results will be evaluated by the Employer.

27. PROVISIONAL ACCEPTANCE

27.1 (a) As soon as the Facilities, in the opinion of the Contractor, achieve Provisional Acceptance the Contractor shall give a notice thereof to the Employer.

(b) The Employer shall, promptly, and no later than 30 days after receipt of the Contractor's notice under Clause 27.1(a), either issue a Certificate of Provisional Acceptance in the form specified in Appendix [•] stating that the Facilities have reached Provisional Acceptance or notify the Contractor of any defects and/or deficiencies.

(c) If the Employer notifies the Contractor of any defects and/or deficiencies in the Facilities, or that for any other stated reason the Works have not reached the stage of Provisional Acceptance in accordance with the Contract, the Contractor must then correct those defects and/or deficiencies and the procedures described in Clauses 27.1(a) and (b) must be repeated until the Employer issues a Certificate of Provisional Acceptance.

(d) Notwithstanding any other provision in this Contract, no use or occupancy of the Sites, the Works or the Facilities by the Employer, whether during the Performance Tests or otherwise, in any way constitutes an acknowledgment by the

Employer that Provisional Acceptance has occurred, nor does it serve to release the Contractor from any of its obligations or liabilities under this Contract.

(e) Upon the issue of the Certificate of Provisional Acceptance the Contractor shall hand over care, custody and control of the Facilities to the Employer.

28. GENERAL REPRESENTATIONS AND WARRANTIES

28.1 The Contractor hereby makes the following representations and warranties to the Employer each of which the Contractor further covenants, warrants and represents are true and correct as of the date of this Contract and shall remain true and correct for the entire duration of the term of this Contract:

(a) it has been duly incorporated under the laws of Greece, and is validly existing under those laws and has the power and authority to carry on its business in its jurisdiction of incorporation;

(b) it has requisite power and authority to enter into this Contract and comply with its obligations;

(c) this Contract and the transactions under same do not contravene its constituent documents or any Law or obligation by which it is bound or to which any of its assets are subject or cause a limitation of powers or the powers of its directors to be exceeded;

(d) it has in full force and effect the authorizations necessary for it to enter into this Contract and the transactions under same;

(e) its obligations under this Contract are valid and binding and are enforceable against it in accordance with the terms thereof;

(f) it is not in breach of any Law or obligation affecting it or its assets in a way which may result in a materially adverse effect on its business or financial standing;

(g) there is no pending or threatened proceeding affecting the Contractor or any of its assets that would affect the validity or enforceability of this Contract, the ability of the Contractor to fulfil its commitments under this Contract in any material respect, or that could result in any materially adverse change in the business or financial standing of the Contractor;

(h) there are no reasonable grounds to suspect that it is unable to pay its debts as and when they become due and payable;

(i) it has the necessary skills and experience to perform the Works in accordance with this Contract;

(j) it owns or has the right to use all Intellectual Property necessary to perform its obligations under this Contract; and

(k) it is fully aware of the provisions of the Concession Agreement.

29. WARRANTIES

Contractor's warranties

29.1 Without prejudice to any other warranties expressed elsewhere in this Contract, and notwithstanding any inclusion of the Employer's documents in this Contract (including the Technical Requirements) or any approval given or withheld by the Employer under this Contract, the Contractor warrants that:

(a) the Works will be performed and the Facilities will be constructed in accordance with Best Industry Practice;

(b) the Works will be performed in a timely and professional manner in accordance with its obligations (both express and implied) under this Contract and all applicable Laws and Government Approvals;

(c) the Works and the Facilities will be constructed strictly in accordance with and shall comply with the requirements of this Contract and shall be fit for the purpose described in this Contract;

(d) the Works will be performed in accordance with the Technical Requirements for the Contract Price and will achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance with the highest regard for safety and protection of the environment;

(e) the Works will comprise only Equipment that is new and unused, fit for the purpose and of a quality reasonably expected in the international construction and design industry, free from material defects and deficiencies of any kind, and free from any encumbrance or lien;

(f) the Equipment shall conform to the Technical Requirements and, without derogating from the Contractor's obligations under Clause 22, shall be delivered to the Sites with all government permits authorising the use of the Equipment in the relevant Country;

(g) the Contractor shall not use any materials in the performance of the Works which are generally regarded as being deleterious or undesirable;

(h) it has fully considered the Site Conditions and has taken, and will continue to take, the Site Conditions fully into account in the performance of the Works;

(i) without limiting the Contractor's obligations under Clauses 7.1 and 7.5, the Works and the Facilities will comply with all applicable Laws at the Date of Provisional Acceptance; and

(j) it has the skills, resources, expertise and capacity to fully perform all of its obligations (both express and implied) in accordance with this Contract.

30. COMPLETION GUARANTEE

~~30.1~~ The Contractor hereby guarantees that it will achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance.

30.2 If the Contractor fails to achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance, the Contractor shall pay to the Employer Delay Liquidated Damages at the applicable rate specified in Appendix [●].

30.3 The Employer may invoice the Contractor for Delay Liquidated Damages as they become payable by the Contractor under this Contract. Delay Liquidated Damages shall be paid to the Employer within 30 days from the date of the invoice by the Employer.

30.4 The parties agree that the Delay Liquidated Damages are a fair and reasonable pre-estimate of the damages likely to be sustained by the Employer as a result of Contractor's failure to achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance.

30.5 The payment of Delay Liquidated Damages shall not in any way relieve the Contractor from any of its obligations to complete the Works or from any other obligations and liabilities of the Contractor under this Contract.

30.6 The aggregate liability of the Contractor for Delay Liquidated Damages under Clause 30.2 shall not exceed the amount specified in Clause 34.2.

30.7 If this Clause 30 (or any part thereof) is found for any reason to be void, invalid or otherwise inoperative so as to disentitle the Employer from claiming Delay Liquidated Damages, the Employer shall be entitled to claim against the Contractor for damages at law for delay in achieving Provisional Acceptance. Those damages shall not exceed the amount specified in Clause 34.2.

30.8 The Contractor shall not be entitled to the benefit of exclusion under Clause 34.1 in any claim for damages at law by the Employer against the Contractor made pursuant to Clause 30.7.

31. PERFORMANCE GUARANTEE

Performance Guarantees

31.1 The Contractor guarantees that the Facilities will meet the Performance Guarantees. The Contractor will prove that the Performance Guarantees have been met during the Performance Tests. The Contractor will have no liability under this Clause 31 if it meets the Performance Guarantees during the Performance Tests.

31.2 The Contractor acknowledges and agrees that its obligation to achieve the Performance Guarantees is an absolute obligation under this Contract which is not subject to any liquidated damages, minimum performance requirements or other forms or relief or acceptance whereby the Contractor may be entitled to achieve something less than the required Performance Guarantees, other than where the Employer has exercised its option under Clause 31.5.

31.3 The Contractor's obligation to meet the Performance Guarantees is not subject to the limitations set forth in Clauses 34.1 and 34.2.

Performance Guarantees not met

31.4 If the Performance Guarantees are not met, the Contractor must, at its own cost and expense, make changes, modifications and/or additions to the Facilities or any part thereof as may be necessary to meet the Performance Guarantees. The Contractor must notify the Employer upon completion of the necessary changes, modifications and/or additions and must, subject to the Employer's rights under Clause 45, repeat the Performance Tests until the Performance Guarantees have been met.

Employer's Option and Performance Liquidated Damages

31.5 If, at any time after the Date of Provisional Acceptance, the Performance Guarantees have not been met but the Minimum Performance Guarantees have been met, the Employer in its sole and absolute discretion may by notice in writing to the Contractor waive the Contractor's obligation to meet the Performance Guarantees and instead require the Contractor to pay Performance Liquidated Damages based on the results of the most recent Performance Tests.

31.6 Performance Liquidated Damages must be paid to the Employer within 30 days from the date of the Employer's notice under Clause 31.5 unless the Employer owes other amounts to the Contractor, in which case the Performance Liquidated Damages may be set off against such amounts.

31.7 The parties agree that the Performance Liquidated Damages are a fair and reasonable pre-estimate of the damages likely to be sustained by the Employer as a result of Contractor's failure to meet the Performance Guarantees.

31.8 The payment of Performance Liquidated Damages is in complete satisfaction of the Contractor's obligation to achieve the Performance Guarantees. Upon the payment of the Performance Liquidated Damages by the Contractor, and, provided all other conditions for achieving Provisional Acceptance have been satisfied, the Employer shall issue the Certificate of Provisional Acceptance.

31.9 The Contractor's obligation with respect to the payment of Performance Liquidated Damages is in addition to any liability of the Contractor for Delay Liquidated Damages under Clause 30.

31.10 If this Clause 31 (or any part thereof) is found for any reason to be void, invalid or otherwise inoperative so as to disentitle the Employer from claiming Performance Liquidated Damages, the Employer is entitled to claim against the Contractor for damages at law for the Contractor's failure to meet the Performance Guarantees.

31.11 The Contractor is not entitled to the benefit of the exclusion under Clause 34.1 in any claim for damages at law by the Employer against the Contractor pursuant to Clause 31.10.

31.12 Notwithstanding the Contractor's payment of Performance Liquidated Damages and the Employer's issuance of the Certificate of Provisional Acceptance, the Employer shall upon request of the Contractor make available to the latter access to the Facilities, at such reasonable times which shall not interfere with the commercial operation thereof, for the purpose of the Contractor making

changes, modifications and/or additions to the Facilities in order to meet the Performance Guarantees.

31.13 If the Contractor decides to make changes, modifications and/or additions to the Facilities in order to meet the Performance Guarantees, it shall first agree those changes, modifications and/or additions with the Employer and thereafter shall notify the Employer upon completion of all necessary changes, modifications and/or additions and repeat the Performance Tests to demonstrate the improved performance of the Facilities.

31.14 If, as a result of the changes, modifications and/or additions to the Facilities made by the Contractor the performance of the Facilities improves from the results evidenced by the Performance Test referred to in Clause 31.5, the Employer shall recalculate the Performance Liquidated Damages based on the later Performance Test and repay to the Contractor that portion of the Performance Liquidated Damages which would not have been payable by the Contractor had the results of the later Performance Test been achieved in the Performance Test referred to in Clause 31.5.

31.15 The Employer’s obligations (other than any accrued obligation to repay Performance Liquidated Damages) and the Contractor’s rights under Clauses 31.12, 31.13 and 31.14 shall cease upon the later of [●] months after the Employer’s notice under Clause 31.5 and the Contractor being provided access to the Facilities for [●] days in aggregate.

32. DEFECTS AND LATENT DEFECTS

32.1 In addition to all other representations, warranties and guarantees expressed in this Contract, the Contractor hereby guarantees that the Facilities shall be free from all Defects.

32.2 If, during the Defects Liability Period, any Defect is found, and if during the Latent Defects Liability Period any Latent Defect is found, the Contractor shall, at such times as the Employer reasonably requires and in a manner which shall not interfere with the commercial operation of the Facilities, promptly and at the Contractor's sole cost and expense, repair, replace or otherwise make good (as the Employer shall reasonably determine) the Defect or Latent Defect, as the case may be, as well as any damage to the Facilities caused by the Defect or Latent Defect, as the case may be. The Contractor shall bear all incidental costs, including any and all costs of removal, associated with such repair, replacement or remedy. The Defects Liability Period (but not the Latent Defects Liability Period) will recommence from the date of completion of such repair, replacement or other remedy in respect of the part(s) of the Facilities so repaired, replaced or otherwise remedied.

32.3 The Contractor shall not be responsible for the repair, replacement or remedy of any Defect or Latent Defect, or of any damage to the Facility, proven to be the direct result of:

(a) improper operation or maintenance of the Facilities by the Employer, except where such operation or maintenance was in accordance with the Operation Manual and the Maintenance Manual;

(b) operation of the Facilities outside the specifications provided in this Contract, except where such operation was in accordance with the Operation Manual and the Maintenance Manual; and

(c) normal wear and tear with reference to the nature and use of the Facilities.

32.4 Subject to Clause 32.2, the Employer shall grant to the Contractor all necessary access to the Facilities and the Sites to enable the Contractor to perform its obligations under this Clause 32.

32.5 The Contractor may, with the consent of the Employer, remove from the Sites any Equipment or any part of the Facilities which is Defective if the nature of the Defect, Latent Defect and/or any damage to the Facilities caused by the Defect or Latent Defect, as the case may be, is such that repairs cannot be expeditiously carried out at the Sites. Notwithstanding any such removal, the Contractor shall still carry out any actions required to remedy the Defect or Latent Defect in accordance with the requirements of the Employer and in a manner which causes as little disruption to the operation of the Facilities as possible.

32.6 (a) If the repair, replacement or making good of a Defect or Latent Defect is of such nature that the Employer believes, in its sole discretion, may affect the efficiency of the Facilities, the Employer may invite the Contractor in writing to prove to the Employer's reasonable satisfaction and at the Contractor's sole cost and expense that after completion of the remedial work the Facilities will still be capable of meeting the Performance Guarantees and the same level of performance achieved at the time of Provisional Acceptance.

(b) If the Contractor is unable to satisfy the Employer, the Contractor shall, at its sole cost and expense, carry out further repair, replacement or remedy (as the case may be) until the Employer is satisfied.

32.7 If the Contractor fails to commence the remedial work necessary to remedy the Defect or Latent Defect, as the case may be, or any damage to the Facilities caused by the Defect or Latent Defect, as the case may be, within a reasonable time, as determined by the Employer, the Employer may proceed to do or cause to be done, such remedial work, and all costs, including incidental costs, incurred by the Employer shall be deemed a debt due and payable by the Contractor to the Employer on demand.

32.8 If the Facilities or any part thereof cannot be used by reason of the Defect, Latent Defect and/or remedial work in respect of the Defect or Latent Defect, the Defects Liability Period, or the Latent Defects Liability Period, of the Facilities or the part thereof, as the case may be, shall be extended by a period equal to the period during which the Facilities or the part thereof cannot be used by the Employer due to any of the above reasons.

33. FINAL ACCEPTANCE

33.1 The Contractor shall notify the Employer when the Contractor considers that Final Acceptance of the Works has been achieved.

33.2 Upon receipt of the Contractor's notice under Clause 33.1 the Employer, if it considers that the Contractor has satisfactorily performed all of its obligations

under and in accordance with this Contract, including the satisfactory performance by the Contractor of its obligations during the Defects Liability Period, the Employer shall issue the Certificate of Final Acceptance. If not, the Employer shall notify the Contractor of the reasons why Final Acceptance has not been achieved and the Contractor shall, at its exclusive cost and responsibility, perform whatever remedial actions are necessary and repeat the foregoing process until such time as the Employer is enabled to issue a Certificate of Final Acceptance.

34. LIABILITY

Consequential loss

34.1 Without prejudice to the Employer's right to recover liquidated damages or damages at law for delay under Clause 30 and liquidated damages or damages at law for performance under Clause 31, neither party is liable to the other in any way for loss of use, loss of profit, loss of production or business interruption or for any kind of indirect or consequential loss or damage, which is connected with any claim arising under this Contract or the subject matter of this Contract.

Contractor's liability

34.2 The total liability of the Contractor to the Employer under this Contract shall not exceed [•]% of the Contract Price and subject thereto the Contractor's aggregate liability for Delay Liquidated Damages under Clause 30 will not exceed [•]% of the Contract Price.

Clause 34.2 does not limit the liability of the Contractor:

(a) under Clauses 13.6, 37.1 and 50;

(b) in cases of fraud, wilful misconduct, gross negligence or illegal or unlawful acts; or

(c) in the case of termination of the Contract pursuant to Clause 45.2(a) ,

and any liability of the Contractor incurred in connection with the above listed circumstances shall not count towards the limitation of liability set out in this Clause 34.2.

35. TRANSFER OF OWNERSHIP AND RISK

35.1 The ownership of Equipment shall be transferred to the Employer on the earlier of:

(a) delivery of the relevant item of Equipment to the Site; and

(b) the Employer making a payment in accordance with Clause 10.4(d) where the value of that payment includes all or part of the relevant item of Equipment.

35.2 The ownership of and risk of loss in the Construction Equipment used by the Contractor and its Subcontractors in connection with the Works remains with the Contractor or its Subcontractors.

35.3 The ownership of any Equipment in excess of the requirements for the Works, other than the Commissioning Spares, will revert to the Contractor on the Date of Provisional Acceptance or at such earlier time when the Employer and the Contractor agree in writing that the item of Equipment in question is no longer required for the Works.

Warranty of Title

35.4 The Contractor warrants good title to all Equipment which should be vested in the Employer under Clause 35.1.

No Lien

35.5 The Contractor shall procure that title to all Equipment vested in the Employer under Clause 35.1 is free and remains free from any lien, charge, pledge or other interest and that no person other than the Employer shall have any claim to title to the Equipment and the Contractor irrevocably waives any and all liens, charges, pledge or other interests that it may have with respect to the Equipment.

35.6 If, notwithstanding Clause 35.5, any Equipment is subject or becomes subject to any lien, charge, pledge or other interest, the Employer may discharge the lien, charge, pledge or other interest and recover all costs and expenses thereby incurred from the Contractor on demand. The Contractor shall indemnify the Employer against any Losses and Liabilities that it may incur as result of any such liens, charges, pledge or other interests.

35.7 The Contractor shall have no right of retention or to refuse delivery of Equipment the title of which has passed to the Employer under Clause 35.1.

Removal of Component Parts

35.8 The Contractor shall not remove any Equipment from the Site without the permission of the Employer unless the Contractor has replaced that Equipment in accordance with this Contract for the purpose of remedying a Defect. Any Equipment removed from the Site shall remain property of the Employer.

Items in Possession of Contractor

35.9 All items of Employer property in the possession of the Contractor other than property on the Site shall be:

(a) suitably marked or clearly identified as property of the Employer; and

(b) as far as possible segregated from other property.

Risk in the Works

35.10 Notwithstanding the transfer of ownership of the Equipment, the responsibility for care and custody together with the risk of loss or damage to the Works remains with the Contractor pursuant to Clause 36 until the Date of Provisional Acceptance.

36. CARE OF WORKS

36.1 The Contractor shall be responsible for the care and custody of all Works until the Date of Provisional Acceptance, and must make good at its own cost and expense any loss or damage that may occur to the Works, the Equipment and the Facilities from any cause whatsoever during that period and must do so in accordance with any manufacturers' recommendations and the requirements of this Contract. The Contractor shall also be responsible for any loss or damage to the Works, the Equipment and the Facilities caused by the Contractor or its Subcontractors in the course of any work performed pursuant to Clause 32.

36.2 Notwithstanding Clause 36.1, the Contractor shall not be liable for any loss or damage to the Works, the Equipment and the Facility or that part thereof caused by reason of any Excepted Risk.

36.3 Subject to Clause 38.2, if the Employer requests under Clause 41.3 that the Contractor make good any loss or damage to the Works, the Equipment or the Facility caused by an Excepted Risk, the Contractor shall immediately make good the same at the cost of the Employer in accordance with Clauses 41.9 through 41.11. If the Employer does not request the Contractor to make good any loss or damage to the Works, the Equipment or the Facility caused by an Excepted Risk, the Employer may either request a Variation in accordance with Clause 41 excluding the performance of that part of the Works lost, destroyed or damaged or, where the loss or damage affects a substantial part of the Works, terminate this Contract pursuant to Clause 45.2(d).

36.4 The Contractor shall be liable for any loss of or damage to any Construction Equipment, or any other property of the Contractor used or intended to be used for the purposes of the Works, regardless of the cause of the damage, including if the damage is caused by an Expected Risk.

37. INDEMNITIES

37.1 The Contractor shall any and all Losses and Liabilities, other than Losses and Liabilities for which the Contractor is indemnified against pursuant to 12.2 and Appendix [•], in respect of:

(a) loss of or damage to property of the Contractor or any Affiliate of the Contractor whether owned, hired, leased or otherwise provided by the Contractor or any Affiliate of the Contractor arising from, relating to or in connection with the performance or non-performance of this Contract and irrespective of the fault or negligence of the Employer or any of the Employer's Affiliates;

(b) personal injury including death or disease to any person employed by the Contractor or any Affiliate of the Contractor arising from, relating to or in connection with the performance or non-performance of this Contract and irrespective of the fault or negligence of the Employer or any of the Employer's Affiliates;

(c) personal injury including death or disease or loss of or damage to the property of any third party to the extent that any such injury, loss or damage is caused by or contributed to by the negligence or breach of duty (whether statutory or otherwise) of the Contractor or the Contractor's Affiliates;

(d) pollution emanating or arising from or in connection with the Construction Equipment or arising from or in connection with the Works prior to the Date of Provisional Acceptance; and

(e) any breach of Law by the Contractor or any Affiliate of the Contractor arising from, relating to or in connection with the performance or non-performance of this Contract.

Survival

37.2 The indemnities required by this Clause 37 shall survive the termination or expiry of the Contract.

38. INSURANCE

Insurance policies to be effected by the Employer and the Contractor

38.1 The Employer and the Contractor will effect and maintain, or cause to be effected and maintained, the insurance policies listed in Appendix [•] within a time period of [•] days/months as of signing of the present Contract and each will comply fully with the other obligations contained in Appendix [•]. All insurance policies will be placed with insurers in compliance with all applicable Laws.

Insurance claim procedures

38.2 The Contractor and the Employer shall promptly and in accordance with the time periods set out in the relevant insurance policies notify in writing each other and the relevant insurer of any occurrence or incident likely to give rise to a claim under the policies referred to in this Contract or of any other matter or thing in respect of which notice should be given by the Contractor or the Employer (as the case may be) to the relevant insurers. Thereafter, the Contractor or the Employer (as the case may be) shall give all such information and assistance as may be reasonably practicable in all the circumstances.

39. SITE CONDITIONS

Site conditions

39.1 The Contractor hereby acknowledges that it has investigated the Site to the full extent necessary to perform its obligations under this Contract and is fully familiar and satisfied with the Site Conditions.

No adjustment

39.2 The Contractor hereby acknowledges that it will not be entitled to any increase in the Contract Price or any extension to the Date of Provisional Acceptance based in whole or in part upon any discrepancy between the actual Site Conditions encountered by the Contractor during the progress of the Works and those Site Conditions which the Contractor anticipated, or could have anticipated, at the date of this Contract.

40. FORCE MAJEURE

Force Majeure

40.1 N/A

Notice of Force Majeure

40.2 If either party's ability to perform its obligations under this Contract is affected by an event of Force Majeure, such party shall within 3 days, upon acknowledging of such event and ascertaining that it will affect its performance hereunder, give written notice to the other party stating the nature of the event, its anticipated duration and effect upon the performance of such party's obligations, and any action being taken to avoid or minimize its effect. The burden of proof for the occurrence of an event of Force Majeure shall be on the party claiming Force Majeure pursuant to this Clause 40.2.

Period of Force Majeure Suspension or Delay

40.3 The suspension or delay of performance due to an event of Force Majeure shall be of no greater scope and no longer duration than is caused by the event of Force Majeure. The excused party shall use its best efforts to continue to perform its obligations under the Contract, to correct or cure the event or condition excusing performance and otherwise to remedy its inability to perform as soon as possible. The excused party shall give the other party written notice as soon as the event of Force Majeure has ceased to affect the performance of the excused party, stating when such performance will resume, which shall be as soon as possible.

Certain Obligations Not Excused

40.4 A party may not invoke Force Majeure:

(a) as an excuse or reason to delay the payment of any sum under this Contract;

(b) for any economic hardship or for lack of money, credit or markets;

(c) if the Force Majeure is the result of a breach by the party seeking to invoke Force Majeure of a permit, certificate, license or approval or of any applicable Laws; or

(d) if the party seeking to invoke Force Majeure has failed to use all commercially reasonable efforts to prevent the Force Majeure.

Employer May Recommend Contractor to Take Action

40.5 If, within a reasonable time after a Force Majeure occurrence that has caused the Contractor to suspend or delay performance of any part of the Work, the Employer has by written notice to the Contractor identified and recommended action to be undertaken by the Contractor at the expense of the Employer or otherwise to remove or relieve either the Force Majeure occurrence or its direct or indirect effects and the Contractor has failed to take such action, the Employer may, in its sole discretion and after written notice to the Contractor, initiate such reasonable measures as will be designed to remove or relieve such Force Majeure

occurrence or its direct or indirect effects and thereafter by written notice to the Contractor require the Contractor to resume full or partial performance of the Works. Such measures shall be undertaken at the Employer's sole cost and expense except to the extent the Contractor's failure to take such measures results in expense in addition to what the Employer would have incurred under this Clause 40.5 had the Contractor taken such measures, which additional expense shall be deemed a debt due and payable by the Contractor to the Employer on demand.

Change to the Date of Provisional Acceptance

40.6 If an event of Force Majeure occurs then, subject to the Contractor's compliance with this Clause 40:

(a) the Date of Provisional Acceptance shall be extended in accordance with Clause 42 by a period equal to the amount of time reasonably determined by the Employer to be necessary to allow for the delay caused to the Contractor's critical path items as identified in the Program; and

(b) the Program and the Imminent Works Implementation Time Schedule shall be adjusted as appropriate to reflect the new Date of Provisional Acceptance.

Contractor's Remedies for Force Majeure

40.7 Extension of the Date of Provisional Acceptance and adjustments of the Program and Imminent Works Implementation Time Schedule, if any, shall be Contractor's sole remedies as a result of an event of Force Majeure. For the avoidance of doubt, the Contractor shall have no entitlement to any addition to the Contract Price or any right to receive any additional sums from the Employer as a result of an event of Force Majeure.

Duty to Avoid

40.8 Each party shall take all reasonable measures to anticipate and avoid Force Majeure events, wherever possible, and keep the other fully informed of all potential Force Majeure situations, particularly potential strikes and labour disturbances, to enable the Parties to consult and plan to take steps to mitigate their effect on the Works.

Force Majeure Recognition

40.9 Notwithstanding the above, for the purposes of this Contract as Force Majeure Events are considered only the Events that have been recognized as such by the State and no other event.

41. VARIATIONS

General

41.1 The Contractor shall not perform a Variation except as directed by the Employer.

41.2 No Variation shall invalidate this Contract. The Contractor hereby agrees that a Variation may involve the omission of any part or parts of the Works and the

Contractor hereby agrees that the Employer may engage others to perform that part or parts of the Works which have been omitted. The Contractor further acknowledges that any omission or omissions will not constitute a basis to allege that the Employer has repudiated this Contract no matter the extent or timing of the omission.

Ordering a Variation

41.3 The Employer, subject to this Clause 41, may direct a Variation by providing the Contractor with a written notice thereof, and the Contractor shall perform and be bound by such Variation.

41.4 The Contractor may propose to the Employer any Variation which the Contractor considers desirable to improve the quality, efficiency or safety of the Facilities to levels greater than those stated or reasonably inferred from the Technical Requirements. The Employer may, in its absolute discretion, approve or reject any Variation proposed by the Contractor. Any approval of a Variation must be notified to the Contractor in accordance with Clause 41.3.

41.5 Notwithstanding Clauses 41.3 and 41.4, a Variation made necessary due to any act, omission or default of the Contractor in the performance of its obligations under this Contract shall not result in any payment to the Contractor, any increase to the Contract Price or any extension of time.

41.6 Either Party may give notice to the other of the need for a Variation which is necessary in order to enable the Contractor to comply with any Change in Law in which event:

(a) the Parties must meet within six (6) days to consult in respect of the Change in Law and any Variation required as a consequence;

(b) within fourteen (14) days after the meeting referred to in Clause 41.6(a) above, the Employer must, if a Variation is required in order to comply with the Change in Law, issue a written notice and the provisions of this Clause 41 are to apply.

Detailed particulars

41.7 Within 10 days of receipt of the direction referred to in Clauses 41.3 and 41.6 the Contractor shall prepare and submit to the Employer a statement setting out:

(a) detailed particulars of the Variation;

(b) the work required or no longer required;

(c) a valuation of the increase or decrease in the Contract Price;

(d) any requisite adjustment to the Date of Provisional Acceptance; and

(e) any proposed modifications to this Contract and/or any effect such Variation would have on the Works and/or on any other provisions of this Contract.

The Contractor shall be bound by the information provided by it on the basis that it constitutes an offer, irrevocable for the period specified in the offer (such period to

be no less than three months) to undertake the Variation on the terms of the information provided. If the Employer provides the Contractor with a further direction approving such Variation in accordance with the terms of the statement prepared by the Contractor within the period specified that direction shall constitute an acceptance of the Contractor's offer and the parties are to be taken to have agreed to vary the Works.

Notwithstanding the above, the Contractor shall be entitled to a Variation only under the condition that the State has accepted and approved such Variation to the benefit of the Employer

41.8 If a Variation would, in the reasonable opinion of the Contractor, prejudice the ability of the Facilities to achieve the Performance Guarantees then the Contractor shall immediately notify the Employer of its justified concern and specify the effect that the Variation will have on the relevant component of the Performance Guarantees. The Employer shall, as soon as practicable and in any case no later than [•] days as of relevant notification either:

(a) withdraw the Variation;

(b) instruct the Contractor to proceed and confirm that it accepts the alteration to the Performance Guarantees; or

(c) instruct the Contractor to proceed and confirm that the Performance Guarantees shall not be altered, subject to Clause 41.18.

Payment Basis

41.9 The Employer may authorize the Contractor to execute the Variation on a fixed lump sum price basis or on a time and cost (reimbursable) basis. For Variations completed on a time and cost (reimbursable) basis, the Contractor must have timesheets that include labour, equipment, and materials charged to the Variation signed on a daily basis by a representative authorized by the Employer. The Contractor shall track and report the cost of all Variations completed on a time and cost (reimbursable) basis as compared to the original estimate.

41.10 The valuation of the Variation shall be calculated as follows:

(a) in accordance with the unit rates set out in Appendix [•], if any;

(b) where the unit rates are not applicable, the parties shall endeavour to agree on the valuation; or

(c) failing agreement under Clause 41.10(a) or (b), the Employer may direct the Variation to proceed subject to Clause 41.18.

41.11 In determining the deduction to the Contract Price to be made for work or services which are omitted from this Contract, or for a Variation which results in a cost saving to the Contractor, the deduction must include a reasonable amount for overhead and profit which is assumed to be in the aggregate [•]%.

41.12 Any reasonable extra costs necessarily incurred by the Contractor for delay or disruption as a consequence of a Variation (if any) may include reasonable

home office overhead and profit, which is assumed to be in the aggregate [●]%, unless the valuation is based on the unit rates in Appendix [●], which are deemed to include overhead and profit.

41.13 All costs associated with preparing a valuation and a Variation are to be borne by the Contractor, including those Variations that are not executed.

Reduction of Date of Provisional Acceptance for Variations

41.14 If a Variation results in a reduction of the time required to complete the Works, the Employer may determine a reasonable reduction of time and notify the Contractor of the revised Date of Provisional Acceptance.

Conditions precedent

41.15 It is a condition precedent to the Contractor being entitled to any payment (in accordance with this Contract or otherwise at law) in relation to any Variation that the Contractor has been directed to perform under Clause 41.7.

Exclusive Remedy

41.16 The adjustment to the Date of Provisional Acceptance and the increase in the Contract Price (where the Variation increases it) approved by the Employer pursuant to Clause 41.7 is the Contractor's sole and exclusive remedy for any cost or delay as a result of the relevant Variation.

Normal Design Developments

41.17 The parties hereby agree that Normal Design Developments, whether made at the Employer's request or on the Contractor's initiative, do not constitute extra or additional Works entitling the Contractor to a Variation.

Variation Dispute

41.18 If the Employer and Contractor are unable to agree on the valuation of the Variation or the alteration of a Performance Guarantee as a result of the Variation or a revision to the Date of Provisional Acceptance as a result of the Variation, the Employer may direct the Contractor in writing to proceed with the Variation and the Contractor agrees to proceed with the Variation while the Employer shall reinvestigate Contractor’s argumentations and shall respond, as soon as practicable with final approval, disapproval or comments.

42. EXTENSION OF TIME

Notice

42.1 The Contractor must give notice to the Employer of all incidents and/or events of whatsoever nature affecting or likely to affect the progress of the Works as soon as reasonably practicable and in any event within three days of becoming aware of the incidents and/or events.

42.2 Within 10 days after an event described in Clause 42.1 has first arisen the Contractor must give a further notice to the Employer which shall include:

(a) the material circumstances of the event including the cause or causes;

(b) the nature and extent of any delay;

(c) the corrective action already undertaken or to be undertaken;

(d) the effect on the Critical Path noted on the Program;

(e) the period, if any, by which in its opinion the Date of Provisional Acceptance should be extended; and

(f) a statement that the notice is pursuant to this Clause 42.2.

42.3 Where an event described in Clause 42.1 has a continuing effect or where the Contractor is unable to determine whether the effect of such event will actually cause delay to the progress of the Works so that it is not practicable for the Contractor to give notice in accordance with Clause 42.2, a statement to that effect with reasons together with interim written particulars (including details of the likely consequences of such event on progress of the Works and an estimate of the likelihood or likely extent of the delay) must be submitted in place of the notice required under Clause 42.2. The Contractor shall then submit to the Employer, at intervals of no greater than 10 days, further interim written particulars until the actual delay caused (if any) is ascertainable, whereupon the Contractor must, as soon as practicable but in any event within 10 days of ascertaining the actual delay caused, give a final notice to the Employer including the particulars set out in Clause 42.2.

Causes of delay

42.4 Subject to the other provisions of this Clause 42, the Contractor shall be entitled to an extension of time to the Date of Provisional Acceptance as the Employer assesses, where a delay to the progress of the Works is caused by any of the following events (and, for the avoidance of doubt, in no other circumstances), whether occurring before, on or after the Date of Provisional Acceptance ("Events of Delay"):

(a) any breach or default by the Employer of its express obligations set forth in the Contract or any other act of prevention by the Employer;

(b) a Variation, except where that Variation is caused by an act, omission or default of the Contractor or its Subcontractors, agents or employees;

(c) a suspension of the Works pursuant to Clause 44, except where that suspension is caused by an act, omission or default of the Contractor or its Subcontractors, agents or employees;

(d) an event of Force Majeure;

(e) the Contractor's compliance with Clauses 22.12 or 22.13,

and in any case provided that the Critical Path noted on the Program is affected in a manner which might reasonably be expected to result in a delay to the Works reaching Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance and that, notwithstanding the Critical Path analysis, such delay is likely to actually occur.

If an Event of Delay occurs, the Employer, after approval of the State, may agree as an alternative to granting the requested extension or part thereof:

either to accept any proposed measures of Event of Delay Make-up submitted by the Contractor, with the proposed Acceleration Cost;

or, if the Contractor has not proposed such measures, to ask the Contractor to propose measures for an Event of Delay Make-up together with an Acceleration Cost.

Extension of time

42.5 Notwithstanding any other provisions of this Clause 42 but subject to Article 21.2.2(g) of the Concession Agreement, the Employer may, in its sole and absolute discretion, at any time make a fair and reasonable extension to the Date of Provisional Acceptance, under the condition that the State accepts such extension.

Best endeavours

42.6 The Contractor shall constantly use its best endeavours to avoid any delay in the progress of the Works.

Conditions precedent

42.7 If the Contractor fails to submit the notices required under Clauses 42.1, 42.2 and 42.3 within the times required then:

(a) the Contractor has no entitlement to an extension of time; and

(b) the Contractor must comply with its obligations to perform the Works by the Date of Provisional Acceptance and in accordance with the Program.

Concurrent delays

42.8 If there are two or more concurrent causes of delay and at least one of those delays would not entitle the Contractor to an extension of time under this Clause 42 then, to the extent of that concurrency, the Contractor is not entitled to an extension of time.

Acceleration

42.9 The Employer may direct the Contractor to accelerate the Works for any reason including as an alternative to granting an extension of time to the Date of Provisional Acceptance or any other milestone as Employer may consider appropriate.

The Contractor will be entitled to all reasonable extra costs necessarily incurred by the Contractor in complying with an acceleration direction under Clause 42.9,

except where the direction was issued as a consequence of the failure of the Contractor to fulfil its obligations under this Contract. The Employer shall assess and decide as soon as reasonably practical, the reasonable extra costs necessarily incurred by the Contractor, The Acceleration Cost to be paid by the Employer, including any general expenses, cannot exceed x (x%) of the cost of the affected Works. The VAT on the Acceleration Cost shall be for the account of the Employer.

The cost of the affected Works is calculated by determining the percentage of the total Works that the affected Works represent and calculating the corresponding percentage of the total cost of such Works. Subject to the above limitation, the amount of the Acceleration Cost and the schedule for its payment shall be established in a separate agreement between the Employer and the Contractor.

The Contractor, if so requested by the Employer, is obligated to accept an Event of Delay Make-up with a duration equal to or less than three (3) months. An Event of Delay Make-up of a longer term may be agreed between the Contractor and the Employer.

Adjustment to the Imminent Works Implementation Time Schedule

42.10 If an extension of time is granted pursuant to Clause 42.4 or Clause 42.5 the Imminent Works Implementation Time Schedule and the Program shall be adjusted as necessary.

43. DELAY COSTS

43.1 Subject to Clause 40.7, where the Contractor has been granted an extension of time for a delay pursuant to Clause 42.4, and has necessarily incurred extra cost as a direct consequence of the delay, the Contractor must give to the Employer notice of its claim for delay costs at the same time as the notice referred to in Clause 42.2 or the final notice in Clause 42.3 (as the case may be), including all available particulars and supporting documentation and a statement that it is a notice pursuant to this Clause 43.1.

43.2 Delay costs in connection with extensions of time pursuant to:

(a) Clause 42.4(b) must be dealt with under Clause 41.10 only; and

(b) Clause 42.4(c) must be dealt with under Clause 44.5 only.

43.3 It is a condition precedent of the Contractor's entitlement to recover any amount representing extra costs necessarily incurred under Clause 43.1 that the Contractor provide the notices referred to in Clause 43.1. If the Contractor fails to provide the notices referred to in Clause 43.1 the Contractor shall have no entitlement to receive any additional payment from the Employer or any addition to the Contract Price.

43.4 The sums payable under this Clause 43 shall be the Contractor's sole entitlement to compensation for delay or disruption, including, delay or disruption caused by the Employer, whether in breach of contract or otherwise and is in substitution for and excludes the Contractor's rights and remedies at common law (including the right to recover damages for breach of contract or otherwise).

44. SUSPENSION- SUSPENSION BY THE EMPLOYER

44.1 Subject to Article 21.2.2(g) of the Concession Agreement, the Employer may in its absolute discretion, by notice to the Contractor, order the Contractor to suspend performance of all or any of its obligations under this Contract. The notice must specify the obligation of which performance is to be suspended, the effective date of the suspension and the reasons for the suspension. Subject to Clause 44.2, the Contractor must upon receipt of a notice from the Employer to do so, immediately suspend performance of the obligation specified until directed to resume performance of that obligation by the Employer.

Actions upon suspension and resumption

44.2 Upon the Employer’s notice of suspension, the Contractor shall take all measures necessary to protect and secure that part of the Works executed up to the date of the suspension and provide for the protection of persons and other property to extent reasonably required.

44.3 Upon the Employer’s notice to resume performance of an obligation which has been suspended, the Contractor shall promptly resume that part of the Works and make good any deterioration in the Works that may have occurred during the period of suspension.

Suspension by the Contractor

44.4 The Contractor is not entitled to suspend performance or terminate this Contract even in the cases where the Employer is withholding payment as a result of, or in connection with, a Dispute and the parties are seeking to resolve the Dispute in accordance with the procedures set out in Clause 49.

Extension of time and delay costs

44.5 If the Contractor's performance of its obligations is suspended pursuant to this Clause 44:

(a) by reason of the Contractor's default or breach of this Contract, the Contractor shall have no entitlement to receive any extension of time or payment of any additional costs;

(b) for any other reason, then:

(i) the Date of Provisional Acceptance may be extended in accordance with Clause 42;

(ii) any delay costs incurred by the Contractor as a direct result of the suspension may be payable pursuant to Clause 43; and

(iii) the costs reasonably incurred by the Contractor in complying with its obligations under Clauses 44.2 and 44.3 shall be paid by the Employer to the Contractor in addition to the Contract Price.

No removal from Site

44.6 During any period of suspension or any period of Force Majeure, the Contractor shall not remove from the Site or allow to be removed from the Site, any Equipment, any part of the Facility or any Construction Equipment, without the prior consent of the Employer.

45. TERMINATION

Termination for Contractor's default

45.1 The Employer may, without prejudice to any other rights or remedies it may possess, immediately terminate this Contract by giving a notice of termination to the Contractor referring to this Clause 45.1 if:

(a) the Contractor commits or suffers an Act of Bankruptcy;

(b) the Contractor is in breach of Clause 46;

(c) the Contractor is in breach of Clause 50.1;

(d) the Contractor's liability under this Contract would (but for those limits) exceed any of the limits set out in Clause 34.2; or

(e) the Contractor has not achieved Provisional Acceptance and the Contractor becomes liable for Delay Liquidated Damages up to the aggregate liability specified in Appendix [●];

45.2 If the Contractor:

(a) has without valid reason failed to perform the Works promptly or has suspended the progress of the Works without due cause for more than 15 days; or

(b) refuses or is unable to provide sufficient materials, services or labour which, in the reasonable opinion of the Employer, makes the Contractor unable to perform and complete the Works in the manner specified in the Program at rates of progress that give reasonable assurance to the Employer that the Contractor can achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance; or

(c) commits a material breach of any provision of the Contract, or

(d) in the occurrence of reasons of national security

then the Employer may, without prejudice to any other rights it may have under this Contract or at law, give a notice to the Contractor stating the nature of the default, and requiring the Contractor to remedy the default. If the Contractor fails to remedy the default within 15 days of its receipt of that notice (or within any other time as the parties may agree), then the Employer may immediately terminate

this Contract by giving a notice of termination to the Contractor which refers to this Clause 45.2.

Termination for Employer's convenience

(d) The Employer may at any time and in its absolute discretion immediately terminate this Contract for its convenience by giving the Contractor a notice of termination which refers to this Clause 45.2(d).

(e) The Concession Agreement is terminated by the Employer due to the State.

Termination for Extensive Force Majeure Event

45.3 In case of termination of the Concession Agreement for Extensive Force Majeure Event and/or if an occurrence of Force Majeure causes the suspension of the whole of the Works for a period exceeding [X] continuous days then, notwithstanding any extension to the Date of Provisional Acceptance pursuant to Clause 40.6, either party may give to the other thirty (30) days notice to terminate this Contract. If, at the end of that period of notice the Force Majeure is continuing, this Contract shall terminate.

Procedure on termination

45.4 Upon receipt or service of a notice of termination (as applicable) under Clauses 45.1, 45.2, 45.2(d), Appendix [•] or 45.3, the Contractor must either immediately or upon any date as is specified in the notice of termination:

(a) cease all further work, except for any work the Employer may specify in the notice of termination;

(b) terminate all subcontracts, except those to be assigned or novated to the Employer in accordance with paragraph (d) below;

(c) deliver to the Employer the parts of the Works performed by the Contractor up to the date of termination;

(d) to the extent legally possible assign or novate to the Employer all rights, title and benefit of the Contractor to the Works and in the Equipment as at the date of termination, and, as may be requested by the Employer, in any subcontracts between the Contractor and its Subcontractors; and

(e) deliver to the Employer all documents prepared by the Contractor in connection with the Works as of the date of termination.

45.5 Upon termination of this Contract the Employer shall be entitled, if the Contractor is on the Sites, to enter upon the Sites and expel the Contractor and the Employer may complete the Works itself or by employing any third party.

45.6 If this Contract is terminated pursuant to Clause 45.1 or 45.2, the Employer may, to the exclusion of any right of the Contractor, take over and use, without payment to the Contractor, any Construction Equipment which is owned by the Contractor and which is on the Sites in connection with the Works for any reasonable period as the Employer considers necessary for the performance and

completion of the Works. Upon completion of the Works, the Employer shall give a notice to the Contractor that the Construction Equipment will be returned to the Contractor at or near the Sites. The Contractor must then without delay and at its sole cost and expense remove it from the Sites.

Payment on Termination

45.7 If this Contract is terminated:

(a) pursuant to Clause 45.1 or 45.2:

(i) the Contractor is liable to the Employer for the amount by which all costs and expenses paid to any replacement contractor to complete the Works (**Additional Completion Costs**) when aggregated with payments already made to the Contractor exceed the Contract Price;

(ii) if the Additional Completion Costs when aggregated with payments already made to the Contractor are less than the Contract Price, the Employer shall be liable to pay to the Contractor up to the extent of any such shortfall the amount attributable to the Works performed as at the date of termination and the reasonable costs of any additional works required by the Employer in its notice of termination which have been completed, less the aggregate of all previous payments allocated to the Works;

(iii) no payment will be due to the Contractor pursuant to Clause 45.7(a) until the cost of completing the Works has been determined by the Employer;

(iv) any amount due to the Contractor from the Employer or from the Contractor to the Employer as the case may be as described above will be deemed to be a debt due and payable within 30 days of receipt of a written demand from the party entitled to receive the relevant payment;

(b) under Clause 45.2(d) or Appendix [•] the Contractor is entitled to be paid:

(i) the portion of the Contract Price attributable to the Works performed as at the date of termination,

(ii) the reasonable costs of any additional works required by the Employer in its notice of termination which have been completed; and

(iii) the reasonable costs necessarily incurred by the Contractor in complying with Clause 45.4;

less

the aggregate of all previous payments allocated to the Works.

(c) under Clause 45.3 the Contractor is entitled to be paid:

(i) the portion of the Contract Price attributable to the Works performed as at the date of termination;

(ii) the reasonable costs of any additional works required by the Employer in its notice of termination which have been completed;

(iii) the reasonable documented costs necessarily incurred by the Contractor in complying with Clause 45.4;

less

(iv) the aggregate of all previous payments allocated to the Works.

45.8 Any sums due to the Employer from the Contractor accruing prior to the date of termination will be deducted from the amount to be paid to the Contractor in accordance with Clause 45.7.

Termination generally

45.9 Payment of the sums referred to in Clause 45.7 shall be the sole and exclusive liability of the Employer and the sole and exclusive remedy of the Contractor with respect to the termination of this Contract.

45.10 Termination by the Employer under Clauses 45.1, 45.2 and 45.3 is without prejudice to any other rights or remedies which may be exercised by the Employer, including the right to claim for damages at law for those costs, losses and expenses arising out of the relevant event or termination taking for this purpose into account any and all obligations of the Employer under the Concession Agreement.

45.11 Notwithstanding anything herein to the contrary, the Contractor shall not be entitled to any amounts in respect of lost profits in respect of unexecuted work or services at the time of this Contract's termination.

46. ASSIGNMENT

46.1 Except as approved in writing by the Employer, neither this Contract nor any right, interest or claim under this Contract nor any sum or sums which may become due or owing to the Contractor as a result of the Contractor's performance of the Works, may be assigned, transferred, pledged, charged or mortgaged by the Contractor.

46.2 The Employer may, without the consent of the Contractor, assign, transfer, pledge, mortgage or charge its rights and interests under this Contract as security in favour of the Lenders in connection with obtaining financing for the Project.

47. FINANCING NOT USED

48. ACCOUNTS AND AUDITING

48.1 The Contractor shall maintain its books, records and accounts relating to the Works in accordance with generally accepted accounting principles and practices and shall preserve these books, records and accounts, and all documents related thereto, for a minimum period ending five (5) years after the Date of Final Acceptance.

48.2 From the Commencement Date for a period ending five (5) years after the Date of Final Acceptance, the Employer shall have the right at all reasonable times (upon at least five (5) days' written notice) to inspect and audit all financial records, books and accounts regarding the Works prepared by or in the possession or control of the Contractor at the place where such records, books and accounts are normally kept, solely for the purposes of verifying the correctness of amounts paid to the Contractor under this Contract which are in addition to the Contract Price as at the Commencement Date.

48.3 In the event that any such audit identifies any amount that was paid to the Contractor under this Contract that should not have been paid, the Employer may deduct or set off any such amount from amounts due to the Contractor or recover the same as a debt under this Contract.

49. DISPUTE RESOLUTION

Any disputes that may arise between the Employer and the Contractor will be resolved under the procedure mentioned in the Appendix [•]

50. CORRUPT PRACTICES

50.1 The Contractor shall comply, and shall cause its personnel and its Subcontractors, Affiliates, officers, employees, agents and representatives to comply, with the provisions of all applicable Laws and this Contract regarding bribery of public officials and other persons, including as set out in this Clause 50.

50.2 The Contractor acknowledges that under applicable Law and under this Contract it, and its personnel and its Subcontractors, Affiliates, officers, employees, agents and representatives, is prohibited from making payment or giving anything of value either directly or indirectly to an official of a Government Authority for the purposes of influencing an act or decision by his Government Authority.

50.3 The Contractor, and its personnel and its Subcontractors, Affiliates, officers, employees, agents and representatives, shall not make any payment or give anything of value either directly or indirectly to any representative, advisor, agent or employee of the Employer for the purposes of influencing an act or decision by the Employer.

50.4 The Contractor shall defend, indemnify and hold the Employer harmless from any breach by the Contractor or by its personnel or its Subcontractors, Affiliates, officers, employees, agents or representatives of the obligations set forth in this Clause 50.

51. CONTRACTOR REMEDIES

Except as expressly provided in this Contract, the Contractor shall have no rights, whether at law or under or pursuant to this Contract or otherwise, to any extension of the time limits contained in this Contract or to any adjustment to the Contract Price or to claim any additional sums or other forms of relief or to treat this Contract as terminated.

52. WAIVER

52.1 The rights of each party under this Contract:

(a) may be exercised as often as necessary;

(b) unless otherwise expressly provided in this Contract and subject to Clause 51, are cumulative and not exclusive of rights and remedies provided by law; and

(c) may be waived only in writing and specifically.

52.2 Delay in exercising or non-exercising of any such right is not a waiver of that right.

52.3 A waiver (whether express or implied) by one of the parties of any of the provisions of this Contract or of any breach of or default by the other party in performing any of those provisions shall not constitute a continuing waiver and that waiver shall not prevent the waiving party from subsequently enforcing any of the provisions of this Contract not waived or from acting on any subsequent breach of or default by the other party under any of the provisions of this Contract.

53. THIRD PARTY RIGHTS

Except as expressly stated in this Agreement and subject to State's rights as per the Concession Agreement, a person which is not a party to this Contract may not enforce any of its terms.

54. NOTICES

54.1 Any notice or other communication to be given under this Contract must be in writing, which includes fax and email, and may be delivered or sent by post, fax, email or, in relation to engineering and other design documentation only, pursuant to a common engineering document management system as contemplated by Clause 54.9, to the party to be served at its address appearing in this Clause 54.

54.2 Notices shall be sent to the Employer's Representative at:

[Address]
[Fax]
[E-mail address]

For the attention of: [ ]

54.3 Notices shall be sent to the Contractor's Representative at:

[Address]
[Fax]
[E-mail address]

For the attention of: [ ]

54.4 Any party may change the delivery address for notices by notifying the other party of the new details.

54.5 Any notice or other document sent by post shall be sent by prepaid first class post if the notice is being sent within a single country or by prepaid courier (if elsewhere).

54.6 Any notice or other document sent by email shall be sent as an email attaching the actual notice or other document in a non-editable PDF format. No notice or other document shall be sent in the body of an email.

54.7 Any notice or other formal communication shall be deemed to have been given:

(a) if delivered, at the time of delivery; or

(b) if posted, at 10.00 a.m. on the second Business Day after it was put into post; or

(c) if sent by fax, on the date of transmission, if transmitted before 3.00 p.m. on any Business Day, and in any other case on the Business Day following the date of transmission; or

(d) if sent by e-mail, upon the generation of a receipt notice by the recipient's server or, if such notice is not so generated, upon delivery to the recipient's server.

54.8 In proving service of a notice or other formal communication, it shall be sufficient to prove that delivery was made or that the envelope containing the communication was properly addressed and posted either by prepaid first class post or by prepaid courier, as the case may be, that the fax was properly addressed and transmitted or that the e-mail was properly addressed and transmitted by the sender's server into the network and there was no apparent error in the operation of the sender's e-mail system, as the case may be.

54.9 The parties may agree to establish a common engineering document management system for the exchange of engineering and other design documentation only. Should such a system be established, any document posted on the system shall be deemed to have been given to the other party upon the other party's receipt of an email informing that party that the relevant document has been posted on the system.

55. REPRESENTATIONS

55.1 Each party acknowledges that, in agreeing to enter into this Contract, it has not relied on any express or implied representation, warranty, collateral contract or other assurance (except those repeated in this Contract) made by or on behalf of any other party at any time before the signature of this Contract. Each party waives all rights and remedies which, except for this Clause 55.1, might otherwise be available to it in respect of any such representation, warranty, collateral contract or other assurance.

55.2 Nothing in Clause 55.1 limits or excludes any liability for fraud.

56. RELATIONSHIP OF THE PARTIES

Nothing in this Contract shall be deemed to constitute a partnership between the parties nor render any party the agent of the other party for any purpose, unless this Contract expressly provides to the contrary.

57. ENTIRE AGREEMENT

This Contract contains the whole agreement between the parties relating to the transactions contemplated by this Contract and supercedes all previous agreements between the parties relating to the subject matter of this Contract. Except as mandatorily required by applicable Law, no terms shall be implied (whether by custom, usage or otherwise) into this Contract.

58. FURTHER ASSURANCE

Each party agrees, upon the request of the other party, to execute any documents and take any further steps as may be reasonably necessary in order to implement and give full effect to this Contract.

59. SEVERABILITY

The provisions contained in each Clause, subclause and paragraph of this Contract shall be enforceable independently of each of the others and their validity shall not be affected if any of the others are invalid. If any of those provisions is void but would be valid if some part of the provision were deleted, the provision in question shall apply with such modification as may be necessary to make it valid.

60. COSTS

Each of the parties shall pay its own costs and expenses of and incidental to the negotiation, preparation and completion of this Contract.

61. AMENDMENTS

61.1 Subject to Clause 41, any amendment of this Contract shall not be binding on the parties unless set out in writing, expressed to vary this Contract, and signed by authorised representatives of each of the parties.

61.2 The Contractor acknowledges and accepts that the Contract may not be amended or replaced nor may the parties waive any rights therein without the prior written consent of the State such consent not to be unreasonably withheld or delayed.

62. LANGUAGE

The language of this Contract and the transactions envisaged by it is English and all notices, demands, requests, statements, certificates or other documents or communications shall be in English unless otherwise agreed in writing. If this Contract or any related documents are translated into another language, the English version shall prevail.

63. SURVIVAL

Any provision of this Contract which expressly or impliedly contemplates performance subsequent to termination of this Contract, including this Clause 63, shall survive such termination and continue in full force and effect.

64. GOVERNING LAW

This Contract and any non-contractual obligations or liabilities arising out of or in connection with it shall be governed by and in accordance with the laws of Greece, as in force from time to time.

IN WITNESS of which this Contract has been executed and has been delivered as a deed on the date which appears first on page 1.

Signatories

EXECUTED by **"[Full corporate name of the Employer - concessionaire in relation to Cluster B]"** **acting by:**	))))	
Signature	)))	**Signature**
Name (block letters)	))	**Name (block letters)**
EXECUTED by **[●]** **acting by:**	)))	
.... **Signature**	)))	.... **Signature**
.... **Name (block letters)**	)))	.... **Name (block letters)**

CONFIDENTIAL **Execution Version**

Dated 14 December **2015**

HELLENIC REPUBLIC

HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND SOCIÉTÉ ANONYME

and

FRAPORT REGIONAL AIRPORTS OF GREECE B SOCIETE ANONYME

and

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE

and

SLENTEL LIMITED

CONCESSION AGREEMENT

Upgrade, Maintenance, Management and Operation of Aegean regional airports

Contents

Preamble

1. In the context of the Greek Privatisation Program, as stated in (a) table II of chapter B of law 3985/2011 "*Medium-Term Fiscal Strategy Framework 2012-2015*" (Government Gazette 151/A/1.7.2011), as in force, (b) appendix IV of the Memorandum of Economic and Financial Policies, which was ratified by article 1 paragraph 2 of law 4046/2012 "*Approval of the Draft Financial Assistance Facility Agreement between the European Financial Stability Facility (EFSF), the Hellenic Republic and the Bank of Greece, of the Draft Memorandum of Understanding between the Hellenic Republic, the European Commission and the Bank of Greece and of other urgent provisions in order to reduce the public deficit and secure the national economy*" (Government Gazette 28A/14.2.2012), as in force, (c) table II of chapter "*Privatizations*" of appendix I of law 4093/2012 "*Medium-Term Fiscal Strategy Framework 2013-2016*" (Government Gazette 222A/12.11.2012), as in force, and (d) point 4.4 "*Privatisation*" of subparagraph 4 "*Structural policies for the enhancement of competitiveness and development*" of paragraph C "*Agreement on fiscal targets and structural reforms*" of law 4336/2015 (Government Gazette 94/A/14.8.2015) on "*Social security provisions – Ratification of the Draft Agreement on the Financial Assistance by the European Stability Mechanism and provisions for the implementation of the Financing Agreement*" and by virtue of Decision No. 195/27.10.2011 (Government Gazette 2501B/4.11.2011) of the Inter-ministerial Committee for Asset Restructuring and Privatisations that transferred to the Grantor (as defined in this Agreement) the right provided under paragraph 8(c) of article 22 of law 3913/2011, as in force, to grant concession of the rights of use, administration, development, expansion, maintenance and exploitation of one or more regional airports in Greece, which are currently operated by the Hellenic Civil Aviation Authority, including the rights of administration, management and exploitation of the movable and fixed assets that are relevant to the operation of such airports, as well as of the land for commercial or other use that lies within the boundaries of or close to the airports, under the terms specified in the above mentioned legislative provision, the Grantor has announced a tender procedure for the award of a concession for the exploitation and provision of services in relation to the operation and maintenance of the Regional Airports (as defined in this Agreement) (the **Tender Procedure**).

2. In this respect the Grantor has issued (a) the Invitation for Expression of Interest (as defined in this Agreement) and (b) the Request for Proposal (as defined in this Agreement) in relation to the operation and maintenance of the Regional Airports. According to the Tender Procedure and following the Grantor's Board of Directors' resolution dated 25.11.2014, the consortium "FRAPORT AG – SLENTEL Ltd" was declared the preferred investor for the Regional Airports.

3. Pursuant to the Acts No. 17/2015 and 301/2015 of the 7th Department of the Court of Auditors, the final draft of the agreement for the concession of the exploitation and the provision of services in relation to the Regional Airports was approved and its execution was allowed.

4. Pursuant to the decision of the Governing Council for the Economic Policy No. 240B/13.8.2015 (Government Gazette 98B/17.8.2015) the execution by the Grantor of the Concession Agreement for Upgrade, Maintenance, Management and Operation of Aegean regional airports was approved.

5. Pursuant to the act of the Council of Ministers No. 39/2.11.2015 (Government Gazette 138A/3.11.2015) the joint execution by the Hellenic Republic of the Concession Agreement for the Upgrade, Maintenance, Management and Operation of Aegean regional airports was approved and authorization was granted to the Ministers of Defense, Economy and Infrastructure, Transport and Networks to jointly execute on behalf of the Hellenic Republic the Concession Agreement for the Upgrade, Maintenance, Management and Operation of Aegean regional airports, together with any other agreements that are amending or are ancillary or executory to this Agreement.

Pursuant to the above the Contracting Parties, as these are defined in Article 3.1 (*Definitions*), agree and accept the following:

1 Introduction - Contracting Parties

In Athens on this 14 day of the month December of the year two thousand fifteen (2015), the contents of the Articles and its Appendices have been mutually agreed and accepted,

BETWEEN

(1) **THE HELLENIC REPUBLIC** (hereinafter the **Greek State** or the **State**) lawfully represented by Mr. Eyclides Tsakalotos, *Minister of Finance*, Mr. Christos Spirtzis, *Minister of Infrastructure, Transport* and *Networks* and Mr Panayiotis Kammenos, *Minister of Defence*;

(2) **HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND SOCIÉTÉ ANONYME** (hereinafter **Grantor**) a *société anonyme* incorporated under law 3986/2011 (Government Gazette 152A/1.7.2011) of 1 Kolokotroni and Stadiou str., 7th Floor, PC 105 62 Athens, Greece, the entire share capital of which is owned and controlled by the Greek State, lawfully represented herein by its Chairman, Mr. Asterios Pitsiorlas; and

(3) **FRAPORT REGIONAL AIRPORTS OF GREECE B SOCIÉTÉ ANONYME** hereinafter called the **Concessionaire** or the **Company**, a société anonyme incorporated under the laws of Greece, having its registered office in the Municipality of Amaroussio, 209 Kifissias avenue, that has been incorporated by virtue of No. 37096/26-2-2015 statutory act of the Notary public Christos Steiros, a certified copy of which is provided in accordance with Appendix 4 (Completion Documents/Concession Commencement Date) that has been registered in the General Electronic Commercial Registry (G.E.MI.) under the number 133594801000 and is hereby lawfully represented by Mr. Christoph Hans Nanke, resident of Wiesbaden, Germany, president of the board of directors of the Company, pursuant to the resolution number 6 dated 08.12.2015 of the board of directors of the Company;

(4) the shareholders of the Concessionaire:

(a) **FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE** a company incorporated under the laws of Germany, registered with the Commercial Register of Frankfurt am Main under HRB 7042, having its registered seat at Flughafen, Geb. 178, 60547 Frankfurt am Main, Germany, which is lawfully represented by Messrs. Alexander Zinell and Martin Glock in accordance with its articles of association in conjunction with the resolution dated 08.12.2015 of its executive board and the powers of attorney granted by the executive board dated 08.12.2015; and

(a) **SLENTEL LIMITED** a company incorporated under the laws of Cyprus having its registered office in 15, Esperidon Street, ATLANTIC INSURANCE BUILDING, Strovolos 2001, Nicosia, Cyprus, and is lawfully represented by Mr. Dimitrios Copelouzos in accordance to its articles of association in conjunction with the resolution of the sole

director of such company Mrs. Giannoula Georgiou dated 30.11.2015. This company has been incorporated in 17.1.2011 and is registered with the Companies Register (of Cyprus) under number HE 280254:

enter into this Agreement exclusively in relation to the obligations they undertake in accordance with the provisions of Articles 6.2.1(b)(iii), 9.1 (*Committed Investment*), and 11 (*Share Capital - Shareholders*) and the statements of Article 2 (*Legality and Accuracy of Submitted Documents*) (the **Initial Shareholders**).

Reference is made that for the award and execution of this Agreement the provisions of paragraph 4 of article 9 of law 3986/2011, have been observed.

2 Legality and Accuracy of Submitted Documents

The Concessionaire and the Initial Shareholders by entering in this Agreement make a declaration to the State and the Grantor that all of the submitted documents in accordance with Article 1 (*Introduction – Contracting Parties*) above:

(a) are lawful, accurate and valid; and

(b) are not inconsistent with the terms of this Agreement and its Appendices and even if there is such an inconsistency, they accept without any reservation to correct the point of inconsistency at their own cost and expense, without any excuse and within a reasonable time from the date notice is given to them or from the date they become aware of the inconsistency.

3 Definitions - Interpretation of this Agreement - Appendices

3.1 Definitions

In this Agreement the terms used have the meaning given next to them unless this Agreement otherwise requires.

Acceleration Cost has the meaning given to it in Article 30.1.4;

Acceptable Bank means (a) a bank or other financial institution which is regulated by regulators within the EU and which has a credit rating for long-term unsecured financing not lower than 2 rating grades or notches of the credit rating of the Hellenic Republic or (b) any bank or other financial institution which has a credit rating for long-term unsecured financing of BBB+ (or better) from Standard & Poor's Corporation, or Baa1 (or better) from Moody's Investors Services, Inc., or BBB+ (or better) from Fitch Ratings;

Acceptable Period means the first one hundred and fifty 60-minute intervals in any Peak Period during which a Regional Airport is determined to have apron under-capacity;

Additional Period means the period of 12 months after the Termination Date or such shorter period as notified to the Concessionaire by the State;

Additional Period Operations has the meaning given to it in Article 36.1.1(a);

Additional Period Operations Fee has the meaning given to it in Article 36.1.1(c);

Additional Period Termination Date means the last day of the Additional Period;

Additional Permitted Borrowings Limit means the amount equal to the aggregate of the following:

(a) 10% of the original senior commitment (as defined in the Designated Loan Agreements); and

(b) the aggregate amount of principal which has been borrowed to fund all or part of any Qualifying Variation, any Qualifying Change in Law or any Future Works;

Additional State Works Snagging Matters has the meaning given to it in Article 19.3.3(a);

ADF means the duty levied on departing Passengers introduced pursuant to article 40 of law 2065/1992, as in force, which following the Concession Commencement Date shall be fully payable by the State to the Concessionaire pursuant to the procedure specified in Article 28.10 of this Agreement; the ADF shall be fixed pursuant to Article 5.2.1(n).

ADSCR means in respect of any previous or future twelve month period (as the case may be), the ratio of:

(a) Net Cash Flow of the Concessionaire, being, for the relevant period, the sum of (each element to be understood on a pure cash basis, as opposed to accounting basis):

(i) Revenues;

(ii) product of the Designated Loan Agreements used to pay debt service obligations, if any;

(iii) any interest received in respect of the balances in the Concessionaire's accounts;

(iv) any amounts in any reserve account, which are at that time capable of being automatically released,

less Capital Expenditure (to the extent that these are not financed by the Designated Loan Agreements and/or Committed Investment), Operational Expenditure, any Concession Fee, the Levy, taxes and transfers to any reserve accounts (up to their

balance reaching the required balance as per the Designated Loan Agreements, if any) to:

(b) Debt service obligations (in principal, interest, fees, payments by the Concessionaire under any hedging agreement less any amounts received by the Concessionaire under such hedging agreement during such period and other costs) accrued in such period as per the Designated Loan Agreements,

provided that:

(A) subject to paragraph (B) below, if the Calculation Date is at least six (6) months but less than twelve (12) months after the Concession Commencement Date, the relevant period for the calculation shall be the period from the Concession Commencement Date to the Calculation Date; and

(B) for the first two (2) Calculation Dates following a Shock Event, the relevant period for the calculation shall be from the date six (6) months prior to the Calculation Date to the Calculation Date, provided that if the first Calculation Date following a Shock Event is at least six (6) months but less than twelve (12) months after the Concession Commencement Date, the relevant period for the calculation for the first Calculation Date shall be the period from the Concession Commencement Date to the Calculation Date or such shorter period if the period between the Concession Commencement Date and the Calculation Date is less than six (6) months;

Aerodrome Certificate means a certificate issued or to be issued by the HCAA in accordance with the Certification Regulations and as specified by the HCAA;

Aerodrome Manual means each manual relating to a Certified Regional Airport to be provided by the HCAA prior to the Effective Date and each manual to be updated and/or created by the Concessionaire as aerodrome operator in accordance with Annex III, Subpart E of the Aerodromes Regulation 2014, and shall contain all necessary instructions, information and procedures for the aerodrome, the management system and for operations personnel to perform their duties;

Aerodromes Regulation 2014 means Commission Regulation (EU) No 139/2014 laying down requirements and administrative procedures related to aerodromes pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council;

Aeronautical Charges means the Regulated Aeronautical Charges and the Non-Regulated Aeronautical Charges;

Aeronautical Information Service means a service established within the defined area of coverage responsible for the provision of aeronautical information and data necessary for the safety, regularity, and efficiency of air navigation;

Aeronautical Revenues means Revenues arising from Air Activities including all Regulated Aeronautical Charges;

Affiliate means, in relation to a Person, any other person who, directly or indirectly is in control of, or controlled by, or is under common control with, that Person (and for the purposes of this definition, **control** means the power, directly or indirectly; (i) to vote, or direct the voting of more than 50% of the voting rights of such person or (ii) to direct or cause the direction of the management and policies of such person, whether by contract or otherwise);

Agent Bank means any bank or financial institution designated as such by the Lenders from time to time under the Designated Loan Agreements (if any);

Air Activities means the provision in relation to the Regional Airports of any facilities and/or services for the purposes of:

(a) the landing, parking or taking-off of aircraft and the supply of fuel (excluding for the avoidance of doubt the sale of fuel);

(b) the handling of Passengers (including in-flight catering), baggage, cargo or mail at all stages while on any Regional Airport premises (including the transfer of Passengers baggage, cargo or mail to and from aircraft);

including but not limited to the services and facilities specified in Part 1 of Appendix 18 (*Air Activities*). The facilities and services that are specified in Part 2 of Appendix 18 (*Air Activities*), and any other services and facilities that the Concessionaire may undertake at its own absolute discretion, shall not form part of Air Activities;

Air Activities CAPEX has the meaning given to it in Article 28.4.5(a)(A);

Air Activities Capital means the aggregate of:

(a) the amounts paid up, or credited as paid up, from time to time on the shares issued pursuant to article 5 of the articles of association of the Concessionaire;

(b) any Subordinated Debt provided pursuant to Article 9.1 (*Committed Investment*);

(c) any further Committed Investment to the extent that such amounts are used (in connection with a New or Expansion Works or otherwise) for the purpose of the provision, construction, acquisition, maintenance, repair, renewal, upgrade and operation of the

assets allocated to Air Activities pursuant to Article 28.3.2 and acknowledged in writing as such by the State;

provided that:

(i) the Concessionaire shall, subject to the availability of debt on reasonable commercial terms, use borrowed money rather than equity capital or Subordinated Debt for the purpose of the provision, construction, acquisition, maintenance, repair, renewal, upgrade and operation of the assets allocated to Air Activities pursuant to Article 28.3.2; and

(ii) the Air Activities Capital will be Indexed from the first calendar year after the Effective Date (applied to the weighted average of Air Activities Capital over such period);

Air Navigation Services Provider means any entity designated by the State in accordance with article 8 of Regulation (EC) No 550/2004, which is currently the "Directorate General ANS Provider" within the HCAA or HAF;

Air Navigation Services means Air Traffic Services, communication, navigation and surveillance services, meteorological services for air navigation and Aeronautical Information Services;

Air Navigation Services Provision Allocation Matrix means the allocation of responsibilities for the provision of Air Navigation Services between the Concessionaire and the relevant Air Navigation Services Provider as set out in Appendix 17 (*Air Navigation Services Provision Allocation Matrix*);

Air Navigation Services Equipment means the systems and equipment as set out in Annex I of Regulation (EC) No 552/2004 that the provider of Air Navigation Services may require from time to time;

Air Traffic Control Service means a service provided for the purpose of preventing collisions both between aircraft and in the manoeuvring area between aircraft and obstructions, and for expediting and maintaining an orderly flow of air traffic;

Air Traffic Services means the various flight information services, alerting services, air traffic advisory services and Air Traffic Control Services (including area, approach and aerodrome control services);

Aircraft Fuelling Contract means each of the contracts for the provision of fuelling services at the Regional Airports as more particularly described in the list of Transferred Airport Contracts

that will be transferred by the HCAA to the Concessionaire in accordance with the provisions of Article 4.8 (*Transfer of contracts*);

Airport Charges means the levies collected for the benefit of the Concessionaire or any Airport Right Holder and paid by the airport users for the use of facilities and services at the Regional Airports;

Airport Contracts means the contracts in respect of certain rights and/or services at the Regional Airports which have been entered into between the State and/or the HCAA and the Airport Contract Parties including the Contracts and any other document designated as an 'Airport Contract' by the Concessionaire and the State entered into by the Concessionaire on or before the Concession Commencement Date;

Airport Contract Party means any party to any of the Airport Contracts other than the State and **Airport Contract Parties** shall be construed accordingly;

Airport Right means any privilege(s) or right(s) granted by or under this Agreement or any franchise, licence or other right or sub-right granted by the Concessionaire (or by any person pursuant to Article 4.6 (*Airport Rights*)) for the exploitation of or otherwise in relation to any privilege(s) or right(s) granted by or under this Agreement;

Airport Right Holder means any person (including without limitation, any Affiliate of the Concessionaire, any person licensed, hired, contracted, sub-licensed or otherwise permitted to operate any of the Airport Services or part of them) holding from time to time an Airport Right granted pursuant to this Agreement;

Airport Services means the Basic Airport Services, Mandatory Services and other airport services to be provided by the Concessionaire, as in each case set out in Appendix 5 (*Airport Services*);

Amount Payable for Termination means the amount due and payable as compensation to the Concessionaire or for the benefit of the Lenders by the State as a result of the termination of this Agreement;

Annual Concession Fee means a fixed amount of eleven million, six hundred thousand Euro (€11,600,000) Indexed from the Effective Date (the relevant Indexation Date) on every anniversary and due from the Concessionaire to the Grantor in each Concession Year (reduced pro rata for a Concession Year of less than twelve (12) months) in accordance with Article 29.2 (*Calculations and Payment*);

Annual Performance Report means the report to be submitted annually no later than 1 March by the Concessionaire to the HCAA in accordance with Appendix 6 (*Performance*

Measurement) which, amongst other things, measures the achievement of the Performance Standards;

Antiquities means all the fossils, antiquities, structures and any other object or ruins of archaeological value or interest pursuant to law 3028/2002 discovered in the Regional Airports in the course of carrying out any of the Works;

Approved Environmental Terms means the Concession's environmental terms as set out in Appendix 8 (*Approved Environmental Terms / Existing Permits)* as amended, supplemented or replaced during the Concession Period in accordance with the terms of this Agreement;

Approved Master Plan has the meaning given to that term in Article 20.3 (*Review and Approval of Rectification Plans and Master Plans*);

Approved Refurbishment Development Plan has the meaning given to it in Article 20.5.7;

Approved Rectification Plan has the meaning given to it in Article 20.3.5;

Apron Capacity Critical means, in relation to any Regional Airport, that the Capacity Assessment Provider has determined that there are more than one hundred fifty (150) 60-minute intervals during the Peak Period with under-capacity in accordance with paragraph 3.1 (*Apron Capacity Assessment*) of Appendix 6 (*Performance Measurement*);

Arbitral Tribunal means the arbitral tribunal as stipulated in Article 39.3 (*Arbitration*);

Arbitration means the Dispute resolution procedure stipulated in Article 39.3 (*Arbitration*);

Arbitration Award means the decision of the Arbitral Tribunal on a Dispute that the Parties have referred to it;

Arbitrators means the persons appointed according to Articles 39.3.4 and 39.3.5;

Archaeological Service means the civil service within the Ministry of Culture and Sports that is, *inter alia*, responsible for the formulation and supervision of the State's policy with regards to the discovery, preservation, maintenance and promotion of the cultural heritage of the State, including Antiquities;

Archaeological Test Excavations means the excavations of ditches up to 1 meter deep and 0.5 meters wide, performed sporadically by the Concessionaire in the Concession Sites following the indication and under the supervision of the competent Archaeological Service, in order to ascertain the potential existence of Antiquities;

Asset Register means, in respect of each Regional Airport, the register of all vehicles and other moveable assets required by the Concessionaire for the provision of the Concession

Operations as such vehicles, equipment, furniture and other moveable assets are in existence at the Regional Airports at or around the Effective Date and over which the State has the rights described in Article 5.2.1(d);

Aviation Security means the combination of measures and human and material resources intended to safeguard civil aviation against acts of unlawful interference that jeopardise the security of Passengers and Users;

Basic Airport Services means those services to be provided by the Concessionaire at each of the Regional Airports as more particularly described in paragraph 3 (*Basic Airport Services*) of Appendix 5 (*Airport Services*) to this Agreement;

Business Day means a day when banks are open for business in Greece;

Business Plan means the five (5) year business plan to be provided by the Concessionaire to the State on the Concession Commencement Date as updated from time to time in accordance with this Agreement;

Calculation Date means 30 June and 31 December in each Concession Year;

Capacity Assessment means the Initial Capacity Assessment and any subsequent capacity assessment performed by the Capacity Assessment Provider in accordance with Article 20.2 (*Capacity Assessment*) and paragraph 3 (*Passenger Terminal and Apron Capacity Assessment*) of Appendix 6 (*Performance Measurement*);

Capacity Assessment Provider means a specialised company with a proven track record of airport capacity assessments appointed by the Concessionaire and approved by the HCAA in accordance with Appendix 6 (*Performance Measurement*);

Capacity Critical means Apron Capacity Critical or, as the case may be, Terminal Capacity Critical;

Capital Expenditure means capital expenditure (as such term is interpreted in accordance with generally accepted accounting principles in the Hellenic Republic from time to time, including for the avoidance of doubt, international financial reporting standards/IFRS);

Certification Regulations means Regulation (EC) 216/2008 of the European Parliament and of the Council on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, as amended from time to time, the Aerodromes Regulation 2014, and any Laws in force at the relevant time including the Ministerial Decision;

Certified Regional Airport means any Regional Airport that has been certified by the HCAA on the basis of the national legislation prior to the Effective Date;

Change in Costs has the meaning given to it in paragraph 1.9 of Appendix 23 (*Financial Adjustments*);

Change in Law means:

(a) the enactment of any Law;

(b) the repeal or modification of any Law;

(c) the commencement of any Law;

(d) a change in the interpretation or application of any Law; or

(e) a change in, or change in the interpretation of, any law, which gives rise to the revocation, non-renewal or change in the terms of any Permit;

Change in Revenue has the meaning given to it in paragraph 1.9 of Appendix 23 (*Financial Adjustments*);

Chicago Convention means the Convention on International Civil Aviation 1944, as amended and/or supplemented from time to time, and references to an "annex" to the Chicago Convention will mean such annex as amended and/or supplemented from time to time;

Cluster A Concession means the financing, upgrade, maintenance, management and operation of the Cluster A Regional Airports in accordance with the Cluster A Concession Agreement;

Cluster A Concession Agreement means the concession agreement under which the Grantor grants the concession for the financing, upgrade, maintenance, management and operation of the Cluster A Regional Airports to the concessionaire;

Cluster A Regional Airports means the following seven core airports which together form cluster A: (1) Thessaloniki; (2) Kerkira; (3) Zakinthos; (4) Kefallinia; (5) Aktion; (6) Kavala; and (7) Chania;

Committed Investment means the sum of the Share Capital and any Subordinated Debt;

Committed Investment Guarantee means the irrevocable bank guarantee provided by the Initial Shareholders in the form provided for in Section 1 of Appendix 1 (*Form of Letters of Guarantee*);

Committed Investment Payment Schedule means the amounts and dates for payment of the Committed Investment in accordance with the provisions of Article 9.1.4;

Committee means the committee appointed by the competent Government Authority pursuant to the relevant State Works legislation and that is mandated to issue any Temporary Acceptance Protocol or, as the case may be, the Final Acceptance Protocol;

Competent Authority means any service of the State or the Grantor or other public authority, organisation or legal entity controlled by the State, either national or regional, prefectural, municipal or local, including the State and its ministries and departments (but specifically excluding any Public Utility Organisation), and including, for the avoidance of doubt, the State Representative and the Grantor Representative that has jurisdiction in relation to the Concession;

Completion Documents means each of the documents set out in Appendix 4 (*Completion Documents/Concession Commencement Date*), required to be submitted pursuant to Article 6.2.1;

Completion Certificate means a Substantial Completion Certificate and/or a Final Completion Certificate;

Concession means the financing, upgrade, maintenance, management and operation of the Regional Airports (including the provision of the Airport Services) and the carrying out and completion of the Works as this is described in detail in Appendix 12 (*Works*);

Concession Agreement or **Agreement** means this Agreement with its Appendices;

Concession Agreement Term means the time period defined in Article 6.6 (*Concession Agreement Term*);

Concession Commencement Date means the date set out in Article 6.2.2;

Concession Commencement Deadline means the time period starting from the Effective Date until the date falling one hundred and twenty (120) days from the Effective Date, excluding any time during which the Hellenic Parliament is dissolved and until a new Government has received the Hellenic Parliament's vote of confidence (in which case the Concession Commencement Deadline shall be extended by any such time), as such time period may be extended following an agreement in writing between the Parties prior to the lapse thereof;

Concession Documents means each of the following documents:

(a) this Agreement;

(b) the Designated Loan Agreements (if any);

(c) the Performance Bonds;

(d) the Independent Engineer's Agreement;

(e) the Multi-Party Arbitration Agreement;

(f) the Airport Contracts;

(g) the Contracts;

(h) the Design – Construction Contract(s) or the relevant template;

(i) the Transferred Airport Contracts;

(j) the Cooperation Agreements implementing HAF Cooperation Framework;

(k) the State Service Level Agreements;

(l) the Subordinated Debt Documents (if they exist);

(m) the Completion Documents; and

(n) any other document approved as such by the State and the Concessionaire,

the form and substance of which has been approved by the Grantor and/or the State;

Concession Fee means the sum of Variable Concession Fee and the Annual Concession Fee in any Concession Year;

Concession Fee Adjustments means adjustments to the Concession Fee calculated in accordance with this Agreement including pursuant to any Performance Deductions that may be payable in accordance with the Performance Measurement;

Concession Guarantee Period means the time period of two (2) years commencing on the day after the end of the Concession Period;

Concession Implementation Permit has the meaning given to it in Article 17.5 (*Upgrade Operation and Exploitation Permit*);

Concession Operations means the Works, the provision of the Airport Services and all of the Concessionaire's other rights and obligations under this Agreement;

Concession Period means the period commencing on the Concession Commencement Date and ending, subject to termination in accordance with this Agreement, after forty (40) years as the same may be extended in accordance with this Agreement, during which period the Concessionaire shall have full responsibility for the operation, maintenance and exploitation of all or part of the Concession Operations;

Concession Sites means the land and buildings made available to the Concessionaire at each Regional Airport as more particularly specified in Appendix 3 (*Concession Site Plans*) to this Agreement and it shall include the area that is subject to aerodrome certification and to oversight by the HCAA once an Aerodrome Certificate is awarded for the operation of such Regional Airport;

Concession Tender Date means the Offer submission date;

Concession Year means in respect of the first Concession Year, the period commencing on the Concession Commencement Date and ending on 31 December next following and, in respect of each subsequent Concession Year, the period of twelve (12) months commencing on the expiry of the preceding Concession Year (1 January) and ending on 31 December next following or, if earlier, the expiry of the Concession Period;

Concessionaire's Representative(s) has the meaning given to it in Article 7.10 (*The Concessionaire's Representative(s)*);

Concessionaire-Controlled Standards means those standards numbered 1-10 set out in paragraph 2 of Appendix 6 (*Performance Measurement*);

Concessionaire Default Compensation Sum has the meaning given to it in Article 33.3.1(g);

Concessionaire Events of Default means the events stated in Article 33.1 (*Concessionaire Events of Default*), the occurrence of one or several of which gives the State the right to terminate this Agreement;

Concessionaire Permits means all Permits required from time to time for carrying out the Concession Operations excluding both the State Permits and those which the State is expressly required to obtain, procure and/or maintain under this Agreement;

Concessionaire Service Variation means a variation to the Airport Services initiated by the Concessionaire in accordance with Appendix 19 (*Variations*);

Concessionaire Shock Event Notice has the meaning given to it in Article 45.2 (*Shock Events*);

Concessionaire's Liquid Assets means the sum of the Concessionaire's cash reserves of any kind, including any short term investment of such cash reserves and any amounts due and payable to the Concessionaire that are not required to be applied in prepayment of the Lenders, minus the sum of all amounts due and payable by the Concessionaire to third parties (including outstanding amounts due to the Contractor, the Independent Engineer, and any other subcontractor), but excluding the Liabilities to Lenders;

Concessionaire Variation means either or both of a Concessionaire Service Variation or a Concessionaire Works Variation as the case may be;

Concessionaire Works Variation means a variation to the Works initiated by the Concessionaire in accordance with Appendix 19 (*Variations*);

Confidential Information has the meaning given to it in Article 46.1;

Consumer Price Index or **CPI** means the consumer price index as this is compiled and published monthly by the Hellenic Statistical Authority (EL. STAT);

Contracting Parties or **Parties** means the State, the Grantor, the Concessionaire and the Concessionaire’s Initial Shareholders that are party to this Agreement and **Contracting Party** or **Party** is anyone of them;

Contractor means, in relation to any part of the Imminent Works, the contractor(s) (or their successors or substitutes) approved by the Grantor and the State or, in relation to any other works required to be carried out under this Agreement by the Concessionaire, the contractor(s) (or their successors or substitutes) engaged by the Concessionaire at any given time in accordance with Articles 16.1 and 16.2;

Contracts means the Hellenic Duty Free Contracts, the Ground Handling Contracts and the Aircraft Fuelling Contracts;

Cooperation Agreements mean the arrangements to be agreed between the Concessionaire, the HAF and the HCAA for the implementation of the HAF Cooperation Framework;

Critical Activity means any activity on the Critical Path of the Imminent Works Implementation Time Schedule or on any time schedule agreed in an Approved Master Plan;

Critical Path means the series of Critical Activities on the Imminent Works Implementation Time Schedule or on any time schedule agreed in an Approved Master Plan which determines such time schedule’s shortest total length so that any delay to such activity causes a respective delay to the total length of such time schedule. The critical path may change if any Critical Activity is completed ahead of or behind the time set out in the time schedule;

Dangerous Substance means any pollutant, or hazardous, toxic, radioactive, noxious, explosive, corrosive or caustic substance whether in solid, liquid, gaseous form which alone or in combination with others causes harm to the Environment;

Default Interest means any increased margin that is payable to the Lenders or which accrues as a result of any payment due to the Lenders not being made on the date on which it is due;

Deferred Amount has the meaning given to it in Article 45.5;

Deficiency Points means the deficiency points incurred by the Concessionaire in accordance with Appendix 6 (*Performance Measurement*);

Delivery Plan has the meaning given to it in Article 14.1.4;

Design Approval Certificate means a certificate issued by the Independent Engineer approving the Designs in accordance with Article 18.4 (*Design Approval Certificate*);

Design – Construction Contract(s) means the agreement(s) that has or will be executed in respect of any part of the Imminent Works or may be executed from time to time for any Future Works between the Concessionaire and the Contractor(s) the template or templates or the agreed form of which is appended to this Agreement as Appendix 28 (*Design - Construction Contract(s) and/or Design-Construction Contract Template for Imminent Works*);

Designated Airport Services means those Airport Services that are subject to Performance Deductions as specified in Appendix 6 (*Performance Measurement*);

Designated Loan Agreement means, with the exception of the Committed Investment and for the avoidance of doubt any Performance Bonds issued from or for the benefit of the Concessionaire, any agreement between the Concessionaire and a third party pursuant to which any financing is or will be made available to the Concessionaire in accordance with its obligation under Article 9.2 (*Financing of the Concession with Loans*), (either in the form of loans, bonds or provision of documentary credits or loan guarantees or under any other form including pursuant to any hedging agreements) and any similar agreement which after the date hereof has been approved in writing by the State and has been accepted by it as a Designated Loan Agreement;

Designers means the persons that the Concessionaire has nominated in its Offer to perform the Designs for the Imminent Works and any persons that the Concessionaire appoints to perform the designs for the Future Works or in each case any of their successors or substitutes;

Designs means all of the designs for the Works and **Design** means any design for the Works;

Disclosure Bundle means the bundle of documents contained in the virtual data room until 10 October 2014, a copy of which bundle has been retained by each of the Contracting Parties in the form of DVD(s) initialled for the purposes of identification only by or on behalf of the Contracting Parties and any other document designated by the State and the Concessionaire in writing as a document forming part of the Disclosure Bundle;

Discriminatory Change in Law means a Change in Law:

(a) the terms of which apply expressly to:

(i) the Concession and not to similar projects;

(ii) the Concessionaire and not to similar contractors; and/or

(b) which specifically relates to the provision of the Works and/or a service the same as or similar to the Airport Services and/or other Concession Operations or to the holding of shares in companies where the main business is the construction, operation and/or maintenance of airports;

Dispute means any dispute, disagreement or contestation between the Contracting Parties that arises from or is related to the application, interpretation or validity of this Agreement as well as from any act or omission of the Independent Engineer;

Dispute Notice has the meaning given to it in Article 25.1.2;

Dispute Resolution Procedure means the dispute resolution procedure set out in Article 39 (*Dispute Resolution*);

Distribution means whether in cash or in kind, any:

(a) dividend or other distribution in respect of share capital;

(b) reduction of capital, redemption or purchase of shares or any other reorganisation or variation to share capital which gives rise to any cash benefit to a Shareholder;

(c) payments under the Subordinated Debt (whether of principal, interest, or fees);

(d) payment, loan, contractual arrangement or transfer of assets or rights to the extent (in each case) it was made to a Shareholder or an Affiliate of the Concessionaire after the Concession Commencement Date and was neither in the ordinary course of business nor on reasonable commercial terms; or

(e) the payment to a Shareholder or an Affiliate of the Concessionaire of any other benefit which is not received in the ordinary course of business and on reasonable commercial terms;

EASA means the European Aviation Safety Agency;

EASA Certification Specifications means the technical standards adopted by the EASA indicating means to show compliance with Regulation (EC) No 216/2008 and its Implementing Rules and which can be used by an organisation for the purpose of certification;

EBITDA means operating profit before financial interest, tax, depreciation and amortisation of the Concessionaire, which for the avoidance of any doubt is the profit of the Concessionaire

(including any profit from discontinued operations) for the relevant Concession Year calculated (even on a pro forma basis) as confirmed by the Concessionaire's auditor:

(a) before deducting corporate tax or other income related taxes;

(b) before deducting interest payable and other finance costs (whether payable in cash, accrued or compounded), and any amortisation of upfront fees and expenses, all in relation to the Designated Loan Agreements;

(c) after deducting (to the extent otherwise included) interest income;

(d) excluding unusual or non-recurring items;

(e) adding back (to the extent otherwise excluded) any minority shareholder's share of profits (or losses);

(f) before deducting or after adding back (to the extent applicable) the amount of any dividends or other profit distributions (net of withholding tax) received in cash by any Shareholder during such period, including interest and principal repayments under the Subordinated Debt Facilities;

(g) taking no account of any unrealised gains or losses on any financial instrument;

(h) taking no account of any income or charge attributable to a post-employment benefit scheme other than the current service costs attributable to the scheme;

(i) taking no account of any expense (other than expenses paid in cash) referable to equity-settled share-based compensation of employees or management;

(j) taking no account of any gains or losses arising on:

(i) restructuring of the activities of any entity;

(ii) disposals or write downs of non-current assets;

(iii) litigation settlements; or

(iv) the disposal of assets associated with discontinued operations;

(k) excluding the amount of any loss or gain against book value arising on a disposal of any asset (other than stock disposed of in the ordinary course of trading) during that Concession Year;

(l) before deducting (or adding in case of certain amortisation cases) any amortisation, impairment or depreciation;

(m) before deducting any start-up losses for new entities or operations and losses related to discontinued operations;

(n) before deducting restructuring charges related to employee terminations, closings of facilities and relocations of plant, property and equipment;

(o) before deducting any costs, expenses or charges incurred in connection with any actual or attempted incurrence or issuance of debt or equity;

(p) after adding back any loss to the extent covered by business interruption or similar insurance or any compensation received by the State or the Grantor;

(q) before deducting any Concession Fee, in each case, payable in respect of the relevant Concession Year; and

(r) after deducting any Levy, in each case, payable in respect of the relevant Concession Year;

Effective Date means the date of the execution of this Agreement;

Emergency Exercises means the emergency exercise activities as defined in the Aerodromes Regulation 2014;

Emergency Services means the local services, (public or private) or services provided by the Concessionaire's subcontractors that intervene in the event of an accident including the police authorities, the Hellenic Fire Brigade and the National Centre of Emergency Care (EKAB);

Environment has the meaning given to it in Article 13.1 (*Environment – Protection*);

Environmental Management Plan means a management plan that includes the monitoring and managing of waste, water, rainwater run-off, ecosystems and bird strike control systems, and for monitoring air quality and noise and the carrying of radioactive and other dangerous materials, waste collection and protection from electromagnetic radiation;

Environmental Permit means any environmental permit that is required by any law in force in the Hellenic Republic from time to time in relation to any of the Works and/or for the operation of any Regional Airport;

Environmental Requirements means the terms set out in the Approved Environmental Terms, and all other relevant environmental protection laws and official environmental requirements in force from time to time in the Hellenic Republic;

Environmental Terms means the terms and requirements included in any decision that approves environmental terms in accordance with law 4014/2011, as in force from time to time;

Estimated Change in Concession Costs has the meaning given in paragraph 1.9 of Appendix 23 (*Financial Adjustments*);

Euro means the single currency of the Participating Member States;

European State Aid means any aid granted by the State or through the State's resources in any form whatsoever which distorts or threatens to distort competition by favouring certain undertakings or the production of certain goods and which affects trade between European Union Member States;

Event of Delay means any event that is expressly referred to in this Agreement as being an Event of Delay as well as any event which is not (a) a risk of the Concessionaire under this Agreement or (b) caused by the Concessionaire or any person(s) that it uses for the implementation of the Concession (including the Independent Engineer) or (c) a Force Majeure Event the financial consequences of which are assumed by the Concessionaire, and which adversely affects the ability of the Concessionaire to meet the agreed deadlines of the Imminent Works (as set out in the Imminent Works Implementation Time Schedule);

Event of Delay Make-up means the procedure stipulated in Article 30.3 (*Event of Delay Make-up*);

Excess Hour means each period of 60-minutes during the Peak Period during which a Regional Airport is determined to have apron under-capacity but excluding the Acceptable Period;

Excluded Periods means any one hundred and fifty (150) periods of 60-minute intervals during the Peak Period;

Exclusivity Area means a circular area of 100 kilometre radius with its centre in the aerodrome reference point of the relevant Regional Airport;

Exempt Refinancing means:

(a) any Refinancing that was fully taken into account in the Financial Model provided that the State has approved any assumptions thereto;

(b) a change in taxation or change in accounting treatment;

(c) the exercise of rights, waivers, consents and similar actions which relate to day to day administration and supervisory matters and which are in respect of:

    (i) breach of representations and warranties or undertakings;

(ii) movement of monies between the project accounts in accordance with the terms of the Designated Loan Agreements (if any) as at the Effective Date;

(iii) late or non-provision of information, consents or licences;

(iv) amendments to subcontracts;

(v) approval of revised technical and economic assumptions for financial model runs (to the extent required for the Forecasts);

(vi) restrictions imposed by the Lenders on the dates at which the Senior Debt can be advanced to the Concessionaire under the Designated Loan Agreements (if any) and which are given as a result of any failure by the Concessionaire to ensure that the Imminent Works are performed in accordance with the agreed Master Plan and which are notified in writing by the Concessionaire or the Lenders to the State prior to being given;

(vii) changes to milestones for drawdown set out in the Designated Loan Agreements (if any) and which are given as a result of any failure by the Concessionaire to ensure that the Imminent Works are performed in accordance with the agreed Master Plan and which are notified in writing by the Concessionaire or the Lenders to the State prior to being given;

(viii) failure by the Concessionaire to obtain any consent by statutory bodies required by the Designated Loan Agreements (if any);

(ix) voting by the Lenders in respect of the levels of approval required by them under the Designated Loan Agreements (if any);

(d) any amendment, variation or supplement of any agreement approved by the State as part of any Qualifying Variation under this Agreement;

(e) any sale of shares in the Concessionaire by the Shareholders or securitisation of the existing rights and/or interests attaching to shares in the Concessionaire;

(f) any sale or transfer of the Subordinated Lenders' existing rights and/or interests under the Subordinated Debt Documents or securitisation of the Subordinated Lenders' existing rights and/or interests under the Subordinated Debt Documents;

(g) any Refinancing or provision of new financing covering day to day working capital facilities, including overdraft facilities which may be necessary for the Concession Operations; and

(h) any new financing raised for the sole purpose of covering Capital Expenditure related to the Future Works;

Existing Contamination means the presence of Dangerous Substances in:

(a) soil or groundwater or surface water at or under any Concession Site at (i) the Concession Commencement Date, or (ii) if caused by the State Works, at the date of handover of the State Works; or

(b) soil or groundwater or surface water at or under any Concession Site after the Concession Commencement Date as a result of a defect in the condition of any storage tank, facilities, equipment or pipework (whether below or above ground) where the relevant defect existed prior to the Concession Commencement Date; or

(c) any other soil, groundwater or surface water at any time as a result of the migration from any Concession Site of any Dangerous Substances described in either of sub-paragraphs (a) or (b) above;

Existing Environmental Permit means any Environmental Permit as at the Concession Commencement Date;

Existing Operational Permit means any permit issued by the State for the establishment and operation of the Regional Airports which shall be transferred to the Concessionaire by the State on or prior to the Concession Commencement Date pursuant to Article 17.6.1(a) or, to the extent not issued, shall be deemed to be granted upon the Ratification Law Effective Date pursuant to Article 17.6.1(b);

Existing Works Construction Permit means any permit that has been issued or is required for any existing works at any Regional Airport which shall be transferred to the Concessionaire by the State on or prior to the Concession Commencement Date pursuant to Article 17.6.1(a) or, to the extent not issued, shall be deemed to be granted upon the Ratification Law Effective Date pursuant to Article 17.6.1(b);

Expansion Trigger means the obligation on the Concessionaire to construct an expansion to civil aprons and/or Passengers terminals as a result of any Regional Airport being Apron Capacity Critical and/or Terminal Capacity Critical for two (2) consecutive years;

Expert means the member of the Technical Disputes Resolution Panel;

Extensive Force Majeure Events means the Force Majeure Events specified in Article 25.4 (*Extensive Force Majeure Events)*;

Facilities Condition Assessment means each facilities condition assessment prepared by the Independent Engineer pursuant to Article 20.4 (*Refurbishment Works – Facilities Condition Assessment*) at the Regional Airports and in accordance with the requirements set out in Appendix 12 (*Works*);

Final Acceptance Protocol means the protocol issued by the Committee confirming the final acceptance of the relevant State Works by the State;

Final Completion Certificate means each certificate issued by the Independent Engineer certifying that the Imminent Works have been completed at the relevant Regional Airport in accordance with the terms of this Agreement including the Standards and Specifications and the Works Requirements, and in accordance with Health and Safety Regulations;

Financial Model means the audited financial model in xls. format (specifying the date last saved in the file name) as provided with the Offer (i) attached to this Agreement as Appendix 25 (*Financial Model*), and (ii) provided on a CD-ROM with only the summary page being printed, as audited and updated prior to the Concession Commencement Date, and as further updated from time to time in accordance with this Agreement;

Findings means the decision by which the Technical Disputes Resolution Panel rules on the Technical Dispute that the Parties have referred to it for resolution;

First Approved Environmental Terms has the meaning given to it in Article 13.2.4(a);

First Facilities Condition Assessment means the first Facilities Condition Assessment prepared by the Independent Engineer;

First Refinancing Gain End Date has the meaning given to it in Article 47.2;

Force Majeure Compensation Sum has the meaning given to it in Article 35.1;

Force Majeure Event means:

(a) all those events or incidents or their consequences that lie beyond the control or influence of the Parties and which could not have been anticipated or prevented or deterred even if the Parties had exercised particular prudence; or

(b) any event or incident the occurrence of which none of the Parties is accountable for and in respect of which the Concessionaire does not have an obligation to insure pursuant to this Agreement and is indeed not insured, or the Concessionaire was exempt from the obligation to insure in whole or in part pursuant to the provisions of Article 24,

which directly prevents any one of the Parties from, or delays any one of the Parties in, performing any of its obligations under this Agreement;

Force Majeure Notice has the meaning given to it in Article 25.1.1;

Forecast or **Forecasts** means the financial projections of the Concessionaire's providing at least a balance sheet and profit and loss account, the projected cash flows, the ADSCR, the LLCR (if such term is defined and used in the Designated Loan Agreement(s), and as defined in such Designated Loan Agreement(s)), the project life coverage ratio, the return on equity ratios and other similar information that results from running the Financial Model as this is updated from time to time in accordance with the provisions set out in this Agreement;

Fully Functional means capable of performing all operational requirements for the performance of the relevant Concession Operation in accordance with this Agreement;

Future Material Works means any Future Works to be performed at a Regional Airport in accordance with an Approved Master Plan and/or an Approved Refurbishment Development Plan, the aggregate capital cost of which in respect of such Regional Airport exceeds five million Euro (€5,000,000);

Future New or Expansion Works means those works necessary at each Regional Airport to ensure that the Required Service Level is met and which shall be determined, at any time, by the volume of historic and forecasted air traffic by the Concessionaire at each Regional Airport;

Future Refurbishment Works means those works described in each Refurbishment Development Plan from time to time necessary at each Regional Airport to ensure that the existing facilities will operate with no or minor deficiencies as more particularly described in Appendix 12 (*Works*) and Appendix 10 (*Works Requirements*);

Future Works means any Future Refurbishment Works and/or Future New or Expansion Works to be undertaken at the Regional Airports in accordance with each Approved Refurbishment Development Plan or the Approved Master Plan (as applicable) based on and in accordance with the criteria set out in Appendix 12 (*Works*);

General Change in Law means a Change in Law which is not a Discriminatory Change in Law but excluding any changes to income tax which is applicable to companies generally;

Good Industry Practice means the exercise of that degree of skill, diligence, prudence and foresight which would reasonably and ordinarily be expected from a skilled and experienced constructor and/or operator seeking to comply with its contractual obligations with the utmost care;

Government Authority means the State or any ministry or other independent offices or department or subdivision thereof or any person exercising executive, regulatory or administrative functions on behalf of the foregoing and includes the State Representative;

Government Related Party means:

(a) a Government Authority or a Government User or any officer, agent or employee thereof or other party for whom the State is responsible; and

(b) in relation to any Regional Airport, any person visiting that Regional Airport at the express invitation of an officer, agent or employee of a Government Authority or a Government User acting in the course of his employment;

Government Services means regulatory and supervisory authorities, customs control and excise, immigration control, police and national guard, Hellenic Fire Brigade, public health, quarantine (human and animal), veterinary and phytosanitary services, meteorological and air navigation services, public ambulance or other emergency response services and such other services as may be designated as Government Services by the State from time to time;

Government User means regulatory & supervisory authority, customs & excise, immigration, police, Hellenic Fire Brigade, public health, quarantine, public veterinary and phytosanitary services, public meteorological and air navigation services, public ambulance or other public emergency response services;

Government User Premises means any part of the Concession Sites falling within the Regional Airports occupied or required by a Government User, as described in the relevant State Service Level Agreement and in accordance with the provisions of Article 4.4 (*Government Users*);

Grantor's Representative has the meaning given to it in Article 7.11 (*Grantor's and State's Representative*);

Ground Handling Contract means each of the contracts for the provision of ground handling services at the Regional Airports as more particularly described in the list of Transferred Airport Contracts that will be transferred by the HCAA to the Concessionaire in accordance with the provisions of Article 4.8 (*Transfer of Contracts*);

HAF means the Hellenic Air Force;

HAF Cooperation Framework means the cooperation framework between the HAF, the HCAA and the Concessionaire relating to the provision of Joint Use Airport Services at and summarising the rights, duties and obligations of each of the HAF, the HCAA and the Concessionaire in relation to the Joint Use Airports as set out in Appendix 20 (*Cooperation Framework between the Hellenic Air Force (HAF), the Hellenic Civil Aviation Authority (HCAA) and the Concessionaire at Joint Use Airports*);

Handback Amount has the meaning given to it in Article 32.9.8;

Handback Certificate means a certificate issued by the State confirming that all Renewal Works (if any) have been completed and that the Regional Airports comply with the Handback Requirements;

Handback Inspection has the meaning given to it in Article 32.9.1;

Handback Requirements means the requirements set out in Appendix 15 (*Handback Requirements*);

HCAA means the Hellenic Civil Aviation Authority and any reference to it includes, where appropriate, reference to it in its capacity as (i) the Independent Supervisory Authority pursuant to EU legislation for airport charges and Presidential Decree 52/2012, as amended from time to time and/or (ii) the Hellenic Republic's national aviation authority;

HDFS Ministerial Decisions means those ministerial decisions that have been issued pursuant to the Presidential Decree 86/1979 (as amended by law 2533/1997) as appended to this Agreement in Appendix 21A (*HDFS Ministerial Decisions*);

Health and Safety Regulations means all rules, regulations and standards in force at any given time relating to health, safety and/or protection of Passengers, workers, the Users and the Government Related Parties;

Hellenic Duty Free Contracts means all lease agreements and/or concessions of premises within the Regional Airports entered into between the HCAA and the Hellenic Duty Free Shops S.A. pursuant to the Hellenic Duty Free Laws, that will be transferred by the State to the Concessionaire in accordance with the provisions of Article 4.8 (*Transfer of Contracts);*

Hellenic Duty Free Laws means each of law 827/1978, the Presidential Decree 86/1979 (as amended by law 2533/1997) and the ministerial decisions that have been issued pursuant to this Presidential Decree allocating the spaces for the establishment and operation of duty free shops as included in Appendix 21A (*HDFS Ministerial Decisions*) and article 31 paragraph 10 of law 4141/2013, as well as the concession agreement for the provision of the exclusive right to establish and operate duty free shops in, inter alia, the Regional Airports entered into between the State and Hellenic Duty Free Shops S.A. on 30 December 1997;

Hellenic Fire Brigade means the agency falling under the Ministry of Citizen Protection jurisdiction which is competent, inter alia, to provide fire protection to citizens;

High Usage Joint Use Airport means those Joint Use Airports identified as high usage in the HAF Cooperation Framework and any other Regional Airport designated by the Concessionaire and the State as a High Usage Joint Use Airport from time to time;

HSCA means the Hellenic Slot Coordination Authority;

ICAO means the International Civil Aviation Organisation formed by the Chicago Convention or any successor thereof;

ICAO Airport Economics Manual means ICAO Document 9562;

ICC means the International Chamber of Commerce;

ICC Court means the Court of Arbitration of the ICC in Paris;

ICC Rules means the Rules of Arbitration of the ICC in force as from 1 January 2012 as subsequently amended or revised;

ICC's Scale of Arbitrators' Fees means the Scale of Arbitrators' Fees set forth below Article 4.1 to Appendix III of the ICC Rules;

Imminent New or Expansion Works means those works necessary at each Regional Airport to remedy under capacity or a failure to meet Required Service Levels based on and in accordance with the criteria set out in paragraph 1.1 of Appendix 12 (*Works*);

Imminent Refurbishment Development Plan means the plan for each Regional Airport which will describe in detail all Imminent Refurbishment Works required at each Regional Airport to address issues identified in the First Facilities Condition Assessment and to ensure that the existing facilities will operate with no or minor deficiencies as more particularly described in of Appendix 10 (*Works Requirements*);

Imminent Refurbishment Works means those works described in the Imminent Refurbishment Development Plan and which are necessary at each Regional Airport to ensure that the existing facilities at such Regional Airport will operate with no or minor deficiencies as more particularly described in Appendix 12 (*Works*) and Appendix 10 (*Works Requirements*);

Imminent Refurbishment Works End Date means the date on which a Final Completion Certificate is issued in respect of the Imminent Refurbishment Works at any of the Regional Airports;

Imminent Works means the Imminent Refurbishment Works and/or the Imminent New or Expansion Works;

Imminent Works End Date means the date on which the Final Completion Certificate is issued in respect of the Imminent Works at any of the Regional Airports;

Imminent Works Implementation Time Schedule means the implementation time schedule for the Imminent Works submitted by the Concessionaire in accordance with Article 20.1 (*Master Plan*);

Implementing Rules means any regulation or implementing regulation as may be in force from time to time and which is enacted by the European Commission under any power conferred on it pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 (or under any legislation which is repealed by Regulation (EC) No 216/2008);

Independent Engineer means such person appointed in respect of the Imminent Works prior to the Concession Commencement Date and approved by the State and such other person who may be appointed from time to time in accordance with Article 21 (*Independent Engineer*) and who shall in each case check, and approve the Designs, supervise the Works and prepare the Facilities Condition Assessments;

Independent Engineer's Agreement means the agreement that has been executed or will be entered into between the Concessionaire and the Independent Engineer the terms of which are set out in Article 21 (*Independent Engineer*);

Index means the Consumer Price Index or, if the Consumer Price Index for the Indexation Date is not published and available within twenty eight (28) days after the scheduled publication date, such other alternative index as the Parties shall meet to agree to be used for the purpose of Indexation;

Indexation Date has the meaning given in Article 3.2.3(i);

Indexation Efficiency Factor means the amount to be applied in accordance with the provisions set out in Article 28 (*Airport Charges*) which amount shall be calculated as follows:

If $CPI_t > CPI_{t-1}$, the following formula shall be applied: $\{\{ CPI_t/CPI_{t-1} -1\} * 0.9\} + 1$

If $CPI_t < CPI_{t-1}$, the Indexation Efficiency Factor shall amount to 1

where

CPI_t refers to the most recently published CPI on or immediately prior to the date on which an increase in Regulated Aeronautical Charges is to be calculated in accordance with Article 28.4 (*Fixed Tariff Cap with Growth Index*); and

CPI_{t-1} refers to the CPI applicable on the date falling twelve (12) months earlier;

Indexed has the meaning given in Article 3.2.3(i);

Indexed Regulated Aeronautical Charge means:

(a) on Concession Commencement Date and on each anniversary thereof until the Imminent Works End Date at a Regional Airport, the amount calculated in accordance with Article 28.4.2(b)(i);

(b) on the Imminent Works End Date at a Regional Airport, the amount calculated in accordance with Article 28.4.3(b)(i);

(c) on the 1 November falling immediately after the 1 November in Article 28.4.3(b)(ii)(A) or (B), as applicable, and on each anniversary thereof until 1 November falling immediately after the completion of the Imminent Works at all Regional Airports, the amount calculated in accordance with Article 28.4.3(c)(i).

Initial Capacity Assessment means the initial capacity assessment performed by the Capacity Assessment Provider in accordance with paragraph 3 (*Passenger Terminal and Apron Capacity Assessment*) of Appendix 6 (*Performance Measurement*);

Initial Inspection has the meaning given to it in Article 32.5.1;

Initial Service Level Agreements means the agreements entered into by the Concessionaire and the following Government Users and as validly updated and varied from time to time during the Concession Period:

(a) Hellenic Police;

(b) Customs;

(c) Veterinarian and Phytosanitary Services;

(d) First Aid Services (EKAV);

(e) Hellenic National Meteorological Service;

(f) HCAA with regards to Air Navigation Services;

(g) Public Health Services;

(h) Hellenic Coast Guard;

(i) General Secretariat for Civil Protection;

(j) Hellenic Air Force (HAF); and

(k) Hellenic Fire Brigade;

Initial Shareholder means the initial shareholders of the Concessionaire named in Recital 4;

Insurance Proceeds means the proceeds payable to or receivable by the Concessionaire or any agent or subcontractors or its or their direct employees of any insurance taken out by or on

behalf of the Concessionaire or which the Concessionaire is obliged to take out pursuant to Article 24 (*Insurance*) and Appendix 16 (*Minimum Insurance Requirements*);

Intellectual and Industrial Property Rights means the rights defined in Article 38.1.1;

Intercreditor Agent has the meaning given to it in Appendix 14 (*Multi-Party Arbitration Agreement*);

International Treaty means a formally signed and ratified agreement between two or more states (and/or sovereigns) in written form and governed by international law;

Inventory means the Asset Register as updated by the Concessionaire in accordance with Article 4.11 (*Inventory*) and Article 6.2.1(b)(xiii) as such inventory may be amended over the Concession Period;

Invitation for Expression of Interest means the invitation to submit an expression of interest for the award of the concession for the exploitation and provision of services in relation to the operation and maintenance of the Regional Airports posted on the Grantor's website on 1 April 2013;

IRR means an internal rate of return as computed using the relevant computer formula (IRR or XIRR, in Microsoft Excel ® software);

Joint Use Airport Services means the services to be provided by the HAF at Joint Use Airports as set out in Appendix 5 (*Airport Services*) and as more particularly detailed in the HAF Cooperation Framework;

Joint Use Airports means each of the airports identified as Joint Use Airports in Appendix 2 (*Regional Airports*);

Landing Charge means the landing charges that the Concessionaire is entitled to charge as more particularly described in paragraph 1.2 (*Landing Charge*) of Appendix 7 (*Airport Charges*) as the same may be adjusted pursuant to Article 28.4 (*Fixed Tariff Cap with Growth Index*);

Law means any statute, statutory instrument, law, proclamation, order, regulation, resolution, notice, by-law, directive, treaty, ministerial decisions or other instrument having the force of law within the Hellenic Republic including any administrative decrees, any directly applicable EU Law and any International Treaty;

Lead Member means the member of the consortium that owns shares in the Concessionaire that is designated to control the management and operation of the consortium in accordance with the tender process for this Concession;

Lenders means the providers of financing to the Concessionaire pursuant to the Designated Loan Agreements (if any), including the Agent Bank and any joint creditors, and their successors or assignees;

Levy means the amount payable by the Concessionaire to the State in each Concession Year that corresponds to certain percentage of the ADF in accordance with Article 28.9;

Liabilities to Lenders means at any particular time the aggregate of:

(a) any principal, interest (excluding Default Interest incurred pursuant to Termination of this Agreement due to a Concessionaire Event of Default), fees and reasonable costs and expenses incurred that are due or outstanding to the Lenders by the Concessionaire under or pursuant to the Designated Loan Agreements on the Termination Date; and

(b) all amounts due from the Concessionaire to the Lenders by reason of the early termination of any interest rate hedging agreement that is a Designated Loan Agreement (including break costs payable as a result thereof, provided that such costs have been certified as due and payable by the Agent Bank), provided that the Concessionaire and the Lenders following the consent of the State, as applicable, will have mitigated all such amounts to the extent possible;

minus the aggregate of:

(i) every amount due and payable by the Lenders to the Concessionaire by reason of the early termination of any interest rate hedging agreement that is a Designated Loan Agreement;

(ii) every amount credited by or to the benefit of the Concessionaire in any debt service reserve account to secure obligations owed to the Lenders under the Designated Loan Agreements; and

(iii) any amount not included in the paragraphs (i) and (ii) above in cash or cash equivalents or other amounts (including pursuant to any guarantees of which the Lenders are the beneficiaries) (but expressly excluding any possible guarantees that have been granted to the Lenders by another Lender or third party (excluding the Shareholders or their subsidiaries)) available to the Lenders (whether in any reserve account or otherwise) and any insurance proceeds paid or payable to the Concessionaire and which, in each case, secure the Lenders' claims and are at their disposal and are not reserved for payment to a third party or otherwise;

Liaison Committee means the joint liaison committee described in Article 7 (*Liaison and Representatives*);

Lighting Charge means the lighting charges that the Concessionaire is entitled to charge as more particularly described in paragraph 1.4 (*Lighting Charge*) of Appendix 7 (*Airport Charges*) as the same may be adjusted pursuant to Article 28.4 (*Fixed Tariff Cap with Growth Index*);

Losses means all damages, losses, liabilities, costs, expenses (including legal and other professional charges and expenses), and charges whether arising under statute, contract or in connection with judgments, proceedings, internal costs or demands but, in each case, excluding any future loss of profit;

Maintenance Plan means the manuals that shall contain instructions and procedures for the inspection and maintenance of the Regional Airports respectively that shall be compiled in accordance with the stipulations of Article 26.3 (*Maintenance Plan*) and the Maintenance Requirements;

Maintenance Requirements means the minimum maintenance requirements with which the Concessionaire is obliged to comply as more particularly set out in Appendix 13 (*Maintenance Requirements*) to this Agreement;

Mandatory Services means those services that the Concessionaire shall provide as more particularly set out in paragraph 4 (*Mandatory Services*) of Appendix 5 (*Airport Services*);

Master Plan means the twenty (20) year initial master plan submitted in accordance with Article 20.1.1 for each Regional Airport which will define in detail all Imminent New or Expansion Works and describe potential Future New or Expansion Works (and any relevant expropriations required pursuant to Article 14.1.7) that the Concessionaire proposes to undertake at each Regional Airport in accordance with the provisions of Appendix 12 (*Works*) to this Agreement and any updated master plan submitted by the Concessionaire pursuant to and in accordance with Article 20.1 (*Master Plan*) that has been approved by the HCAA;

Materially Capacity Critical means, in relation to any Regional Airport, that the Capacity Assessment Provider has determined in the Initial Capacity Assessment that:

(a) there are more than two hundred and fifty (250) 60-minute intervals during the Peak Period with under-capacity in accordance with paragraph 3.1 (*Apron Capacity Assessment*) of Appendix 6 (Performance Measurement); or

(b) the Required Level of Service is not achieved at such Regional Airport during the Peak Period in accordance with paragraph 3.2 (*Passenger Terminal Capacity Assessment*) of Appendix 6 (*Performance Measurement*) for more than two hundred and fifty (250) 60-minute intervals;

Maximum Average Yield per Departing Passenger means the maximum average charge per departing Passenger, indicated in Article 28.4 (*Fixed Tariff Cap with Growth Index*), which

corresponds to the maximum fraction of revenues from Regulated Aeronautical Charges that can be earned by the Concessionaire, to the departing Passengers for the same calculation period, at each Regional Airport. The number of departing Passengers shall be calculated in accordance with paragraph 1.5 (*Passenger Charge*) of Appendix 7 (*Airport Charges*);

Minimum Cover Ratios means the minimum values of ADSCR and LLCR as set out in and required pursuant to the Designated Loan Agreements (if any);

Minimum Insurance Requirements are the insurance requirements as set out in this Agreement;

Ministerial Decision means the Ministerial Decision D3/A/4641/2002 - 'Approval of Basic Regulation of Licensing and Operation - Exploitation of Airports (FEK B 701/10.6.2002)';

Ministry means the Ministry of Infrastructure, Transport and Networks or any other competent ministry for the Concession;

Ministry of Citizen Protection means the ministry which implements public order and the citizen protection policy in the context of the government of the Hellenic Republic, as such ministry may be renamed or reformed in the future;

Ministry of Defence means the ministry which implements the national defence policy in the context of the government of the Hellenic Republic, as such ministry may be renamed or reformed in the future;

Monthly Progress Reports means the monthly progress reports to be submitted by the Independent Engineer in accordance with Article 27.3.5;

Movable Property means all of the facilities, equipment, vehicles, material and other moveable property owned by HCAA at each of the Regional Airports to be transferred to the Concessionaire on the Concession Commencement Date as noted in the Inventory prepared in accordance with Articles 4.11 (*Inventory*) and 6.2.1(b)(xiii) (including that which has been paid for by the Concessionaire but has not yet been delivered to it), with the exception of equipment embedded in the Concession, as well as all facilities, equipment, and material that is or will be used by the Concessionaire for the operation, maintenance and exploitation of the Concession as the same may be depreciated, renewed or replaced during the Concession Period;

Multi-Party Arbitration Agreement means the arbitration agreement to be executed on or prior to the Concession Commencement Date in the form set out in Appendix 14 (*Multi-Party Arbitration Agreement*);

New or Expansion Works means the Imminent New or Expansion Works and the Future New or Expansion Works;

Non-Aeronautical Charges means all Airport Charges that are not Aeronautical Charges including all rents, charges and/or fees in relation to retail, food and beverage and advertising which are not regulated under the terms of this Agreement and the Law;

Non-Certified Regional Airport means any Regional Airport that has not been certified by the HCAA on the basis of the national legislation prior to the Effective Date;

Non-Regulated Aeronautical Charges means the Airport Charges levied by the Concessionaire in respect of each non-regulated aeronautical activity as more particularly described in paragraph 2 (*Non-Regulated Aeronautical Charges*) of Appendix 7 (*Airport Charges*);

NPV has the meaning given to it in Article 33.3.1(g)(ii);

NPV Compensation has the meaning given to it in Article 33.3.1(g)(ii);

Offer means the Financial Offer as appended to this Agreement as Appendix 24 (*Financial Offer*);

Operating Hours means the minimum operating hours for which the Concessionaire is obliged to keep each Regional Airport open and operational as set out in and adjusted in accordance with paragraph 2 (*Operating Hours*) of Appendix 5 (*Airport Services*);

Operational Expenditure means operational expenditure (as such term is interpreted in accordance with generally acceptable accounting principles in the Hellenic Republic from time to time, that include, for the avoidance of doubt, international financial reporting standards/IFRS), including for the avoidance of doubt, the Levy and all payments from the Concessionaire to the HAF under the HAF Cooperation Framework, but excluding any part of the Concession Fee;

Operation Bond means the bank letter of guarantee that shall be delivered by the Concessionaire to the Grantor in accordance with Article 12.5 (*Operation Bond*) in the form provided for in Section 3 of Appendix 1 (*Form of Letters of Guarantee*), and which shall be effective from the Concession Commencement Date;

Paros Airport means the new airport at Paros island;

Parking Charge means the parking charges that the Concessionaire is entitled to charge as more particularly described in paragraph 1.3 (*Parking Charge*) of Appendix 7 (*Airport Charges*) as the same may be adjusted pursuant to Article 28.4 (*Fixed Tariff Cap with Growth Index*);

Participation Letters of Guarantee means the bank letters of guarantee submitted to the Grantor on the Concession Tender Date and which shall be effective until the Concession Commencement Date;

Participating Member States means any member states of the European Union that have the Euro as its lawful currency in accordance with the legislation of the European Union relating to Economic and Monetary Union;

Passenger Charge means the Passenger charges that the Concessionaire is entitled to charge as more particularly described in paragraph 1.5 (*Passenger Charge*) of Appendix 7 (*Airport Charges*) as the same may be adjusted in accordance with Article 28.4 (*Fixed Tariff Cap with Growth Index*);

Passengers means passengers at a Regional Airport who are either embarking or disembarking an aircraft or transiting (as the case may be) at such Regional Airport;

Peak Period means the six week period ending on the last Sunday in August in any Concession Year;

Performance Bonds means each of the Works Performance Bond, the Operation Bond, the Participation Letters of Guarantee and the Committed Investment Guarantee which shall, other than the Participation Letters of Guarantee, be subject to the State Direct Agreement (if any, in accordance with Article 37.1.8), as regards order of claims and application of proceeds[1];

Performance Deductions has the meaning given to it in Appendix 6 (*Performance Measurement*);

Performance Measurement means the performance measurement set out in Appendix 6 (*Performance Measurement*);

Performance Measurement Commencement Date means the date falling forty eight (48) months after the Concession Commencement Date;

Performance Standards means each of the Concessionaire - Controlled Standards and the Third Party Controlled Standards;

---

[1] If the Designated Loan Agreements exist, then subject to the State Direct Agreement (in accordance with Article 37.1.8), during the life of the Concession until the Concession Agreement is terminated, any payments made under the Performance Bonds shall be paid into the Proceeds Account (as defined in the Designated Loan Agreements so as for the financial stability of the project to be rectified). If the Designated Loan Agreements and the State Direct Agreement exist, after the termination of the Concession Agreement, the Performance Bonds shall be liquidated in order to first pay any outstanding amounts owed to the Lenders under the Designated Loan Agreements and only then shall the remaining balance be paid to the Grantor, in the case of the Operation Bond, or the State, in the case of the Works Performance Bond and the Committed Investment Guarantee; and no Demands shall be made by the Grantor under the Performance Bonds after the termination of the Concession Agreement and after that time only the Lenders may make Demands under the Performance Bonds. This is to be set out in the State Direct Agreement to the extent the Designated Loan Agreements exist in accordance with Article 37.1.8.

Permit means any permit, consent, approval, licence, permission, certificate or authorisation, supply or connection that is required in relation to the implementation of the Concession in accordance with Greek law and issued by the State or any Competent Authority or any Public Utility Organisation;

Planned Completion Date means each date for the completion of the Works as set out in the Imminent Works Implementation Time Schedule, each Approved Master Plan and/or each Approved Refurbishment Development Plan as the case may be;

Plans has the meaning given to it in Article 20.3.1;

Potentially Capacity Critical means that a Regional Airport is not Capacity Critical but a Capacity Assessment demonstrates that:

(a) there are more than one hundred and twenty (120) 60-minute intervals during the Peak Period with under-capacity in accordance with paragraph 3.1 (*Apron Capacity Assessment*) of Appendix 6 (*Performance Measurement*); or

(b) the level of service C or above (as defined by IATA in the Airport Development Reference Manual or any replacement thereof) is not achieved at such Regional Airport during the Peak Period in accordance with paragraph 3.2 (*Passenger Terminal Capacity Assessment*) of Appendix 6 (*Performance Measurement*) for more than one hundred and twenty (120) 60-minute intervals;

Protection of the Environment has the meaning given to it in Article 13.1 (*Environment – Protection)*;

PSOs means Public Service Obligations as set out in article 16 of EU Regulation 1008/2008;

Publication Date means the date of publication of the Ratification Law in the Government Gazette;

Public Service Obligation means any obligation imposed upon an air carrier to take, in respect of any route which it is licensed to operate by a Member State, all necessary measures to ensure the provision of a service satisfying fixed standards of continuity, regularity, capacity and pricing, which standards the air carrier would not assume if it were solely considering its commercial interest;

Public Utility Organisation – PUO means every municipal authority, enterprise or company of the public or private sector that is the owner or is responsible for the operations/provisions of a public utility such as electrical power, natural gas, water, sewerage, telecommunications or railway transport;

Qualifying Change in Law means:

(a) a Discriminatory Change in Law; or

(b) a General Change in Law, which comes into effect after the date of this Agreement and which involves additional Capital Expenditure and or Operational Expenditure;

Qualifying Refinancing means any Refinancing that will give rise to a Refinancing Gain greater than zero that is not an Exempt Refinancing;

Qualifying Variation means a Variation for which a Variation Confirmation has been issued and the supplementary agreement referred to in paragraph 9.1 of Appendix 19 (*Variations*) has become unconditional in all respects and any Concessionaire Variation which has become unconditional in accordance with Appendix 19 (*Variations*);

Quarterly Period means a period of three (3) calendar months ending 31 March, 30 June, 30 September and 31 December, provided that:

(a) the first Quarterly Period during the Concession Period is to exclude any days up to (but excluding) the Concession Commencement Date;

(b) the first Quarterly Period during the Concession Period is to start on the Concession Commencement Date and end on the first to occur of 31 March, 30 June, 30 September and 31 December;

(c) each such three month period will start on the day following the last day of the preceding Quarterly Period; and

(d) the last Quarterly Period during the Concession Period is to end upon the expiry of the Concession Period;

Quarterly Progress Reports means the quarterly progress reports to be submitted by the Concessionaire in accordance with Article 27.3 (*Progress Reports*) which shall set out the results of the measurement of the Performance Standards;

Ratification Law means the law of the Hellenic Republic ratifying this Agreement to be voted on by the Hellenic Parliament and published in the Government Gazette;

Ratification Law Effective Date means the date that the Ratification Law becomes effective which shall be ten (10) days from the Publication Date;

Ready for Handover means the relevant State Works are complete, safe for use and ready for handover by the State to the Concessionaire;

Reasonable and Prudent Operator means, in respect of the Concessionaire, acting in good faith to perform its contractual obligations under this Agreement and, in so doing, exercising that degree of skill, diligence, prudence and foresight which would reasonably and ordinarily be expected from a skilled and internationally experienced Airport operator complying with Good Industry Practice, engaged in the same or similar type of undertaking, in the same or similar circumstances and conditions;

Recoverable Amount has the meaning given to it in Article 41.5.4;

Rectification Plan means a rectification plan prepared by the Concessionaire in accordance with the provisions of paragraph 3.1 (*Apron Capacity Assessment*), paragraph 3.2 (*Passenger Terminal Capacity Assessment*) or paragraph 5 (*Procedure in the case of Deficiency Points*) of Appendix 6 (*Performance Measurement*);

Reference Interest Rate means an interest rate equal to the interest rate payable on one (1) year Greek treasury bills plus a margin of one and a half (1.5) percentage points;

Reference Level has the meaning given to it in Article 4.4.6;

Refinancing means:

(a) any amendment, variation, transfer, novation, supplement or replacement of any Designated Loan Agreement (other than any Subordinated Debt Documents);

(b) the exercise of any right, or the grant of any waiver or consent, under any Designated Loan Agreement (other than any Subordinated Debt Documents);

(c) the replacement or refinancing of Subordinated Debt or other type of financing with Designated Load Agreements;

(d) the disposition of any rights or interests in, or the creation of any rights of participation in respect of, the Designated Loan Agreements (other than any Subordinated Debt Documents) or the creation or granting of any other form of benefit or interest in either the Designated Loan Agreements (other than any Subordinated Debt Documents) or the contracts, revenues or assets of the Concessionaire whether by way of security or otherwise; or

(e) any other arrangement put in place by the Concessionaire or another person which has an effect which is similar to any of (a) – (d) above or which has the effect of limiting the Concessionaire's ability to carry out any of (a) – (d) above;

Refinancing Gain means an amount equal to the greater of zero and A – B, where:

A = the net present value (discounted using Threshold Equity IRR) of the Distributions projected immediately prior to the Refinancing (taking into account the effect of the Refinancing and using the Financial Model as updated (including as to the performance of the Concession) so as to be current immediately prior to the Refinancing) to be made to each Shareholder and Subordinated Lender over the remaining term of this Agreement following the Refinancing; and

B = the net present value (discounted using Threshold Equity IRR) of the Distributions projected immediately prior to the Refinancing (but without taking into account the effect of the Refinancing and using the Financial Model as updated (including as to the performance of the Concession) as to be current immediately prior to the Refinancing) to be made to each Shareholder and Subordinated Lender over the remaining term of this Agreement following the Refinancing;

Refinancing Notice has the meaning given to it in Article 47.9.1;

Refurbishment Development Plan means each refurbishment development plan prepared in accordance with Article 20.4 (*Refurbishment Works - Facilities Condition Assessment*);

Regional Airports means those Aegean regional airports set out in Appendix 2 (*Regional Airports*) to this Agreement;

Regulated Aeronautical Charges means the Airport Charges levied by the Concessionaire for the Basic Airport Services and in particular Landing Charges, Lighting Charges, Parking Charges, Passenger Charges and the actually received amount of the ADF that the Concessionaire is entitled to pursuant to Article 28.10 as, in each case, more particularly set out in Article 28.4 (*Fixed Tariff Cap with Growth Index*) but excluding for the purpose of this definition Security Charges;

Relevant Event has the meaning given to it in paragraph 1.9 of Appendix 23 (*Financial Adjustments*);

Renewal Amount means the cost of carrying out the Renewal Works as agreed or determined in accordance with Article 32 (*Handback of Concession to the State*) and in accordance with the Renewal Programme and shall include an element of profit and on and offsite overheads save for those aspects of the Renewal Works that are required due to the Concessionaire's failure to comply with the obligations under this Agreement which shall be carried out at the Concessionaire's cost and expense;

Renewal Programme means the programme for the carrying out of the Renewal Works over the remainder of the Concession Period following the Initial Inspection, as agreed or determined in accordance with Article 32 (*Handback of Concession to the State*), as such programme may

be revised or amended at any time in accordance with Article 32 (*Handback of Concession to the State*) or otherwise amended or extended by operation of an extension of time or otherwise under this Agreement;

Renewal Works means the works of renewal, reconstruction, repair or reinstatement required, as agreed or determined at any time in accordance with Article 32 (*Handback of Concession to the State*), to be carried out in order to procure that the Regional Airports will, at the expiry of the Concession Period as a result of the effluxion of time, satisfy the Handback Requirements;

Renewal Works Element has the meaning given to it in Article 32.10.6;

Request for Proposal means the request for proposal dated 4 February 2014 for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Regional Airports of the Hellenic Republic, as produced by the Grantor;

Required Air Traffic Control Capacity means that during each Peak Period at any Regional Airport no more than 150 60-minute intervals occur during which slot requests addressed to the HSCA have not been approved for arrival or departure times as originally requested due to Air Traffic Control capacity shortage;

Required Level of Service means at all times other than the Excluded Periods, level of service C or above (as defined by IATA in the Airport Development Reference Manual or any replacement thereof) and during the Excluded Periods, level of service D or above (as defined by IATA in the Airport Development Reference Manual or any replacement thereof);

Residual Life means that part of the Service Life of an element of the Regional Airports that remain at the expiry of the Concession Period;

Retention Account means the account designated as such under Article 32.10 (*Retention Account*) and includes any replacement of that account;

Revenues means the Concessionaire's revenues of any kind after deduction of VAT (if applicable) which shall include, for the avoidance of doubt, any Insurance Proceeds received and arising out of a loss of income under any claim under the business interruption insurance;

Revised Refurbishment Development Plan has the meaning given to it in Article 20.4.2(b);

Right of Way or **Rights of Way** means the Concessionaire's rights of way on each Concession Site;

Safety Manager means the accountable person that the Concessionaire shall nominate in accordance with Subpart D (*Management*) of the Aerodromes Regulation 2014 and appoint in accordance with Article 26.1.5;

Second Inspection has the meaning given to it in Article 32.7.1;

Security Charge means the security charges that the Concessionaire is entitled to charge as more particularly described in paragraph 1.7 (*Security Charge*) of Appendix 7 (*Airport Charges*);

Senior Debt means the financing provided by the Lenders under the Designated Loan Agreements;

Service Life means:

(a) in the case of a proprietary manufactured element of the Regional Airports, the period of time, as declared in writing by the manufacturer, for which the element will continue to perform as intended after incorporation in the Regional Airports in a manner, and operating under design conditions, accepted by the manufacturer, and subject to maintenance in accordance with the manufacturer's written recommendations; and

(b) in the case of a non-proprietary element of the Regional Airports, the period of time for which the element is expected to continue to perform as intended after completion of construction of the relevant Airport Facility, as defined in accordance with ISO 15686: Buildings and Constructed Assets – Service Life Planning or any other equivalent internationally accepted standard;

Service Quality Measurement means the service quality measurement set out in Appendix 6 (*Performance Measurement);*

Service Quality Standards means the measures of performance set out in respect of each Designated Airport Service in paragraph 4 (*Service Quality Measurement*) of Appendix 6 (*Performance Measurement*);

Share Capital means the Concessionaire's share capital;

Shareholder means any person from time to time holding share capital in the Concessionaire;

Shock Event means an event or circumstance, or combination of events or circumstances, in each case beyond the control of the Concessionaire and that has or have a material adverse impact on one or more of the Regional Airports (including on air traffic at the Regional Airports) and/or air traffic generally following which there occurs a Traffic Fall within eighteen (18) months thereafter. An event which is a Force Majeure Event, a State Responsible Event or an Event of Delay shall not constitute a Shock Event;

Shock Event End Date means the first Calculation Date after the Shock Event Start Date on which the Minimum Cover Ratios have been achieved for the preceding calculation period without any deferral of the Concession Fee;

Shock Event Period means the period commencing on and including the Shock Event Start Date and ending on the Shock Event End Date;

Shock Event Start Date means the day on which the Concessionaire delivers a Concessionaire Shock Event Notice for a Shock Event to the State and the Grantor;

Snagging Matters means matters scheduled by the Independent Engineer and the Concessionaire when the Independent Engineer issues the Substantial Completion Certificate in respect of the relevant part of the Works which remain outstanding, are of a temporary nature, are minor in scope and importance and (either individually or in conjunction with each other) would not materially impair the Users use and enjoyment of the relevant Regional Airport;

Specifications means any provision in this Agreement (including its Appendices and the regulations and codes to which they refer) that describe in detail the material requirements, including the Works Requirements, the Standards and Specifications and the Maintenance Requirements, for objects, materials and/or services that are required for the implementation of the Concession including the procedures by which the compliance with these requirements will be assessed;

Standards and Specifications means those standards and specifications with which the Concessionaire is obliged to comply as more particularly set out in Appendix 9 (*Standards and Specifications*) to this Agreement;

State means the Hellenic Republic, including, for the avoidance of any doubt, all local and municipal subdivisions and prefectures;

State's Representative has the meaning given to it in Article 7.11 (*Grantor's and State's Representative*);

State Default Compensation Sum has the meaning given to it in Article 34.2.1(c);

State Direct Agreements means the agreements between the State, the Grantor and the Lenders (or the Agent Bank) that, without adversely affecting the State and the Grantor's rights and obligations deriving from this Agreement, directly regulate the relations between the Lenders and the State and regulate the order of claims and application of proceeds in respect of each Performance Bond (as applicable). Such Agreements shall be governed by Greek Law;

State Events of Default means the events stated in Article 34.1 (*State Events of Default*), the occurrence of any one of which gives the Concessionaire the right, among other rights, to terminate this Agreement;

State Permits means the Aerodrome Certificates together with any Existing Works Construction Permits, Existing Environmental Permits and Existing Operational Permits;

State Responsible Event means any event that is expressly referred to in this Agreement as being a State Responsible Event as well as any event (including Events of Delay and the obligation of the Air Navigation Services Provider to provide the Required Air Traffic Control Capacity in accordance with Article 30.6) which is not (a) a State Event of Default for which a Termination Notice has been served, which is not (b) a risk of the Concessionaire under this Agreement or caused by the Concessionaire or any person(s) that it uses for the implementation of the Concession (including the Independent Engineer) or (c) a Force Majeure Event the financial consequences of which are assumed by the Concessionaire, and which adversely affects the revenues of the Concessionaire during the Concession Period and/or materially affects the provision of the Airport Services;

State Service Level Agreements means the agreements entered into by the Concessionaire and the Government Users and as validly updated and varied from time to time during the Concession Period;

State Services Variation means a variation to the Airport Services initiated by the State in accordance with Appendix 19 (*Variations*);

State Variation means either or both of a State Services Variation or a State Works Variation as the case may be;

State Works means those works relating to the refurbishment, upgrade and expansion of the Regional Airports that the State has procured, contracted and/or will procure and be liable for as detailed in the programme of works provided by the Ministry and set out in Appendix 11 (*State Works Contracts*);

State Works Completion Certificate means the certificate issued by the competent supervising authority pursuant to the relevant State Works legislation stating that the State Works are complete, have passed the required tests and are ready and safe for use;

State Works Contracts means the contracts set out at Appendix 11 (*State Works Contracts*) between the State and the relevant contractor providing the designs and the specifications for the State Works and setting out the respective deadlines for the completion of the State Works;

State Works Snagging Matters means matters that are scheduled to the Temporary Acceptance Protocol by the Committee in respect of the relevant part of the State Works and that remain outstanding, are of a temporary nature, minor in scope and importance and (either individually or in conjunction with each other) would not materially impair the Concessionaire from operating the relevant Regional Airport;

State Works Variation means a variation to the Works initiated by the State in accordance with Appendix 19 (*Variations*);

Subordinated Debt means that part of the Committed Investment made available by way of subordinated loans and/or any other amounts made available to the Concessionaire by:

(a) the Initial Shareholders or their Affiliates (within the meaning of cod. law 2190/20 in conjunction with law 4308/2014) provided that the Initial Shareholders agree to guarantee the commitment that these companies provide; and/or

(b) third parties, provided that the Initial Shareholders or their Affiliates guarantee their repayment;

Subordinated Debt Documents means any documents under which Subordinated Debt is provided;

Subordinated Lenders means a person providing financing under a Subordinated Debt Document;

Substantial Completion Certificate means a certificate issued by the Independent Engineer in accordance with Article 21.2 (*Supervision*) stating that the relevant Supervised Works are Substantially Complete;

Substantial Completion Snagging Schedule means the schedule of Snagging Matters for the relevant Works agreed between the Concessionaire and the Independent Engineer at the time of inspection of such Works pursuant to Article 18.12.8 (*Substantial Completion Certificates*);

Substantially Complete means in relation to any Works, the fulfilment and satisfaction of each of the requirements and tests on completion agreed with the Independent Engineer save only for Snagging Matters;

Supervised Works means the Imminent Works, any Works as a result of a Variation scheduled to be completed prior to the Imminent Works End Date at the relevant Regional Airport where such Works are to be undertaken and the Future Material Works;

Supervision means the activities of the Independent Engineer during the Works in accordance with Article 21.2 (*Supervision*) and the Independent Engineer's Agreement;

Supplementary Land means the use of the land that may be required pursuant to a survey conducted by the Concessionaire in accordance with Article14.1.7;

Tariff Cap means the maximum charge that the Concessionaire may charge for the Regulated Aeronautical Charges set out in Article 28.4 (*Fixed Tariff Cap with Growth Index*) as the same may be amended in accordance with Article 28.4 (*Fixed Tariff Cap with Growth Index*);

Tariff Cap Deactivation End Date has the meaning given to it in Article 28.4.4(b)(i);

Tax means any kind of tax, duty, levy, withholding or other charge whether or not similar to any in force at the date this Agreement is entered into and whether imposed nationally or locally within the Hellenic Republic;

Technical Disputes means any Dispute:

(a) of substantially a technical nature which relates to the Master Plans, the Refurbishment Development Plans, the Designs, the Works, the State Works and the Handback Requirements;

(b) that is expressly defined in this Agreement as being a technical issue to be referred to the Technical Dispute Panel for resolution; or

(c) that is not expressly defined in this Agreement as being a technical issue but which is resolved to be a Technical Dispute by the Technical Disputes Resolution Panel in accordance with Article 39.2.7 or the Arbitral Tribunal in accordance with Article 39.3.3.

For the avoidance of doubt, the fact that in relation to any Dispute a Party claims a financial remedy or the resolution of that Dispute may otherwise entail financial consequences for any Party shall not alone preclude such Dispute from being a Technical Dispute.

Technical Disputes Resolution Panel means the three (3) member expert panel provided for in Article 39.2.1, to which Technical Disputes are referred by the Parties for resolution;

Technical Disputes Resolution Procedure means the disputes resolution procedure set out in Article 39.2 (*Technical Dispute Resolution*);

Temporary Acceptance Protocol means the protocol issued by the Committee stating that the relevant State Works are temporarily accepted by the State;

Terminal Capacity Critical means, in relation to any Regional Airport, that the Capacity Assessment Provider has determined that the Required Level of Service is not achieved at such Regional Airport during the Peak Period in accordance with paragraph 3.2 (*Passenger Terminal Capacity Assessment*) of Appendix 6 (*Performance Measurement*);

Termination Date has the meaning given to it in Articles 33.2.4 and 34.1.5;

Termination Notice means the notice by a Party for the termination of this Agreement in accordance with Articles 33.2.1 and 34.1.2;

Termination Points has the meaning given to it in Appendix 6 (*Performance Measurement);*

Third Party Controlled Services means airline counter check in services, baggage handling services referred to in paragraph 2.1 to 2.2 of Appendix 6 (*Performance Measurement*) and

other services to be agreed between the Parties from time to time including but not limited to services provided by aircraft operators, Air Navigation Services Providers, providers of apron management services, ground handling service providers, providers of services to persons with reduced mobility, aircraft maintenance organisations and public authorities;

Third Party Controlled Standards means those performance standards numbered 11-16 set out in paragraph 2.2 of Appendix 6 (*Performance Measurement*);

Threshold Equity IRR means the IRR produced for the Committed Investment by the Financial Model;

Total Deferred Amount means the sum of the Deferred Amounts deferred and not repaid to the Grantor, in accordance with Article 45 (*Shock Events*);

Traffic Fall means any of the following events:

(a) that in any month, the number of Passengers for the Regional Airports in aggregate is below the number of Passengers for the Regional Airports in aggregate in the same month in the 12 month period prior to the Shock Event Start Date by more than 10% of such latter number; or

(b) that for any Quarterly Period, the number of Passengers for the Regional Airports in aggregate is below the number of Passengers for the Regional Airports in aggregate in the same Quarterly Period in the 12 month period prior to the Shock Event Start Date by more than 5% of such latter number; or

(c) that in any month, the number of Passengers for any Regional Airport is below the number of Passengers for that Regional Airport in the same month in the 12 month period prior to the Shock Event Start Date by more than 20% of such latter number; or

(d) that for any Quarterly Period, the number of Passengers for any Regional Airport is below the number of Passengers for that Regional Airport in the same Quarterly Period in the 12 month period prior to the Shock Event Start Date by more than 15% of such latter number;

Transferred Airport Contracts means the Contracts and any other Airport Contracts selected by the Concessionaire to be transferred to it on or before the Concession Commencement Date;

Transferred Assets means the assets listed in the Asset Register as updated by the Inventory prepared by the Concessionaire in accordance with Article 4.11 (*Inventory*);

Transfer Indemnity Sum has the meaning given to it in Article 4.9.7;

Updated Asset Register means, in respect of each Regional Airport, the Asset Register as updated by the Concessionaire to record all movable assets in existence at each such airport on the date of the Concession Site handover in accordance with Article 14.1 (*Delivery of the Concession Sites*), and be completed ten (10) Business Days after the completion of the handover, in accordance with this Agreement;

Updated Financial Model means the Financial Model as updated from time to time in accordance with Article 31 (*Financial Model*);

Upfront Concession Fee means an amount of six hundred and twenty five million Euro (€625,000,000) to be paid on the Concession Commencement Date;

User means any natural or legal person responsible for the carriage of Passengers, mail and/or cargo by air to or from the Regional Airport concerned;

Vacant Possession (ακώλυτη χρήση) means the exclusive right of the Concessionaire for use and possession of each Concession Site for any purpose or activity permitted by Article 4.1.1;

Valid Environmental Terms means an Environmental Permit (in the form of a decision that approves environmental terms in accordance with law 4014/2011) that is not expired;

Variable Concession Fee means a variable amount being EBITDA (if positive) multiplied by 28.94% due from the Concessionaire to the Grantor in respect of each Concession Year following the third anniversary of the Concession Commencement Date, where EBITDA is EBITDA for the Concession Year;

Variation means either or both of a State Works Variation or a State Service Variation (as the case may be);

Variation Confirmation has the meaning given to it in paragraph 7 of Appendix 19 (*Variations*);

Variation Enquiry has the meaning given in paragraph 2 of Appendix 19 (*Variations*);

Works means the Imminent Refurbishment Works, the Imminent New or Expansion Works, any Future Refurbishment Works and any Future New or Expansion Works, and any other works necessary in order for the Regional Airports to be refurbished and upgraded in accordance with the terms of this Agreement as more particularly set out in Appendix 12 (*Works*);

Works Performance Bond means the irrevocable bank guarantee delivered by the Concessionaire in the form of Section 2 of Appendix 1 (*Form of Letters of Guarantee*), for its obligations deriving from this Agreement relating to the Imminent Works, which shall be submitted to the State on or before the Concession Commencement Date and which shall be effective from the Concession Commencement Date;

Works Price List means the list of prices for public works procurements for roads, hydraulics, ports, buildings, landscaping and electromechanical works for road projects as approved by Decision No. Δ11γ/0/9/7/7-2-2013, the readjustment and completion of which has been approved by Decision No. Δ11γ/0/9/15/5-3-2013 of the Ministry as modified and in force from time to time; and

Works Requirements means the minimum technical standards with which the Concessionaire is obliged to comply as more particularly set out in Appendix 10 (*Works Requirements*) to this Agreement.

3.2 Interpretation

3.2.1 This Agreement is the entire agreement between the Parties and is to be interpreted in accordance with the principles of good faith and business ethics to the satisfaction of the public interest and the continuity of the conceded public service.

3.2.2 The possible invalidity of any part thereof shall not result in the invalidity of the whole Agreement which shall remain valid and binding on the Parties.

3.2.3 In this Agreement, and unless the context requires a different meaning:

(a) references to Articles and Appendices are references to articles and appendices of this Agreement;

(b) references to days are references to calendar days unless expressly provided otherwise;

(c) references to Laws, a law or provision of a law will be interpreted, at any given time, as including a reference to every amendment, extension or re-enactment then in force;

(d) references in the singular will include references in the plural and vice-versa;

(e) headings will be ignored in construing this Agreement;

(f) references to an agreement, deed, instrument, licence, code or other document (including this Agreement), or to a provision contained in any of them, will be construed, at the particular time, as a reference to such as it may have been amended, varied, supplemented, modified, suspended, transferred or novated;

(g) references to the Contracting Parties or Parties include their successors and assignees;

(h) unless a contrary indication appears, a term defined or used in the Certification Regulations has the same meaning in this Agreement;

(i) amounts referred to as Indexed, or amounts that the Concessionaire shall Index, in this Agreement shall be Indexed on each anniversary of the Indexation Date, unless otherwise stated. The Indexation Date, unless otherwise stated, shall be the Effective Date. On each anniversary of the Indexation Date, unless otherwise stated, or as soon as shall be practicable thereafter, the relevant amount (previously Indexed as the case may be) shall be multiplied by an amount equal to the most recently available Index on the relevant anniversary divided by the Index applicable twelve (12) months earlier (or any other date specifically stated);

(j) any rights and/or obligations of the Grantor under to this Agreement or any agreement entered into pursuant to this Agreement shall be transferred to and/or assumed by the State on the date (if any) that the Grantor ceases to exist; and

(k) where provision is made for the giving of notice by any Contracting Party under this Agreement, such notice shall be in writing and the word "notify" shall be construed accordingly.

3.3 Appendices - Order of Precedence

3.3.1 The text of this Agreement, as executed by the Contracting Parties, is the only valid text of the Concession Agreement that will be submitted by the State to the Hellenic Parliament, in accordance with the agreement in Article 6.1.1 in order to be ratified in its totality.

3.3.2 The following documents are integrally appended to this Agreement and constitute its Appendices:

Appendix 1 Form of Letters of Guarantee

Appendix 2 Regional Airports

Appendix 3 Concession Site Plans

Appendix 4 Completion Documents/Concession Commencement Date

Appendix 5 Airport Services

Appendix 6 Performance Measurement

Appendix 7 Airport Charges

Appendix 8 Approved Environmental Terms / Existing Permits

Appendix 9 Standards and Specifications

Appendix 10 Works Requirements

Appendix 11 State Works Contracts

Appendix 12 Works

Appendix 13 Maintenance Requirements

Appendix 14 Multi-Party Arbitration Agreement

Appendix 15 Handback Requirements

Appendix 16 Minimum Insurance Requirements

Appendix 17 Air Navigation Services Provision Allocation Matrix

Appendix 18 Air Activities

Appendix 19 Variations

Appendix 20 Cooperation Framework between the Hellenic Air Force (HAF), the Hellenic Civil Aviation Authority (HCAA) and the Concessionaire at Joint Use Airports

Appendix 21 NOT USED

Appendix 21A HDFS Ministerial Decisions

Appendix 22 NOT USED

Appendix 23 Financial Adjustments

Appendix 24 Financial Offer

Appendix 25 Financial Model

Appendix 26 Technical Offer

Appendix 27 Concessionaire's Articles of Association

Appendix 28 Design-Construction Contract(s) and/or Design-Construction Contract Template for Imminent Works

If there is a conflict between the Appendices and this Agreement, the Concession Agreement shall prevail.

3.3.3 If there is a conflict between the Appendices their order of precedence is set by the order of reference set out above.

4 Contractual Object – operation, exploitation and maintenance

4.1 By this Agreement the Grantor awards to the Concessionaire the Concession for the financing upgrade, maintenance, management and operation of the Regional Airports including the exclusive right of exploitation of the Concession Operations at the Regional Airports, together with other considerations and in particular:

4.1.1 The right to exploit the Concession Operations at the Regional Airports consists of the concession by the Grantor to the Concessionaire pursuant to and in accordance with the terms and conditions of this Agreement:

(a) of the exclusive right to impose and collect the Airport Charges from the Users which, subject to the provisions of this Agreement and to the rights of the Airport Right Holders, shall be for its own account;

(b) of the right of commercial exploitation of the Airport Services at each Concession Site at each Regional Airport; and

(c) any other activity or business which the Concessionaire sets out in its Business Plan or notifies to the Grantor for augmenting the revenue generated by the Regional Airports, and if so required under the terms of this Agreement, for which the Grantor and/or the State has given its consent.

4.1.2 The Concessionaire must not undertake any other activities (in relation to the Regional Airports or otherwise) without the consent of the Grantor and/or the State.

4.2 Concessionaire's Obligations

4.2.1 The Concessionaire shall implement the Concession in accordance with the terms of this Agreement and its Appendices at its own cost and risk, unless otherwise provided for in this Agreement and, subject to the terms of the HAF Cooperation Framework, shall:

(a) pay the Upfront Concession Fee, the Concession Fee and the Levy when due and payable in accordance with the terms of this Agreement;

(b) make available the required financing for the Concession through its Shareholders and/or other parties or services;

(c) conduct all necessary investigations and Designs;

(d) execute all the Works, other than the State Works, at each of the Regional Airports and all other necessary works that are contractually required until the expiry of the Concession Period;

(e) perform the Concession Operations at the Concession Site of each Regional Airport throughout the duration of the Concession Period;

(f) provide, or make available, the Airport Services at each Regional Airport and the relevant apron capacity in accordance with this Agreement including in accordance with the Performance Measurement and the Service Quality Measurement throughout the Concession Period;

(g) provide the Required Level of Service in accordance with this Agreement at each Regional Airport throughout the Concession Period;

(h) ensure that no Regional Airports are closed during the relevant Operating Hours and subject always to the requirements as regards ad hoc and emergency flights in accordance with paragraph 2 (*Operating Hours*) of Appendix 5 (*Airport Services*);

(i) cooperate with HAF and enter into any agreements that may be necessary to regulate the Concessionaire's and HAF's respective rights in relation to and use of the Joint Use Airports and to undertake and perform all its duties and obligations at Joint Use Airports as more particularly set out in the HAF Cooperation Framework;

(j) compensate HAF for the civil use of the runways and taxiways at each of the High Usage Joint Use Airports by paying to HAF the percentages, in accordance with the HAF Cooperation Framework, of the Landing Charges, the Lighting Charges and the Security Charges received as a result of such use in accordance with the terms of the HAF Cooperation Framework. The Landing Charges, the Lighting Charges and the Security Charges received by the Concessionaire in any Concession Year that are payable to HAF pursuant to this paragraph (j) shall be paid in accordance with the provisions of Article 29.2.1 and the HAF Cooperation Framework. To clarify, the related costs and expenses shall be considered Operational Expenditure of the Concessionaire;

(k) during the Concession Guarantee Period perform the obligations as specified in Article 26.4 (*Responsibility during the Concession Guarantee Period*);

(l) pay the total of the Independent Engineer's fees in accordance with any Independent Engineer's Agreement;

(m) undertake the obligations and assume the rights of the HCAA provided under the Transferred Airport Contracts, excluding any obligations that relate to the Transferred Airport Contracts for the period prior to the Concession Commencement Date, and continue such Transferred Airport Contracts pursuant to and in accordance with any applicable Laws, the terms of each Transferred Airport Contract and Articles 4.8 (*Transfer of Contracts*) and 4.9 (*Airport Contracts*);

(n) handback the Concession (including any Movable Property) at the end of the Concession Period in accordance with the terms of this Agreement;

(o) execute and maintain in effect the required insurance policies, in accordance with the provisions of Appendix 16 (*Minimum Insurance Requirements*);

(p) train the State's personnel in accordance with this Agreement;

(q) facilitate the exercise of the State's, the Grantor's and the Competent Authority's rights and obligations throughout the duration of the Concession Period and in accordance with the terms of this Agreement;

(r) establish and implement an airport emergency plan and the provision of rescue and fire-fighting services in accordance with paragraph 6 (*Rescue and Fire-fighting Services*) of Appendix 5 (*Airport Services*);

(s) provide the data to allow for the calculation of payments due to the State and the Grantor;

(t) comply with the obligations as regards Government Users set out in Article 4.4 (*Government Users*); and

(u) ensure that, save as may otherwise be required by Law, as regards the aircraft of all countries the Regional Airports operate under uniform conditions.

4.2.2

(a) Unless otherwise provided for in this Agreement, the Concessionaire's liability is not limited or otherwise determined by the consents or approvals granted by the Grantor and/or the State (as applicable) pursuant to the terms of this Agreement.

(b) If the Grantor and/or the State (as applicable) grants a consent or approval without further comment then the Grantor and/or the State (as applicable) is deemed to have no

objection. Whenever the approval is granted with conditions, the Concessionaire shall comply with such conditions in accordance with the provisions of this Agreement.

4.3 Grantor and/or State Obligations

4.3.1 The Grantor shall, subject to Article 4.8 (*Transfer of Contracts*), allow the Concessionaire throughout the Concession Period the unobstructed exercise of the exclusive right to exploit the Concession Operations at the Concession Sites of each Regional Airport.

4.3.2 The State shall in accordance with the terms of this Agreement:

(a) deliver to the Concessionaire, in accordance with the provisions of Article 14 (*Concession Sites*), the Concession Sites and the relevant Rights of Way;

(b) procure and be liable for the timely construction of any access roads outside the Concession Sites that are required to allow the Concessionaire to undertake Concession Operations at any new terminals that may be constructed in accordance with the Approved Master Plans from time to time;

(c) maintain and/or improve each of the access roads outside the Concession Sites as are or maybe required to each Regional Airport to a good standard and in a timely manner and provide the Concessionaire and its contractors, servants, agents, employees and subcontractors with all relevant access rights;

(d) procure and be liable for the State Works in accordance with the State Works Contract and ensure that such works are completed in accordance with the standards and specifications set out in the relevant State Works Contract and Article 19 (*State Works*) on or before the relevant completion dates set out in Appendix 11 (*State Works Contracts*);

(e) provide or procure the provision by other Government Users of all Government Services at the Regional Airports, ensure that the Government Services are available at least during the Operating Hours as adjusted in accordance with Appendix 5 (*Airport Services*) and procure that any Government User cooperates in a timely manner and in good faith in order to agree such terms with the Concessionaire as required in accordance with Article 4.4 (*Government Users*);

(f) procure that the Competent Authorities recognise certificates of airworthiness, certificates of competency and valid licences issued by contracting states to

the Chicago Convention, which are at least equivalent to the minimum standards established under the Chicago Convention;

(g) ensure that HAF cooperates with the Concessionaire and enters into any agreements which may be necessary to regulate the Concessionaire's and HAF's respective rights in relation to the use of the Joint Use Airports and to undertake and perform all its duties and obligations at High Usage Joint Use Airports (including operating and maintaining the runways and taxiways and related airside areas at the High Usage Joint Use Airports in accordance with the Standards and Specifications) as more particularly set out in the HAF Cooperation Framework;

(h) bear the cost for the works and measures required in accordance with Article 17.4.1;

(i) ensure that charges for Basic Airport Services can be introduced as specified in Appendix 7 (*Airport Charges*);

(j) support or facilitate that non-EU nationals employed for the management and/or operation of the Regional Airports receive visa and work permits for themselves and their families;

(k) invest in the modernisation and capacity expansion of the air navigation infrastructure, the upgrade of the Air Traffic Services and the qualification of its workforce as in each case may be required in order to handle air traffic as such increases in accordance with the relevant forecasted demand set out in the Financial Model at the Regional Airports in cooperation with the Concessionaire;

(l) support the Concessionaire in the provision of rescue and firefighting services (either by implementing laws that allow full provision of such services by the Concessionaire or by ensuring that the Hellenic Fire Brigade is available as contractor and does not charge more than its reasonably incurred direct costs for such services). To this effect, following the Effective Date and to the extent that the Concessionaire opts to use the Hellenic Fire Brigade as a contractor, the Concessionaire shall contact the competent services of the Ministry of Citizen Protection, so that they can jointly regulate through a respective State Service Level Agreement, the rescue and firefighting services at the Regional Airports. The Concessionaire shall secure and maintain at its own expense the appropriate equipment and the required personnel's facilities for the rescue and firefighting services at the Regional Airports;

(m) grant the Concessionaire a right of use over such areas at the High Usage Joint Use Airports as required in order to allow the Concessionaire to provide the Airport Services, as set out in more detail in the HAF Cooperation Framework;

(n) use best endeavours to ensure that any Transferred Airport Contract provides for compliance by the relevant Airport Contract Party with the applicable Third Party Controlled Standards;

(o) except as specifically otherwise provided in this Agreement, pay any amounts due and payable to the Concessionaire by the State and/or the Grantor within sixty (60) days as of the date on which such amounts are due, such date being in connection with Article 6.4 (*Compensations for Transferred Assets*), Concession Commencement Date or, if the matter has been referred to the Technical Disputes Resolution Panel, within sixty (60) days of a determination in favour of the Concessionaire by the Technical Disputes Resolution Panel;

(p) carry out any other task specifically allocated to the State in accordance with this Agreement;

(q) procure that the Concessionaire participates and submits its view to the Committee of article 17 paragraph 2 of PD. 86/1979 which will be appointed by the Ministry;

(r) ensure that the Concessionaire participates in and submits its views to any regulated procedures relating to the development of national transport policy or airport policy or other strategic plans in respect to transportation in the Hellenic Republic;

(s) ensure that the HCAA shall cooperate with the Concessionaire from the Effective Date until delivery of the Concession Sites in accordance with Article 14 (Concession Sites) and ensure that the HCAA shall provide all necessary information and human and technical support upon request by the Concessionaire, in relation to a smooth transition of the operation of any of the Regional Airports to the Concessionaire in accordance with this Agreement; and

(t) ensure that any state authorisations required for the amendment of the current internal groundhandling regulations of the Regional Airports so as to allow the introduction of fees and charges requested by the Concessionaire regarding the access and use of the central infrastructure and other airport infrastructure at Regional Airports will be promptly granted, following the relevant request

submitted by the Concessionaire in accordance with Council Directive 96/67/EC and article 24 of law 3913/2011.

4.3.3 The Concessionaire may, if it so elects, with the consent of and on terms agreed with the State, perform some or all of the State Works, any works required pursuant to Article 4.4.7 and any other works that the State is required to perform or procure pursuant to the terms of this Agreement on behalf of and at the cost of the State.

4.3.4 The Concessionaire's right to exploit the Hellenic Duty Free Contracts shall be subject to and in accordance with the Hellenic Duty Free Laws.

4.3.5 The State and the Grantor undertake to fulfil their contractual and financial obligations related to the Concession only to the extent that there is an explicit provision in this Agreement to this effect.

4.4 Government Users

4.4.1 From the Effective Date, the Concessionaire shall consult with the representatives of each Government User with regard to:

(a) general terms and conditions of cooperation as well as responsibilities at each of the Regional Airports;

(b) installation and commissioning of equipment and facilities required for functions to be carried out by Government Users at each of the Regional Airports, to be borne by the Concessionaire but, for the avoidance of doubt, the procurement and commissioning of air navigation equipment is the responsibility of the State unless otherwise specified;

(c) availability of Government Users during Operating Hours and any extension thereof; and

(d) requirements of Government Users in terms of space, utilities supply and equipment and material resources.

4.4.2 Government Users may use the respective Government User Premises free of charge subject to the terms of the relevant State Service Level Agreement. For the avoidance of doubt, the State Service Level Agreement with each relevant Government User will specify the location of the respective Government User Premises.

4.4.3 Area sizes for office and relaxation purposes to be made available to the respective Government Users shall not be less than seven (7) square metres per person employed as a full-time employee per shift by the Government User at the relevant Regional

Airport, provided that the respective Government User shall act prudently and reasonably in its decisions and requirements in relation to employees employed by the Government User on the basis of actual needs for the maintenance of the Required Level of Service.

4.4.4 Subject to Article 4.4.7, increased areas for Government User Premises shall be provided as may be required, in line with future air traffic growth in terms of aircraft movements, Passengers, baggage, cargo and mail if this necessitates growth of staff numbers for the relevant Government User.

4.4.5 The Parties shall negotiate in good faith and use best endeavours to enter into State Service Level Agreements between the Concessionaire and the respective Government User in order for the Concessionaire to meet and maintain the Required Level of Services.

4.4.6 The Concessionaire will be responsible for arranging for the provision of utility services within the relevant Concession Site (electricity, water, drainage, domestic telephone, voice and data communication). The provision of any such utilities to Government Users within the Concession Site shall be free of charge provided that, if consumption of any utility is above reasonable levels of use (which shall be determined by the Concessionaire acting reasonably having regard to Government User consumption at other Regional Airports (the **Reference Level**)) the Concessionaire may, after notifying the relevant Government User limit the provision of the specific utility to a reasonable level or seek reimbursement from such Government User of any costs for the provision of such utility in excess of the Reference Level.

4.4.7 If the State requires further Government User Premises in order for a Government User to meet its obligations under the State Service Level Agreements this will be requested and paid for either:

(a) as a State Variation provided that when constructed the Government User Premises will be provided at the cost of the State on terms similar to those in the existing State Service Level Agreements; or

(b) as a separately procured State construction project, provided that the consent of the Concessionaire shall be required prior to constructing any further Government User Premises (not to be unreasonably withheld or delayed) and any interference to Concession Operations resulting from such construction shall be a State Responsible Event.

4.4.8 The State shall ensure, to the extent reasonably possible, that except in the case of an emergency and subject always to Article 23 (*State Intervention*), the use of the

runway(s) or other areas within the Regional Airports by a Government User does not materially adversely interfere with the Concessionaire's ability to (i) provide the Airport Services, or (ii) otherwise to enjoy any of its rights and perform any of its obligations under this Agreement, and any such interference shall be a State Responsible Event.

4.4.9 Each Government User shall use and occupy the Government User Premises without interference from the Concessionaire subject to the terms of the relevant State Service Level Agreement.

4.4.10 The State shall be liable to the Concessionaire for any damage caused by a Government Related Party occurring on or within the Government User Premises and to areas, facilities, buildings or structures located within the Regional Airports, including the runways and any such damage shall be a State Responsible Event. If such damage is covered by the insurance that the Concessionaire is obliged to effect in accordance with this Agreement, then the State will not compensate the Concessionaire for the relevant damage. The Concessionaire shall take such steps as are necessary to ensure that Insurance Proceeds are obtained (including using reasonable endeavours to make enquiries of the Concessionaire's insurance brokers and shall notify the State of any potential increases in insurance premia arising from such claims on the insurances that the Concessionaire is obliged to effect in accordance with this Agreement).

4.4.11 The Concessionaire may, at its own cost and subject to obtaining the prior written consent of the State (such consent not to be unreasonably withheld or delayed), for the purpose of carrying out any Works, or for proper operational purposes, require the temporary or permanent relocation of all or part of the Government User Premises. The State shall procure the co-operation and compliance of the Government Users with any such proposals.

4.4.12 The Concessionaire shall not be liable for any failure or delay in complying with any of the terms and conditions of this Agreement to the extent that any such failure or delay is a result of any act or omission of any Government User.

4.5 Transferred Assets

4.5.1 The State shall transfer the Transferred Assets or make available to the Concessionaire equivalent rights to such Transferred Assets, in each case on the Concession Commencement Date and throughout the Concession Period free from any third right, claim and encumbrances. No warranty as to condition or otherwise is given by the State in relation to the Transferred Assets other than the warranty set out in Article 5.2.1(d).

4.5.2 If any of the Transferred Assets are not required for the operation of the Regional Airports, then the Concessionaire, having given fourteen (14) days' prior notice to the HCAA to take such assets back at the HCAA's cost, may sell, transfer or otherwise dispose of these assets from the Regional Airports (at its own cost).

4.6 Airport Rights

4.6.1 The Concessionaire must establish fair, reasonable and objective criteria (consistent with the Law) for the grant of Airport Rights. In granting, and in determining whether or not to grant, any Airport Right to any person, and in determining whether to amend, waive, terminate or extend any such rights, the Concessionaire shall comply with and apply such criteria.

4.6.2 Subject at all times to this Article 4.6 (*Airport Rights*), the Concessionaire may grant the right of use of any part of the Concession Sites to third parties to give effect to the grant of Airport Rights.

4.6.3 The Concessionaire may grant Airport Rights to Airport Right Holders which, among other things, entitle such Airport Right Holders to grant sub-rights to others in respect of the relevant Airport Rights, with the prior written consent of the State, such consent not to be unreasonably withheld or delayed, nevertheless to the extent that such granted sub-rights do not exceed the value of one hundred thousand Euro (€100,000) per annum no consent of the State would be required, although notification and clearance from the State for national security purposes is in all cases necessary. If the State does not respond to the Concessionaire within fifteen (15) Business Days of the written request for consent, such consent shall be deemed to be issued by the State. Any such grant does not relieve the Concessionaire from compliance with the provisions of this Agreement. The Concessionaire must ensure that (a) the provisions of this Agreement are in all other respects strictly complied with in relation to the grant of such sub-rights and the terms thereof and (b) it has the right to terminate, or require that the Airport Right Holder terminates, the relevant agreement if there has been a breach of the provisions of this Agreement or otherwise takes, or procure that the Airport Right Holder takes, all necessary steps to remedy such a breach.

4.7 Role of the HCAA and HAF at the Regional Airports

4.7.1 Air Navigation Services

(a) Subject to the provisions of the HAF Cooperation Framework, throughout the Concession Period, the State shall ensure that the HCAA, HAF and/or any other entity appointed by the State for such purpose provide ongoing Air Navigation Services together with, in the case of the HCAA, an ongoing monitoring role.

(b) The State shall ensure that the HCAA, HAF and/or other entity appointed by the State for the purpose of providing Air Navigation Services shall comply at all times with all applicable Laws and the Standards and Specifications as these relate to the provision of Air Navigation Services in the Hellenic Republic.

(c) The Concessionaire and the Air Navigation Services Provider shall have the responsibilities in respect of Air Navigation Services at each of the Regional Airports as set out in the Air Navigation Services Provision Allocation Matrix and shall each comply with all applicable Laws in the provision of Air Navigation Services.

4.7.2 Regional Airport Access

At any time and from time to time, the State (including through the HCAA, the Ministry of Defence, HAF or otherwise) may, subject to prior notice to the Concessionaire, access and temporarily occupy relevant parts of the Concession Sites for the purposes of installing or maintaining any Air Navigation Services Equipment, provided that with respect to the installation of Air Navigation Services Equipment, the State first discusses with the Concessionaire the intended location of any such Air Navigation Services Equipment and must to the extent reasonably practicable, ensure that the State and/or the HCAA uses all reasonable efforts to minimise any disruption to the operation of the Regional Airports or the Concessionaire's provision of the Airport Services, and provided further that the Concessionaire is not liable for any costs or expenses in relation to the foregoing activities undertaken by the State and/or the HCAA or other relevant party appointed by the State.

4.7.3 Accommodation and Access

Subject to Article 4.4 (*Government Users*), the Concessionaire shall from time to time provide the State (at no cost to the State) with such facilities, premises or other areas within the Concession Sites as the State, the HCAA or any Air Navigation Services Provider may reasonably require in relation to the provision of the Air Navigation Services in accordance with the terms of the relevant State Service Level Agreement.

4.7.4 Liability

(a) The Concessionaire is not liable for any actions or omissions of the State, the HCAA or other relevant party appointed by the State in relation to the HCAA's, HAF's or other relevant party's provision of the Air Navigation Services and/or the installation of any Air Navigation Services Equipment and is not to incur any liability (whether civil or criminal) to any person in respect thereof and the State shall indemnify the Concessionaire for all Losses incurred by the Concessionaire in respect of any such liability, except to the extent that any action or omissions of the Concessionaire directly contributes to any such

actions or omissions on the part of the State, the HCAA, HAF or other relevant party appointed by the State.

(b) Any breach by the HCAA, HAF and/or other entity appointed by the State for the purpose of providing Air Navigation Services, of any of its obligations under this Agreement, the HAF Cooperation Framework and/or any other agreement entered into pursuant to this Agreement and relating to the provision of Air Traffic Control Services shall constitute a State Responsible Event.

4.7.5 Charges

The State undertakes that the charges levied by the State or the HCAA, HAF or other relevant party appointed by the State on aircraft operators using the Regional Airports in respect of Air Navigation Services provided by the State, the HCAA, HAF or other relevant party appointed by the State are to be in accordance with the relevant provisions of the Chicago Convention and ICAO recommended policies and practices in relation to charges for services similar to the Air Navigation Services.

4.7.6 Airfield and other lighting

Subject to the HAF Cooperation Framework, the Concessionaire, acting as a Reasonable and Prudent Operator, shall maintain and operate all Regional Airport approach, runway, taxi and other lighting fixed to and within the perimeter of the Concession Sites relating to the landing, take-off and movement of aircraft over, around or on the Concession Sites. The State shall maintain and operate all lighting (with the exception of approach lighting which shall be maintained and operated by the Concessionaire) required outside the Concession Sites.

4.8 Transfer of Contracts

By virtue of this Agreement and the Ratification Law and notwithstanding any provisions to the contrary in the Transferred Airport Contracts, on the Concession Commencement Date the State and the HCAA transfer the rights and obligations under each of the Transferred Airport Contracts and the Concessionaire accepts such transfer and undertakes to fulfil its obligations in respect of such Transferred Airport Contracts for the duration of the relevant contract. Any non-transferability clause within the Transferred Airport Contracts shall not apply as regards the transfer thereof and from the Concession Commencement Date the Concessionaire shall have the right to collect each and all amounts payable under the Transferred Airport Contracts. The publication of the Ratification Law shall operate by law as a notification in accordance with article 460 of the Greek Civil Code.

4.9 Airport Contracts

4.9.1 A list of all Airports Contracts in respect of each Regional Airport available to be transferred to the Concessionaire has been provided in the Disclosure Bundle and the State warrants that this list of Airport Contracts is true, complete and accurate as at the Effective Date.

4.9.2 In respect of any Airport Contracts which are not Transferred Airport Contracts and which have not been transferred to the Concessionaire, the Concessionaire may, at any time by notice to the State, require the State to terminate the relevant Airport Contract in accordance with its terms and/or the Law. In such circumstances the State shall, on receipt of such notice, immediately take all such actions as may be necessary to terminate such Airport Contract in accordance with its terms and/or the Law and any costs or Losses which are incurred either by the State and/or the Concessionaire and relate to or result from such termination shall be borne by the State. Any interference caused directly or indirectly to Concession Operations resulting from delays to such termination (indicatively by delay, non-enforcement, court order or otherwise) shall be a State Responsible Event.

4.9.3 Subject to Article 4.9.5, any amounts received by the State on or after the Concession Commencement Date in respect of the Transferred Airport Contracts or any guarantee thereunder shall be paid in full by the State to the Concessionaire within sixty (60) days of receipt of such amounts by the State. In respect of any amounts which are owed to the State or which are due and payable under the terms of any Transferred Airport Contract from the Effective Date, the State shall take all such steps as are necessary to recover such amounts (including initiating court proceedings) and shall pay such amounts to the Concessionaire in full within sixty (60) days of receipt of the same.

4.9.4 The State shall be liable for any liabilities and the beneficiary of any claims which arose or were incurred by and between the State and any Airport Contract Party prior to the date of transfer of any Transferred Airport Contract to the Concessionaire (and which produces any effect before or after such transfer date).

4.9.5 Any deposit or amount paid to the State by any Airport Contract Party or any letter of guarantee provided by way of security for the performance of the Airport Contract Party's obligations under the relevant Transferred Airport Contract shall be transferred by the State to the Concessionaire on the date of transfer of the relevant Airport Contract to the Concessionaire in accordance with article 458 of the Greek Civil Code applying *mutatis mutandis* to the transfer in accordance with this Article 4.9.5.

4.9.6

(a) Subject to paragraph 4.9.6(b) below, the State shall indemnify and keep indemnified the Concessionaire, its employees, agents, contractors (of any tier) on demand from and against, all liability for:

(i) death or personal injury to any person;

(ii) loss of or damage to property (including property belonging to the State or the Concessionaire or for which either is responsible); and

(iii) all Losses (including legal expenses on an indemnity basis),

which may arise out of or in consequence of, any act, omission or negligence of any Airport Contract Party, their servants, agents and/or subcontractors (of any tier) or the performance or non-performance of any Airport Contract Party's obligations under the relevant Airport Contract or the presence on the Concession Sites of any Airport Contract Party or its subsidiaries and the State shall procure that the relevant Airport Contract Party shall be obliged to take reasonable steps to mitigate any such liability.

(b) The State shall not be obliged to indemnify the Concessionaire under this Article 4.9.6 in respect of any such liabilities in respect of a Transferred Airport Contract which arise after the date of transfer of that Transferred Airport Contract to the Concessionaire and in respect of which the circumstances or events which lead to such liabilities occurred after the date of such transfer including for the avoidance of doubt any liabilities which may arise pursuant to a termination of any such Airport Contracts by the Concessionaire other than in accordance with its terms or any applicable Laws.

(c) In case of amendment of the terms of a Transferred Airport Contract in breach of this Article 4.9.6, the State shall indemnify and keep indemnified the Concessionaire against any Loss incurred by the Concessionaire due to such amendment of the terms of the relevant Transferred Airport Contract. The State undertakes the obligation not to amend any of the terms of such Transferred Airport Contracts, as such contracts have been provided in the Disclosure Bundle, until the date of transfer thereof to the Concessionaire.

4.9.7 Where the State is obliged to indemnify the Concessionaire pursuant to Article 4.9.6 above, then such sum (**Transfer Indemnity Sum**) shall become due and payable within sixty (60) days from the date that such Transfer Indemnity Sum is agreed or determined provided that if following the date that such Transfer Indemnity Sum has been agreed or determined the Concessionaire is obliged to make a payment of the Levy pursuant to Article 29 (*Payments*) then the Transfer Indemnity Sum may be deducted from such Levy and if there is any part of the Transfer Indemnity Sum which remains to be paid after the deduction from the Levy then the balancing payment shall be paid by the State

within sixty (60) days as of the date on which such Transfer Indemnity Sum was agreed or determined.

4.10 Competition

4.10.1 If the Grantor and/or the State:

(a) directly or through a concession to a third party constructs, develops, upgrades and/or operates any other airport in the Exclusivity Areas of any of the Regional Airports (other than those airports already operating as of the Concession Commencement Date as public use commercial airports in the Hellenic Republic and excluding for the avoidance of doubt the new Paros Airport); or

(b) exercises its powers pursuant to any Law and seeks to: (i) specify types or descriptions of air traffic that are permitted under such Law to use the Regional Airports, (ii) impose prohibitions or restrictions in relation to the use of the Regional Airports by air traffic of any class or description specified in such Law, (iii) restrict the Concessionaire charging the Regulated Aeronautical Charges as permitted under this Agreement or impose additional levies on Passengers or Users, (iv) levy or set minimum limits for Regulated Aeronautical Charge in airports within the Exclusivity Areas of any of the Regional Airports, including those airports retained by the State and/or transferred to other publicly or privately owned concession companies, that are more than ten (10) percent lower than the Regulated Aeronautical Charges levied or minimum limits for Regulated Aeronautical Charges at the relevant Regional Airport by the Concessionaire, or (v) impose limitations on aircraft movements at the Regional Airports or otherwise restricts capacity at the Regional Airports,

a State Responsible Event will have occurred unless such action is taken pursuant to and in accordance with Article 23.2 (*Permissible Intervention*).

4.10.2 The State shall ensure that the provisions relating to Aeronautical Charges in the Cluster A Concession are no less restrictive or advantageous on the relevant concessionaire than those set out in this Agreement as applicable to the Concessionaire.

4.10.3 Public transport

(a) Nothing in this Agreement shall prevent the State from:

(i) determining the ticket price of public transport servicing the immediate and wider area of the Regional Airports as well as its right to impose

restraints, regulations and/or measures that may influence the use and/or development of public transport;

(ii) awarding PSOs in accordance with applicable Laws; or

(iii) developing seaplanes infrastructure and activity.

(b) The Concessionaire shall not be entitled to any compensation for any consequences that may arise from the State exercising any of the rights set out in paragraph (a) above.

4.11 Inventory

The Concessionaire shall prior to the Concession Commencement Date prepare an Inventory of all Movable Property at each of the Regional Airports that it requires to be transferred to it on the Concession Commencement Date. The State shall allow access to each of the Regional Airport sites to the Concessionaire, subject to an earlier notice from the Concessionaire, for the purpose of compiling the Inventory and shall be entitled to attend the preparation of the Inventory. The HCAA shall use its best efforts to support the Concessionaire in preparing an Inventory.

5 Representations and Warranties

5.1 Concessionaire Representations

5.1.1 The Concessionaire makes the representations and warranties set out below to the Grantor and the State on the Effective Date and on the Concession Commencement Date:

(a) it has the necessary legal capacity to assume and perform its rights and obligations as set out in this Agreement;

(b) it does not engage in businesses or activities other than those related to the Regional Airports;

(c) its obligations under the documents relating to the Concession to which it is a party are, or when such documents are executed will be, legal, valid, binding and enforceable;

(d) there are no agreements or arrangements to which it is a party or between its Shareholders which relate to the Regional Airports other than the Concession Documents and such other documents which do not have a material impact on the interests, obligations or liabilities of the State and/or the Grantor;

(e) it is subject to the law of the Hellenic Republic and waives any immunity in respect thereof;

(f) there are no actions, suits, proceedings or investigations pending or threatened against it the outcome of which may constitute a default under this Agreement or result in a material adverse effect on its business or assets or its ability to perform its obligations under this Agreement;

(g) it has not been subject to any fines and/or penalties, which may result in a material adverse effect on its business or assets or its ability to perform its obligations under this Agreement;

(h) it has satisfied itself as to the nature and extent of the risks assumed by it under this Agreement;

(i) it has gathered all information required to perform its obligations under this Agreement;

(j) to the extent applicable, the Designs and program for the Works will satisfy the requirements of this Agreement;

(k) it has no liabilities or claims against it which would materially adversely affect the interests of the Grantor and/or the State; and

(l) there are no circumstances giving rise to an imminent claim by it against the Grantor and/or the State subject to any claims which could arise under this Agreement.

5.2 Grantor/State Representations and Warranties

5.2.1 Each of the Grantor and the State, as appropriate, hereby represents and warrants to the Concessionaire that on the Effective Date and on the Concession Commencement Date each of the following is true in all material respects:

(a) it has the necessary legal capacity to assume and perform its rights and obligations as set out in this Agreement;

(b) it has the legal capacity to undertake the tender process;

(c) its obligations under this Agreement are legal, valid, binding and enforceable;

(d) the State is the sole, exclusive and uncontested owner and beneficiary (*nomeas*) of the Transferred Assets, or where it does not have such ownership to the Transferred Assets, it has made or will have made available equivalent

rights (and at its own cost and expense) to the Concessionaire and it transfers each of the Transferred Assets free and clear of any mortgage, charge, pledge, lien, encumbrance, option, claim, attachment or assessment of any kind, nature or description and in general of any real or legal defect and of any and all rights of third parties of any kind, nature and description;

(e) the Grantor has the right to exploit and grant to the Concessionaire the Concession Operations and the Grantor has full power and authority to enter into this Agreement and the other documents to be executed in connection with it, all of which constitute (or will, when executed, constitute) legal and valid binding obligations on the Grantor enforceable in accordance with their respective terms;

(f) the State has not received notice of any proceedings in respect of the validity of any State Permits, other than those disclosed to the Concessionaire in the Disclosure Bundle;

(g) the State has provided accurate and complete copies of all Transferred Airport Contracts and any contracts relating to the State Works which may affect the ability of the Concessionaire to exercise its rights or perform its obligations under this Agreement but otherwise the State makes no representation as to the accuracy and/or completeness of the Disclosure Bundle;

(h) it has all relevant rights in respect of data in relation to the Regional Airports and confirms that the Concessionaire can use such data to exercise its rights and perform its obligations under this Agreement;

(i) the State represents that any existing works undertaken prior to the Effective Date and/or the Concession Commencement Date have been effected in compliance with the applicable Laws and Standards and Specifications as such were in force at the date of execution of such works;

(j) the State will provide the Concessionaire with Vacant Possession and free and uninterrupted use of the Concession Sites in a timely manner for the purpose of carrying out the Concession Operations and exercising its rights and performing its obligations under this Agreement;

The State further represents that:

(k) for the full term of the concession agreement for the provision of the exclusive right to establish and operate duty free shops in, inter alia, the Regional Airports entered into between the State and Hellenic Duty Free Shops S.A. on

30 December 1997, the duty free shops currently being operated by the Hellenic Duty Free Shops S.A. in the Regional Airports are located in the space detailed in the HDFS Ministerial Decisions and given for the benefit of the Hellenic Duty Free Shops S.A. and the remuneration that has been agreed between the HCAA and the Hellenic Duty Free Shops S.A. for the use of such space is five percent (5%) of the gross annual revenue of each duty free shop;

(l) upon the Ratification Law Effective Date the Concessionaire will be relieved from any obligation arising out of any Law to pay any duties or taxes to any municipal or local authority for public utility services that are the subject of such duties or taxes in respect of the Works to be executed and/or the Airport Services to be provided under this Agreement and/or the Concession in general, including, inter alia, lighting, security, cleaning, waste disposal and sewage services, to the extent that such services are provided by the Concessionaire to the Airport Users pursuant to this Agreement;

(m) the Concessionaire bears no obligation to take over any employees of the State, the HCAA or any other Government Authority or Government Service employed at any of the Regional Airports on the Effective Date. The Concessionaire shall apply its best efforts to employ at market terms the existing employees of the HCAA in the Regional Airports to fill-in its organisational needs at any of the Regional Airports, if said employees opt to be employed by the Concessionaire; and

(n) upon the Ratification Law Effective Date and latest prior to the Concession Commencement Date, and up to 1 November 2024 the ADF shall be fixed at twelve Euro (€12) for all departing Passengers and following 1 November 2024 shall be fixed at three Euro (€3) for all departing Passengers.

6 Ratification by Law of this Agreement - Concession Commencement - Compensations - Concession Period

6.1 Ratification by Law of this Agreement

6.1.1 This Agreement shall be presented by the State to the Hellenic Parliament for its ratification by law.

6.1.2 The Ratification Law when ratified by the Hellenic Parliament will come into effect ten (10) days after its publication in the Government Gazette (**Ratification Law Effective Date**) provided that such Ratification Law shall have no effect on Hellenic Duty Free Laws other than the right of the Concessionaire to receivables under the Hellenic Duty Free Contracts in accordance with Article 4.3.4.

6.2 Concession Commencement

6.2.1 The Concession Commencement Date is subject to the satisfaction of the following conditions prior to the lapse of the Concession Commencement Deadline:

(a)

(i) the Hellenic Parliament voting on the law ratifying this Agreement and the publication of the Ratification Law in the Government Gazette (the **Publication Date**);

(ii) the clearance by the European Commission of any European State Aid (under articles 107 to 109 of the Treaty on the Functioning of the European Union, ex articles 87 to 89 of the Treaty establishing the European Community);

(iii) the obtainment by the Concessionaire of either express or implied (in particular through expiration of applicable mandatory waiting periods) unconditional merger control approval required either by the Hellenic Competition Commission in accordance with law 3959/2011, as in force, or by the European Commission in accordance with EU Regulation No 139/2004;

(iv) the signature of any State Direct Agreement entered into between the State and the Lenders, in accordance with Article 37.1.8;

(v) the delivery by the State to the Concessionaire of the Concession Sites in accordance with Article 14.1 (*Delivery of the Concession Sites*), subject to the prior fulfilment of conditions specified in Article 6.2.1(b) (ii), (iii), (iv), (v), (vi), (vii), (x), (xi), (xii), (xiii), (xiv) and (xv) by the Concessionaire;

(vi) the execution of the Multi-Party Arbitration Agreement by the State;

(vii) the execution of the Initial Service Level Agreements by the Government Users; and

(viii) the approval of the HCAA of the Tariff Cap for the Maximum Average Yield per Departing Passenger in accordance with Article 28.4.2(a) including its Table B, which shall not exceed thirteen Euro (€13);

(b)

(i) if applicable, the delivery of a certificate in a form and substance reasonably satisfactory to the State and the Grantor, issued and

addressed by the Lenders or the Agent Bank to the State and the Grantor, confirming that the Designated Loan Agreements are in full force and effect and that all terms and conditions for the initial conditions precedent under the Designated Loan Agreements, as confirmed by a certificate in writing from the Lenders (or their agent), with the exception of conditions relating to Article 6.2.1(a) above have been satisfied;

(ii) the increase of the Concessionaire's Share Capital in accordance with Article 11.1 (*Share Capital*);

(iii) the delivery by the Initial Shareholders through the Concessionaire to the Grantor of the Committed Investment Guarantee in accordance with the form agreed in Section 1 of Appendix 1 (*Form of Letters of Guarantee*);

(iv) the delivery by the Concessionaire to the Grantor of the executed Works Performance Bond in accordance with the form agreed in Section 2 of Appendix 1 (*Form of Letters of Guarantee*);

(v) the delivery by the Concessionaire to the Grantor of the executed Operation Bond in accordance with the form agreed in Section 3 of Appendix 1 (*Form of Letters of Guarantee*);

(vi) the delivery by the Concessionaire to the State in accordance with the provisions of Article 24.10 and Appendix 16 (*Minimum Insurance Requirements*), of certified copies of the agreed executed insurance policies;

(vii) the delivery by the Concessionaire to the Grantor of a letter of undertaking, in the form of the specimen letter of undertaking contained in Part 3 of Appendix 16 (*Minimum Insurance Requirements*), in accordance with the provisions of Article 24.11 and Appendix 16 (*Minimum Insurance Requirements*);

(viii) the delivery by the Concessionaire to the State of the Business Plan;

(ix) the delivery by the Concessionaire to the State on or before the Concession Commencement Date of each of the other Completion Documents as set out in Appendix 4 (*Completion Documents/Concession Commencement Date*);

(x) the payment by the Concessionaire to the Grantor of the Upfront Concession Fee, subject to Article 43.1.1 and the execution and perfection of an assignment referred thereto;

(xi) the delivery by the Concessionaire to the HCAA of Aerodrome Manuals updated with amended administrative details applicable at such time and applications for the conversion of Aerodrome Certificates for each Certified Regional Airport and the transfer of existing Aerodrome Certificates to the Concessionaire;

(xii) the delivery by the Concessionaire to the HCAA of the relevant application for the initiation of the certification process for each Non-Certified Regional Airport in accordance with the Aerodromes Regulation 2014;

(xiii) the delivery by the Concessionaire to the HCAA of the Inventory prepared in accordance with Article 4.11 (*Inventory*);

(xiv) the execution by the Concessionaire of the protocol in accordance with Article 14.1.4;

(xv) the execution of the Multi-Party Arbitration Agreement by the Concessionaire and the Lenders;

(xvi) the execution of the Initial Service Level Agreements, if any, by the Concessionaire;

(xvii) the delivery by the Concessionaire to the State on or before the Concession Commencement Date of a list of the Transferred Airport Contracts;

(xviii) the execution of the Independent Engineer's Agreement by the Concessionaire and the Independent Engineer; and

(xix) the representations and warranties set out in Article 5.1 (*Concessionaire Representations*) remaining true and correct in all material respects,

subject to any extensions that may be agreed in writing between the Parties prior to the expiry of each extended deadline.

6.2.2 The date upon which it is established and confirmed in writing by the Parties, according to the form agreed in Part 2 of Appendix 4 (*Completion Documents/Concession Commencement Date*), that each of the above conditions has been fulfilled, shall constitute the Concession Commencement Date.

6.2.3 With the exception of the Concession Commencement Deadline, that commences from the Effective Date and unless expressly provided otherwise in this Agreement, the point

of commencement of all of the deadlines referred to in this Agreement shall be the Concession Commencement Date.

6.2.4 If:

(a) the conditions set out in Article 6.2.1(a) have not been fulfilled by the State, within the deadline set out therein; or

(b) the conditions set out in Article 6.2.1(b) have not been fulfilled by the Concessionaire, within the deadline set out therein;

subject in each case to any extensions that may be agreed between the Contracting Parties, then this Agreement shall be terminated by operation of law and shall cease to be binding and, subject to Article 6.3 (*Compensations for termination*), the Contracting Parties shall be relieved from any potential liability or claim for compensation against each other. For the avoidance of doubt, upon such termination any of the Concession Sites transferred to the Concessionaire must be returned to the State within five (5) days.

6.3 Compensations for termination

6.3.1 If this Agreement is terminated in accordance with Article 6.2.4(a) the State shall:

(a) within sixty (60) days from the date of termination of this Agreement pay:

(i) to the Concessionaire an amount of one million Euro (€1,000,000) as compensation for its and/or the Contractor's costs incurred on or after the Concession Tender Date and prior to the Effective Date; and

(ii) to the Concessionaire and/or the Contractor, interest free and following their request in writing to which all of the official receipts shall be attached, all reasonable direct costs of the Contractor and/or the Concessionaire which were incurred from the Effective Date until the date of termination of this Agreement, including all reasonable expenses including arrangement fees and/or funding commitment fees, breakage costs, fees and expenses of all technical, financial and legal advisers;

(b) return to the Concessionaire (a) any Upfront Concession Fee paid by the Concessionaire pursuant to the terms of this Agreement together with accrued interest calculated at the Reference Interest Rate from the date of payment by the Concessionaire until the day of return and (b) the Participation Letters of Guarantee and any other bonds that the Concessionaire has submitted in accordance with Article 6.2.1(b);

Other than a claim for the payment of the above amounts the Concessionaire and/or the Contractor shall not be entitled to any other claim of any kind against the State and/or the Grantor.

6.3.2 If this Agreement is terminated in accordance with Article 6.2.4(b), the Grantor is entitled to ask for the forfeiture of the Participation Letters of Guarantee but shall return to the Concessionaire any Upfront Concession Fee paid by the Concessionaire pursuant to the terms of this Agreement.

6.4 Compensations for Transferred Assets

6.4.1 If there has been any damage to any of the Transferred Assets or to the Concession Sites which damage occurs after the Concession Tender Date that requires rectification and in respect of which rectification the Concessionaire has submitted invoices for amounts paid by the Concessionaire in excess of one million Euro (€1,000,000) in aggregate for all Regional Airports, then the State shall reimburse the Concessionaire for the entire cost of such rectification as evidenced by the invoices. If there is a dispute as to the occurrence and/or quantum of any damage, the burden of proof shall be on the Concessionaire. The Parties may, if they are unable to reach agreement, refer the matter to the Technical Disputes Resolution Panel in accordance with the Technical Disputes Resolution Procedure.

6.4.2 If assets included in the Asset Register are either not included in the Updated Asset Register, or included in the Updated Asset Register but are not functional or are severely damaged, in each case for reasons not attributable to normal operational use, then the State shall indemnify the Concessionaire for any cost incurred for the replacement of such assets (without double-counting with Article 6.4.1), provided that the Concessionaire submits the respective invoices evidencing such costs for amounts paid by the Concessionaire, to the State.

6.4.3 The delivery by the Concessionaire to the State of any claim it may have pursuant to Articles 6.4.1 and 6.4.2 together with any relevant estimates of the quantum of any damage and the value of any missing assets shall be provided by the Concessionaire to the State within fifteen (15) days from the delivery of each one of the Concession Sites in accordance with Article 14 (*Concession Sites*).

6.5 Concession Period

6.5.1 The Concession Period commences on the Concession Commencement Date and, subject to the termination events provided for in this Agreement and subject to Article 6.5.2 and to any other extension effected in accordance with the provisions of this

Agreement, including in accordance with Article 30.5, expires on the corresponding date falling forty (40) years after the Concession Commencement Date.

6.5.2 During the period referred to in Article 6.5.1, the State and the Concessionaire may commence negotiations, but without commitment on either Party, to agree the terms of a single extension of this Agreement (such terms to be substantially on the same terms as the existing Concession) by a period of up to ten (10) years which shall begin immediately after the end of the forty (40) year period referred to in Article 6.5.1.

6.6 Concession Agreement Term

The Concession Agreement Term commences on the Concession Commencement Date and expires, subject to the termination events provided for in this Agreement and subject to any extensions in accordance with this Agreement (including any extension pursuant to Article 6.5 (*Concession Period*)), on the corresponding date falling forty two (42) years after the Concession Commencement Date.

7 Liaison and Representatives

Liaison Committee

7.1 The Grantor, the State and the Concessionaire shall promptly after the Concession Commencement Date establish and maintain throughout the Concession Period a joint liaison committee (the **Liaison Committee**) consisting of two (2) representatives of the Grantor (one of whom is appointed chairman) two (2) representatives of the State (one of whom shall be a representative of the HCAA) and two (2) representatives of the Concessionaire which will have the functions described below. If the Grantor ceases to exist and the rights and/or obligations of the Grantor under this Agreement are transferred and/or assumed by the State, the Liaison Committee shall consist of only five (5) representatives; three (3) representatives of which shall be of the State (one of whom shall be a representative of the HCAA and one of whom shall be appointed chairman) and two (2) representatives of the Concessionaire.

7.2 The functions of the Liaison Committee are:

7.2.1 to provide a mechanism for the joint review of issues relating to all day to day aspects of the performance and implementation of this Agreement; and

7.2.2 to provide a forum for joint strategic discussion, considering actual and anticipated changes in the market and possible Variations to reflect those changes or for the more efficient performance of this Agreement.

7.3 The Parties are to appoint and remove their representatives on the Liaison Committee by notice delivered to the other Parties at any time. A representative on the Liaison Committee

may appoint and remove an alternate (who may be another representative of that Party) in the same manner. If a representative is unavailable (and the other Party's representative may rely on the alternate's statement that the representative is unavailable) his alternate has the same rights and powers as the representative.

Procedures and practices

7.4 Subject to the provisions of this Agreement, the members of the Liaison Committee may adopt such procedures and practices for the conduct of the activities of the Liaison Committee as they consider appropriate from time to time and:

7.4.1 may invite to any meeting of the Liaison Committee such other persons as its members may agree; and

7.4.2 may receive a review report from any person agreed by its members.

7.5 Recommendations and other decisions of the Liaison Committee must have the unanimous approval of the State, the Grantor and the Concessionaire's Representative(s). For the avoidance of doubt the Parties to this Agreement may accept or reject such recommendations at their complete discretion.

7.6 The Liaison Committee is to meet at least once each quarter (unless otherwise agreed by its members) and in case of emergency in accordance with Article 7.7. During the first Concession Year meetings shall be held each month. Members may attend by telephone as permitted by Article 7.8 if necessary. The presence of one representative of each of the State, the Grantor and the Concessionaire shall constitute a quorum.

7.7 Subject to Article 7.6, any member of the Liaison Committee may request the chairman to convene a meeting of the Liaison Committee at any time. Meetings of the Liaison Committee are to be convened on not less than fourteen (14) days' notice (identifying the agenda items to be discussed at the meeting) provided that in emergencies a meeting may be called at any time on such notice as may be reasonable in the circumstances.

7.8 Where the Liaison Committee decides it is appropriate, meetings may also be held by telephone or another form of telecommunication, by which each participant can hear and speak to all other participants at the same time.

7.9 Minutes of all recommendations (including those made by telephone or other form of telecommunication) and meetings of the Liaison Committee are to be kept by the Concessionaire and copies circulated to the Parties, within fourteen (14) days after the making of the recommendation or the holding of the meeting. Unless the Concessionaire receives written objection to any such minutes within 10 (ten) Business Days from the date thereof, such minutes shall be deemed to have been approved by the members of the Liaison Committee

present or represented at such meeting. A full set of minutes are to be open to inspection by either Party at any time, upon request.

7.10 The Concessionaire's Representative(s)

The Concessionaire shall appoint one or more representative(s) to direct and control the overall performance by the Concessionaire of this Agreement and its duties and obligations under and pursuant to this Agreement (the **Concessionaire's Representative(s)**). Such person shall have authority to act on behalf of the Concessionaire for all purposes in connection with this Agreement and shall represent the Concessionaire (accompanied by such other personnel as may be necessary) at each meeting in relation to the matters envisaged herein. The Grantor and the State may rely on statements and directions made by the Concessionaire's Representative(s) and are entitled to assume that he/she is acting as a representative of the Concessionaire. The Concessionaire may from time to time replace the Concessionaire's Representative(s) and shall forthwith notify the Grantor and the State of the identity of any replacement of the Concessionaire's Representative(s).

7.11 Grantor's and State's Representative

The Grantor and the State shall each appoint a representative to be its agent during the Concession Period (and after the Concession Period to the extent necessary) to perform the functions of the Grantor or, as applicable, the State under and pursuant to this Agreement and such further functions as the Grantor or, as applicable, the State shall from time to time delegate to him (the **Grantor's Representative** or the **State's Representative** (as applicable)). The Concessionaire may rely on statements and directions made by the Grantor's Representative and is entitled to assume that he/she is acting as a representative of the Grantor. The Grantor may from time to time replace the Grantor's Representative and shall forthwith notify the Concessionaire of the identity of any replacement Grantor's Representative.

8 Knowledge of Condition of Regional Airports – Risk Undertaking

8.1 Except as otherwise stated in this Agreement, the Concessionaire represents and acknowledges that it has already investigated, taken into account, fully understood, undertaken and reflected in its Offer and is bound in relation to the risks associated with:

8.1.1 the nature of the environmental, climatic, hydrological, geophysical, tectonic and general conditions prevailing at the Concession Sites, the nature of the ground and subsoil (but excluding any Existing Contamination), the form and nature of the Concession Sites, the nature and quantities of materials and works required for the execution of the Works except that the State shall be responsible for, in accordance with Articles 13.4.1 and 13.4.2, all baseline noise insulation costs which are insulation costs for buildings outside the relevant Regional Airport, that are in areas with noise

higher than the limits at the time of the Concession Commencement Date, as those limits are defined in the existing approved environmental impact assessment study, subject to the Concessionaire proving and providing evidence to the State that such higher noise level existed as well as, in accordance with Article 13.2.4(a) and Article 13.2.4(b), all relevant and reasonable costs in connection with the Concessionaire complying with any requirements of the First Approved Environmental Terms issued after the Concession Tender Date in accordance with the conditions of Article 13.2.4(a) and Article 13.2.4(b);

8.1.2

(a) the degree of adequacy of the means and rights of way to and from the Concession Sites, the availability of materials from Greek and international sources, the availability of a labour force, the existence of public utility facilities on or near the Concession Sites, the suitability and adequacy of the Concession Sites for the Airport Services and, in general, such other risks and contingencies which may influence or affect the Concessionaire and its rights or obligations to undertake the Concession Operations and to levy and collect Airport Charges as well as any other right or obligation under or pursuant to this Agreement;

(b) the sites for temporary or permanent dumping of excavation products, the transport, the disposal, management and storage of materials;

(c) the Concession Sites will be adequate and fit for purpose of this Agreement (subject to any other provisions in this Agreement with regard to additional land expropriation);

(d) the Standards and Specifications as listed in Appendix 9 (*Standards and Specifications*), technical requirements, all the relevant regulations, standards, practices, relevant legislation (including legislation to which this Agreement expressly refers to); and

(e) the existing conditions of all the assets relevant to the Concession Operations at each of the Regional Airports;

8.1.3 the financial and macroeconomic data including interest rates and inflation;

8.1.4 the availability and terms of financing for the Concession;

8.1.5 the tax regime in effect as of the date hereof;

8.1.6 any other element that might affect the implementation of the Concession Operations; and

8.1.7 the parallel use of the Joint Use Airports.

8.2 Data

All data, including all airport traffic data and information concerning the wider geographical region and the Concession Sites, provided by or on behalf of the Grantor and/or the State, has been provided to the Concessionaire for information purposes only and is without any representation or warranty as to its accuracy or completeness and the Concessionaire has performed and is obliged to perform at its own cost and expense any investigations or supplementary investigations as it has deemed or may deem appropriate or necessary in order to verify and/or supplement this data.

8.3 The Concessionaire shall not be liable for direct or consequential damages or loss of profit that might be incurred by third parties by the mere existence of the Concession or by the implementation of the Concession Operations or any part thereof unless their occurrence is attributable to its negligence or the negligence of any person that the Concessionaire uses for the implementation of this Agreement (including the Independent Engineer) or because of the failure of the Concessionaire to comply with its obligations under this Agreement.

9 Financing of the Project

9.1 Committed Investment

9.1.1 Each Initial Shareholder shall fulfil its obligation to pay to the Concessionaire that part of the Committed Investment that is apportioned to such Initial Shareholder on or before the dates and in the amounts set out in the Financial Model and included in the Committed Investment Payment Schedule in Article 9.1.4.

9.1.2 As security for the obligation in Article 9.1.1 the Initial Shareholders shall issue and submit through the Concessionaire to the State within the deadline set out in Article 6.2.1(b) the Committed Investment Guarantee in accordance with Article 12.4 (*Committed Investment Guarantee*) less the amounts, if any, paid in accordance with Articles 11.1.1 and 11.1.2(a).

9.1.3 The Initial Shareholders undertake to pay to the Concessionaire as a Committed Investment an aggregate amount of six hundred and seventy six million, two hundred and seventy five thousand, four hundred and thirty eight Euro (€676,275,438) as follows:

(a) an amount of three hundred and thirty eight million, one hundred and thirty seven thousand, seven hundred and nineteen Euro (€338,137,719) as Concessionaire's Share Capital, and

(b) an amount of three hundred and thirty eight million, one hundred and thirty seven thousand, seven hundred and nineteen Euro (€338,137,719) as Subordinated Debt,

provided that if there is any Designated Loan Agreement signed prior to the Concession Commencement Date, the amounts listed in this Article 9.1.3, shall be amended to reflect the Concessionaire's capital structure.

9.1.4 The Committed Investment Payment Schedule shall be as follows:[2]

Committed Investment Payment Schedule				
Payment Number	**Committed Investment (in nominal Euro)**		**Payment / Drawdown Date**	**Sub Total**
	Share Capital	**Subordinated Debt**		
1	24,000	0	On the date of constitution of Concessionaire and prior to the signature of the present.	24,000
2	5,000,000	0	As per Article 11.1.2(a) of this Agreement.	5,000,000
3	310,971,507	312,500,000	On or before the Concession Commencement Date.	623,471,507
4	22,142,212	9,485,182	Up to date falling six (6) months post the Concession Commencement Date.	31,627,395
5	0	16,152,537	Up to date falling forty five (45) months post the Concession	16,152,537

[2] The amounts and payment/drawdown dates of the table for the Committed Investment Payment Schedule of Article 9.1.4 will be updated prior to the Concession Commencement Date to reflect the Committed Investment and debt financing structure of the Concessionaire at that time.

Committed Investment Payment Schedule				
Payment Number	Committed Investment (in nominal Euro)		Payment / Drawdown Date	Sub Total
	Share Capital	Subordinated Debt		
			Commencement Date	
total	338,137,719	338,137,719	-	676,275,438

provided that if there is any Designated Loan Agreement signed prior to the Concession Commencement Date, the amounts listed in this Article 9.1.4, shall be amended to reflect the Concessionaire's capital structure.

9.1.5 The payment of the Committed Investment shall be evidenced on each Payment Date as indicated in the above table:

(a) in respect of the amount expressed as Share Capital, by submission to the State of a certified copy of all the legal documents that are submitted to the competent business registry (Geniko Emporiko Mitroo G.E.MI) pursuant to cod. law 2190/1920 and the relevant laws in the event of a Société Anonyme share capital increase;

(b) in respect of the amount expressed as Subordinated Debt, by submission to the State of the Concessionaire's accounting books together with a certificate from the Concessionaire's certified accountant(s).

9.1.6 Subject to payments of Share Capital that in accordance with Article 9.1.4 or Article 11.1.2 are required to be effected before the Concession Commencement Date, if any payment of the Committed Investment is not effected in its entirety prior or on the required date in the Committed Investment Payment Schedule or in accordance with Article 11.1.2 (as the case may be), the State may give notice to the Concessionaire of the amount due and if payment of the relevant portion of the Committed Investment then due is not effected within five (5) Business Days of receipt of such notice, the Lenders or the State may, subject to the provisions of the State Direct Agreement (if any), make a demand under the Committed Investment Guarantee and require the payment to the Concessionaire of an amount equal to the difference between the amount payable on the respective date in accordance with the Committed Investment

Payment Schedule or in accordance with Article 11.1.2 (as the case may be) and the amount actually paid on the same date.

9.1.7 If the Concessionaire determines that further equity and/or subordinated debt shall be required for the financing, upgrade, maintenance, management and operation of the Regional Airports in accordance with this Agreement, the Concessionaire shall inform the State of the requirements and provide the State with all necessary information in relation to such further equity and/or subordinated debt. The State shall approve and designate in writing further subordinated debt and/or equity capital as Subordinated Debt and/or Concessionaire's Share Capital respectively (including the designation as Commitment Investment) by a ministerial decision to be issued no later than fifteen (15) Business Days from the submission of the required shareholders' resolutions (in case of Share Capital) and/or the executed subordinated debt agreements (in case of Subordinated Debt), unless it deems that such funds are not necessary for the financing, upgrade, maintenance, management and operation of the Regional Airports in accordance with this Agreement.

9.2 Financing of the Concession with Loans

9.2.1 The Concessionaire shall ensure that at any given time financing is available for the full and proper implementation of the Concession. If such financing is not available to the Concessionaire, the Concessionaire shall be subject, as an exclusive remedy for its failure to comply with the terms of this Article 9.2.1, to the penalties provided under Appendix 6 (*Performance Measurement*) in respect of Future Works.

9.2.2 The loan agreements that have been executed simultaneously with the execution of this Agreement shall be designated by the State as the Designated Loan Agreements on or before the Concession Commencement Date. The State may approve and designate in writing further financial agreements as Designated Loan Agreements following a request of the Concessionaire, by a ministerial decision to be issued no later than fifteen (15) Business Days after submission by the Concessionaire of the executed financial agreements. Every financial agreement that has not been so approved in writing by the State shall not be deemed to be a Designated Loan Agreement for the purposes of this Agreement. Notwithstanding the above, the State shall not without reasonable cause refuse or delay its consent for the approval and designation as a Designated Loan Agreement of any agreement documenting any Refinancing of the Designated Loan Agreements, which does not result in the position of the State vis-à-vis any Party and/or the Lenders being more onerous or the raising of debt financing with the purpose of funding Future Works and/or working capital needs of the normal business cycle of the Concessionaire. If a request is made by the Concessionaire and prior to the granting of the above approval by the State, the Parties shall consult in

accordance with Article 47 (*Refinancing*) in order to determine the benefit resulting from the Refinancing.

9.2.3 No amendment to a Designated Loan Agreement can be effected without the consent in writing of the State such consent not to be unreasonably withheld or delayed. In any case, such consent shall be deemed as granted by the State following the lapse of one (1) month from receipt of the relevant request submitted by the Concessionaire to the State. Notwithstanding the above, the consent of the State shall not be required (i) in connection with any amendment of the Designated Loan Agreements which does not result in the position of the Grantor and the State vis-à-vis any Party and/or the Lenders being more onerous and (ii) in connection with any amendment that is an Additional Permitted Borrowings Limit. The consent of the State shall not be required for the correction of obvious mistakes, but the relevant corrections must be promptly notified to the Grantor and the State.

9.2.4 If an amendment is made to any Designated Loan Agreement or a new financing agreement is proposed which does not increase the Grantor's and the State's obligations or liabilities or prejudice their rights under this Agreement and/or the State Direct Agreement or is otherwise permitted pursuant to Article 9.2.3 above and therefore does not require the prior written consent of the State, then the Concessionaire shall deliver to the Grantor and the State a confirmed copy of each such amended documents or new financing agreement within fourteen (14) days after the date of its execution certified as a true copy by an officer of the Concessionaire.

10 Assignment, Novation and Transfer

10.1 Unless expressly provided otherwise the Concessionaire may not assign or in any way transfer any of his rights and obligations under this Agreement without the prior written consent of the Grantor and the State.

10.2 As an exception and in order to grant security to the Lenders for the Concession, the Concessionaire may assign, pledge or transfer to the Lenders its rights under this Agreement.

10.3 Any such grant of security to the Lenders will be effected by notarial act or by a certified document and, provided that it is effected in accordance with the provisions of this Article and that it is notified to the Grantor and the State in accordance with applicable Laws, such grant will be valid and binding on the Grantor and the State.

10.4 The State and/or the Grantor may at any time assign, transfer or novate the whole or any part of its contractual rights and obligations under this Agreement and any ancillary or related document, to an existing public law entity or a private law entity or one that will be incorporated for this purpose provided that (i) the State or the Grantor (as appropriate) guarantees in full all

of the assigned, transferred or novated obligations of the entity in question or, as the case may be, its successors, as such are provided for in this Agreement and (ii) the State or the Grantor (as applicable) provides the Concessionaire with at least thirty (30) days prior notice.

11 Share Capital - Shareholders

11.1 Share Capital

11.1.1 The paid in Share Capital of the Concessionaire at the Effective Date is twenty four thousand Euro (€24,000).

11.1.2 The Concessionaire shall increase its Share Capital by receipt of payments in cash:

(a) within four (4) months from the Effective Date or the latest until ten (10) Business Days before the Concession Commencement Date, by the amount of five million Euro (€5,000,000). To this effect, the Concessionaire has provided on the Effective Date certified copy of the relevant resolution of the general meeting of the Initial Shareholders that has been submitted to GE.MI. pursuant to cod. law 2190/1920 and relevant laws,

(b) on or prior to the Concession Commencement Date, in an amount at least equal to thirty percent (30%) of the aggregate Share Capital of the Concessionaire required in accordance with Article 9.1.3(a) including the amount referred to in Article 11.1.1, and

(c) after the Concession Commencement Date, in accordance with the Committed Investment Payment Schedule set out in Article 9.1.4.

11.1.3 With regard to the increase of the Concessionaire's Share Capital in accordance with Article 11.1.2, if the responsible bodies of the Concessionaire delay or withhold the necessary decisions or do not perform the necessary procedures for this increase and these actions or omissions result in the failure to increase the Share Capital within the prescribed time limits and the State or the Lenders (as applicable) are not able to call under the Committed Investment Guarantee in accordance with Article 9.1.6, the State may terminate this Agreement, in accordance with Article 33 (*State Termination - Consequences*).

11.2 Amendment of Concessionaire's Articles of Association

11.2.1 With the exception of increases to its Share Capital up to the amount set out in Article 9.1.3(a) and amendments which are effected in compliance with the Law, or for the correction of obvious errors, or which do not materially affect the ability of the Concessionaire to implement this Agreement, no amendment to the articles of

association of the Concessionaire is permitted without the prior written consent of the Grantor and the State (such consent not to be unreasonably withheld or delayed). In any case, such consent shall be deemed as granted by the Grantor and the State following the lapse of one (1) month from receipt of the relevant request submitted by the Concessionaire to the Grantor and the State. If the Concessionaire's articles of association are amended in breach of this Article 11.2.1 then the provisions of Article 33 (*State Termination - Consequences)* will apply.

11.2.2 The Concessionaire shall invite the Grantor and the State to its Shareholders' general meetings.

11.2.3 The Concessionaire shall send to the Grantor and the State the documents that it is required by cod. law 2190/1920 to submit to the supervising authority and within the applicable time limits.

11.3 Concessionaire's Shares

11.3.1 The Concessionaire shall notify the Grantor and the State of any proposed change in ownership including any sale or creation of interest in relation to its Share Capital as soon as reasonably practicable and in any event at least twenty eight (28) days before any such change of ownership is effected. Notwithstanding the provisions of this Article 11.3 (*Concessionaire's Shares*), the prior written consent of the Grantor and the State (not to be unreasonably withheld or delayed) shall be required at any time in relation to a change of ownership to any person, firm or company that the Grantor and/or State would reasonably object to for national security reasons or for reasons which are, in the Grantor's and/or the State's reasonable opinion, in the national interest.

11.3.2 The Initial Shareholders must retain in aggregate at least seventy percent (70%) of the entire issued Share Capital until five (5) years from the Concession Commencement Date plus any delay (if any) in the completion of the Imminent Works, not attributable to an Event of Delay or State Responsible Event.

11.3.3 The Lead Member must retain at least 33.34% of the entire issued Share Capital until the first (1st) anniversary of the Effective Date. Further to Article 11.3.2, if the Lead Member changes, then a new Lead Member with at least 33.34% of the entire issued Share Capital and with the qualities described in the Invitation for Expression of Interest must be appointed until the tenth (10th) anniversary of the Effective Date, and subject to the consent of the State and the Grantor.

11.3.4 The restrictions set out in Article 11.3.2 above are not applicable:

(a) on transfers:

(i) between the Initial Shareholders as long as the Lead Member holds 33.34% until the first (1st) anniversary of the Effective Date;

(ii) to Affiliates of the Initial Shareholders;

(iii) effected by exercising any rights by virtue of any pledge that has been granted over the shares exclusively for securing the Designated Loan Agreements (if any); or

(b) in any other case provided that the Grantor and the State have given their prior written consent.

11.3.5 Subject to compliance with this Article 11.3 (*Concessionaire's Shares*) the Concessionaire may issue new shares.

11.3.6 If any permitted transfer of shares is performed prior to the full payment and/or drawdown of the Committed Investment, the transferring Initial Shareholder shall continue to be subject to the obligations set out in Article 9.1.3, until and unless the issuing bank of the Committed Investment Guarantee notifies the State in writing that the Committed Investment Guarantee is in effect in favour of the transferee.

11.3.7 Any transfer of the Concessionaire's shares that is effected in breach of this Article is invalid.

11.3.8 The restrictions of this Article must appear on the face of the share certificates (or temporary titles) of the Concessionaire.

11.4 Listing at the Stock Exchange

Subject to the restrictions of Article 11.3 (*Concessionaire's Shares*) and:

(a) with the prior written consent of the Grantor and/or the State (not to be unreasonably withheld or delayed) the Concessionaire may at any time prior to the completion of the Imminent Works; or

(b) without the prior written consent of the Grantor and/or the State, the Concessionaire may at any time after the completion of the Imminent Works,

and in accordance with applicable Laws file an application for its shares to be listed on the Athens Exchange, or on any other recognised stock market and the Concessionaire may issue new shares or offer old shares or both to effect such a listing.

12 Performance Bonds

12.1 The Concessionaire has submitted to the Grantor, the Participation Letters of Guarantee:

(a) No. 732631NBGA1409/19.9.2014 of Bayerische Landesbank for the amount of nine million, seven hundred and fifty thousand Euro (€9,750,000) as extended from time to time; and

(b) No. GRA0201601/7.10.2014 of Alpha Bank S.A. for the amount of five million, two hundred and fifty thousand Euro (€5,250,000) as extended from time to time,

for the good performance on its part of this Agreement from the Effective Date until the Concession Commencement Date.

12.2 As security for the good performance by the Concessionaire of this Agreement from the Concession Commencement Date, the Performance Bonds provided for in the immediately following Articles shall be submitted to the Grantor or the State, as applicable, by the Concessionaire.

12.3 Works Performance Bond

12.3.1 On or before the Concession Commencement Date, the Concessionaire shall deliver to the State the Works Performance Bond issued from an Acceptable Bank for an amount equal to twenty million Euro (€20,000,000), the form of which has been agreed by the Contracting Parties and is attached as Section 2 of Appendix 1 (*Form of Letters of Guarantee*).

12.3.2 The Works Performance Bond shall be issued to the Lenders and to the State, and if issued by the Contractor, also to the Concessionaire, as beneficiaries. The order of claims and the application of proceeds of the Works Performance Bond shall be subject to the provisions of the State Direct Agreement (if any, in accordance with Article 37.1.8).

12.4 Committed Investment Guarantee

12.4.1 On or before the Concession Commencement Date, the Concessionaire shall deliver to the State the Committed Investment Guarantee issued by an Acceptable Bank for an amount up to the Committed Investment in the form attached as Section 1 of Appendix 1 (*Form of Letters of Guarantee*).

12.4.2 The Committed Investment Guarantee shall be issued to the Lenders and to the State as beneficiaries. The order of claims and the application of proceeds of the Committed

Investment Guarantee shall be subject to the provisions of the State Direct Agreement (if any, in accordance with Article 37.1.8).

12.5 Operation Bond

12.5.1 On or before the Concession Commencement Date, the Concessionaire shall deliver to the Grantor the Operation Bond issued by an Acceptable Bank for an amount equal to ten million Euro (€10,000,000) (Indexed), in the form attached to this Agreement as Section 3 of Appendix 1 (*Form of Letters of Guarantee*).

12.5.2 The first Operation Bond shall be of a duration equal to the time period between the Concession Commencement Date and 31 December in the year following the year of its issue, plus two (2) months. Every subsequent Operation Bond shall be of duration of at least fourteen (14) months.

12.5.3 The Concessionaire undertakes to update the amount of the Operation Bond within the first two (2) months of every year of the Concession Period in accordance with the percentage increase of the Consumer Price Index of the previous year rounded down, in each case, to the nearest one hundred thousand Euro (€100,000). Notwithstanding the above, the updating of the amount of the first Operation Bond shall be effected during the first two (2) months of the year of its expiry and in accordance with the percentage increase of the CPI for the time period between the month immediately preceding the month of its issue and 31 December of the year preceding the year of its expiry. If the Consumer Price Index for any updating period is reduced then the amount of the Operation Bond shall remain the same for the next year and for as long as the CPI would otherwise have negative impact on the amount of the bond.

12.5.4 The Operation Bond shall be issued to the Grantor as beneficiary. The order of claims and the application of proceeds of the Operation Bond shall be subject to the provisions of the State Direct Agreement (if any, in accordance with Article 37.1.8).

12.6 Bank(s) that have issued the Participation Letters of Guarantee and will issue:

(a) the Works Performance Bond;

(b) the Operation Bond; and

(c) the Committed Investment Guarantee;

shall be, Acceptable Bank(s). If the issuing bank(s) of any of the Performance Bonds ceases to be an Acceptable Bank, the Concessionaire shall promptly upon becoming aware of such, notify (i) the Grantor in relation to the Participation Letters of Guarantee and the Operation Bond and (ii) the State in relation to the Works Performance Bond and the Committed Investment

Guarantee. If the Concessionaire fails to replace the respective Performance Bond with a guarantee on the same terms from an Acceptable Bank, within sixty (60) days from the relevant notice to the Grantor or the State as applicable and in any case at least thirty (30) days before its expiry, the Grantor in relation to the Participation Letters of Guarantee and the Operation Bond and the State in relation to the Works Performance Bond and the Committed Investment Guarantee, subject to the State's or the Grantor's respective right to terminate this Agreement in accordance with Article 33 (*State Termination - Consequences)*, is entitled to make a demand for the total amount of the respective Performance Bond.

12.7 Amortisation of Guarantees

12.7.1 Participation Letters of Guarantee

The Participation Letters of Guarantee will be returned to the Concessionaire on the Concession Commencement Date.

12.7.2 Works Performance Bond

The Works Performance Bond shall be amortised:

(a) by a percentage of thirty percent (30%) within five (5) days from the Imminent Refurbishment Works End Date for all Regional Airports; and

(b) by the remaining percentage of seventy percent (70%) within five (5) days from the Imminent Works End Date for all of the Regional Airports.

12.7.3 Committed Investment Guarantee

The Committed Investment Guarantee shall be amortised in proportion to the payment of the Committed Investment, as this will be certified each time in accordance with the provisions of Article 9.1.5(a) and 9.1.5(b).

12.7.4 Operation Bond

Subject to the provisions on termination of this Agreement, the Operation Bond will be reduced by 50% at the end of Concession Period and will be returned to the Concessionaire within five (5) days from the expiry of the Concession Agreement Term.

13 Protection of the Environment

13.1 Environment - Protection

13.1.1 **Environment** is any natural or man-made factors and elements that interact with and influence the ecological balance, the quality of life, the health of the inhabitants, historical and cultural traditions and aesthetic values.

13.1.2 **Protection of the Environment** is any actions, measures, and works that are aimed at the prevention of the degradation of the Environment or its reinstatement, maintenance or improvement.

13.2 Environmental Requirements

13.2.1 The Concessionaire shall, during the Concession Period, fully comply with the Environmental Requirements and shall ensure that the Works proposed to be undertaken as set out in each Approved Master Plan and each Approved Refurbishment Development Plan submitted in accordance with this Agreement fully comply with the Environmental Requirements and that in each case it has the required Environmental Permits prior to commencing the relevant Works. With respect to the application of Article 41.3, the Environmental Requirements in force thirty (30) days before the Concession Tender Date will be the relevant laws.

13.2.2 The Concessionaire is obliged to:

(a) establish an Environmental Management Plan;

(b) compile, throughout the Concession Period, an annual report on environmental strategy, which shall be submitted to the State within three (3) months of the Concession Commencement Date and each anniversary thereof; and

(c) create and maintain an internet site where the aforementioned report shall be published.

13.2.3 The Concessionaire shall submit the environmental impact studies prepared by the Concessionaire to the Ministry of Environment and to the HCAA for the purpose of the issuance of the Environmental Requirements. The HCAA shall submit any comments it may have to the Ministry of Environment within twenty (20) days of the submission of the environmental impact studies.

13.2.4

(a) If there are no Valid Environmental Terms for any Regional Airport fifteen (15) days before the Concession Tender Date, then the State shall be liable for any

relevant and reasonable costs incurred by the Concessionaire in connection with complying with any requirements of the first Environmental Terms issued after the Concession Tender Date in relation to such Regional Airport (the First Approved Environmental Terms). The State shall be liable for these costs only if and to the extent that the requirements under the First Approved Environmental Terms were not included either in the previously approved Environmental Terms or in the environmental impact assessment studies included in the Disclosure Bundle.

(b) The Concessionaire shall use all reasonable endeavours, so far as it is practicable, to minimise such costs. As soon as practicable after the State has received a notice from the Concessionaire stating that the Concessionaire is entitled to compensation pursuant to Article 13.2.4(a), the Grantor, the State and the Concessionaire shall discuss and seek to agree the compliance requirements and the costs of the Concessionaire in connection with complying with any requirements of the First Approved Environmental Terms and the ways in which the Concessionaire could mitigate such costs. If the Grantor, the State and the Concessionaire come to an agreement, then the State shall indemnify the Concessionaire for the agreed relevant and reasonable costs. If compensation is payable by the State to the Concessionaire pursuant to Article 13.2.4(a) and Article 13.2.4(b), the Concessionaire may, but is not obliged to, as an alternative to receiving payment of such compensation, elect for the Concession Fee to be adjusted so as to leave the Concessionaire in a no better and no worse position than it would have been in had the compensation been paid in accordance with Article 13.2.4(a) and Article 13.2.4(b).

13.3 Prevention

The Concessionaire shall ensure that it, its subcontractors, the Contractor and each of their subcontractors, within the framework of the Environmental Requirements use appropriate effective technologies to prevent (where possible) and otherwise to minimise any pollution which may be caused to the Environment and to ensure that the storage, treatment, discharge and disposal of all substances generated at any time during the upgrade, maintenance and/or the operation of the Concession, or otherwise on the Concession Sites are such as to prevent (where possible) and otherwise to minimise any pollution which may be caused to the Environment or to man or to any other living organism by such substances.

13.4 Existing Contamination

13.4.1 The State shall be responsible for any damages directly arising out of an Existing Contamination and all baseline noise insulation in accordance with Article 8.1.1 and

agrees to indemnify the Concessionaire and hold the Concessionaire harmless from and against any liability suffered or incurred by the Concessionaire as a direct result of the effects of any Existing Contamination and all baseline noise insulation in accordance with Article 8.1.1 and of remediation of any such Existing Contamination and all baseline noise insulation in accordance with Article 8.1.1 and shall indemnify the Concessionaire against all Losses incurred by the Concessionaire as a direct result of such Existing Contamination and all baseline noise insulation in accordance with Article 8.1.1 and its effects.

13.4.2 The State's obligation to indemnify the Concessionaire under Article 13.4.1 shall only apply to the extent that:

(a) the Concessionaire submits a claim for recovery of all costs, expenses, losses, damages, penalties and fines incurred within thirty six (36) months of the Concession Commencement Date;

(b) the Concessionaire provides evidence to the reasonable satisfaction of the State in relation to the damages arising out of an Existing Contamination and all baseline noise insulation in accordance with Article 8.1.1 and all Losses incurred;

(c) the Losses incurred (including any amount specified under Article 13.4.1) exceed in aggregate an amount of one million Euro (€1,000,000) which threshold shall in all cases be borne by the Concessionaire;

(d) the Concessionaire and its agents, servants or employees and contractors have mitigated all Losses arising as a result of the Existing Contamination and all baseline noise insulation in accordance with Article 8.1.1 and the indemnity shall not apply to the extent that Concessionaire and its agents, servants or employees and contractors fail to take such action.

If the Concessionaire receives notice of any claim relating to any Existing Contamination and all baseline noise insulation in accordance with Article 8.1.1, it must give notice to the State and the Grantor twenty one (21) days from receipt of the notice of such claim.

13.4.3 If there is a delay in or an increase in the cost of the execution of the Imminent Works as a consequence of an Existing Contamination and provided that the Existing Contamination materially adversely affects (or has already materially adversely affected) the progress of the Works for a duration which in the aggregate is longer than 90 days as against the Imminent Works End Date, as such may have been varied and/or revised in accordance with this Agreement, then such event shall constitute an

Event of Delay, which shall be compensated by the State in accordance with Article 30.1 (*Events of Delay - Works Period Compensations*), except if (i) such compensation constitutes a cost, expense, loss, damage, penalty or fine already compensated under Article 13.4.2 or (ii) the threshold specified under Article 13.4.2(c) has not been reached.

14 Concession Sites

14.1 Delivery of the Concession Sites

14.1.1 Subject to the rights of the relevant parties under each of the Contracts and subject to Article 14.1.5, the State shall, either on or just before the Concession Commencement Date or within a period of two (2) months following Concession Commencement Date, make available to the Concessionaire, in the manner and at the time set out in this Article, Vacant Possession of the Concession Sites and the relevant Rights of Way to and from it, as well as any other right reasonably deemed by the State (after consultation with the Concessionaire and taking into account the Concessionaire's reasonable requests) as necessary for the implementation of the Concession, without any relevant payment or other charge becoming payable by the Concessionaire to the State or to any Competent Authority or third party other than as set out in this Agreement.

14.1.2 The State's obligations pursuant to Article 14.1.1 shall be subject to the compliance by the Concessionaire with Article 6.2.1(b).

14.1.3 The State's unreasonable refusal to execute or any delay in executing the protocol in accordance with Article 14.1.4 constitutes an Event of Delay and a State Responsible Event.

14.1.4 The delivery by the State to the Concessionaire of the Vacant Possession of the Concession Sites and Rights of Way is subject to the submission of a request in writing by the Concessionaire together with a plan containing details of the delivery (the **Delivery Plan**), which shall be submitted by the Concessionaire to the State the earliest of six (6) months after the Effective Date and two (2) months prior to the Concession Commencement Date and which shall be recorded in a special protocol executed by the State and the Concessionaire. The Concessionaire and the State shall complete the process of delivering Vacant Possession of the Concession Sites and Rights of Way to the Concessionaire in accordance with the Delivery Plan, such Delivery Plan to foresee delivery either on or just before the Concession Commencement Date or within a period of two (2) months following Concession Commencement Date, unless otherwise agreed between the Concessionaire and the State.

14.1.5 If any Airport Contract is terminated by the State at the request of the Concessionaire pursuant to Article 4.9.2, the State shall have a period of three (3) months to comply with the requirements of this Article 14 (*Concession Sites*) as regards the third parties to such Airport Contracts failing which an Event of Delay and/or a State Responsible Event shall have occurred.

14.1.6 Subject to the rights of the relevant parties under the Contracts, the State undertakes the obligation to maintain throughout the Concession Period the Vacant Possession by the Concessionaire of the Concession Sites, as well as the relevant Rights of Way to and from such sites. The Concession Sites shall not be used by the Concessionaire for any reason other than for the implementation of the Concession Operations.

14.1.7

(a) All land expropriations necessary:

(i) for the grant of an Aerodrome Certificate to the Concessionaire; or

(ii) where an Aerodrome Certificate does not or ceases to allow the Concessionaire to conduct the Concession Operations as such were envisaged in the Business Plan at the Concession Commencement Date and in accordance with the Financial Model;

shall, in each case, be carried out under the provision, responsibility and at the expense of the State;

(b) If an Approved Master Plan confirms that Supplementary Land is required for the development of the Regional Airports and provided that the relevant plan was accompanied by the Concessionaire's proposal with respect to the Supplementary Land, the relevant survey and the environmental impact assessment study together with all supporting documentation including that documentation specified in paragraph (d) below and any other documentation that the State may reasonably require including a cost-benefit analysis, the State shall at its own cost procure or expropriate such Supplementary Land;

(c) Any land expropriated pursuant to this Article 14.1.7 shall thereafter be included as part of the Concession Sites;

(d) Any expropriations under this Article 14.1.7 shall be undertaken by the State within the deadlines set out below commencing on the latest date between the date of approval of the relevant Master Plan and the date of issue of the Approved Environmental Terms and the submission by the Concessionaire of the cadastre and complete dossier:

(i) for expropriations outside city plan: twenty four (24) months; and

(ii) for expropriations within city plan: thirty three (33) months.

14.1.8

(a) Upon receipt by the Concessionaire of a notice by the State to be delivered to the Concessionaire by no later than fifteen (15) days from the commencement of the applicable deadline as per Article 14.1.7 (d) and providing details about the cost of an expropriation to be conducted pursuant to Article 14.1.7, the Parties shall discuss and seek to agree, such agreement to be reached within sixty (60) days from receipt of such notice, that part or all of the cost of any expropriation conducted by the State pursuant to an Approved Master Plan in accordance with the provisions of this Agreement be undertaken by the Concessionaire by setting off its payment obligations towards the Grantor and/ or the State under this Agreement as per sub-paragraphs (i) and (ii) below. The Parties will determine within the above 60-day deadline the amount of expropriation cost to be undertaken by the Concessionaire and the corresponding calculation of the amount of payment obligations of the Concessionaire that will be deducted by way of set off, taking also into account the cost of money for the Concessionaire subject to appropriate evidence for the period between the disbursement of the expropriation cost by the Concessionaire until the time of payment of its reduced payment obligations towards the Grantor and/ or the State , as well as the timing of such payment and deduction. Any provision of a Law or of this Agreement restricting any set off rights of the Concessionaire against the Grantor and/or the State, as well as any deduction or withholding of its payment obligations towards the Grantor and/ or the State, including, for the avoidance of doubt, the provisions of Article 44 *(Set Off)*, shall not apply in this respect.

(i) The Concessionaire shall pay the cost of an expropriation that it has agreed to cover as above, when this becomes due and payable, and shall deduct by way of set off such amount from the amounts of the Levy and/or the Annual Concession Fee that are due and payable in accordance with this Agreement for the Concession Year to which the payment of the expropriation costs by the Concessionaire relates;

(ii) to the extent that the cost of an expropriation that the Concessionaire has agreed to cover is not fully covered by the amounts of the Levy and/or the Annual Concession Fee as per sub-paragraph (i) above, the Concessionaire may deduct by way of set off the uncovered amount of

the expropriation cost from the amount of the Variable Concession Fee that is due and payable in accordance with this Agreement for the Concession Year to which the payment of the expropriation costs by the Concessionaire relates.

(b) To the extent that any part of the expropriation cost that has been agreed to be covered by the Concessionaire has not been fully covered through the deduction by way of set off and with the order of priority between payment obligations as per paragraph (a) above with respect to the Concession Year to which such expropriation cost relates, the deduction by way of set off of payment obligations in the same order of priority as per paragraph (a) above shall apply also to the subsequent Concession Years, until such expropriation cost is fully covered.

(c) For the avoidance of doubt:

(i) the discussions that may be held between the Parties as per paragraph (a) above and the outcome thereof shall not affect, in any manner whatsoever, the obligation of the State to immediately commence as well as to duly and timely effect the relevant expropriations as per Article 14.1.7 as well as, in case no agreement is reached between the Parties within the 60-day deadline as per paragraph (a) above, the obligation of the State to procure the relevant expropriation at its own cost;

(ii) the amounts of the Levy, the Annual Concession Fee and the Variable Concession Fee that are not set off with the cost of an expropriation that the Concessionaire has agreed to cover as per paragraph (a) above shall continue to be due and payable by the Concessionaire to the State or the Grantor (as applicable) in accordance with the terms of this Agreement.

14.1.9 The Concessionaire shall deposit the agreed amounts as per Article 14.1.8(a) above to a special account of the State notified to it, designated solely for the payment by the State of the costs of expropriations conducted pursuant to this Agreement. For the avoidance of doubt, the State shall procure that the use of any amounts deposited in such account for any further purpose other than the one designated in this Article 14.1.9 shall be strictly prohibited.

14.1.10 A State Responsible Event shall occur if the State fails to effect expropriations that are required pursuant to Article 14.1.7 within the prescribed time limits.

14.2 Delay in Delivery of the Concession Site

The delay in the delivery by the State of any part of the Concession Sites, under the terms and within the deadlines set in this Article 14 (*Concession Sites*) shall, subject to the exceptions contained in such definitions, constitute an Event of Delay and/or a State Responsible Event respectively.

14.3 Handback of the Concession Site

Upon the expiry of the Concession Period or following the termination of this Agreement, the Concessionaire shall handback to the State the Concession Sites free of any charge and possession and, as the case may be, in accordance with Articles 33.3 (*Results of Termination by the State and/or the Grantor*) and 34.2 (*Results of Termination by the Concessionaire*) or Article 32 (*Handback of Concession to the State*).

15 Antiquities

15.1 The Concessionaire shall if any infrastructure or building works are to be constructed at any of the Regional Airports perform in the area where such work is to be undertaken Archaeological Test Excavations or use other suitable means to investigate the data collected to determine the existence or otherwise of Antiquities. The cost of performance of Archaeological Test Excavations and/or for the performance of geophysical surveys shall be for the account of the Concessionaire. Any other expense for additional Archaeological Test Excavations or for archaeological investigations and for the monitoring of the related works and excavations shall be borne by the State in accordance with the applicable legislation. The carrying out by the Concessionaire of any Archaeological Test Excavations in addition to those envisaged in this Article shall be certified by the Independent Engineer and shall be compensated for by applying *mutatis mutandis* the provisions on Variations. At least four (4) days prior to any Archaeological Test Excavations the Concessionaire shall notify each of the Competent Authority responsible for supervising such tests, the Independent Engineer and the State who may each attend such Archaeological Test Excavations. The State shall use its best efforts to assist the Concessionaire in all its works, surveys, and investigations related to Archaeological Test Excavations as well as in the monitoring associated with such works, surveys and investigations.

15.2 The Concessionaire shall, upon ascertaining the existence of Antiquities during any of the Works, notify the Competent Authority, the Independent Engineer and the Archaeological Service and suspend immediately all Works in the area of the Antiquities, and at the same time take all necessary measures for the preservation and safekeeping of such Antiquities until the Competent Authority takes responsibility for such in accordance with the applicable Laws.

15.3 After evaluation of the Antiquities by the Competent Authority, instructions shall be issued to the Concessionaire either for the continuation of the Works, or for their suspension for the performance of archaeological investigations by the Competent Authority, or for the temporary suspension of the Works in the area where Antiquities were discovered for the time period during which the Archaeological Service will conduct archaeological investigations by its own means and at the expense of the State.

15.4 An aggregate delay of more than two (2) months to the Works due to works related to Antiquities discovered during the Works shall constitute an Event of Delay or a State Responsible Event.

15.5 Every Antiquity is the exclusive property of the State.

16 Design - Construction Contract

16.1 With respect to the Imminent Works, the Concessionaire shall enter into the Design - Construction Contract(s) with the Contractor(s) to implement the Imminent Works and will enter into Design - Construction Contract(s) with Contractors for Future Works, such contracts to be on arm's length terms and conditions substantially similar to those in the Design - Construction Contract(s) set out in Appendix 28 (*Design - Construction Contract(s) and/or Design-Construction Contract Template for Imminent Works*). The appointment of any Contractor after the Concession Commencement Date shall be subject to the provisions of Article 22 (Concessionaire's Subcontractors).

16.2 Subject to Article 37.1.6, a Contractor may be replaced by the Concessionaire at any time, provided that the terms of any replacement Design - Construction Contract(s) may not be amended or replaced, nor may the contracting parties waive any rights therein without the prior written consent of the State, such consent not to be unreasonably withheld or delayed.

16.3 The Concessionaire has the right to allow a Contractor to assign to subcontractors the fulfilment of its obligations under the Design - Construction Contract(s), subject to the terms of this Agreement and in the case of subcontracts for a value in excess of one million Euro (€1,000,000) under the following conditions:

16.3.1 that the subcontractor shall comply with the requirements of the relevant Design - Construction Contract(s);

16.3.2 that the award of the subcontract will not impair the ability of the Contractor to fulfil its obligations under the Design - Construction Contract(s) and/or the ability of the Concessionaire to fulfil its obligations under this Agreement;

16.3.3 that the Concessionaire provides the names and particulars of each relevant subcontractor (or subcontractors) in writing (to the State and the Independent Engineer) and simultaneously supplies a copy of each relevant subcontractor agreement (or agreements) within seven (7) days from the date of execution of such agreement; and

16.3.4 that the Contractor remains liable for the obligations set out in the Design - Construction Contract(s) and is not, by reason of part of its obligations being carried out by a subcontractor, relieved of any of its commitments, obligations and responsibilities thereunder.

16.4 The Concessionaire shall not be relieved of any of its commitments, obligations and responsibilities under this Agreement by reason of some or all of those obligations being carried out by a subcontractor of the Contractor, and the State and the Grantor will not in any way be liable to the Contractor or any of its subcontractors, nor will they be bound in any way by the terms of the Design - Construction Contract(s) or any subcontractor agreement thereunder.

16.5 The State's written approval of any amendment to the Design - Construction Contract(s) or waiver thereof, will not relieve the Concessionaire of any of its commitments, obligations and responsibilities under this Agreement, nor will it render the State and/or the Grantor liable to any of these entities, nor will the State and/or the Grantor be bound in any way by the terms of such contract or subcontract.

16.6 The Concessionaire has sole responsibility for payments to the Contractor. The State and the Grantor will have no responsibility for such payments.

16.7 All contracts entered into by the Concessionaire with the Contractor or by the Contractor with any of its subcontractors will provide step-in rights for the State, without prejudice to any Lenders' rights as these rights are defined in the Designated Loan Agreements (if any).

17 Permits

17.1 Transfer and Conversion of Existing Aerodrome Certificates

17.1.1 The State has provided, as part of the Disclosure Bundle, Aerodrome Certificates for each Certified Regional Airport together with any existing Aerodrome Manual and other supporting material relevant to aerodrome certification at such Regional Airports and a list of Certified Regional Airports for which an Aerodrome Certificate has been issued on the basis of the national legislation prior to 31 December 2014.

17.1.2 The Concessionaire shall prior to the Concession Commencement Date submit a draft Aerodrome Manual to the HCAA and within the time limits set out in the Aerodromes Regulation 2014 undertakes to apply for the initiation of the conversion in accordance with article 6 of the Aerodromes Regulation 2014.

17.2 Application for Aerodrome Certification for Non-Certified Regional Airports

17.2.1 The HCAA shall on or before the Effective Date provide to the Concessionaire a set of operating conditions for each Non-Certified Regional Airport. The Concessionaire and the HCAA shall prior to the Concession Commencement Date consult with each other in good faith to agree the operating conditions to apply to each Non-Certified Regional Airport as of the Concession Commencement Date.

17.2.2 The Concessionaire shall prior to the Concession Commencement Date apply to the HCAA for the initiation of the certification process for each of the Non-Certified Regional Airports in accordance with Article 17.3.1.

17.3 General

17.3.1 No more than ten (10) days after receipt of the application by the Concessionaire in accordance with Article 17.1 (*Transfer and Conversion of Existing Aerodrome Certificates*) and no more than one (1) month after receipt of the application by the Concessionaire in accordance with Article 17.2 (*Application for Aerodrome Certification for Non-Certified Regional Airports*) the HCAA shall confirm to the Concessionaire receipt of the applications and shall propose a date for a first meeting with the Concessionaire to determine the conversion and/or certification process, as applicable. Such first meeting shall take place no more than one (1) month after the submission of the application by the Concessionaire in accordance with Article 17.1 (*Transfer and Conversion of Existing Aerodrome Certificates*) and 17.2 (*Application for Aerodrome Certification for Non-Certified Regional Airports*).

17.3.2 The Concessionaire shall comply with the conversion and/or certification process, as applicable, determined pursuant to Article 17.3.1.

17.3.3 The State undertakes that until the completion of the relevant certification process for the relevant Non-Certified Regional Airports under Article 17.3.1, and provided that the Concessionaire complies with such certification process or that any non-compliance with such certification process is not attributable to the Concessionaire under the terms of this Agreement:

(a) the State, the Grantor, the HCAA and/or any other Government Authority, Government Service and/or Competent Authority shall not challenge in any manner whatsoever the operation of any of the Non-Certified Regional Airports by the Concessionaire due to existing infrastructure as long as the Concessionaire is not in breach of this Agreement;

(b) if the Concessionaire is not able to obtain insurance of any of the risks required to be insured under this Agreement in relation to any Non-Certified Regional Airport, the State shall act as insurer of last resort in accordance with the procedure set out in Articles 24.12 *et seqq.* for any such risks that are not insured; and

(c) notwithstanding Article 17.4 (*Cost for Aerodrome Certification*), the State shall indemnify and keep indemnified the Concessionaire against any Loss incurred by the Concessionaire due to the existing infrastructure and/or any non-availability of necessary land for the certification of the Non-Certified Regional Airports.

17.3.4 For the avoidance of doubt, the HCAA shall provide the certification for the Non-Certified Regional Airports without reducing the current runway declared distances or declared capacities at the relevant Non-Certified Regional Airports.

17.3.5 Aerodrome Certificates for each Certified Regional Airport with deviations, and for each Non Certified Regional Airport which will be issued in accordance with Articles 17.2.2 and 17.3 (*General*) with deviations, shall continue to be certified by HCAA at the future renewals and/or conversions with the same deviations as were in place prior to renewal and/or conversion, to the extent that this is permitted by the relevant EASA Certification Specifications in force at the time of the renewal and/or conversion.

17.4 Cost for Aerodrome Certification

17.4.1 The Concessionaire shall be responsible for the design, construction, completion, commissioning and testing of the works that are required by the State in order to achieve the initial certification based on the Aerodromes Regulation 2014 for Non-Certified Regional Airports. The Concessionaire shall ensure that the design, construction, completion, commissioning and testing of such works will be carried out in accordance with the terms of this Agreement, Good Industry Practice, all relevant Permits and all relevant Laws in force. The provisions of Appendix 19 (*Variations*) shall apply for the determination of the cost of such works. The State shall be responsible for all new infrastructural, capital investments and/or other costs required in order to achieve the initial certification based on the Aerodromes Regulation 2014 for Non-Certified Regional Airports.

17.4.2 The Concessionaire shall be responsible for all new infrastructural, capital investments and/or other costs required in order to achieve conversion of the existing Aerodrome Certificates in accordance with Article 17.1 (*Transfer and Conversion of Existing Aerodrome Certificates)* for Certified Regional Airports.

17.4.3 The Concessionaire shall be responsible for procuring all subsequent renewals of each of the Aerodrome Certificates.

17.5 Upgrade Operation and Exploitation Permit

The State hereby grants to the Concessionaire a general permit to upgrade, maintain, manage, operate and exploit the Regional Airports, according to the terms and conditions of this Agreement (the **Concession Implementation Permit**). The granting of the Concession Implementation Permit does not relieve the Concessionaire from the obligation to acquire all partial or special Permits required under this Agreement or by any applicable Law.

17.6 State Permits and Responsibilities

17.6.1

(a) Unless expressly provided otherwise in this Agreement, the State is responsible for obtaining and transferring to the Concessionaire, where required, the State Permits on the Concession Commencement Date.

(b) Any Existing Works Construction Permits and Existing Operational Permits which are required but have not been issued shall be deemed to have been granted through ratification by the Hellenic Parliament upon the Ratification Law Effective Date.

17.6.2 Upon receiving a written request from the Concessionaire pursuant to Article 17.7 (*Concessionaire Permits and Responsibilities*) within a reasonable period before the deadline for issuing or renewing a Concessionaire Permit, or such shorter time period as is practicable, the HCAA and/or the State (as the case may be according to pertinent legislation) shall use its best efforts to assist the Concessionaire to obtain and/or maintain any Concessionaire Permit during the Concession Period, provided that the Concessionaire must:

(a) prior to making such request, have done all things reasonably necessary to obtain and or maintain any Permits which are the subject of such request;

(b) continue diligently to pursue the grant or maintenance of any Permits that are the subject of such request;

(c) provide the HCAA and/or the State with any information that it may reasonably request in connection with the Concessionaire's request; and

(d) bear all costs relating to the obtaining and/or maintaining of any such Permits.

17.6.3 Failure by the HCAA or the State (as the case may be) to comply with its obligations under this Article 17.6 (*State Permits and Responsibilities*) shall be an Event of Delay and/or a State Responsible Event.

17.7 Concessionaire Permits and Responsibilities

17.7.1 Unless expressly provided otherwise in this Agreement, the Concessionaire is responsible throughout the Concession Period for obtaining and maintaining all the Concessionaire Permits (and all renewals or extensions) provided that any failure to issue, renew or extend a Concessionaire Permit by any Government Authority or Competent Authority without a valid reason shall be an Event of Delay and/or a State Responsible Event.

17.7.2 The Concessionaire shall ensure that the Regional Airports are operated with valid Concessionaire Permits at all times and shall apply promptly and in the appropriate form to the HCAA, the Competent Authorities and the PUOs for the issue of all Concessionaire Permits and shall give the HCAA written and prompt notice of submission of each such application. Each application will be filed in accordance with applicable Laws and shall be accompanied by all necessary supporting documentation. An application shall be deemed complete unless within ten (10) days from submission of such application the authority granting the Concessionaire Permit notifies the Concessionaire in writing that the supporting documentation is incomplete.

17.7.3 For the purposes of this Article, the submission of an application for the issue of a Concessionaire Permit is deemed to be prompt if it was submitted by such a date, in advance of the date that a permit is required for the commencement of the relevant Concession Operations, that allows a period for its issue that is equal to or longer than the time period for its issue set out in the legislation in force and in any case is a period of not less than sixty (60) days.

17.7.4 The State within the framework of its interest for the timely completion of the Works shall ensure that the PUO will conduct the necessary designs required and related to the relocation of their networks and any relevant installations and implement the necessary works at their own cost, without obstructing (to the extent possible) the Concessionaire’s ability to meet the Planned Completion Dates in respect of the Works. Concurrently the Concessionaire shall provide to the PUO involved not later than three (3) months prior to the date upon which the relevant network relocation is required, the necessary information so as to enable the PUO to schedule the relevant works.

17.7.5 Subject to Article 17.6.1(a), the Concessionaire must use all reasonable endeavours to assist the State to obtain the State Permits on or prior to the Concession Commencement Date and maintain the State Permits during the Concession Period.

17.7.6 For the avoidance of doubt, the HCAA shall continue to be the Competent Authority for issuing any Permits required for the execution of Works within the Concession Sites in accordance with the ministerial decision No. Γ2/Β/26970/1469/10.8.1998.

17.8 Deemed Issuance

17.8.1 If notwithstanding the fulfilment by the Concessionaire of the conditions for the issue of a Concessionaire Permit, the State or other Government Authority, Competent Authority or PUO delays the issue of any Concessionaire Permit beyond the lawful time limit, or if there is no such limit, beyond sixty (60) days from the submission of the relevant application, such Concessionaire Permit, excluding any Environmental Permit, shall be deemed to be issued by operation of law upon the expiry of such time limit. The deemed issuance of the Concessionaire Permit, pursuant to this Article, will be evidenced by the issuance of a declaratory act issued by the HCAA, Department of Monitoring and Implementation of the concession agreement (case c of par. 1, article 9 of the Presidential Decree 52/2012) following confirmation by the Independent Engineer.

17.8.2 Any declaratory act issued pursuant to Article 17.8.1 will state that it is issued pursuant to Article 17.8.1 and replaces a Concessionaire Permit that would otherwise be necessary for the Works.

17.8.3 Any declaratory act issued pursuant to and in accordance with this Article 17.8 (*Deemed Issuance*) shall have the same force and effect as the relevant Concessionaire Permit would have had once issued.

17.9 Public Utility Companies or Organisations

17.9.1 The Concessionaire shall ensure, at its own cost, that the supply of electricity, of the necessary power and voltage and in adequate positions, is available throughout the Concession Period. The State shall provide the Concessionaire with any reasonable support that it may require for the provision of such supplies from the PUOs.

17.9.2 The terms of the previous paragraph apply mutatis mutandis for the supply of telephone lines and water for the Concession Operations.

17.9.3 The State undertakes to facilitate the timely transfer of all contracts for electricity, telephone and water supply connections to the Regional Airports to the Concessionaire on or prior to the Concession Commencement Date, so as to allow from such date, the exercise by the Concessionaire of any of the rights and obligations arising with respect to such. The Concessionaire shall not be responsible for any obligations or any liabilities incurred under contracts for electricity, telephone

and water supply connections to the Regional Airports for the period prior to the delivery of Vacant Possession of the Concession Sites in accordance with Article 14.1.4.

18 Works

18.1 Concessionaire's Obligations

18.1.1 The Concessionaire will bear responsibility for the Designs, construction and commissioning of the Works.

18.1.2 The Concessionaire shall ensure that the Designs, construction, completion, commissioning and testing of the Imminent Works and any Future Works will be carried out in accordance with the terms of this Agreement and more specifically so as to comply with:

(a) the initial Approved Master Plan and the Imminent Works Implementation Time Schedule and any other approved time schedule;

(b) each Approved Refurbishment Development Plan so as to ensure the remedy of any matters identified in each Facilities Condition Assessment;

(c) each Approved Master Plan to ensure the ongoing provision of the Required Level of Service and sufficient capacity at each Regional Airport; and

(d) the Performance Standards for the Designated Airport Services;

(e) each of the following:

(i) the applicable requirements pursuant to the Certification Regulations;

(ii) the Approved Environmental Terms;

(iii) the Standards and Specifications, Works Requirements and Maintenance Requirements;

(iv) the quality manuals regarding the development and the control of Designs and construction;

(v) Good Industry Practice;

(vi) all relevant Permits; and

(vii) all relevant Laws in force.

18.1.3 The Concessionaire declares that all Works and each separate section thereof will be appropriate for the purpose for which they are intended, as this is determined or reasonably results from the Standards and Specifications and the Works Requirements.

18.1.4 The Independent Engineer shall, in relation to the Supervised Works, perform each of the duties as more particularly set out in this Agreement.

18.2 Designs

18.2.1 The Concessionaire shall ensure that the Designers will carry out the Designs for the Supervised Works to the level and detail reasonably determined by the Independent Engineer, so that the latter is able to check and approve the Supervised Works and determine to what extent the quality of the Designs, the Supervised Works, the functionality, the systems, the facilities, the specifications and/or the finishings of the Supervised Works comply in all respects with the Standards and Specifications and the Works Requirements.

18.2.2 Each Design shall include the main dimensions and all technical characteristics of and the relevant calculations relating to the Supervised Works and will be presented so that it is possible to assess it with relation to the functionality, the safety, the environment and the finishings.

18.2.3 The Concessionaire shall submit to the Independent Engineer, with a copy to the State, each Design in as many copies as the Independent Engineer may require immediately following the completion of the Design.

18.3 Design Check

18.3.1 The Independent Engineer shall check and approve the Designs for all Supervised Works according to this Agreement and its Appendices and the Independent Engineer Agreement, and it shall be responsible for:

(a) reviewing and checking the extent to which such Designs meet the Standards and Specifications and the Works Requirements and ordering any supplementary design necessary for the compliance of the Designs to such requirements;

(b) approving the schedule of investigations and tests at the Concession Sites, checking their adequacy and sufficiency for design purposes and providing a copy of this approved schedule to the Concessionaire and the State;

(c) auditing, checking and approving the quality control manuals and design quality assurance ordering modifications or additions (as required) and monitoring their implementation;

(d) compiling and providing to the Concessionaire and the State monthly progress reports, covering the activities of the previous period and the problems encountered and presenting the programme of activities for the following period with reference to all tests to be performed; and

(e) imposing any necessary measurements of structural behaviour and reviewing their results.

18.3.2 Within a month from the Concession Commencement Date, the Concessionaire and the Independent Engineer shall agree in writing any details of matters referred to in Independent Engineer's Agreement, regarding the way in which relevant Designs shall be submitted to the Independent Engineer and the time limits within which the Independent Engineer will be obliged to issue the Design Approval Certificate.

18.4 Design Approval Certificate

18.4.1 Within the deadline that shall be agreed between the Concessionaire and the Independent Engineer pursuant to Article 18.3.2, the Independent Engineer shall issue and deliver to the Concessionaire a Design Approval Certificate with a copy to the State and the HCAA and, in the case of the HCAA, it will attach a complete set of copies of the approved Designs in question at the level of a "detailed design" according to PD 696/74, as well as of any other related documents in its possession and inform the HCAA of the process for commenting on the Designs as set out in this Article 18.4 (*Design Approval Certificate*). The copy delivered to the HCAA will be accompanied by the check sheet of the approved Design. As of the date of issuance of the Design Approval Certificate by the Independent Engineer, the approved Designs are considered to be "good for construction" and the Concessionaire may immediately commence the relevant Works.

18.4.2 Within thirty (30) days from the date of receipt of the above-mentioned approved Designs, the HCAA may inform the Independent Engineer (with notice to the Concessionaire and the State) of any comments or objections as to the extent that the Designs conform with the Standards and Specifications and Works Requirements and/or any inconsistency with any previously approved Designs, stating the reasons for its opinion.

18.4.3 Within seven (7) days from the date of receipt of such notice from the HCAA, the Independent Engineer shall inform the HCAA and the Concessionaire whether it agrees

or rejects the comments and/or objections. The decision of the Independent Engineer shall be final and binding unless and until it is reversed by the Technical Disputes Resolution Panel, should the State or the Concessionaire refer the matter to it in accordance with Article 18.4.4.

18.4.4 If the HCAA or the Concessionaire disputes the decision of the Independent Engineer to uphold or reject the HCAA's comments or objections, the State or the Concessionaire may refer the matter to the Technical Disputes Resolution Panel, within ten (10) days from receipt of such decision.

18.4.5 If either the Independent Engineer or the Technical Disputes Resolution Panel upholds the HCAA’s comments or objections, the Independent Engineer will give the necessary instructions to the Concessionaire so that it will re-apply for a new Design Approval Certificate, and the provisions of this Article 18.4 (*Design Approval Certificate*) will apply to such resubmission. Comments or objections that were brought up in the first submission may not be raised again.

18.4.6 If the Independent Engineer has approved the submitted Design, and the Concessionaire or the HCAA have not submitted any objections to such approval within the time limits of this Article 18.4 (*Design Approval Certificate*) or if the Technical Disputes Resolution Panel decides that such approval should be issued, the relevant Design Approval Certificate is final and binding.

18.5 Design Change

No approved Design (or section thereof) approved according to the procedures set out in this Article 18 (*Works*) may be changed, modified, or departed from, other than pursuant to a written proposal for a change, modification or departure being submitted to the Independent Engineer for approval in accordance with the procedures set out in Article 18.3 (*Design Check*).

18.6 Commencement of Supervised Works

18.6.1 Subject to Article 18.6.2, the Concessionaire may not commence any Supervised Works until a Design Approval Certificate has been issued by the Independent Engineer in accordance with Article 18.4.1.

18.6.2 If the Concessionaire commences any Supervised Works prior to such Design Approval Certificate becoming final and binding in accordance with Article 18.4.6, the Independent Engineer shall have no liability to the Concessionaire for such Supervised Works.

18.7 Concessionaire's Responsibility

18.7.1 The submission of any Design or document pursuant to this Article, its approval or disapproval, the issue of any Design Approval Certificate, the submission of comments or objections by the State or any reference of any matter to the Technical Disputes Resolution Panel pursuant to this Article or any recourse to Arbitration shall not relieve the Concessionaire in any way from any of its obligations, liabilities and responsibilities under this Article or otherwise.

18.7.2 Any breach by the Independent Engineer of any of its obligations under the Independent Engineer's Agreement or any delay by, or caused by, the Independent Engineer in connection with the performance or delayed performance of its obligations under the Independent Engineer's Agreement, or any dispute between the Independent Engineer and the Concessionaire regarding the performance of the Independent Engineer's obligations or otherwise, will not relieve the Concessionaire in any way from any of its obligations, liabilities or responsibilities under or pursuant to this Agreement.

18.7.3 If this Agreement is terminated pursuant to Article 33.2 (*State and/or Grantor Termination*), the State may step-in to the Independent Engineer's Agreement in the place of the Concessionaire.

18.8 Term of Works

The Concessionaire shall perform and complete all Imminent Works within the time periods set out for the relevant Works in the Imminent Works Implementation Time Schedule and in any event shall perform and complete:

18.8.1 the Imminent Refurbishment Works within twenty (20) months from the Concession Commencement Date;

18.8.2 the Imminent New or Expansion Works within forty eight (48) months from the Concession Commencement Date;

in each case, in accordance with the provisions of this Agreement, the Standards and Specifications, the Works Requirements and Good Industry Practices in order to ensure that the Works and any part thereof shall be suitable for their purpose as identified in or can reasonably be inferred from the specifications.

18.9 The issuance of the Final Completion Certificate for each of the Regional Airports in respect of the Imminent Works shall be deemed to be the Imminent Works End Date for such Regional Airport in accordance with Article 18.12 (*Completion Certificate Issuance Procedure*).

18.10 If any of the time periods referred to in Article 18.8 (*Term of Works*) are exceeded in aggregate by more than 30% and except if such delay occurs following an Event of Delay or a State Responsible Event, then a Concessionaire Event of Default shall have occurred.

18.11 Work Completion Certificate

18.11.1 All the Completion Certificates are to be issued by the Independent Engineer, in accordance with the provisions of this Article.

18.11.2 The issuance of a Completion Certificate shall apply in the following cases:

(a) when the Imminent Works at any Regional Airport have been completed in accordance with the terms of this Agreement, the Approved Imminent Refurbishment Development Plan, the Approved Master Plan, the Approved Designs and the Imminent Works Implementation Time Schedule;

(b) when any Future Material Works at any Regional Airport have been completed in accordance with the relevant Approved Refurbishment Development Plan and/or Approved Master Plan and/or the Approved Designs as the case may be; and

(c) additional Completion Certificates may be issued by the Independent Engineer if any Works as a result of a Variation which are Supervised Works have been completed.

18.11.3 At any time during the construction of the Works, the Concessionaire and the Contractors shall, subject to receiving reasonable notice, give access to the site of the Works to the HCAA for the purpose of inspecting such Works.

18.12 Completion Certificate Issuance Procedure

18.12.1 *Generality*

This process for the issuance of the Substantial Completion Certificate shall be implemented separately in each of the Regional Airports.

18.12.2 *Pre-Substantial Completion Inspections*

The Concessionaire shall give the Independent Engineer not less than twenty (20) days and not more than thirty (30) days' notice of the date on which the Concessionaire (acting reasonably) considers that the relevant Supervised Works in respect of any Regional Airport will be Substantially Complete inviting it to inspect the relevant Supervised Works for the purpose of ascertaining their completion.

18.12.3 Within the above twenty (20) day to thirty (30) day period, the Independent Engineer, the Concessionaire and the HCAA will inspect, in the presence of the Contractor, the relevant Supervised Works for which the Substantial Completion Certificate has been requested by the Concessionaire, to check that such works are Substantially Complete (in accordance with the Specifications and other provisions of this Agreement) and that the relevant Works are ready for operation and comply with applicable Standards and Specifications and the Works Requirements. The HCAA may request from the Contractor qualitative and quantitative data for the respective Supervised Works. The Concessionaire and/or the Contractor may carry out minor works during this procedure.

18.12.4 The Independent Engineer's decision will be final and binding, unless and until reversed by the Technical Disputes Resolution Panel.

18.12.5 If either the HCAA or the Concessionaire disagrees with the decision of the Independent Engineer, it will immediately inform the Independent Engineer, and the State or the Concessionaire may refer the matter to the Technical Disputes Resolution Panel, within seven (7) days of receipt of the Independent Engineer's decision. The Technical Disputes Resolution Panel will issue a decision within fourteen (14) days from the date on which the dispute was referred to it.

18.12.6

(a) If the Independent Engineer decides that the relevant Works have been completed and are in compliance with the Specifications and Designs and, the HCAA and/or the Concessionaire have not submitted any objections thereto, or if any objection has been submitted by the HCAA and/or the Concessionaire and referred to the Technical Disputes Resolution Panel by the State or the Concessionaire, the Technical Disputes Resolution Panel decides that the relevant Works have been completed and are in compliance with the Specifications and Designs, the Independent Engineer will promptly issue the relevant Completion Certificate to the Concessionaire and deliver a certified copy to the HCAA and the State.

(b) If the Independent Engineer or the Technical Disputes Resolution Panel decides that the relevant Works have not been completed or are not in compliance with the Specifications and/or the Designs then, the Independent Engineer will instruct the Concessionaire to complete the remaining or remedial works in question. On completion of the remaining or remedial works, the provisions of this Article 18 (*Works*) shall apply.

18.12.7 *Substantial Completion Matters*

The Independent Engineer shall, within ten (10) days after any inspection made pursuant to Article 18.12.2 (*Pre-Substantial Completion Inspections*) notify and provide details to the Concessionaire, the HCAA, and the State of any outstanding matters which require to be attended to before the relevant Supervised Works will be considered Substantially Complete. The Concessionaire shall attend to such matters as soon as reasonably practicable. When the outstanding matters have been addressed the Concessionaire shall notify the Independent Engineer and a further inspection by the Independent Engineer shall be arranged to determine whether the relevant Works are Substantially Complete. If the outstanding matters have not been addressed this procedure shall be repeated until the relevant Works are Substantially Complete.

18.12.8 *Substantial Completion Certificates*

(a) The Independent Engineer when satisfied (acting reasonably) that the relevant Supervised Works are Substantially Complete shall issue a Substantial Completion Certificate for such Works stating the date upon which, in the Independent Engineer's opinion, such Works became Substantially Complete;

(b) The Independent Engineer shall issue the Substantial Completion Certificate for the relevant Supervised Works, notwithstanding the fact that there are Snagging Matters. Where there are Snagging Matters, the Independent Engineer and the Concessionaire shall schedule such matters at the time of the inspection and the Independent Engineer and the Concessionaire shall sign the Substantial Completion Snagging Schedule as a record of the agreed Snagging Matters for such Works within seven (7) days after the date of the issuance of the relevant Substantial Completion Certificate;

(c) Following the issue of the Substantial Completion Snagging Schedule pursuant to paragraph (b) above, the Concessionaire shall, in consultation with the Independent Engineer and in such manner as to cause as little disruption as reasonably practicable to the use of the relevant Regional Airport, attend to all Snagging Matters set out in the Substantial Completion Snagging Schedule as

soon as reasonably practicable after the relevant Regional Airport is Substantially Complete; and

(d) The Concessionaire shall in such manner as to cause as little disruption as reasonably practicable, rectify all Snagging Matters within one hundred and twenty (120) days after the issue of the Substantial Completion Certificate or as soon as reasonably practicable thereafter having regard to the nature of the Snagging Matters.

18.13 Final Completion Certificate

18.13.1 The Concessionaire shall give the Independent Engineer not less than twenty (20) days and not more than thirty (30) days’ notice of the date on which the Concessionaire (acting reasonably) considers that the relevant Snagging Matters have been rectified. The Independent Engineer shall inspect the relevant Works no sooner than five (5) days before the date upon which the Concessionaire considers that such Snagging Matters have been rectified.

18.13.2 The Independent Engineer when satisfied (acting reasonably) that the relevant Works are complete shall issue a Final Completion Certificate in respect of the relevant Regional Airport stating the date upon which, in the Independent Engineer's opinion, such Works became complete.

18.14 The issue of a Completion Certificate shall in no way affect the obligations of the Concessionaire under this Agreement.

19 State Works

19.1 General

19.1.1 The State shall procure that all State Works are performed and completed and that the State Works Completion Certificate, the Temporary Acceptance Protocol and the Final Acceptance Protocol are issued with respect to the relevant State Works in each case in accordance with the standards and specifications included in the relevant State Works Contract and the relevant State Works legislation.

19.1.2 At any time during the construction of the State Works, the State and its contractors shall, subject to reasonable notice, give access to the site of the State Works to the Independent Engineer and the Concessionaire for the purpose of inspecting such works. In addition, the State shall update the Concessionaire on the development of the State Works whenever there is an incident causing a delay in the handover of the State Works by the State.

19.1.3 The State undertakes to handover the State Works to the Concessionaire within the relevant time periods set out in Appendix 11 (*State Works Contracts*). Failure to handover the State Works within the relevant time periods shall be a State Responsible Event and an Event of Delay.

19.2 Handover of State Works

19.2.1 The handover of the State Works shall be conducted as follows:

(a) The State shall notify the Independent Engineer and the Concessionaire that a State Works Completion Certificate has been issued in respect of the relevant State Works, inviting the Independent Engineer and the Concessionaire to inspect the relevant State Works to determine whether such works are Ready for Handover;

(b) Following such notification the Independent Engineer, the Concessionaire and the State will inspect, in the presence of the State's contractor (if the contractor so requires), the relevant State Works for which the State Works Completion Certificate has been issued. The Concessionaire and the Independent Engineer may request all qualitative and quantitative data for the respective State Works, that is or should be available to the State at such time in accordance with the State Works Contract;

(c) The Independent Engineer shall, within ten (10) days of an inspection made pursuant to paragraph (b) above notify the Concessionaire and the State that:

(i) such State Works are Ready for Handover in which case the State shall deliver, and the Concessionaire shall accept, the relevant State Works; or

(ii) there are outstanding matters, substantial in scope and importance, which the Independent Engineer determines to be necessary before the relevant State Works will be determined to be Ready for Handover;

(d) Either the State or the Concessionaire may dispute a determination of the Independent Engineer made in accordance with paragraph (c) above by referring the matter to the Technical Disputes Resolution Panel within fifteen (15) days following the notification of such determination. The determination of the Independent Engineer will be binding on the Parties if the matter is not referred within the applicable time period and, in any event, until the Technical Disputes Resolution Panel decides otherwise; and

(e) If the Independent Engineer determines that the State Works are not Ready for Handover and such determination is not referred to the Technical Disputes

Resolution Panel, or the Technical Disputes Resolution Panel confirms that the State Works are not Ready for Handover, the State shall procure that all works that are necessary in order for the relevant State Works to be Ready for Handover are undertaken and completed. On completion of such works the process set out in paragraphs (a) to (d) above shall be repeated.

19.3 Snagging Matters

19.3.1 The State shall notify the Independent Engineer and the Concessionaire that a Temporary Acceptance Protocol has been issued in respect of the relevant State Works as soon as the same becomes available and in any event not more than seven (7) months after the issuance of a State Works Completion Certificate. A notification pursuant to this Article 19.3.1 shall include a copy of the Temporary Acceptance Protocol, the State Works log and the State Works Snagging Matters list and shall invite the Independent Engineer and the Concessionaire to inspect the relevant State Works for the purpose of ascertaining its completion.

19.3.2 Following such notification the Independent Engineer, the Concessionaire and the State will inspect, in the presence of the State's contractor (if the contractor so requires), the relevant State Works for which the Temporary Acceptance Protocol has been issued. The Concessionaire and the Independent Engineer may request all qualitative and quantitative data for the respective State Works, that is or should be available to the State at such time in accordance with the relevant State Works Contract.

19.3.3 The Independent Engineer shall, within ten (10) days of an inspection made pursuant to Article 19.3.2 above, notify the Concessionaire and the State:

(a) if handover of the State Works has occurred in accordance with Article 19.2.1(c)(i) above, of his determination that the State Works are substantially complete in accordance with the relevant State Works Contract and describing any items that have been omitted from the State Works Snagging Matters list in order for the State Works to be completed in accordance with the State Works Contract (the **Additional State Works Snagging Matters**); or

(b) if handover of the State Works has not occurred;

(i) of any matters to be addressed in accordance with Article 19.2.1(c)(ii) above, in which case the provisions of Article 19.2 (*Handover of State Works*) shall apply; and

(ii) of any Additional State Works Snagging Matters.

19.3.4 Either the State or the Concessionaire may dispute the above mentioned determination of the Independent Engineer as regards Additional State Works Snagging Matters by referring the matter to the Technical Disputes Resolution Panel within fifteen (15) days following the notification of such determination. The determination of the Independent Engineer will be binding on the Parties if the matter is not referred within the applicable time period and in any event, until the Technical Disputes Resolution Panel decides otherwise.

19.3.5

(a) Notwithstanding any recourse to the Technical Disputes Resolution Panel, the State shall have six (6) months to rectify the Additional State Works Snagging Matters. In addition, the State shall procure that any State Works Snagging Matters specified in the Temporary Acceptance Protocol are rectified within six (6) months from the date of the Temporary Acceptance Protocol and in this respect relevant provisions will be included in such Temporary Acceptance Protocol; and

(b) If handover of the State Works to the Concessionaire has occurred, the Concessionaire shall, subject to reasonable notice and in any case before the expiry of the time periods specified in paragraph (a) above or such longer period as maybe agreed, between the Concessionaire and the State, give access to the site of the State Works to the State and its contractor for the purpose of rectifying any State Works Snagging Matters and/or any Additional State Works Snagging Matters.

19.3.6 If the State fails to rectify:

(a) the State Works Snagging Matters;

(b) any of the Additional State Works Snagging Matters which are not disputed by the State; or

(c) any relevant matters determined by the Technical Disputes Resolution Panel, as being for the account of the State;

within, in each case, the applicable time period, the Concessionaire may undertake the rectification of the relevant State Works in accordance with Article 4.3.3 and in such circumstances the consent of the State shall be deemed to have been given.

19.3.7 The State shall notify the Independent Engineer when all State Works Snagging Matters identified in the Temporary Acceptance Protocol and/or Additional State Works Snagging Matters have been attended to and a further inspection by the Independent

Engineer shall be arranged. If the Independent Engineer determines that not all matters have been rectified, the State shall procure that such matters are promptly attended to or, if more than six (6) months have elapsed since the date of issue of the Temporary Acceptance Protocol or, in the case of Additional State Works Snagging Matters, six (6) months have elapsed from the relevant Independent Engineer determination or the period indicated in the determination by the Technical Disputes Resolution Panel, then the Concessionaire may undertake the rectification of such State Works in accordance with Article 4.3.3 and in such circumstances the consent of the State shall be deemed to have been given.

19.3.8 The State shall be responsible for any latent defects (in accordance with applicable State Works legislation and the relevant State Works Contract) identified in the State Works on or prior to the issuance of the Final Acceptance Protocol. The Concessionaire shall notify the State and the Independent Engineer of any such latent defects.

19.3.9 The Independent Engineer shall, within fifteen (15) days of being notified of a latent defect by the Concessionaire, inspect the relevant State Works to determine whether there are any latent defects and shall, within ten (10) days of such inspection notify the Concessionaire and the State of his determination in this regard.

19.3.10 Either the State or the Concessionaire may dispute the above mentioned determination of the Independent Engineer by referring the matter to the Technical Disputes Resolution Panel within fifteen (15) days following the notification of such determination. The determination of the Independent Engineer will be binding on the Parties if the matter is not referred within the applicable time period and in any event, until the Technical Disputes Resolution Panel decides otherwise.

19.3.11

(a) Notwithstanding any recourse to the Technical Disputes Resolution Panel, the State shall have four (4) months to rectify latent defects; and

(b) If handover of the State Works to the Concessionaire has occurred, the Concessionaire shall, subject to reasonable notice and only for four (4) months or such longer period as may be agreed between the Concessionaire and the State, give access to the site of the State Works to the State and its contractor for the purpose of rectifying any latent defects.

19.3.12 If the State fails to rectify the latent defects within four (4) months of the determination of the Independent Engineer or within the period indicated by the Technical Disputes Resolution Panel (as applicable), the Concessionaire may undertake the rectification of

the relevant State Works in accordance with Article 4.3.3 and in such circumstances the consent of the State shall be deemed to have been given.

19.3.13 Any costs that may be incurred in respect of the State Works during the obligatory warranty period provided by the relevant State Works Contract and the applicable State Works legislation shall be for the account of the State to the extent that such costs are not attributable to the use of the State Works by the Concessionaire or any of its sub-contractors or any Airport Right Holder.

20 New or Expansion Works and Refurbishment Works

20.1 Master Plan

20.1.1 Within five (5) months of the Concession Commencement Date, the Concessionaire shall compile the Master Plan for each Regional Airport which plan shall set out all Imminent New or Expansion Works and Future New or Expansion Works and the relevant expropriations required to enable such Works to be undertaken. The Concessionaire shall update the Master Plan on the fifth anniversary of the Concession Commencement Date and every five (5) years thereafter to incorporate any increase in the capacity of the aprons and/or Passengers terminals that may be required at the Relevant Airport to satisfy the existing and forecasted air traffic numbers.

20.1.2 The Concessionaire shall submit all Master Plans together with, in the case of the Imminent Works, the Imminent Works Implementation Time Schedule to the Independent Engineer. If the Independent Engineer determines that the relevant Master Plan is fit for purpose it shall submit such plan to the HCAA for approval in accordance with Article 20.3 (*Review and Approval of Rectification Plans and Master Plans*).

20.2 Capacity Assessment

20.2.1 The Concessionaire shall ensure that there is sufficient capacity in respect of the civil aprons and Passengers terminals to accommodate with the Required Level of Service air traffic demand at all times and shall undertake New or Expansion Works so as to ensure that the Airport Services are provided in accordance with the Standards and Specifications, the Performance Standards, the Service Quality Standards and the capacity requirements each as set out in Appendix 6 (*Performance Measurement*).

20.2.2 An Initial Capacity Assessment shall be prepared as soon as possible after the Effective Date and in any case prior to the date falling three (3) months after the Concession Commencement Date and shall be in respect of the most recent Peak Period. Thereafter, Capacity Assessments shall be performed by the Capacity Assessment Provider at each Regional Airport as follows:

(a) at any Regional Airport that is Capacity Critical, in the Peak Period in the subsequent Concession Year and, if an Expansion Trigger occurs as a result of such Capacity Assessment, in the Peak Period in the Concession Year falling five (5) years after the Imminent Works End Date of such Regional Airport and annually thereafter until a Capacity Assessment demonstrates that such Regional Airport has ceased to be Capacity Critical;

(b) at any Regional Airport that is Potentially Capacity Critical, in the Peak Period in the Concession Year falling three (3) years after the previous Capacity Assessment and every three (3) years thereafter until a Capacity Assessment demonstrates that such Regional Airport has ceased to be Potentially Capacity Critical; and

(c) thereafter, and in all other cases, five (5) years after the previous Capacity Assessment.

20.2.3

(a) Deficiency Points in respect of any Regional Airport that is Capacity Critical shall accrue in accordance with Appendix 6 (*Performance Measurement*); and

(b) Notwithstanding any other provision of this Agreement, if the Concessionaire incurs Deficiency Points as a result of having been determined to be Capacity Critical, the Concessionaire may request an additional Capacity Assessment in the Peak Period of the Concession Year following such determination and annually thereafter.

20.2.4 The results of each Capacity Assessment (other than the Initial Capacity Assessment) shall be submitted to the HCAA as part of the Annual Performance Report no later than 1 March in the calendar year following the most recent Peak Period.

20.2.5 Each Capacity Assessment shall indicate, based on an analysis of the data in accordance with the provisions of paragraph 3 (*Passenger Terminal and Apron Capacity Assessment*) of Appendix 6 (*Performance Measurement*), whether any Regional Airport is Capacity Critical.

20.2.6 If any Regional Airport is determined by the Initial Capacity Assessment to be Materially Capacity Critical, and the initial Master Plan submitted pursuant to Article 20.1.1 does not, in the reasonable opinion of the HCAA, address such under-capacity, the Concessionaire shall update its Master Plan to include such Imminent New or Expansion Works as may be required in the reasonable opinion of the HCAA for the construction and/or expansion to the civil aprons and/or Passengers terminals.

20.2.7 Subject to Article 20.2.6 if any Regional Airport is determined to be Capacity Critical, the Concessionaire shall prepare, and submit to the HCAA for its approval, a Rectification Plan which may include plans to rearrange and/or expand the existing facilities and/or to construct new facilities.

20.2.8 If any Regional Airport continues to be Apron Capacity Critical for two (2) consecutive years, an Expansion Trigger shall occur and the Concessionaire shall prepare an updated Master Plan for Future New or Expansion Works for the construction and expansion to the civil aprons and the creation of additional aircraft parking positions.

20.2.9 If any Regional Airport continues to be Terminal Capacity Critical for two (2) consecutive years, an Expansion Trigger shall occur and the Concessionaire shall prepare an updated Master Plan for Future New or Expansion Works for the construction of an expansion to the Passengers terminals or for the construction of a new Passengers terminals.

20.2.10 The Concessionaire shall submit an Annual Performance Report to the HCAA.

20.3 Review and Approval of Rectification Plans and Master Plans

20.3.1

(a) The Independent Engineer will review any submitted Rectification Plan and/or Master Plans (together the **Plans**) and if satisfied that such Plans are fit for purpose in that the Plan provides airside, landside and Passengers terminals capacity required to service forecasted air traffic levels for at least the following ten (10) years shall, within twenty one (21) days of receipt submit the same to the HCAA for approval. The HCAA will, subject to this Article 20.3 (*Review and Approval of Rectification Plans and Master Plans*), review and approve the Master Plans and in the case of Imminent Works, the Imminent Works Implementation Time Schedule, within forty five (45) days from its submission. The relevant approval shall be notified to the State, the Independent Engineer and the Concessionaire.

(b) In case the Concessionaire proves to the Independent Engineer that it is technically impossible to comply with Article 18.8 (*Term of Works*) of the Concession Agreement in respect with the Imminent New or Expansion Works without expropriating and, due to the non-availability of land, without implementing solutions that would be more onerous to the Concessionaires than those provided in the Standards and Specifications as per a determination of the Independent Engineer, then the requirements for the size and scope of the Imminent New or Expansion Works would be appropriately adjusted by the

Independent Engineer and the Master Plan, the Imminent Works Implementation Time Schedule, as well as the Standards and Specifications and the Works Requirements will be accordingly amended so that the relevant works that cannot be implemented due to the reasons stated above are no longer included in the size and scope of the Imminent New or Expansion Works.

20.3.2 Within fourteen (14) days from the submission of the relevant Plans, the HCAA may notify the Independent Engineer and the Concessionaire with any comments or objections it may have.

20.3.3 If either the Independent Engineer or the Concessionaire dispute the comments and/or the objections of the HCAA, the State or the Concessionaire may within ten (10) days from receipt of such comments or objections refer the matter to the Technical Disputes Resolution Panel.

20.3.4 If the Independent Engineer determines that any Plans are not fit for purpose or if the Independent Engineer and the Concessionaire or the Technical Disputes Resolution Panel upholds the comments or objections of the HCAA, the Concessionaire shall resubmit the amended Plan for approval, in which case the above paragraphs shall apply *mutatis mutandis* for this new submission.

20.3.5 Once approved the relevant Plan will be referred to as the **Approved Master Plan** or the **Approved Rectification Plan** (as appropriate) and the Concessionaire shall promptly comply with the proposals set out in the Approved Master Plan or the Approved Rectification Plan (as appropriate) including any time periods for the completion of Works and in accordance with the terms of this Agreement.

20.4 Refurbishment Works - Facilities Condition Assessment

20.4.1 The Independent Engineer will, in accordance with the provisions of this Agreement and the Independent Engineer Agreement, be responsible for performing and preparing the First Facilities Condition Assessment as soon as possible and, in any event, within three (3) months of the Concession Commencement Date and thereafter an annual Facilities Condition Assessment, evaluating in each case all major facilities and systems as set out in paragraph 4.1 (*Future Works - Future Refurbishment Works*) of Appendix 12 (*Works*). The Independent Engineer shall submit copies of the First Facilities Condition Assessment and each subsequent Facilities Condition Assessment to the HCAA and to the Concessionaire together with a summary of the key issues identified therein within ten (10) days of its preparation.

20.4.2 The Concessionaire shall:

(a) within three (3) months of receipt of the First Facilities Condition Assessment prepare and submit to the Independent Engineer for approval an Imminent Refurbishment Development Plan which plan shall be prepared in accordance with paragraph 4.1(d) (*Refurbishment Development Plan*) of Appendix 12 (*Works*) and shall describe in detail all Imminent Refurbishment Works which the Concessionaire shall undertake in order to ensure that the existing facilities operate with no or minor deficiencies and to address any shortfall in the performance of the facilities as identified in the First Facilities Condition Assessment; and

(b) within two (2) months of receipt of each other Facilities Condition Assessment if such Facilities Condition Assessment indicates that the facilities at any Regional Airport are in category fair or below as categorised in paragraph 4.1(c) (*Facilities Condition Assessment*) of Appendix 12 (*Works*) prepare and submit to the Independent Engineer for approval a revised Refurbishment Development Plan (the **Revised Refurbishment Development Plan**) which plan shall include all details as required pursuant to Appendix 12 (*Works*) and shall outline all near, intermediate and long-term Future Refurbishment Works which the Concessionaire shall undertake in order to address any shortfall in the standards of the facilities as identified in the relevant Facilities Condition Assessment.

20.5 Review and Approval of Refurbishment Development Plan

20.5.1 The proposals set out in each Refurbishment Development Plan prepared in accordance with Article 20.4 (*Refurbishment Works – Facilities Condition Assessment*) shall be submitted to the Independent Engineer for approval.

20.5.2 Within twenty one (21) days from the date of submission of each Refurbishment Development Plan, the Independent Engineer shall notify the Concessionaire, the State and the HCAA of its decision on the approval or disapproval of the proposals.

20.5.3 Within fourteen (14) days from the notification of the above decision of the Independent Engineer, the HCAA and/or the Concessionaire may submit their comments to the Independent Engineer. In this case, the Independent Engineer shall within ten (10) days from the last notification either accept the comments or confirm its initial decision to the Concessionaire, the State and the HCAA.

20.5.4 The decision of the Independent Engineer is final and binding, unless it is reversed by the Technical Disputes Resolution Panel, following the challenge of this decision by either the State or by the Concessionaire within seven (7) days from the date of notification of the decision.

20.5.5 If the Independent Engineer does not approve the proposals and the HCAA or the Concessionaire have not submitted objections to this decision or if the Technical Disputes Resolution Panel finds that the proposals do not meet the conditions of approval, the Independent Engineer shall submit its observations in the form of a list of deficiencies to the Concessionaire, and notify the HCAA and the State thereof, and instruct the Concessionaire to amend the relevant Refurbishment Development Plan.

20.5.6 Following the amendment of the relevant Refurbishment Development Plan, the Concessionaire may re-submit the proposals for approval, in which case the provisions of this Article will apply again.

20.5.7 Once approved the relevant Refurbishment Development Plan will be referred to as the Approved Refurbishment Development Plan and the Concessionaire shall comply with the proposals set out in the Approved Refurbishment Development Plan including any time periods for the completion of Works and in accordance with the terms of this Agreement.

20.6 Business Plans

20.6.1 On or before the Concession Commencement Date, the Concessionaire shall prepare and submit to the HCAA the Business Plan. The Business Plan shall include the Financial Model for the Concession Period.

20.6.2 The Concessionaire shall update the Business Plans every five (5) years in the case of Regional Airports which process less than one (1) million Passengers per annum and every three (3) years in the case of all other Regional Airports.

21 Independent Engineer

21.1 General

21.1.1 The Concessionaire has agreed with the State and the Independent Engineer, who is independent and of international reputation, specializing in the design, design checking and supervision of similar projects, the template of the Independent Engineer's Agreement[3] which will be executed prior to the Concession Commencement Date in accordance with Article 6.2.1(b)(xviii), the key terms of which are set out in this Article 21 (*Independent Engineer*).

21.1.2 All Supervised Works will be supervised by the Independent Engineer in accordance with the terms of this Agreement and the Independent Engineer's Agreement.

---

[3] To be in full form but for the Independent Engineer's remuneration.

21.1.3 The State agrees and accepts pursuant to this Agreement that, as from the Concession Commencement Date, the Supervision of the Works and the monitoring of compliance with the Standards and Specifications and the Works Requirements shall be performed by the Independent Engineer, in accordance with the terms of this Agreement and the Independent Engineer's Agreement. If there is a conflict between any term of this Agreement and the terms of the Independent Engineer Agreement, the provisions of this Agreement will apply unless and to the extent that the Independent Engineer's Agreement includes additional duties and/or responsibilities of the Independent Engineer in which case such terms will prevail.

21.1.4 The Independent Engineer may not be replaced prior to the Imminent Works End Date without the prior approval of the State and thereafter the Independent Engineer may not be replaced and the terms of the Independent Engineer Agreement may not be amended, modified or varied (or waived in any material respect) without the prior written approval of the State, such consent not to be unreasonably withheld or delayed. It shall not be unreasonable of the State to withhold its consent whilst any Works that the current Independent Engineer is supervising remain outstanding. The State may at all times during the Concession Period require the Concessionaire to replace the Independent Engineer for reasons of national security and the Concessionaire shall promptly terminate the Independent Engineer's Agreement pursuant to this Article.

21.1.5 If the State, acting reasonably, ascertains that the Independent Engineer no longer has the capacity, ability and/or knowledge to perform its obligations under this Agreement and the Independent Engineer's Agreement and/or has materially breached its contractual obligations and such breach is not remedied, following notice of such breach by the Concessionaire to the Independent Engineer, in accordance with the terms of the Independent Engineer's Agreement, it may request in writing that the Concessionaire shall (and the Concessionaire will) terminate the Independent Engineer's Agreement and replace the Independent Engineer.

21.1.6 The Concessionaire shall comply with the terms of the Independent Engineer's Agreement and if applicable the instructions of the Independent Engineer (provided that such instructions are given in accordance with the Independent Engineer's rights pursuant to the Independent Engineer's Agreement).

21.1.7 The Independent Engineer will owe a duty of care to, and will be responsible to, the State as well as the Concessionaire in accordance with the provisions of the Independent Engineer's Agreement.

21.1.8 The Independent Engineer's Agreement will provide step-in rights for the State in case this Agreement is terminated.

21.2 Supervision

21.2.1 The Independent Engineer will, in accordance with the provisions of this Agreement and the Independent Engineer's Agreement, be responsible for amongst other things the matters set out in this Article 21 (*Independent Engineer*).

21.2.2 The Independent Engineer shall:

(a) supervise the Supervised Works in accordance with the provisions of this Agreement and the Independent Engineer's Agreement;

(b) review and confirm that each Master Plan and the Imminent Works Implementation Time Schedule are each fit for purpose or verify and approve the lack of the necessary Supplementary Land required for the Imminent New and Expansion Works for the purposes of Article 20.3.1(b) and adjust accordingly the Master Plan, and the Imminent Works Implementation Time Schedules well as the Standards, the Specifications and the Works Requirements;

(c) perform the Facilities Conditions Assessment in accordance with Appendix 12 (*Works*);

(d) review and approve the Refurbishment Development Plans;

(e) provide services in relation to State Works in accordance with Article 19 (*State Works*);

(f) in relation to the Supervised Works perform the following duties (in all relevant cases considering the implications for quality, time and costs):

(i) any investigations it considers reasonably necessary;

(ii) check and approve all Designs in accordance with Article 18.3 (*Design Check*);

(iii) issue the Design Approval Certificates in accordance with Article 18.4 (*Design Approval Certificate*);

(iv) inspect the Works and ensure compliance of the construction work, materials, workmanship and the quality of the Works with this Agreement, the Standards and Specifications, the Works Requirements and the Designs (including any agreed amendment thereto);

(v) monitor the application of the Approved Environmental Terms and the compliance by the Concessionaire with the Environmental Requirements;

(vi) check that the progress of the Works complies with the construction works program and approve alterations by the Contractor to the detailed program and/or milestone program and/or to the arrangements and methods which the Contractor proposes to adopt for the execution of the Works; and

(vii) certify any additional archaeological test excavation. The Concessionaire will be compensated for any such excavation in accordance with Article 15.1;

(g) give confirmations or make determinations in connection with a delay or suspension of the Supervised Works, or an application for an extension of time or increase in compensation in accordance with Article 30.1 (*Events of Delay - Works Period Compensations*);

(h) check compatibility of the payment schedule in the Design-Construction Contract(s) with the funds available;

(i) ensure that the Contractor establishes and maintains an effective quality assurance procedure for the Supervised Works and reports on its operation;

(j) assist in all aspects of completion testing and taking over of the Supervised Works, including (without limitation) certifying whether the tests on completion and other required tests have been satisfied, issuing the Substantial Completion Certificate, assisting the Concessionaire in issuing the Substantial Completion Certificate and in taking-over the completed Works;

(k) prepare a list of Snagging Matters existing at the date of issue of a Substantial Completion Certificate in accordance with Article 18.12.8 (*Substantial Completion Certificates*);

(l) verify and approve applications for payment submitted by the Contractor within ten (10) days after acceptance of a copy of the Contractor's invoice;

(m) advise on any variations and adjustments required under the Design-Construction Contract(s);

(n) report on the progress of the Works and spending levels in comparison to the related cash flow forecasts to ensure completion of the Works within the time

and the costs budgets established in accordance with the Design-Construction Contract(s);

(o) keep full and proper records of all meetings and discussions conducted by the Independent Engineer;

(p) prepare reports for presentation to the Concessionaire and the State (such reports to include details as to quality, time and costs of the Works);

(q) attend and supervise the factory acceptance tests;

(r) issue the Completion Certificates in accordance with the provisions of Article 18.12 (*Completion Certificate Issuance Procedure*); and

(s) provide such additional services as may be agreed between the Parties.

21.2.3 The Independent Engineer shall verify the compliance with the Handback Requirements during the last years of the Concession Period.

21.2.4 The Independent Engineer shall provide to the State and to the Concessionaire:

(a) at the end of each month during Design and construction of any Supervised Work, Progress Reports in connection with the Works in accordance with Article 27.3 (*Progress Reports*);

(b) during the Concession Guarantee Period, reports as required and at the end of each year as part of the Facilities Condition Assessment; and

(c) from time to time at the reasonable request of the State, the HCAA or the Concessionaire, specific reports in relation to the Works.

21.2.5 The Independent Engineer shall provide services and data as may be required in a dispute resolution from time to time in accordance with this Agreement.

21.3 Independent Engineer's Fees

21.3.1 Subject to Articles 30.1 (*Events of Delay - Works Period Compensations*) and 30.3 (*Event of Delay Make-up*) the Concessionaire will be responsible for the payment of the fees and other costs and expenses of the Independent Engineer, and the State shall have no responsibility for such fees, costs and expenses.

21.3.2 The supervision of any Works as a result of a Variation, shall be performed in accordance with the provisions of this Article 21 (*Independent Engineer*). The cost of

any additional fee payable to the Independent Engineer for supervision of such Works (if applicable) shall be for the account of the State.

22 Concessionaire's Subcontractors

22.1 The Concessionaire shall, if so requested by the State from time to time, promptly provide details of all of its subcontractors. The State may at all times during the Concession Period require the Concessionaire to terminate any subcontract and/or replace any subcontractor for reasons of national security and the Concessionaire shall promptly terminate the relevant subcontract and/or replace the relevant subcontractor pursuant to this Article 22 (*Concessionaire's Subcontractors*).

22.2 The Concessionaire may not delegate the implementation of a material part of its contractual obligations for a value in excess of five million Euro (€5,000,000) per annum or an aggregate amount of ten million Euro (€10,000,000) to subcontractors, without the prior written consent of the State. The State's consent is not required for subcontractors:

(a) that have been nominated in the Offer;

(b) whose subcontracts were included as Completion Documents, provided that no material change in relation to the purpose of the subcontract is effected including a change to the ownership status of the Contractor;

(c) that have been selected following a public tender; or

(d) that are Affiliates of the Concessionaire.

22.3 If the Concessionaire wishes to delegate a material part of its contractual obligations to a subcontractor it shall provide the State with all the necessary particulars of the proposed subcontractor, such as experience, personnel who will be involved in such subcontract, and financial data, as well as the particular duties to be assigned to such subcontractor. The State shall reply to the application within thirty (30) days.

22.4 If the State does not reply within the above time period, its consent shall be deemed to have been given.

22.5 The Concessionaire remains liable and will not be relieved of any of its obligations, liabilities or responsibilities under this Agreement by reason of its obligations being carried out by any subcontractor.

22.6 Moreover, the Concessionaire will procure that the subcontractor agreement provides that:

22.6.1 All of the rights of the State and the Grantor under this Agreement are binding on the subcontractor and that the obligations of the Concessionaire constitute the subcontractor's obligations as well;

22.6.2 The subcontractor agreement does not give rise to any right against the State or the Grantor by any of the contracting parties therein;

22.6.3 The State has step-in rights;

22.6.4 If there is an early termination of this Agreement for any reason:

(a) the State may, in its absolute discretion, continue with the implementation of the subcontractor agreement in respect of any part that has not yet been implemented by the subcontractor, by substituting itself for the Concessionaire, under the same or, following an agreement with the subcontractor, more favourable terms. If the State elects not to continue with the implementation of the subcontractor agreement, it shall not be responsible for nor liable to the subcontractor, nor have any financial or other obligation towards him;

(b) the State is not responsible for or liable to, nor will it have any financial or other obligation arising from the implementation, by the subcontractor, of any part of the subcontractor agreement, such responsibility and liability remaining with the Concessionaire; and

(c) upon the State's request, the Concessionaire and the subcontractor shall provide the State with all information relating to the status of the subcontractor agreement.

22.7 The State shall not intervene in the arrangements between the Concessionaire and subcontractor unless:

22.7.1 any provision of this Agreement is materially breached by the subcontractor provided that the State has prior to such intervention given notification to the Concessionaire requesting that such breach be remedied within a reasonable time period and the subcontractor has failed to remedy such material breach within the relevant time period; or

22.7.2 pursuant to Article 23 (*State Intervention*).

A State intervention in accordance with Article 23 (*State Intervention*) can extend to a demand for immediate replacement of the subcontractor. The intervention or otherwise of the State does not release or reduce the responsibilities or liabilities of the Concessionaire that arise pursuant to this Agreement.

22.8 The Concessionaire shall submit to the State certified copies of all the contracts that it executes for the exploitation of the Concession Operations for a value in excess of five million Euro (€5,000,000) per annum or an aggregate amount of ten million Euro (€10,000,000) or for any other exploitation permitted pursuant to this Agreement within thirty (30) days of the execution of such contracts.

23 State Intervention

23.1 Obligations of the State

Except as otherwise contemplated in this Agreement and subject to Article 23.2 (*Permissible Intervention*) during the Concession Period, the State shall not and shall procure that no other Competent Authority or Government Authority will do anything which interferes with and/or interrupts the upgrade, finance, maintenance, management, operation and exploitation of the Concession Operations. Subject to Article 33.1 (*Concessionaire Events of Default*) any breach by the State of this Article 23.1 (*Obligations of the State*) will constitute an Event of Delay and/or a State Responsible Event.

23.2 Permissible Intervention

The State may intervene in or interrupt the design, upgrade, maintenance, management, operation and exploitation of the Concession Operations and the Concessionaire shall accept such intervention and/or interruption from the State:

23.2.1 immediately, in the event of an act of war (whether declared or undeclared), invasion, armed conflict or act of foreign enemy, mobilisation owing to external danger or blockade, embargo, revolution, riot, insurrection, civil commotion, sabotage or terrorism or the threat of any of the same in each case within, involving or directly affecting the Hellenic Republic or of imminent threat to public order and/or State security or defence;

23.2.2 If:

(a) the State (and in the case of paragraph (ii) below, the HCAA) having assessed all the relevant factors and conditions reasonably considers that:

(i) the Concessionaire is in breach of an obligation under this Agreement in such a manner as to create an immediate and serious risk to the safety of Passengers and/or Users; or

(ii) as a result of an act or omission by the Concessionaire (whether or not in breach of an obligation under this Agreement), material damage or disturbance has occurred (or there is a serious risk that it will occur) to

the Environment or there is a serious and present danger to the safety of the Passengers, the Users, the staff working at the Regional Airports or third parties and, in the opinion of the State, the HCAA or the Competent Authority, the level of seriousness of such damage or disturbance justifies such State, the HCAA or Competent Authority intervention or interruption;

(b) such breach or situation is capable of remedy or rectification by the Concessionaire and the State gives notice to the Concessionaire instructing it to remedy or rectify (if possible) such breach or situation within the time period specified in such notice (to be reasonably determined having regard to the seriousness of the situation) and/or to take steps to neutralise the danger or rectify the damage or disturbance; and

(c) although such notice is given by the State, the Concessionaire fails to remedy or rectify such breach within the period specified in the notice.

23.2.3 If the Concessionaire abandons or substantially abandons the Works for a continuous period of more than three (3) months other than as a result of an Event of Delay or a State Responsible Event.

23.2.4 If the Concessionaire suspends the operations of any of the Regional Airports and/or the provision of Airport Services for more than two (2) consecutive days, other than as a result of an Event of Delay, a State Responsible Event, emergency work to be undertaken, scheduled maintenance (in accordance with the Maintenance Plan) or an Emergency Exercise.

23.2.5 To the extent permitted by and in accordance with the HAF Cooperation Framework.

23.2.6 While any Force Majeure Event is continuing but only if either:

(a) the Concessionaire requests the intervention of the State; or

(b) any of the Regional Airports or a substantial part of any of them remains closed or cannot be used to a material degree for more than seventy two (72) consecutive hours.

23.3 Action by the State

23.3.1 Upon the occurrence of any of the events specified in Article 23.2 (*Permissible Intervention*), the State may place the Regional Airports or any of them or any affected part thereof under its direct control or management and (if relevant) may itself or

through any third party take any necessary measure to remedy the conditions leading to such interruption or intervention.

23.3.2 No interruption or intervention will be made for a duration or greater extent than is necessary having regard to the circumstances giving rise to the requirement to interrupt or intervene.

23.4 Compensation for Costs and Expenses

If any interruption or intervention by the State:

(i) is a result of an event specified in Articles 23.2.1 or 23.2.5, then the provisions of Article 25 (*Force Majeure*), shall apply, unless the intervention or interruption is in respect of a breach by the Concessionaire;

(ii) is a result of a breach of contract committed by action of or omission by the Concessionaire (including an event specified in Articles 23.2.2, 23.2.3 and 23.2.4), the Concessionaire shall, within thirty (30) days from a written demand by the State supported by particulars of the costs and expenses, reimburse the State for any costs and expenses incurred in connection with such intervention or interruption.

23.5 Dispute

If there is a dispute as to the reasons for interruption or intervention in accordance with this Article, the Concessionaire may refer the matter to the Technical Disputes Resolution Panel within seven (7) Business Days of the interruption or intervention by the State. If the Technical Disputes Resolution Panel finds in favour of the Concessionaire, and subject to the relevant conditions of Article 30.1 (*Events of Delay – Works Period Compensations*) being fulfilled, the State intervention will constitute a State Responsible Event. If the matter is not referred to the Technical Disputes Resolution Panel within this seven (7) Business Day period, the Concessionaire will be deemed to have accepted that the interruption or intervention was permitted and that it is not entitled to any such compensation. Notwithstanding any referral to the Technical Disputes Resolution Panel, the State will be entitled to exercise its rights until the Technical Disputes Resolution Panel renders its Findings.

24 Insurance

24.1 The Concessionaire will at its own expense maintain in force, from the Concession Commencement Date (or such later date that may be agreed between the State and the Concessionaire) until the expiry of this Agreement, any insurance that is mandatory under the relevant law as well as any insurance required under this Agreement, in accordance with Appendix 16 to this Agreement (*Minimum Insurance Requirements*).

24.2 Each of the insurances the Concessionaire is obliged to effect shall be effected substantially against the relevant risks and liabilities and maintained in at least the relevant amounts specified in Appendix 16 to this Agreement (*Minimum Insurance Requirements*). Further, it is agreed that limits of indemnity, whether as a sum insured or with reference to a required extension are minimum limits and are intended to represent the current estimate of the maximum foreseeable loss. The limits shall be periodically reviewed and, as appropriate, increased in line with the maximum foreseeable loss or maintained in line with such limits as would be insured against by an operator exercising that degree of skill, diligence, prudence and foresight which would reasonably and ordinarily be expected from a skilled and experienced entity acting in good faith and carrying out the same type of activity under the same or equivalent circumstances and conditions and acting generally in accordance with applicable law.

24.3 The insurance cover, terms, conditions and exclusions are to be as set out in Appendix 16 (*Minimum Insurance Requirements*) and as customarily insured by reasonable and prudent airport operating companies.

24.4 The sums insured for each of the insurance policies are to be expressed in Euro using current exchange rates at the time that the insurance cover is placed.

24.5 Unless otherwise provided in this Agreement, the insurances do not relieve the Concessionaire from, or reduce in any way its obligations and responsibilities under this Agreement.

24.6 All insurance policies shall be concluded in writing and shall be subject to approval by the State, such approval not to be unreasonably withheld or delayed, in order to allow the State to check and confirm that such insurances adequately comply with the terms of this Agreement.

24.7 The Concessionaire shall ensure that the insurance provided for in this Agreement is placed through brokers or other insurance intermediaries and with acknowledged insurers or reinsurers that will be notified to the State and shall be subject to the State's approval, which will not be unreasonably withheld or delayed. The Concessionaire is obliged to provide any data or other information that the State may request regarding the insurers, the reinsurers or the intermediaries.

24.8 The Concessionaire will promptly provide any information that the State reasonably requests regarding the insurances and shall ensure that there will be no deterioration or limitations to the agreed insurance cover.

24.9 The Concessionaire must:

24.9.1 take into consideration and comply with all legal provisions relative to insurance;

24.9.2 fully comply with all insurance duties under the law and the insurance policies;

24.9.3 ensure that insurers have been provided and shall continue to be provided with all such information that is required in order to avoid any doubt regarding the validity of the insurance cover;

24.9.4 avoid any action or omission that would or may jeopardise the validity of the insurance policies, in whole or in part; and

24.9.5 comply with all agreed suggestions or terms of the insurers.

24.10 The insurance policies shall be submitted to the State promptly and in any case not later than thirty (30) days prior to the Concession Commencement Date (and thereafter prior to the renewal of the insurance cover) and shall be subject to the State's approval, which will not be unreasonably delayed or withheld. Upon such submission, the insurance contract may be in the form of a signed binding cover note, but in any case the full insurance policy must be submitted to the State for final approval within a reasonable time before its inception date.

24.11 On the Concession Commencement Date (and thereafter in any case not later than thirty (30) days prior to the renewal), the Concessionaire must procure and furnish to the Grantor a letter of undertaking, in the form of the specimen letter of undertaking contained in Part 3 of Appendix 16 (*Minimum Insurance Requirements*), addressed to the State and signed by an independent internationally recognised insurance broker appointed by the Concessionaire in connection with the procurement of the insurances specified in Part 1 of Appendix 16 (*Minimum Insurance Requirements*). The Concessionaire must similarly procure and furnish to the State such a letter of undertaking from each replacement broker who procures an insurance as such broker is appointed by the Concessionaire during the Concession Period.

24.12 If during the term of this Agreement there is a material change in the international insurance market regarding the insurance of the risks required to be insured by the Concessionaire under this Agreement, in such a way that either the cost of insurance becomes 'excessive' or the cover becomes 'unavailable', then the State is entitled either to pay the additional amount of premium, commissions or other amount so as to maintain the insurance cover in force if applicable or act as insurer of last resort and if neither of these options are exercised by the State then the Concessionaire shall be released from its obligation to insure such risk in whole or in part. If the State acts as insurer of last resort and the risk then occurs, it shall pay an amount equal to the insurance proceeds that would have been payable had the insurance been available or terminate this Agreement and pay compensation equivalent to the amount payable pursuant to Article 35 (*Compensation on Extensive Force Majeure*). If neither of these options are exercised by the State then the Concessionaire shall be released from its obligation to insure such risk in whole or in part.

24.13 For the purposes of the previous paragraph:

24.13.1 an insurance cover is deemed 'unavailable' if this is not provided by recognised insurers active within the European Union and rated by Standard & Poor's not lower than A- (or its equivalent under A.M Best), on terms (including indicatively the scope, limits, deductibles and exclusions) substantially similar to the terms maintained by the Concessionaire until such time and approved by the State or, if the cover is not yet in place, on terms substantially similar to the insurance terms required under this Agreement;

24.13.2 the cost of insurance is deemed 'excessive' if it is available from recognised insurers active within the European Union and rated by Standard & Poor not lower than A- (or its equivalent under A.M Best) at a premium which is at least double the Indexed price included in the Financial Model, as the same is updated, so that it represents the premium actually paid by the Concessionaire per risk. The cost comparison will be made on insurance cover or terms (including indicatively the scope, limits, deductibles and exclusions) substantially similar to the terms maintained by the Concessionaire until that time and approved by the State.

24.14 If there is a disagreement as to whether cover is 'unavailable' and to what degree, as well as whether the cost of cover is 'excessive', the Parties shall appoint an independent international insurance broker with experience in the insurance of major concession projects, who will give an opinion on the matter on which the disagreement arose. The Party that wishes to engage to the insurance broker will notify the other Party of that intention, in order to agree together which company to engage and if there is no agreement, the insurance broker shall be appointed by the President of Lloyd's of London. The insurance broker company shall give an opinion as an independent expert and not as an arbitrator. The content of the experts' opinion shall be applied by the Parties until resolution of the issue in accordance with the procedure of Article 39 (*Dispute Resolution*), if any Party wishes to refer the matter to a Technical Disputes Resolution Procedure. The cost of the expert's opinion shall be borne equally by the State and the Concessionaire.

24.15 The Concessionaire shall confirm in writing to the State the renewal or extension (as the case may be) of the insurance policies, at least thirty (30) days before their expiry date, advise the State of any amendments to the expiring cover and submit for approval the renewal insurance policy or the extension endorsement respectively, as early as possible before, and in any case not later than thirty (30) days before, the inception date of the cover provided thereunder. The State shall not unreasonably withhold or delay its approval.

24.16 If the State has notified the Concessionaire of its intention to effect the insurance in question or pay the premiums in question in accordance with Article 24.12 and has granted to the Concessionaire a time period of fourteen (14) days to do the same:

24.16.1 and either the State finds at any time that any of the insurances provided for herein have not been effected or have ceased to be in force, in whole or in part, or have not been effected in compliance with the provisions of this Agreement, and proceeds to effect the respective insurance policies, as it is entitled to do, by paying the respective insurance premiums;

24.16.2 or for any reason the Concessionaire neglects to pay the insurance premiums due, and the State proceeds with paying the insurers on behalf of the Concessionaire as it is entitled to do, so that the insurance cover is not jeopardised;

then the Concessionaire shall pay to the State the amounts of such insurance premiums as well as any relevant, reasonable and justified expenses of the State, within thirty (30) days of the relevant notification. If the Concessionaire does not comply with its obligation under this Article 24.16, the Grantor may, subject to the State Direct Agreement (if any, in accordance with Article 37.1.8), collect such amounts by full or partial forfeiture of any of the Performance Bond(s) submitted by the Concessionaire.

24.17 Subject to Article 24.12, the Concessionaire may not undertake any activity regarding the implementation of the Concession, without such activity being covered by an insurance policy that has been approved by the State.

24.18 The Concessionaire shall notify the State of the occurrence of any insured damage of an amount exceeding or estimated to exceed two hundred thousand Euro (€200,000) and shall keep the State continuously updated on the developments of the case, until the relevant file is closed by the insurer.

24.19 Indemnity by the Concessionaire

24.19.1 The Concessionaire shall indemnify the Grantor and the State, the Competent Authority and their respective agents, servants and employees in full against all Losses deriving from or in connection with any act or omission of the Concessionaire or its agents, servants or employees in connection with this Agreement or breach thereof or breach of the Concessionaire's obligations under any State Service Level Agreement, or arising out of or resulting from the Works or the Concession Operations, or the presence on the Concession Sites of the Concessionaire or its agents, servants or employees including, inter alia, any such Losses suffered or incurred in respect of:

(a) death or personal injury;

(b) any loss of or damage to any immovable or movable property of the State or the Grantor, any Competent Authority and their respective agents, servants or employees; and

(c) any breach of statutory duty.

The State will use its reasonable endeavours, so far as is practicable (but without unreasonable expenses or inconvenience), to minimise and/or mitigate against Losses in this Article 24.19.1.

24.19.2 The indemnity in Article 24.19.1 will not apply to:

(a) any of the matters listed in Article 24.19.1 which arose as a consequence of the Concessionaire properly acting on the written instructions of the Grantor and/or the State or any Government Authority and their respective agents, servants and employees;

(b) any injury, loss, damage, cost and expense caused by the negligence or wilful misconduct of the State, the Grantor or any Government Authority and their respective agents, servants and employees or by a breach of this Agreement by the State or any Government Authority;

(c) any matter which is the subject of a State Responsible Event or Force Majeure Event;

(d) indirect losses except where such losses are covered by insurance;

(e) risks or losses that are uninsurable to the extent of the amount of any claim in excess of two hundred thousand Euro (€200,000); or

(f) if and to the extent that the State, the Grantor or the Government Authority has an alternative remedy under this Agreement.

24.19.3 The aggregate liability of the Concessionaire during the Concession Period in respect of environmental liability (other than adverse environmental impact, pollution or adverse health consequences caused directly by the acts, omissions or negligence of the Concessionaire) will not exceed ten million Euro (€10,000,000), except where any of the above circumstances are caused by fraud, wilful misconduct or breach of any applicable law by the Concessionaire, including this Agreement, unless such breach is as a result of a State Responsible Event.

24.20 State indemnity

24.20.1 The State will indemnify the Concessionaire or its agents, servants or employees for any loss suffered by the Concessionaire or its agents, servants or employees in relation to any claim by any third party relating to the Regional Airports arising out of circumstances that have arisen before the Effective Date other than where such

circumstances are caused by the acts or omissions of the Concessionaire or its subcontractors.

24.20.2 The Concessionaire will use all reasonable endeavours, so far as is practicable (but without unreasonable expenses or inconvenience), to minimise and/or mitigate against such loss or damage.

24.20.3 The State shall indemnify the Concessionaire for any claims of the HCAA's employees directly resulting from the transfer of the operation of the Regional Airports to the Concessionaire under this Agreement, including without limitation accrued claims for salaries of employees and social security contributions and compensations for termination of employment, provided that such claims have been approved by a final and unappealable court decision and that the Concessionaire has paid for these claims and provided evidence to the State of such court decision and payment.

24.20.4 The State shall indemnify the Concessionaire for any Loss it suffers as a result of the existence of any provision of the Hellenic Duty Free Contracts that is different from the ones represented by the State in Article 5.2.1(k) or any other provisions which adversely affect the Concession Operations.

25 Force Majeure

25.1 Occurrence of Force Majeure Events

25.1.1 If either the State or the Concessionaire claims to have been prevented from, or delayed in, performing any of its obligations under this Agreement by a Force Majeure Event, such Party will give notice (a **Force Majeure Notice**) to the other Party and if any Supervised Works are continuing to the Independent Engineer as well, as soon as reasonably practicable, but in any event no later than five (5) days after becoming aware of the occurrence of the Force Majeure Event. The Force Majeure Notice will specify the circumstances resulting in the Force Majeure Event, and the anticipated delay and effect (to the extent reasonably ascertainable) that such an event may have on the affected Party's obligations, the performance of which is delayed or prevented by the Force Majeure Event. The Concessionaire shall not incur any Deficiency Points or Performance Deductions in respect of those obligations under this Agreement the performance of which has been prevented by the Force Majeure Event.

25.1.2 If the recipient of the Force Majeure Notice disputes the occurrence or the effects of a Force Majeure Event, it shall give notice of such dispute (a **Dispute Notice**) to the other Party and to the Grantor and to the Independent Engineer within seven (7) days of receipt of the Force Majeure Notice, stating the grounds on which the occurrence and/or effects of the Force Majeure Event are disputed.

25.1.3 If neither the Force Majeure Notice nor the Dispute Notice has been withdrawn within seven (7) days from the date of receipt of the Dispute Notice, the State or the Concessionaire shall, within twenty one (21) days of the Force Majeure Notice, have the right to refer the dispute for resolution pursuant to Article 39 (*Dispute Resolution*).

25.1.4 If the Force Majeure Notice is not contested and as soon as reasonably possible thereafter, the Grantor, the State and the Concessionaire will meet to discuss the Force Majeure Event and its effects and, to the extent possible, to determine the most effective way of proceeding with the Works or the Airport Services using their best endeavours to minimise the adverse effects of the Force Majeure Event on the Concession Operations.

25.1.5 If it cannot be immediately determined whether the Force Majeure Event will become an Extensive Force Majeure Event (as defined in Article 25.4 (*Extensive Force Majeure Events*)), the Grantor, the State and the Concessionaire will take every reasonable step in order to continue with the Concession Operations, with the use of insurance compensations and any compensation due from the State.

25.2 Concessionaire Financial Responsibility

Subject to Article 25.4 (*Extensive Force Majeure Events*):

(a) to the extent that the Concessionaire, in accordance with Article 24 (*Insurance*), has insured the Concession Operations against the consequences of a Force Majeure Event, then the Concessionaire will bear the financial consequences of such Force Majeure Event up to the amounts payable under the insurance contracts, taking into account any deductibles provided for therein. Additionally if the Force Majeure Event has an adverse effect on the ability of the Concessionaire to meet any of the agreed deadlines, the Concessionaire will be entitled to an extension of the affected time-limit, in accordance with Article 30.1.1(a); and

(b) the Concessionaire shall bear the financial consequences of any Force Majeure Event, if the effect of such event on the Concession Operations was as a result of the failure of the Concessionaire to comply with the Specifications.

25.3 State Financial Responsibility

Subject to Article 25.4 (*Extensive Force Majeure Events*), all Force Majeure Events, other than those that are, pursuant to Article 25.2 (*Concessionaire Financial Responsibility*), borne by the Concessionaire (and only to the extent that they are borne by it), that:

(a) have an adverse effect on the ability of the Concessionaire to meet any agreed deadlines for the Works, are considered as Events of Delay and the State will compensate the

Concessionaire in accordance with Article 30.1 *(Events of Delay – Works Period Compensations)*;

(b) have an adverse effect on the ability of the Concessionaire to perform the Airport Services, are considered as State Responsible Events and the State will compensate the Concessionaire in accordance with Article 30.4 (*State Responsible Events – Concession Operations Compensation*).

25.4 Extensive Force Majeure Events

25.4.1 **Extensive Force Majeure Event** means a Force Majeure Event that occurs:

(a) while Imminent Works are continuing and:

(i) subsists for longer than six (6) months in the case where the Concessionaire is insured against the consequences of such an event; or

(ii) subsists for longer than three (3) months in the case where the Concessionaire is not insured against the consequences of such an event; and

(b) while the Airport Services are continuing and:

(i) subsists for more than six (6) months in the case where the Concessionaire is insured against the consequences of such an event; or

(ii) subsists for longer than three (3) months in the case where the Concessionaire is not insured against the consequences of such an event.

25.4.2 If an Extensive Force Majeure Event occurs, the State and the Concessionaire, shall within ten (10) days from the expiry of the corresponding period of the 3 or 6 months, set out in Article 25.4.1, meet in order to decide to what extent, depending on the effects of the Force Majeure Event at that point in time and their views regarding the foreseeable consequences, they can agree additional measures for dealing with the Force Majeure Event and the continuation of this Agreement. If the State and the Concessionaire fail to reach an agreement within thirty (30) days of the end of the relevant period or such longer period as they may agree between them the following shall apply:

(a) an Extensive Force Majeure Event which has an adverse effect on the Concession Operations as a result of the failure of the Concessionaire to comply with its obligations under this Agreement (other than failure as a result

of such Force Majeure Event) shall be treated as a Concessionaire Event of Default; and

(b) an Extensive Force Majeure Event not falling within paragraph (a) above which has an adverse effect on the Concession Operations shall be treated as a State Event of Default.

26 Concession Operation

26.1 Obligations of the Concessionaire in relation to the Concession Operations

26.1.1 The Concessionaire shall throughout the Concession Period observe the minimum requirements of operation and maintenance included in this Agreement, including in accordance with the Specifications, the Maintenance Requirements, and Maintenance Plan and any other applicable Laws and the Aerodrome Manuals and take all appropriate measures in order to ensure:

(a) the operation of (i) the Certified Regional Airports in compliance with the Certification Regulations and in accordance with the respective Aerodrome Certificate and its terms and conditions, and (ii) Non-Certified Regional Airports in accordance with the draft operating conditions agreed in accordance with Article 17.2.1;

(b) the provision of safe, consistent and high standard of service for the Passengers and Users; and

(c) the prompt and efficient response in the event of any incident or emergency.

26.1.2 The Concessionaire shall act in such a way throughout the Concession Period so that it ensures:

(a) the safety of all persons at the Regional Airports or in the area of the Regional Airports, under normal circumstances (prevention) as well as in the case of an incident including the appointment of a Safety Manager in accordance with the Standards and Specifications;

(b) the compliance of the operation and maintenance system with all safety regulations that are in force from time to time; and

(c) the safety and durability of the Regional Airports at all times in accordance with the Standards and Specifications.

26.1.3 The Concessionaire shall if there is any emergency at any Regional Airport, including:

(a) an accident or any other emergency situation, that requires an immediate reaction;

(b) the detection of imminent danger of an accident or a terrorist act;

(c) dangerous deformations of the airfield pavements at the Regional Airports; or

(d) any situation that jeopardises the safety of the Passengers, Users or the staff of the Regional Airports;

take all necessary measures and provide any assistance to the Competent Authorities in the performance of their duties, even if this has an adverse effect on Airport Charges, so that safe conditions are ensured for the Passengers and Users, the Regional Airports and third parties.

26.1.4 The Concessionaire will compile an explanatory report within a reasonable period on the occurrence of any material incident or accident occurring in the Regional Airports. This report shall within one month of its compilation and in any event not more than forty five (45) days from the date of the incident be sent to the State, the HCAA, the Safety Manager and the Emergency Services. If an official investigation report has been drawn up analysing the circumstances of the incident or accident or the conclusions that can be drawn from it, the Concessionaire shall within one month from the date that it receives such report forward this report to the State, the Safety Manager and the Emergency Services.

26.1.5 The Concessionaire shall on or prior to the Concession Commencement Date appoint a Safety Manager. The Safety Manager's duties shall include the duties listed in EU Regulation 216/2008 and its Implementing Rules and the EU Regulation 139/2014 and its Annexes I to IV and shall also include inter alia the following:

(a) supervision of all the measures for the protection of the Passengers and Users and Regional Airport personnel;

(b) the development of emergency services and action plans;

(c) development, application and evaluation of emergency measures;

(d) participation in determining action plans and of the application of any new specifications to the infrastructure installations;

(e) training of the operational personnel; and

(f) supervision of the maintenance and repairs of the installations and equipment at the Regional Airports.

26.1.6 The Safety Manager may be an employee of the Concessionaire but shall be independent in all issues relating to the Regional Airport's safety.

26.1.7 The State, the HCAA or any person authorised by the State, of whom the Concessionaire has advance notice, has the right to perform regular inspections in order to ensure that the Regional Airports comply with the requirements of this Agreement. The interval between two successive inspections shall not be longer than three (3) years. An Emergency Exercise may be performed at each inspection on the instructions of the Concessionaire or the State.

26.1.8 The Concessionaire acting through the Safety Manager shall, at regular intervals that shall be set out in the Aerodrome Manual, perform Emergency Exercises in the Regional Airports. The Emergency Exercises shall be performed with the participation of the Emergency Services and the relevant Concessionaire's personnel and must, to the extent possible, be performed at such time so as to minimise the inconvenience to the Passengers and Users at the relevant Regional Airport. For the purpose of performing the above Emergency Exercises, the Concessionaire may interrupt the Concession Operations for the time period that is set out in the Aerodrome Manual.

26.2 Availability of the Concession Operations

26.2.1 The Concessionaire will at all times comply with the Aerodrome Manual, the Maintenance Plan and the Standards and Specifications. It shall maintain, keep in good operational condition and renew, replace and upgrade to the extent reasonably necessary, the Regional Airports, their buildings, equipment, systems and facilities, the Movable Property and any part of such that is susceptible to deterioration.

26.2.2 If any scheduled maintenance, repair or other works necessitates interrupting or suspending the use of all or part of the Regional Airports, or the closure of any of them, for any period of time, the Concessionaire will give the HCAA, the State, the Grantor and Users (if applicable) prior notice. The Imminent New or Expansion Works that are set out in the Master Plan are deemed to be scheduled and notice is hereby deemed to be given. If any works result from extraordinary incidents, the Concessionaire will give notice to the HCAA, the State, the Grantor and Users (if applicable) as quickly as possible and provide as far as possible an accurate indication regarding the extent and duration of such works.

26.2.3 To the extent not undertaken by the State in accordance with Article 4 (*Contractual Object - operation, exploitation and maintenance*), the Concessionaire shall maintain and keep in constant operation all aerodrome equipment and installations for safety and security that are necessary for the operation of the Regional Airports in order to comply with the safety and security standards as defined in the Aerodrome Manuals.

26.2.4 Subject to the provisions of the HAF Cooperation Framework and to the extent possible the Concessionaire will schedule closure of parts of the Regional Airports during such periods so as to cause minimum inconvenience to Passengers and Users and so that the part of the relevant Regional Airport that remains open has sufficient capacity to service the expected volume of aircraft landing and taking off during such period. In particular:

(a) Closure of runways or other similar restrictions of the carriageway for maintenance or for other purposes must be limited to the minimum and shall, if during Operating Hours and for a period of more than ten (10) hours, be effected only with the prior approval of the HCAA, such approval not to be unreasonably withheld or delayed and which approval shall be deemed granted if the HCAA fails to respond within five (5) days from the submission of the relevant request. The Concessionaire shall use all reasonable endeavours to obtain approvals required pursuant to this Article within the applicable time period. Such approval is not required in the case of emergencies, but the HCAA and the Users must be notified as soon as possible and in accordance with the Aerodrome Manual;

(b) The Concessionaire shall co-operate with and provide assistance to police authorities and the HCAA for the control of air traffic and Passengers during emergencies and other incidents;

(c) The Concessionaire shall develop in collaboration with and under the directive of the State, contingency plans dealing with emergencies at the Regional Airports or other emergencies requiring immediate reaction during the Concession Period, such as:

(i) the shut down of the Regional Airports or any part of any of them;

(ii) fire breakout in the Regional Airports; and/or

(iii) any other situation that the State reasonably considers should be dealt with for the safety of Passengers and Users and/or the Protection of the Environment.

26.2.5 The Concessionaire shall provide the State and the HCAA with such access as may be reasonably required so that the State and/or the HCAA may perform inspections on all material issues relating to the Regional Airport's operation and maintenance during the Concession Period, including monitoring and checking the Concessionaire's performance with respect to its obligations under this Article.

26.3 Maintenance Plan

26.3.1 The Concessionaire shall within three (3) months from the Concession Commencement Date prepare the Maintenance Plan.

26.3.2 The Concessionaire will annually update the Maintenance Plan on the basis of:

(a) each Facilities Condition Assessment and its recommendations;

(b) the previous years' record of all malfunctions, technical problems and repairs;

(c) any New or Expansion Works scheduled for the subsequent year;

(d) any Refurbishment Works scheduled for the subsequent year; and

(e) the overall airport maintenance programme, in accordance with the applicable EASA requirements for aerodrome operations.

26.4 Responsibility during the Concession Guarantee Period

The Concessionaire guarantees that at the beginning of the Concession Guarantee Period the Regional Airports are in good condition and all facilities have a minimum residual life as set out in Appendix 15 (*Handback Requirements*). The Concessionaire will have an obligation to reinstate at its own cost any malfunction of the Regional Airports which derives from the condition of the Regional Airports at the beginning of the Concession Guarantee Period or will be charged with the reinstatement cost in connection therewith, in accordance with this Agreement and the Maintenance Requirements. The Concessionaire will be responsible for damages resulting from the structural components and its equipment as long as such components and equipment were not modified after the beginning of the Concession Guarantee Period. The Parties agree that the Concessionaire will in no event be responsible for any damages that were caused by Force Majeure Events, fair wear and tear or due to the fault or negligence of or any failure to properly maintain by the State (as required pursuant to the Handback Requirements).

27 Airport Services and Performance

27.1 General

The Concessionaire, the HCAA and/or the State (as appropriate) shall provide (or procure the provision of) the Airport Services to the standards imposed upon it by Article 27.2 (*Performance Standard and Deductions for Poor Performance*) and in accordance with the terms of this Agreement.

27.2 Performance Standards and Deductions for Poor Performance

27.2.1 The Concessionaire shall provide (or procure the provision of) the Airport Services to the standard of a Reasonable and Prudent Operator at all times during the Concession Period in accordance with the terms of this Agreement.

27.2.2 In addition to the obligation in Article 27.2.1, and subject to Article 27.2.3 the Concessionaire shall:

(a) provide or procure the provision of the Designated Airport Services at each Regional Airport in accordance with the Performance Measurement and the Service Quality Standards, as provided for in the Service Quality Measurement, from the Performance Measurement Commencement Date up to and including the last day of the Concession Period; and

(b) procure that all agents and subcontractors and its or their subcontractors and its or their employees and any other persons for whom it is responsible, comply with the provisions of this Article 27 (*Airport Services and Performance*) and Appendix 6 (*Performance Measurement*) in carrying out the Concession Operations.

27.2.3

(a) Any Third Party Controlled Services provided pursuant to the Transferred Airport Contracts shall not be subject to the Performance Measurement and the Service Quality Standards in accordance with the Service Quality Measurement until such Airport Contracts are replaced or renewed, provided that the Concessionaire has complied with its obligations set out in paragraph (b) below;

(b) The Concessionaire shall negotiate with the relevant Airport Contract Party and shall use all reasonable endeavours (taking into consideration standard market terms) to ensure that the relevant Transferred Airport Contract provides for the compliance by the relevant Airport Contract Party with the applicable Third Party Controlled Standards within nine (9) months of the Concession Commencement Date;

(c) If the Concessionaire, having used all reasonable endeavours in accordance with paragraph (b) above, is unable to agree with any Airport Right Holder the inclusion in any Transferred Airport Contract of the relevant provisions regarding compliance with the Third Party Controlled Standards it shall be relieved from compliance with the relevant Third Party Controlled Standard

until the expiry of such Transferred Airport Contract (ignoring, for the purpose of determining the expiry, any renewal thereof) and no Performance Deductions will be incurred by the Concessionaire provided that the Concessionaire demonstrates to the State and the Grantor (to their satisfaction) that it is not possible in the market to satisfy the relevant Third Party Controlled Standards and to negotiate such terms into the relevant Transferred Airport Contract;

(d) Furthermore, no Performance Deductions will be incurred by the Concessionaire, provided that the Concessionaire demonstrates to the State (to the State's satisfaction) that it is not possible in the market to satisfy the relevant Third Party Controlled Standards through negotiating and enforcing such terms into the relevant contract with the relevant third party. If no Performance Deductions will be incurred by the Concessionaire further to this Article 27.2.3(d), then the first column of Table 11 of Appendix 6 (Performance Measurement) shall be modified in accordance with paragraph 5.3 of Appendix 6 (Performance Measurement);

(e) Any Duty Free Contract is excluded from the provisions of this Article 27.2 (Performance Standards and Deductions for Poor Performance).

27.2.4 The Concessionaire is responsible for monitoring its performance of this Agreement from the Concession Commencement Date for the duration of the Concession Period, in the manner and at the frequencies set out in Appendix 6 (*Performance Measurement*).

27.2.5 The Concessionaire must prior to the Imminent Works End Date of each Regional Airport provide to the HCAA for approval a description of the methodology to be adopted for monitoring performance in accordance with the provisions set out in Appendix 6 (*Performance Measurement*).

27.2.6 The Concessionaire must provide the HCAA with any modification of such methodology which modification shall be in accordance with the provisions set out in Appendix 6 (*Performance Measurement*).

27.2.7 The Concessionaire must provide to the HCAA particulars of any aspects of its performance which fail to meet the requirements of this Agreement. The HCAA may at all reasonable times observe, inspect and satisfy itself or appoint an independent third party to observe, inspect and report to the HCAA as to the adequacy of the monitoring procedures (including without limitation carrying out sample checks) in accordance with Appendix 6 (*Performance Measurement*).

27.3 Progress Reports

27.3.1 The Concessionaire shall compile and submit to the State and the HCAA Quarterly Progress Reports within thirty (30) days from the end of each Quarterly Period, such reports to commence from and including the first Quarterly Period ending after:

(a) the Concession Commencement Date setting out such details relating to the Concession Operations as the State and the HCAA may reasonably require;

(b) the Performance Measurement Commencement Date subject to Article 27.3.3 setting out, in such detail as the HCAA shall reasonably require, the results of the measurements of the Performance Standards and Service Quality Standards that the Concessionaire is obliged to comply with or procure compliance with in accordance with Article 27.2 (*Performance Standard and Deductions for Poor Performance*).

27.3.2 Any results set out in the Quarterly Progress Reports prepared pursuant to Article 27.3.1 shall be set out and calculated in accordance with the methodology which has been approved by the HCAA prior to the Performance Measurement Commencement Date in accordance with Appendix 6 (*Performance measurement*).

27.3.3 The Concessionaire shall only be obliged to demonstrate:

(a) compliance with Performance Standards numbered 15 and 16 in the Annual Performance Report; and

(b) compliance with the Third Party Controlled Standards from the date on which the Concessionaire is obliged to comply with Article 27.2.3 in respect of the provision of Airport Services to which such Transferred Airport Contract relates.

27.3.4 The Concessionaire shall compile and submit to the State and the HCAA no later than 1 March in the calendar year following the first Peak Period falling after the Concession Commencement Date and annually thereafter an Annual Performance Report. The Annual Performance Report shall set out in such detail as the HCAA acting reasonably

shall require the results of the monitoring that the Concessionaire is obliged to perform or procure in accordance with Appendix 6 (*Performance Measurement*)

27.3.5 The Independent Engineer shall compile and submit to the State and the HCAA Monthly Progress Reports, within ten (10) days from the end of each calendar month and the obligation for submission of reports remains until the Concessionaire has completed all Imminent Works and during any period that any Supervised Works are continuing including any that are reported as pending in the relevant Substantial Completion Certificate.

27.3.6 The content of the Monthly Progress Reports and/or the Quarterly Progress Reports may be modified following an agreement between the State or the HCAA, the Concessionaire and the Independent Engineer.

27.3.7 The Independent Engineer shall submit such other reports as the State or the HCAA may reasonably request from time to time. A copy of such reports shall always be provided to the Concessionaire.

28 Airport Charges

28.1 General

No person (other than the Concessionaire, any Airport Right Holder granted a relevant Airport Right, a Government User or as otherwise provided in this Agreement) may levy any charge or fee in respect of the:

28.1.1 provision at the Regional Airports of any facilities and/or services which are included within Airport Services; and

28.1.2 movement of Passengers, cargo or air traffic within the Regional Airports or the Concession Sites.

28.2 State Aircraft

Aircraft using any Regional Airport for non-commercial purposes and owned or used by or on behalf of the State, the military, the police, customs or any other agency of the State or any other state (which, for the avoidance of doubt, shall not include state owned or part-owned commercial aircraft operators), the North Atlantic Treaty Organisation, the United Nations, the Red Cross or the Red Crescent shall be exempt from Aeronautical Charges provided that, other than in the case of an emergency, such aircraft shall not unreasonably interfere with the normal revenue earning operations of the Concessionaire at the relevant Regional Airport.

28.3 Return on Capital

28.3.1 Subject to Article 28.4 (*Fixed Tariff Cap with Growth Index*), Aeronautical Charges for each financial period shall be set at such a level which the Concessionaire reasonably believes:

(a) will cover:

(i) all Operational Expenditure during such period which are allocated to Air Activities in accordance with Article 28.3.2;

(ii) the proportion of all overheads (including general administration costs and payments of fees to the Grantor and the State) for such period allocated to Air Activities in accordance with Article 28.3.2;

(iii) depreciation in such period of all assets, which the Concessionaire treats in its accounts as depreciable (including for the avoidance of doubt the Upfront Concession Fee), allocated to Air Activities in accordance with Article 28.3.2, such depreciation being in respect of each relevant asset on a straight line basis over the projected life of the relevant asset as reasonably determined by the Concessionaire;

(iv) the interest paid during such period on the proportion of the Concessionaire indebtedness (excluding, for the avoidance of doubt, Subordinated Debt, but including all financing expenses such as payments under financial derivatives) allocated to Air Activities in accordance with Article 28.3.2;

(v) income taxes paid during such period allocated to Air Activities in accordance with Article 28.3.2;

(vi) the Concession Fee of the relevant financial period; and

(b) will provide a return on Air Activities Capital, such return not to exceed a compounded cumulative return of fifteen percent (15%) per annum provided that:

(i) if Aeronautical Charges received after deducting any Concession Fee pursuant to Article 29.1.2 paid in the relevant Concession Year and taking into account all Operational Expenditure and the payments under the Designated Loan Agreements (if any), result in the Shareholders making a return on Air Activities Capital which in three (3) out of four (4) consecutive Concession Years, exceeds such a compounded cumulative return, the Concessionaire shall be obliged to pay any excess over such

compounded cumulative return to the Grantor within forty five (45) days of the end of the fourth (4^{th}) Concession Year; and

(ii) if the Concessionaire is obliged to pay any such excess to the Grantor pursuant to Article 28.3.1(b)(i), it shall, within forty five (45) days of the end of each subsequent Concession Year at the end of which the compounded cumulative return on Air Activities Capital exceeds the compounded cumulative rate of fifteen percent (15%), pay the excess to the Grantor until such time as the compounded cumulative return at the end of a Concession Year is equal to or less than fifteen percent (15%), whereupon the provisions of Article 28.3.1 shall once again apply.

28.3.2 For the purposes of Article 28.3.1(b):

(a) Operational Expenditure incurred in any financial period solely in respect of any Air Activities shall be allocated to Air Activities including any Levy payable, in each case, in the relevant period;

(b) Operational Expenditure incurred in any financial period in respect of activities which include both Air Activities and other activities shall be allocated between the Air Activities and such other activities on a fair and equitable basis;

(c) assets of the Concessionaire, including the full amount of the Upfront Concession Fee, which the Concessionaire treats in its accounts as depreciable which are employed solely in respect of any Air Activities (including, without limitation, all runways and taxiways) shall be allocated to Air Activities;

(d) assets of the Concessionaire, which the Concessionaire treats in its accounts as depreciable which are employed in respect of any activities which include both Air Activities and other activities shall be allocated between the Air Activities and such other activities as follows:

(i) in relation to any building, the portion allocated to Air Activities shall be such percentage of the gross floor area of the building as is equal to the proportion, expressed as a percentage, which the floor area of that building on which Air Activities are carried on bears to the gross floor area of that building;

(ii) in relation to all such other assets, on a fair and equitable basis; and

(e) such part of the interest paid by the Concessionaire during such period in respect of (a) any indebtedness (excluding Subordinated Debt) for borrowed

money incurred in respect of the provision, acquisition, construction, maintenance, repair, renewal and operation of the assets allocated to Air Activities pursuant to Article 28.3.2(c) or (b) net indebtedness (excluding Subordinated Debt) incurred in funding the proportion of the Concessionaire's general overheads allocated to Air Activities pursuant to Article 28.3.2(f), shall be allocated to Air Activities provided that any interest paid on or as a result of the prepayment or acceleration of any indebtedness shall not be taken into account at the time of prepayment or acceleration to the extent that such interest exceeds the amount thereof which would have been payable but for such prepayment or acceleration but instead shall be carried forward and taken into account when, and to the extent that, interest would have been payable on such indebtedness but for such prepayment or acceleration;

(f) such percentage of the Concessionaire's general overheads as is equal to the percentage borne by the Concessionaire's assets allocated to Air Activities pursuant to Article 28.3.2(c) to the Concessionaire's total assets (whether such assets are treated in the Concessionaire's accounts as depreciable or otherwise) shall be allocated to Air Activities;

(g) income taxes paid by the Concessionaire during such period shall be allocated between Air Activities and other activities on a fair and equitable basis;

(h) any dispute relating to any allocation pursuant to Article 28.3 shall be referred by either the Grantor, the HCAA or the Concessionaire to the Technical Disputes Resolution Panel, who shall make their decision on the basis of Article 28.3 and whose decision shall be final.

28.4 Fixed Tariff Cap with Growth Index

28.4.1 No Regulated Aeronautical Charges may be fixed or levied by the Concessionaire at the Regional Airports unless they are in accordance with the provisions of this Article 28 (*Airport Charges*), Appendix 7 (*Airport Charges*), articles 107 to 109 of the Treaty on the Functioning of the European Union (the European State Aid rules) and applicable Laws. The Concessionaire shall be entitled to fix and levy different levels of Aeronautical Charges at each Regional Airport provided that the level of Aeronautical Charges at each Regional Airport fully complies with Article 28 (*Airport Charges*), Appendix 7 (*Airport Charges*), articles 107 to 109 of the Treaty on the Functioning of the European Union (the European State Aid rules) and applicable Laws, including ICAO principles and policies outlined in ICAO Documents 9562 and 9082. In addition the Concessionaire shall be free to define different categories of aircraft weight or different categories of Passenger tariffs as long as the total revenue from the Regulated

Aeronautical Charges divided by the number of departing Passengers does not exceed the Maximum Average Yield per Departing Passenger as defined in this Article 28.4 *(Fixed Tariff Cap with Growth Index).*

28.4.2 *Maximum Average Yield per Departing Passenger resulting from all Regulated Aeronautical Charges at each Regional Airport as of Concession Commencement Date until the Imminent Works End Date at that Regional Airport*

(a) Subject to Article 28.4.1, as of the Concession Commencement Date until the Imminent Works End Date at a Regional Airport, the Concessionaire shall fix or levy Regulated Aeronautical Charges at that Regional Airport in accordance with this Article 28.4.2 and Table B below until the Imminent Works End Date at that Regional Airport has occurred.

Table B – Maximum Average Yield per Departing Passenger as of Concession Commencement Date until the Imminent Works End Date at that Regional Airport (Charges in Euro) shall not exceed €13	
Landing charge	
Aircraft up to 10 tons MTOW	Not regulated
Aircraft above 10 tons MTOW per ton	Regulated and taken into account in Maximum Average Yield per Departing Passenger calculation
Parking charge	
Aircraft up to 10 tons MTOW per ton	Not regulated
One to five hours after "on-blocks"	Regulated and taken into account in Maximum Average Yield per Departing Passenger calculation
More than five hours after "on-blocks"	Not regulated
Lighting charge	
Aircraft up to 10 tons MTOW	Not regulated
Aircraft above 10 tons MTOW per aircraft movement	Regulated and taken into account in Maximum Average Yield per Departing Passenger calculation
Passenger charge	
Passenger charge per departing Passenger	Regulated and taken into account in Maximum Average Yield per Departing Passenger calculation
ADF per departing Passenger	Regulated and taken into account in Maximum Average Yield per Departing Passenger calculation

(b)

(i) Following the Concession Commencement Date, on each 1 November thereafter (with the first one falling immediately after the first anniversary of the Concession Commencement Date, if the Concession Commencement Date falls on any month other than November or December, or 1 November falling immediately after the Concession Commencement Date, if the Concession Commencement Date falls on a month of November or December) until the Imminent Works End Date at that Regional Airport, the Concessionaire shall Index Maximum Average Yield per Departing Passenger in Table B above and the Indexation Date for the purpose of this Article 28.4.2(b)(i) shall be 1 January 2013. The Concessionaire shall submit the results of the above calculations to the HCAA for approval in accordance with Article 28.4.5(b) – (e).

(ii) The HCAA shall, either on or prior to the Concession Commencement Date, provide approval of the Tariff Cap for the Maximum Average Yield per Departing Passenger in accordance with Article 28.4.2(a) including its Table B, which shall not exceed thirteen Euro (€13) as per clause 6.2.1(a)(viii). For the avoidance of doubt, the Tariff Cap for the Maximum Average Yield per Departing Passenger applicable for each Regional Airport as of the Concession Commencement Date pursuant to this Article 28.4.2(b)(ii) shall be valid for that Regional Airport up to 1 November thereafter (with the first one falling immediately after the first anniversary of the Concession Commencement Date, if the Concession Commencement Date falls on any month other than November or December, or 1 November falling immediately after the Concession Commencement Date, if the Concession Commencement Date falls on a month of November or December).

28.4.3 *Maximum Average Yield per Departing Passenger as of the Imminent Works End Date at each Regional Airport until 1 November falling immediately after the completion of the Imminent Works at all Regional Airports*

(a) Subject to Article 28.4.1, as of the Imminent Works End Date at a Regional Airport until 1 November falling immediately after the completion of the Imminent Works at a Regional Airport, the Concessionaire shall fix or levy Regulated Aeronautical Charges at that Regional Airport in accordance with this Article 28.4.3 and Table C below.

Table C – Maximum Average Yield per Departing Passenger as of the Imminent Works End Date at each Regional Airport until 1 November falling immediately after the completion of the Imminent Works at all Regional Airports (Charges in Euro) shall not exceed €18.50

Table C – Maximum Average Yield per Departing Passenger as of the Imminent Works End Date at each Regional Airport until 1 November falling immediately after the completion of the Imminent Works at all Regional Airports (Charges in Euro) shall not exceed €18.50	
Landing charge	
Aircraft up to 10 tons MTOW	Not regulated
Aircraft above 10 tons MTOW	Regulated and taken into account in Maximum Average Yield per Departing Passenger calculation
Parking charge	
Aircraft up to 10 tons MTOW per ton	Not regulated
One to five hours after "on-blocks"	Regulated and taken into account in Maximum Average Yield per Departing Passenger calculation
More than five hours after "on-blocks"	Not regulated
Lighting charge	
Aircraft up to 10 tons MTOW	Not regulated
Aircraft above 10 tons MTOW per aircraft movement	Regulated and taken into account in Maximum Average Yield per Departing Passenger calculation
Passenger charge	
Passenger charge per departing Passenger	Regulated and taken into account in Maximum Average Yield per Departing Passenger calculation
ADF per departing Passenger	Regulated and taken into account in Maximum Average Yield per Departing Passenger calculation

(b)

(i) On the Imminent Works End Date at a Regional Airport, the Concessionaire shall Index the Maximum Average Yield per Departing Passenger in Table C above used at that Regional Airport and the Indexation Date for the purpose of this Article 28.4.3(b)(i) shall be 1 January 2013. The Concessionaire shall submit the results of the above calculations to the HCAA for approval in accordance with Article 28.4.5(b) – (e).

(ii) The Tariff Cap for the Maximum Average Yield per Departing Passenger for that Regional Airport calculated in accordance with Article 28.4.3(b)(i) above shall be effective immediately from the date on which the approval of the calculations of the Tariff Cap for the Maximum Average Yield per

Departing Passenger is received by the Concessionaire in accordance with Article 28.4.5(b) – (e) until:

(A) 1 November falling immediately after the first anniversary of the Imminent Works End Date for that Regional Airport, if the Imminent Works End Date for that Regional Airport falls on any month other than November or December; or

(B) 1 November falling immediately after the Imminent Works End Date for that Regional Airport, if the Imminent Works End Date for that Regional Airport falls on a month of November or December.

(iii) For the avoidance of doubt, the Tariff Cap for Maximum Average Yield per Departing Passenger applicable at the time of submission by the Concessionaire to the HCAA of the Tariff Cap calculation results as per Article 28.4.3(b)(i) shall be valid at that Regional Airport up to the date on which the approval of the calculations of the Tariff Cap for the Maximum Average Yield per Departing Passenger is received by the Concessionaire in accordance with Article 28.4.5(b) – (e).

(c)

(i) On the 1 November falling immediately after the 1 November in Article 28.4.3(b)(ii)(A) or (B) above, as applicable, and on each anniversary thereof until 1 November falling immediately after the completion of the Imminent Works at all Regional Airports, the Concessionaire shall Index Maximum Average Yield per Departing Passenger in Table C above used at that Regional Airport and the Indexation Date for the purpose of this Article 28.4.3(c)(i) shall be 1 January 2013. The Concessionaire shall submit the results of the above calculations to the HCAA for approval in accordance with Article 28.4.5(b) – (e).

(ii) The Tariff Cap for each Maximum Average Yield per Departing Passenger for that Regional Airport calculated in accordance with Article 28.4.3(c)(i) above shall be effective immediately from the date on which the approval of the calculations of the Tariff Cap for each Maximum Average Yield per Departing Passenger is received by the Concessionaire in accordance with Article 28.4.5(b) – (e) until the subsequent 1 November.

(iii) For the avoidance of doubt, the Tariff Cap for each Maximum Average Yield per Departing Passenger applicable at the time of submission by the Concessionaire to the HCAA of the Tariff Cap calculation results as per

Article 28.4.3(c)(i) shall be valid at that Regional Airport up to the date on which the approval of the calculations of the Tariff Cap for each Maximum Average Yield per Departing Passenger is received by the Concessionaire in accordance with Article 28.4.5(b) – (e).

28.4.4 *Maximum Average Yield per Departing Passenger as of 1 November falling immediately after the completion of the Imminent Works at all Regional Airports until the expiry of the Concession Period*

(a) Subject to Article 28.4.1, as of 1 November falling immediately after the completion of the Imminent Works at all Regional Airports until the expiry of the Concession Period, the Concessionaire shall fix or levy Regulated Aeronautical Charges at each Regional Airport in accordance with this Article 28.4.4 and Table D below.

Table D – Maximum Average Yield per Departing Passenger as of 1 November falling immediately after the completion of the Imminent Works at each and every Regional Airport until the expiry of the Concession Period (Charges in Euro) shall not exceed €18.50	
Landing charge	
Aircraft up to 10 tons MTOW	Not regulated
Aircraft above 10 tons MTOW	Regulated and taken into account in Maximum Average Yield per Departing Passenger calculation
Parking charge	
Aircraft up to 10 tons MTOW per ton	Not regulated
One to five hours after "on-blocks"	Regulated and taken into account in Maximum Average Yield per Departing Passenger calculation
More than five hours after "on-blocks"	Not regulated
Lighting charge	
Aircraft up to 10 tons MTOW	Not regulated
Aircraft above 10 tons MTOW per aircraft movement	Regulated and taken into account in Maximum Average Yield per Departing Passenger calculation
Passenger charge	
Passenger charge per departing Passenger	Regulated and taken into account in Maximum Average Yield per Departing Passenger calculation
ADF per departing Passenger	Regulated and taken into account in Maximum Average Yield per Departing Passenger calculation

(b)

(i) On 1 November falling immediately after the completion of the Imminent Works at all Regional Airports and on each anniversary thereof until the expiry of the Concession Period, the Concessionaire shall multiply the then current Tariff Cap for the Maximum Average Yield per Departing Passenger (which shall exclude any adjustments made to it pursuant to Article 28.4.4(b)(ii) and Article 28.4.5(a) below, if applicable) by the Indexation Efficiency Factor in order to calculate the relevant Tariff Cap for the Maximum Average Yield per Departing Passenger to be effective at all Regional Airports for the period from the date on which the approval of each calculation of the Tariff Cap for the Maximum Average Yield per Departing Passenger is received by the Concessionaire in accordance with Article 28.4.5(b) - (e) or following, as applicable, the process as set out in paragraph 1.6 (*Cap on Regulated Aeronautical Charges*) of Appendix 7 (*Airport Charges*), a determination pursuant to the Disputes Resolution Procedure, until the subsequent 1 November (**Tariff Cap Deactivation End Date**). The Concessionaire shall submit the results of the above calculations to the HCAA for approval in accordance with Article 28.4.5(b) - (e).

(ii) After the Concessionaire has submitted the results of the calculations to the HCAA for approval in accordance with Article 28.4.4(b)(i) above, either the HCAA or the Concessionaire may enter into negotiations with each other in accordance with paragraph 1.6 (*Cap on Regulated Aeronautical Charges*) of Appendix 7 (*Airport Charges*) in order to adjust the calculation at all Regional Airports. The Concessionaire and the HCAA shall follow the process as set out in paragraph 1.6 (*Cap on Regulated Aeronautical Charges*) of Appendix 7 (*Airport Charges*) in order to adjust the calculation of the Maximum Average Yield per Departing Passenger applicable at all Regional Airports.

(iii) For the avoidance of doubt, the Tariff Cap for each Maximum Average Yield per Departing Passenger applicable for the Regional Airports at the time of submission by the Concessionaire to the HCAA of the Tariff Cap calculation results as per Article 28.4.4(b)(i) shall be valid for that Regional Airport up to the date on which the approval of the calculations of the Tariff Cap for each Maximum Average Yield per Departing Passenger is received by the Concessionaire in accordance with Article 28.4.5(b) – (e) or following, as applicable, the process as set out in paragraph 1.6 (*Cap on Regulated Aeronautical Charges*) of Appendix 7 (*Airport Charges*), a determination pursuant to the Disputes Resolution Procedure.

28.4.5 *Deactivation of Tariff Cap –Tariff Growth Index approval by the HCAA*

(a) After all adjustments have been agreed between the Concessionaire and the HCAA in accordance with Article 28.4.4(b)(ii) above and paragraph 1.6 (*Cap on Regulated Aeronautical Charges*) of Appendix 7 (*Airport Charges*), the Concessionaire may request from the HCAA an exemption of the applicability of a Tariff Cap for the Maximum Average Yield per Departing Passenger at all Regional Airports, for the period from 1 November as determined in accordance with Article 28.4.4(b)(i) above until the relevant Tariff Cap Deactivation End Date, as long as and only to the extent that such Tariff Cap for the Maximum Average Yield per Departing Passenger at all Regional Airports, for the period from 1 November as determined in accordance with Article 28.4.4(b)(i) above until the relevant Tariff Cap Deactivation End Date, does not allow the Concessionaire to recover through Aeronautical Revenues over the Concession Period:

(A) all Operational Expenditure of the Concessionaire which are directly allocated to operating the landing, parking or taking-off of aircraft and the supply of fuel (excluding for the avoidance of doubt the sale of fuel); and the handling of Passengers (including in-flight catering), baggage, cargo or mail at all stages while on any Regional Airport premises (including the transfer of Passengers baggage, cargo or mail to and from aircraft) including, for the avoidance of any doubt, all reasonable marginal costs incurred by the Concessionaire in relation to any airline's activities at that Regional Airport, any corporate income tax and any other taxes in respect of Air Activities, interests and fees as well as repayments under the Designated Loan Agreements (if any), and all capital expenditure for Works that relate to Air Activities (**Air Activities CAPEX**); and

(B) a reasonable profit margin, calculated on the basis of cashflows remaining after the deduction from Aeronautical Revenues of the sum of the amounts of paragraph (A) above, to achieve a minimum targeted nominal IRR of 7.5% over the Concession Period.

With its request to the HCAA, the Concessionaire shall submit the results of the above calculations to the HCAA for approval in accordance with Article 28.4.5(b).

(b) The Concessionaire shall submit the result of the calculations pursuant to Article 28.4 (*Fixed Tariff Cap with Growth Index*), other than for Article 28.4.4(b)(ii) for which a separate process is set out in paragraph 1.6 (*Cap on Regulated Aeronautical Charges*) of Appendix 7 (*Airport Charges*), to the HCAA for approval within ten (10) days of the calculations. The HCAA shall within twenty (20) days from the date of submission verify the correctness of

the data used and the calculations made and whether, in each case, they conform to the provisions of Article 28.4 (*Fixed Tariff Cap with Growth Index*). In the absence of a decision from the HCAA within the aforementioned twenty (20) days, the calculation shall be deemed to be approved by the HCAA.

(c) If the HCAA does not approve the calculations submitted pursuant to Article 28.4.5(b) above, then the Concessionaire may amend and resubmit such calculations in which case the HCAA shall have twenty (20) days in which to approve such revised calculations. In the absence of a decision from the HCAA within the aforementioned twenty (20) days, the calculation shall be deemed to be approved by the HCAA.

(d) If the HCAA does not approve the calculations pursuant to (c) above, the Concessionaire shall implement the HCAA proposal as regards the applicable Tariff Cap but shall have the right to refer the matter for resolution in accordance with the Disputes Resolution Procedure.

(e) Once approved by the HCAA, implemented in accordance with the HCAA proposal pursuant to paragraph (d) above, or determined pursuant to the Disputes Resolution Procedure, the Concessionaire may publish the revised Regulated Aeronautical Charges.

(f) For each calendar year following the Concession Commencement Date the Concessionaire must prove to the HCAA that the Maximum Average Yield per Departing Passenger is not exceeded. The relevant calculation must be submitted to the HCAA no later than end of February of the following year. In case the Maximum Average Yield per Departing Passenger is exceeded by more than 3% in any calendar year the Concessionaire has to pay the amount exceeding the Maximum Average Yield per Departing Passenger multiplied by the actual number of departing Passengers to the State. In addition, a penalty of 25% of the relevant amount shall be paid to the State. In case the Maximum Average Yield per Departing Passenger is exceeded by less or by exactly 3% in any calendar year, the Concessionaire shall count the amount exceeding the Maximum Average Yield per Departing Passenger multiplied by the actual number of departing Passengers in next year's Regulated Aeronautical Revenues calculation of the actual yield per departing Passenger.

(g) Notwithstanding any other provision of this Article 28.4, the Concessionaire may levy a Security Charge at the Regional Airports in accordance with the provisions of Appendix 7 (*Airport Charges*).

28.5 The Concessionaire shall be free to set any Non-Aeronautical Charges and any Non-Regulated Aeronautical Charges. The State and the Grantor shall procure that no Government User, no Government Authority and no Competent Authority shall interfere with the Concessionaire's ability to set any Aeronautical Charges or Non-Aeronautical Charges as permitted by this Article 28 and Appendix 7 (*Airport Charges*) and in recognition that Article 28.1 (*General*) grants a degree of discretion to the Concessionaire and the Airports Rights Holders in relation to the setting of fees and charges relating to the Regional Airports. The State and the Grantor shall ensure that no Government User, no Government Authority and no Competent Authority will levy any charge or fee of any kind in relation to those activities and services for which the Concessionaire or an Airport Rights Holder is entitled to charge nor if this would be a duplication of a similar charge which the Concessionaire has set or may be entitled to set under this Article 28 or Appendix 7 (*Airport Charges*) (unless it has been expressly permitted to do so by the Concessionaire).

28.6 Subject at all times to complying with the provisions of this Article 28 (*Airport Charges*) and Appendix 7 (*Airport Charges*), articles 107 to 109 of the Treaty on the Functioning of the European Union (the European State Aid rules) and applicable Laws, the Concessionaire is to determine or permit all charges and fees (including Airport Charges) to be levied in respect of the facilities and services provided at the Regional Airports.

28.7 When fixing and/or levying Aeronautical Charges the Concessionaire must act in a manner which is consistent with the EU regulations and guidelines, and in accordance with article 15 of the Chicago Convention and the relevant ICAO's policies.

28.8 Subject to Article 28.6, in determining Airport Charges, the following principles are to be applied:

28.8.1 the aircraft operators which use the Regional Airports must ultimately bear their full and fair share of the cost of providing all the facilities and services which are included within Air Activities;

28.8.2 Airport Charges should not be imposed in such a way as to discourage the use of facilities and services required for aviation safety and security;

28.8.3 in general, aircraft operators, cargo operators and Passengers should not be charged for facilities and services they do not use or that are not required for the provision of the Airport Services; and

28.8.4 the Regulated Aeronautical Charges may never exceed the Maximum Average Yield per Departing Passenger calculated from time to time in accordance with Article 28 (*Airport Charges*), Appendix 7 (*Airport Charges*), articles 107 to 109 of the Treaty on the Functioning of the European Union (the European State Aid rules) and applicable Laws.

28.9 For each Concession Year ending after (a) the Concession Commencement Date and up to 1 November 2024, an amount corresponding to eight point five percent (8.5%) of the ADF received by the Concessionaire after such date in any Concession Year pursuant to Article 28.10 below and after (b) 1 November 2024, thirty five percent (35%) of the ADF received by the Concessionaire after such date in any Concession Year pursuant to Article 28.10 below shall be paid to the State as the Levy to fund in part (i) the HCAA in its role as airport regulator, (ii) the deficit incurred by the operation of the airports retained by the State and (iii) the PSO routes.

28.10 The Concessionaire shall be entitled to the full amount of the ADF that is levied on the departing Passengers. The amount of the ADF for each month shall be available to the Concessionaire immediately upon its collection and deposited to the special account kept with the Bank of Greece for each of the Regional Airports in accordance with the procedure provided under law 2065/1992 and relevant legislative acts. The State undertakes that the full amount of the ADF shall be available to the Concessionaire free and clear from any restriction or condition, deduction or withholding or set off or counterclaim or otherwise at all times during the Concession Period.

28.11 All Airport Charges are to be denominated in Euro.

28.12 The Concessionaire has the right to request the HCAA to detain any aircraft of any person or entity due to the non-payment of Aeronautical Charges and the State undertakes to issue necessary ministerial decisions to enable this. Furthermore, the Concessionaire has the right, except in the case of emergency, not to accept the landing and takeoff of oversized aircrafts with actual aircraft classification number (ACN) higher than the published pavement classification number (PCN) of the airside pavements.

28.13 The Concessionaire (on behalf of itself or of any Airport Right Holder) must always obtain the prior written consent of the HCAA for any new Regulated Aeronautical Charge (which for the purpose of this Article 28.13 shall include any new Regulated Aeronautical Charge that is regulated by the HCAA on behalf of the State and which relates to the aeronautical activities of aircraft, airports or air navigation facilities even if such new Regulated Aeronautical Charge is not contained in Appendix 7 (*Airport Charges*)) to be levied at the Regional Airports.

29 Payments

29.1 Concession Fees

29.1.1 In consideration of the rights granted by the Grantor to the Concessionaire under this Agreement, the Concessionaire shall pay to the Grantor:

(a) the Upfront Concession Fee on or before the Concession Commencement Date; and

(b) the Concession Fee calculated pursuant to Article 29.1.2 and in accordance with the terms of this Agreement and payable in accordance with Article 29.2 (*Calculations and Payment*).

29.1.2 The Concession Fee for each Concession Year of the Concession Period is to be calculated by the Concessionaire as the sum of the following:

(a) the Annual Concession Fee;

(b) the Variable Concession Fee; and

(c) plus or minus any Concession Fee Adjustments as appropriate in the circumstances,

as the same may be deferred in accordance with Article 45 (*Shock Events*).

29.2 Calculations and Payment

29.2.1 Within sixty (60) days of the end of the relevant Concession Year, the Concessionaire shall provide the Grantor and the State with details of the calculation of the relevant Concession Fee and the Levy countersigned by the Concessionaire's auditor and/or the data on EBITDA (in accordance with the provisions of Article 29.3 (*Obligation to Provide Data*)) (as applicable) and it shall deposit the Concession Fee to an account notified to it by the Grantor and the Levy and any amounts payable pursuant to Article 4.2.1(j) to an account notified by the Grantor at least thirty (30) days prior to the end of the relevant Concession Year, subject to Article 29.2.2, three (3) months after the end of each Concession Year to which it relates.

29.2.2 If the Grantor or the State (as applicable) disagrees with the calculations of the Concessionaire with regard to the amount of the Concession Fee, the Levy and/or EBITDA, it shall notify the Concessionaire accordingly within fourteen (14) days from the submission of the calculation and/or data in accordance with Article 29.2.1, and state the amount that the Concessionaire is obliged to pay. If the Concessionaire disputes the Grantor's or the State's (as applicable) calculations, it shall pay the amount that it notified to the Grantor or the State (as applicable) within five (5) days from receipt of the above notification.

29.2.3 Any dispute with regard to the amount of the Concession Fee, the Levy or EBITDA, shall be referred within four (4) months from the end of the relevant Concession Year to

the Arbitral Tribunal. If this time-limit lapses without any action, the Grantor's or the State's (as applicable) calculation will be deemed to be final and binding.

29.2.4 Subject to Article 25 (*Force Majeure*), if the Concessionaire fails to submit the calculation relating to the Concession Fee within the time-limits set out in Article 29.2.1, a Concessionaire Event of Default shall have occurred.

29.2.5 If within four (4) months from the end of each Concession Year the Concessionaire has not paid:

(a) the Concession Fee, and the dispute over non-payment has not been referred to, and is not under consideration by, the Arbitral Tribunal in accordance with Article 29.2.3, the Grantor may collect such amount from the Operation Bond; and/or

(b) the Concession Fee, the Levy and/or any amounts payable pursuant to Article 4.2.1(j) such non-payment shall constitute a Concessionaire Event of Default.

29.2.6 Unless otherwise expressly stated in this Agreement, each Party is entitled, without prejudice to any other right or remedy, to receive interest on any payment not made when due in accordance with the terms of this Agreement such interest to be calculated from day to day at a rate per annum equal to the Reference Interest Rate from the day after the date on which payment was due up to and including the date of payment. Any payment which is deferred in accordance with Article 25 (*Force Majeure)* or Article 45 (*Shock Events*) shall not be due and payable and shall not bear interest during the period of such deferral.

29.2.7 Notwithstanding the provisions of Article 25 (*Force Majeure)* and subject to the provisions of this Article 29 (*Payments*), for the period during which the effects of a Force Majeure Event are subsisting, the Levy and the Concession Fee shall accrue and the Concessionaire shall be obliged under this Agreement to pay the Levy to the State and the Concession Fee to the Grantor in accordance with this Article 29 (*Payments*), provided that payment of the Levy and, if insufficient the Concession Fee by the Concessionaire pursuant to this Article 29.2 (*Calculations and Payment*) shall:

(a) be paid after payment in full of (or deduction or satisfaction of) any Operational Expenditure, Capital Expenditure as set out in the latest Financial Model or Tax likely to be payable by the Concessionaire in the period during which the effects of a Force Majeure Event are subsisting;

(b) be deferred to the extent necessary to ensure that the Concessionaire is able to meet all its financial obligations under the Designated Loan Agreements (if

any) in the period during which the effects of a Force Majeure Event are subsisting; and

(c) if there is any Dispute regarding whether the effects of a Force Majeure Event are subsisting or have ceased then the State or the Concessionaire shall refer the matter to the Technical Disputes Resolution Panel to determine as a question of fact whether the effects of the Force Majeure Event are subsisting or have ceased and if the effects of the Force Majeure Event are subsisting whether this would have a material effect on the Concessionaire's ability to meet any of its financial obligations under the Designated Loan Agreements (if any).

29.2.8 Any Levy and, if applicable Concession Fee payment that is deferred under this Agreement as a result of a Force Majeure Event shall be paid to the State and the Grantor as soon as is reasonably possible after the effects of a Force Majeure Event have ceased provided that payment of the deferred amount will not amount to the Concessionaire being in breach of its obligations under the Designated Loan Agreements (if any).

29.2.9 Unless otherwise expressly stated in this Agreement or agreed between the Parties, all payments to be made by the Parties (whether under an indemnity or otherwise), shall be made to the other Party within sixty (60) days after such payment becoming due and payable.

29.3 Obligation to Provide Data

29.3.1 The Concessionaire must provide to the Grantor and the State:

(a) Within ninety (90) days from the end of each fiscal year (each fiscal year to be aligned to each Concession Year) of the Concessionaire:

(i) the annual financial statements thereof and a certificate of the dividend received or to be received by the Shareholders;

(ii) the auditor's report on the financial statements as well as the management report of the board of directors for the same fiscal year;

(iii) a certificate on the financial sources and use of funds, in the form used by the Concessionaire and which is consistent with the one included in the Updated Financial Model; and

(iv) an Updated Financial Model together with a written explanation of the main changes;

(b) Within seven (7) days from the relevant request delivered by the Grantor or the State, the financial and other information to be provided to the Lenders pursuant to the Designated Loan Agreements (if any);

(c) Within sixty (60) days from the end of every Concession Year, the following in respect of that Concession Year, as certified by the Concessionaire's auditor:

(i) Air Activities Capital related metrics and/or calculations;

(ii) Aeronautical Charges levied at each Regional Airport;

(iii) the total Revenues;

(iv) the total Aeronautical Revenues;

(v) the total Regulated Aeronautical Revenues; and

(vi) EBITDA.

29.4 Audit of the Financial Accounts of the Concessionaire

Save for its right to carry out tax controls at any time, the Grantor, the State or the HCAA may conduct at their own expense, using independent auditors an audit of the Concessionaire's accounts, provided that such audits shall be conducted no more than once in each twelve (12) month period, and after prior notice has been served on the Concessionaire.

30 Compensations

30.1 Events of Delay - Works Period Compensations

30.1.1 If an Event of Delay occurs and subject to the provisions of Article 30.4 (*State Responsible Events - Concession Operations Compensation*) and Article 33 (*State Termination - Consequences*), the State may grant:

(a) an extension of the relevant deadline equal to the delay in respect of any of the Imminent Works;

(b) compensation in respect of the Imminent Works for:

(i) any expenses or costs relating to the relevant works which are certified by the Independent Engineer to have been reasonably likely to have arisen as a direct consequence of such an Event of Delay and confirmation from the Independent Engineer that such expenses or cost would not have arisen had such an Event of Delay not occurred;

(ii) any additional expenses relating to the financing of the items referred to in (i) above, which are certified by the Concessionaire's auditor to have been reasonably likely to have arisen as a direct consequence of such an Event of Delay and confirmation from the Independent Engineer that such expenses would not have arisen had such an Event of Delay not occurred; and/or

(iii) any loss or liability that the Concessionaire incurs as a result of an Event of Delay which is a State Responsible Event in accordance with Article 30.4 (*State Responsible Events – Concession Operations Compensation*), including the incurrence of any Performance Deductions incurred solely as a result of such Event of Delay (all the aforementioned without double-counting);

Any compensation due to the Concessionaire pursuant to this Article 30.1.1 shall be paid within sixty (60) days from the receipt by the State of the Concessionaire's written request certified by the Independent Engineer and/or auditor as appropriate together with all documents evidencing the expenses or costs claimed.

30.1.2 If any Event of Delay cumulatively affects one or more deadlines of the Imminent Works in accordance with this Article 30.1 (*Events of Delay – Works Period Compensations*), the State shall pay compensation in respect of each deadline calculated in accordance with Article 30.1.1.

30.1.3 If any Event of Delay affects the deadlines of any Future Works, then no Performance Deductions shall accrue for the duration of the delay as verified by an Independent Engineer in accordance with this Article 30.1 (*Events of Delay – Works Period Compensations*).

30.1.4 If an Event of Delay occurs, the Concessionaire shall provide written details to the State, the HCAA and the Independent Engineer, such details to include:

(a) the events that constitute the Event of Delay such detail to be provided as soon as reasonably practicable after the Event of Delay;

(b) the duration of the delay to the relevant deadline;

(c) the compensation calculated in accordance with this Article; and

(d) any proposed Event of Delay Make-up and the relevant cost to the Concessionaire for the acceleration of the affected works (the **Acceleration**

Cost), in accordance with the provisions of Article 30.3 (*Event of Delay Make-up*).

30.1.5 If within fourteen (14) days from the submission of the documents under Article 30.1.4:

(a) the duration of the delay and the requested deadline extension are not agreed between the State and the Concessionaire; or

(b) the State disputes in writing, with a copy to the Independent Engineer, that the delay is due to an Event of Delay or that the relevant completion date is affected;

then these issues shall be determined by the Independent Engineer as soon as possible and in any event no later than fourteen (14) days after the expiry of the above period of fourteen (14) days.

30.1.6 If either the State or the Concessionaire disputes a determination by the Independent Engineer in accordance with Article 30.1.5, they may, within seven (7) days from the receipt of his determination, refer the issue to the Technical Disputes Resolution Panel. The determination of the Independent Engineer shall apply (if applicable) until the resolution of the dispute by the Technical Disputes Resolution Panel.

30.2 Obligation for Mitigation

The Concessionaire must mitigate in every appropriate way the consequences arising from any Events of Delay, if and to the extent possible.

30.3 Event of Delay Make-up

30.3.1 If an Event of Delay occurs, the State may agree, as an alternative to granting the requested extension or part thereof:

(a) either to accept any proposed measures of Event of Delay Make-up submitted by the Concessionaire, with the proposed Acceleration Cost;

(b) or, if the Concessionaire has not proposed such measures, to ask the Concessionaire to propose measures for an Event of Delay Make-up together with an Acceleration Cost.

30.3.2 The Acceleration Cost to be paid by the State, including any general expenses and any potential additional fee of the Independent Engineer, cannot exceed fifty percent (50%) of the cost of the affected Works. The VAT on the Acceleration Cost shall be for the account of the State.

30.3.3 The cost of the affected Works is calculated by determining the percentage of the total Works that the affected Works represent and calculating the corresponding percentage of the total cost of such Works. Subject to the above limitation, the amount of the Acceleration Cost and the schedule for its payment shall be established in a separate agreement between the State and the Concessionaire.

30.3.4 The Concessionaire, if so requested by the State, shall accept an Event of Delay Make-up with a duration equal to or less than three (3) months. An Event of Delay Make-up of a longer term may be agreed between the State and the Concessionaire.

30.4 State Responsible Events - Concession Operations Compensation

30.4.1 If during the Concession Period the Concessionaire proves that as a result of a State Responsible Event its Revenues were reduced including as a result of Performance Deductions incurred solely as a result of a State Responsible Event, the State shall compensate the Concessionaire with an amount equal to the difference between the Revenues realized during the Quarterly Period in which such event occurred or in any Quarterly Period during which such event or the consequences thereof continued to occur, on the basis of the Revenue projection in the Financial Model for the same period. However, for the calculation of the compensation to which the Concessionaire may be entitled for the Losses suffered due to a State Responsible Event, the payments to the Grantor that may result from the implementation of the provisions of Article 29 (*Payments*) for the period for which the compensation is calculated, shall be taken into account and set off.

30.4.2 The payment of any compensation pursuant to Article 30.4.1 shall be made within sixty (60) days from the end of the Quarterly Period in which the event occurred and of any Quarterly Period during which such event or the consequences thereof continue to occur.

30.4.3 Any reduction in the Concessionaire's costs due to the occurrence of a State Responsible Event, calculated on the basis of the Financial Model or any insurance proceeds received or receivable by the Concessionaire with respect to such State Responsible Event shall be deducted from the compensation amount payable by the State pursuant to this Article 30 (*Compensations*).

30.4.4 If during the Concession Period the Concessionaire proves that as a result of the occurrence of a State Responsible Event there was a material increase to the operation, maintenance and exploitation cost of the Concession Operations as compared to the respective Forecasts, the State shall compensate the Concessionaire for the difference calculated in accordance with the Financial Model. The payment of such compensation shall be effected in accordance with Article 30.4.2. Calculations, in

accordance with this Article 30.4.4, shall be made on a quarterly basis, unless the Contracting Parties otherwise agree.

30.4.5 If the State disputes, either the occurrence of a State Responsible Event, or the data on which the compensation calculation is based, or the amount of the compensation, or it alleges that the actions of the Concessionaire contributed to the reduction in the Revenues or the material increase in its costs, it may refer the matter to a Technical Disputes Resolution Panel. The Concessionaire may then request payment of the compensation amount or, as the case may be the reduction of the Levy payable to the State pursuant to Article 28.9 (*Airport Charges*) and of any amounts payable pursuant to Appendix 20 (*Cooperation Framework between the Hellenic Air Force (HAF), the Hellenic Civil Aviation Authority (HCAA) and the Concessionaire at Joint Use Airports*).

30.4.6 Any payments pursuant to an Arbitration Award will be effected within twenty one (21) days from the date of the Arbitration Award. If payment is delayed beyond this time limit, interest is due calculated at the Reference Interest Rate.

30.5 If compensation in an aggregate amount equal to or greater than five million Euro (€5,000,000) is payable by the State to the Concessionaire pursuant to this Article 30 (*Compensations*) and remains unpaid on the due date for such payment in accordance with Article 30.1.1 or Article 30.4 (*State Responsible Events – Concession Operations Compensation)*, the Concessionaire may, but is not obliged to, as an alternative to receiving payment of such compensation, elect for the Concession Period to be extended for such a period so as to leave the Concessionaire in a no better and no worse position that it would have been in had the compensation been paid in accordance with this Article 30 (*Compensations*).

30.6 The Air Navigation Services Provider shall provide the Required Air Traffic Control Capacity in order to accommodate substantially all flights for which slot requests are made to the HSCA. The obligation by the Air Navigation Services Provider to provide the Required Air Traffic Control Capacity shall be a State Responsible Event.

30.7 If the Required Air Traffic Control Capacity is not achieved for two consecutive Peak Periods, the Concessionaire may purchase for the benefit of the Air Navigation Services Provider the necessary air navigation equipment in order for the Required Air Traffic Control Capacity to be achieved and deduct the cost for such air navigation equipment from the Levy payable in accordance with Article 28.9. In any such purchase, the Concessionaire shall adhere to the specifications defined for the air navigation equipment by the Air Navigation Services Provider. The Air Navigation Services Provider must approve the offer made by the Concessionaire, such approval not to be unreasonably withheld or delayed.

31 Financial Model

31.1 The Financial Model of the Offer, as audited, is attached to this Agreement as Appendix 25 (*Financial Model)*.

31.2 The Financial Model will be updated by and at the expense of the Concessionaire and in accordance with the provisions of this Article. Once updated the Financial Model will be referred to in this Agreement as the **Updated Financial Model** and, reference to the Financial Model following its first update will be deemed to be a reference to the Updated Financial Model.

31.3 The updating of the Financial Model may have regard to the following:

31.3.1 The incorporation of historical data, which will be performed on an annual basis, and data in the Financial Model which refers to past periods will be replaced with actual data that is available in relation to the Project;

31.3.2 The incorporation of data that reflects changes that are agreed or derive from the provisions of this Agreement and have a direct impact on the estimation of the future financial standing of the Concessionaire (e.g. extensions and compensation due to Events of Delay), which will be performed on an annual basis;

31.3.3 The incorporation of data that reflects the updating of Forecasts in the Financial Model and includes modifications to the assumptions that are aimed at reflecting the most realistic projection, at such time provided that such update is material either:

(a) due to changes to variables that at that point in time have been modified or are expected with a high degree of certainty to be modified, and have a direct impact on the projections of the Concessionaire (including the permitted execution of an agreement, regarding an object included in this Agreement, in accordance with which specific future payments of the Concessionaire to the specific subcontractor are clearly foreseeable, that are different from the relevant existing projections in the Financial Model); or

(b) due to changes in variables that at that point in time have taken place or are expected with a high degree of certainty to take place, and have an indirect impact on the projections of the Concessionaire (including historical air traffic and revenue data or historical inflation data which necessitates the modification of the relevant projections);

31.3.4 The updating of Forecasts as a result of the occurrence of an Event of Delay or a State's Event of Default which is continuing, shall be effected so that the Financial Model includes:

(i) the Forecasts under the assumption that the Event of Delay and/or the State's Event of Default had not occurred;

(ii) the Forecasts after taking into account the consequences from the occurrence of such event(s); and

(iii) the relevant compensations due pursuant to Article 30 (*Compensations*) as a result of such events.

31.4 A Financial Model that has been updated, pursuant to the provisions of Articles 31.3.3(a), 31.3.3(b) and 31.3.4 shall be submitted to the Grantor and the State for approval, accompanied by a letter from the Lenders in which the Lenders approve all relevant modifications / updates to the Financial Model. The Financial Model shall be submitted to the Grantor and the State in accordance with the provisions of Article 29.3.1(a).

31.5 The updates to the Financial Model that are submitted for approval to the Grantor and the State, shall be accompanied by the respectively modified assumptions book and a detailed note describing the updates that have taken place with reference to the provisions of Articles 31.3.3(a), 31.3.3(b), 31.3.4(i) and 31.3.4(ii).

31.6 The Grantor and the State may not, in the case of an update to the Financial Model, in accordance with Articles 31.3.3(a) and 31.3.3(b), unreasonably reject or delay the approval of the Updated Financial Model.

31.7 In relation to updates in accordance with Article 31.3.4, the Grantor and/or the State may verify and express its disagreement and/or submit an alternative proposal. Any such refusal by the Grantor and/or the State to accept the proposed updates and/or the submission of alternative proposals by the Grantor and/or the State will be accompanied by a justification of the position and proposals of the Grantor and the State. The Grantor and the State shall reply to the Concessionaire's request within forty five (45) days from the date of submission of the relevant request. If the Grantor and/or the State does not reply within the forty five (45) day period, the Concessionaire's request shall be deemed to have been approved. It is also noted that the Grantor and/or the State has the right to request that the Financial Model be updated for variables in accordance with the provisions of Articles 31.3.3(a), 31.3.3(b) and 31.3.4 (as applicable), if the Concessionaire has failed to do so. If the Grantor, the State and the Concessionaire do not reach an agreement within forty five (45) days from the notification of the Grantor's and/or the State's response to the Concessionaire, the State and/or the Grantor and/or the Concessionaire may have recourse to the Arbitral Tribunal.

32 Handback of Concession to the State

32.1 General

32.1.1 During the last six (6) months of the Concession Period, the Concessionaire will provide training to the personnel to be employed by the State in the operation and maintenance of the Regional Airports. The number of operatives to be trained and the duration and period of training will be agreed between the State and the Concessionaire by a special agreement to be concluded at least two (2) months prior to the commencement of the above six (6) month period.

32.1.2 At the expiry of the Concession Period, the Concessionaire shall transfer any rights it may have under contracts relating to the Concession Operations and will handback the Regional Airports to the State, including all improvements effected pursuant to the Works, in a condition that complies with the Handback Requirements and in accordance with this Article 32 (*Handback of Concession to the State*) and the Maintenance Requirements.

32.2

32.2.1 The process of handback of the Concession Operations will be effected in accordance with the provisions of this Article 32 (*Handback of Concession to the State*). The handback of the Concession Operations from the Concessionaire to the State shall take place with the execution of the relevant protocol of handback – receipt at the expiry of the Concession Period.

32.2.2 At the expiry of the Concession Period, the Concessionaire shall handback to the State:

(a) all of the Concession Operations, including the Movable Property and all improvements and modernisations effected by the Concessionaire during the Concession Period;

The spare parts to be included in the Movable Property will be such spare parts that are of a type and quantity equivalent to the average annual spare part usage over the five (5) year period preceding the expiry of the Concession Period;

(b) the current Aerodrome Manuals, all elements of electronic equipment including computer software and hardware, including the computers, and all records and documents concerning the management, operation and exploitation of the Regional Airports; and

(c) all other rights and assets of the Concessionaire entered into or used in connection with the upgrade, commissioning, completion, operation and/or maintenance of the Regional Airports or the levying and collection of Airport Charges at the time of the handback.

32.2.3 The Concessionaire shall replace at its expense equipment listed in the Inventory and other inventory books of the Concessionaire which cannot be found.

32.2.4 The handback will be carried out by the authorised representatives of the State, the Concessionaire and the Independent Engineer. If the representatives of the Concessionaire fail to effect the handback this will not suspend the work of the representatives of the State and the Independent Engineer. The representatives of the State and the Concessionaire shall sign the protocol of handback - receipt following the conclusion of the procedure set out in this Article 32 (*Handback of Concession to the State*).

32.2.5 The refusal of the Concessionaire to handback the Concession Operations to the State at the expiry of the Concession Period or to sign the protocol of handback - receipt gives the State the right to expel the Concessionaire at the expiry of the period in question and to substitute itself for the Concessionaire immediately and without further procedure in the operation and exploitation of the Concession.

32.2.6 The Concession Guarantee Period of the Concession commences at the expiry of the Concession Period and is to continue for two (2) years.

32.2.7 The transfer of risk of the Concession Operations from the Concessionaire to the State takes place at the same time as the handback of the Concession Operations, in accordance with this Article 32 (*Handback of Concession to the State*).

32.3 Final Acceptance of Concession

32.3.1 The final acceptance of the Concession Operations shall take place by the State within four (4) months from the expiry of the Concession Guarantee Period. In all cases the final acceptance will take place following a notice from the Concessionaire.

32.3.2 Notification by the Concessionaire can take place immediately following the expiry of the Concession Guarantee Period.

32.3.3 If the final acceptance does not take place within six (6) months from the notification of the Concessionaire, it is deemed to have taken place.

32.4 Handback Requirements

32.4.1 Upon the expiry of the Concession Period as a result of the effluxion of time, the Concessionaire shall ensure that the Regional Airports comply with the Handback Requirements.

32.4.2 The Renewal Works must be carried out in accordance with the relevant parts of the Works Requirements (as if references to the Works contained therein were references to Renewal Works) and the Handback Requirements.

32.5 Initial Inspection

32.5.1 Not more than thirty six (36) months nor less than thirty (30) months prior to the expiry of the Concession Period as a result of the effluxion of time, the Concessionaire together with the Independent Engineer and the State must conduct a joint inspection of the Regional Airports and all facilities forming part of the Regional Airports (the **Initial Inspection**). If no date for the Initial Inspection has been agreed between the Concessionaire, the Independent Engineer and the State, the State and the Independent Engineer may initiate the Initial Inspection during such period by giving at least thirty (30) days' notice to that effect to the Concessionaire and such inspection must be conducted on the date specified in such notice. The cost of the Initial Inspection must be borne by the Concessionaire.

32.5.2 The Initial Inspection must establish the extent to which the Regional Airports would comply with the Handback Requirements if no Renewal Programme was carried out, and what renewal works are required to meet the Handback Requirements.

32.6 Renewal Programme

32.6.1 Within forty-five (45) days after the completion of the Initial Inspection at all Regional Airports, the Independent Engineer shall provide to the State and the Concessionaire a report on the condition of the Regional Airports and the Facilities and a notice setting out:

(a) the Independent Engineer's proposals as to the Renewal Works;

(b) the Independent Engineer's proposals as to the Renewal Programme; and

(c) the Independent Engineer's estimate of the Renewal Amount.

32.6.2 The proposal referred to in Article 32.6.1(a) must be made, amongst other things:

(a) on the basis of the latest Facilities Condition Assessment;

(b) on the basis of an assessment of the Residual Life of the relevant element of the Regional Airports in accordance with Appendix 15 (*Handback Requirements*); and

(c) on the assumption that the Regional Airports are to be maintained in accordance with this Agreement until the expiry of the Concession Period as a result of the effluxion of time but allowing for fair wear and tear.

32.6.3 The State and/or the Concessionaire may, within thirty (30) days after receipt of the notice from the Independent Engineer in accordance with Article 32.6.1, by notice to the Independent Engineer object to the proposals in respect of any or all of the Renewal Works, the Renewal Programme and the Renewal Amount as set out in the Independent Engineer's notice provided that the State and/or the Concessionaire may only object to such proposals if the Renewal Works and/or the Renewal Programme if followed, would not result in the relevant Regional Airport complying with the Handback Requirements. The notice from the State and/or the Concessionaire must give details of the grounds for such objection and must give the State's and/or the Concessionaire's proposals in respect of the Renewal Works and Renewal Programme and its estimate of the Renewal Amount.

32.6.4 Within twenty (20) days from the date of receipt of such notice from the State and/or the Concessionaire, the Independent Engineer shall inform the State and the Concessionaire whether it agrees or rejects the comments and/or objections. The decision of the Independent Engineer shall be final and binding (and the Independent Engineer will give the necessary instructions to the Concessionaire so that the Renewal Works are carried out in accordance with the Renewal Programme) unless and until it is reversed by the Technical Disputes Resolution Panel, should the State and/or the Concessionaire refer the matter to it in accordance with Article 32.6.5.

32.6.5 If the State and/or the Concessionaire disputes the decision of the Independent Engineer to uphold or reject the State's and/or the Concessionaire's comments or objections, the State and/or the Concessionaire may refer the matter to the Technical Disputes Resolution Panel, within twenty (20) days from receipt of such decision.

32.6.6 If either the Independent Engineer or the Technical Disputes Resolution Panel upholds the State's and/or the Concessionaire's comments or objections, the Independent Engineer must accordingly amend the proposal for the Renewal Works, Renewal Programme and Renewal Amount to be in compliance with the previous stated comments. The Independent Engineer will give the necessary instructions to the Concessionaire so that the amended Renewal Works are carried out in accordance with the amended Renewal Programme. For the avoidance of doubt, the Concessionaire

must procure, at its own cost, that the Renewal Works are carried out notwithstanding that the actual cost of the Renewal Works may be higher than the Renewal Amount.

32.6.7 For the avoidance of doubt, neither the agreement of the State and/or the Independent Engineer to any Renewal Works, Renewal Programme or Renewal Amount, nor the participation of the State and the Independent Engineer in any inspection under this Article 32 (*Handback of Concession to the State*), nor the complete or partial carrying out of the Renewal Works relieves or absolves the Concessionaire from:

(a) its obligations under Article 32.4 (*Handback Requirements*); or

(b) any obligation to conduct any other inspection or perform any other Works in accordance with this Agreement.

32.7 Second Inspection

32.7.1 Not more than twelve (12) months nor less than nine (9) months prior to the expiry of the Concession Period as a result of the effluxion of time, the Concessionaire together with the State and the Independent Engineer must conduct a joint inspection of all elements of the Regional Airports, including without limitation, the facilities referred to in Article 32.5.1 and whether or not the Renewal Works in respect of the facilities have been carried out (the **Second Inspection**). The cost of such Second Inspection must be borne by the Concessionaire.

32.7.2 Such inspection must establish the extent to which the Regional Airports would comply with the Handback Requirements if the Renewal Programme, Renewal Works, and Renewal Amount remained as then agreed, and what, if any, revisions would be needed to meet the Handback Requirements.

32.8 Revised Renewal Programme

32.8.1 Within thirty (30) days after the completion of the Second Inspection at all Regional Airports, the Independent Engineer must provide to the State and the Concessionaire a report on the condition of the Regional Airports and a notice setting out:

(a) the Independent Engineer's proposals as to any revisions or additions to the Renewal Works required in order to procure that all elements of the Regional Airports, at the expiry of the Concession Period, satisfy the Handback Requirements;

(b) the Independent Engineer's proposals as to any revisions to the Renewal Programme as a consequence of such revisions or additions to the Renewal Works; and

(c) the Independent Engineer's estimate of any changes in the Renewal Amount as a consequence of such revisions or additions to the Renewal Works.

32.8.2 The proposals referred to in Article 32.8.1(a) must be made, amongst others, on the basis set out in Article 32.6.2.

32.8.3 The State and/or the Concessionaire may, within twenty (20) days after receipt of the notice from the Independent Engineer in accordance with Article 32.8.1, by notice to the Independent Engineer object to any proposed revisions or additions to any or all of the Renewal Works, the Renewal Programme and the Renewal Amount as set out in the Independent Engineer's notice provided that the State and/or the Concessionaire may only object to such proposals if the Renewal Works and/or the Renewal Programme if followed, would not result in the relevant Regional Airport complying with the Handback Requirements. The notice from the State and/or the Concessionaire must give details of the grounds for such objection and must give the State's and/or the Concessionaire's proposals in respect of such matters and its estimate of the Renewal Amount.

32.8.4 Within fifteen (15) days from the date of receipt of such notice from the State and/or the Concessionaire, the Independent Engineer shall inform the State and the Concessionaire whether it agrees or rejects the comments and/or objections. The decision of the Independent Engineer shall be final and binding and the Independent Engineer will give the necessary instructions to the Concessionaire so that the Renewal Works (as so revised or added to) are carried out in accordance with the Renewal Programme (as so revised or added to) unless and until it is reversed by the Technical Disputes Resolution Panel, should the State and/or the Concessionaire refer the matter to it in accordance with Article 32.8.5.

32.8.5 If the State and/or the Concessionaire disputes the decision of the Independent Engineer to uphold or reject the State's and/or the Concessionaire's comments or objections, the State and/or the Concessionaire may refer the matter to the Technical Disputes Resolution Panel, within twenty (20) days from receipt of such decision.

32.8.6 If either the Independent Engineer or the Technical Disputes Resolution Panel upholds the State's and/or the Concessionaire's comments or objections, the Independent Engineer must accordingly amend the proposal for any revisions or additions to the Renewal Works required to be in compliance with the previous stated comments or objections. The Independent Engineer will give the necessary instructions to the Concessionaire so that the amended Renewal Works (as so revised or added to) are carried out in accordance with the amended Renewal Programme (as so revised). For the avoidance of doubt, the Concessionaire must procure, at its own cost, that the Renewal Works (as so revised) are carried out notwithstanding that the actual cost of

the Renewal Works (as so revised) may be higher than the Renewal Amount (as changed in accordance with this Article 32.8 (*Revised Renewal Programme*)).

32.9 Handback Inspection

32.9.1 Not later than forty five (45) days after the expiry of the Concession Period as a result of the effluxion of time, the Concessionaire together with the State and the Independent Engineer must conduct a joint inspection of the Airports (the **Handback Inspection**). The Independent Engineer will have only an advisory role. The cost of the Handback Inspection must be borne by the Concessionaire. Such inspection must establish whether the Handback Requirements are met as applicable to each element of the Regional Airports.

32.9.2 Within forty five (45) days after the completion of the Handback Inspection, the State must acting reasonably either:

(a) issue to the Concessionaire a Handback Certificate; or

(b) subject to Article 32.9.3, notify the Concessionaire of its decision not to issue the Handback Certificate and state the reason for such decision.

32.9.3 The State may only refuse to issue the Handback Certificate if:

(a) the Concessionaire has failed to complete all of the Renewal Works; or

(b) any Regional Airport for any reason does not comply with the Handback Requirements in all respects;

and the State must act reasonably and in accordance with this Agreement in respect of any such refusal.

32.9.4 Any notice given by the State in accordance with Article 32.9.2(b) must set out each respect in which the Renewal Works have not been completed or any of the Regional Airports does not comply with the Handback Requirements and must state the State's estimate of the cost of completing such Renewal Works and/or of procuring that the Regional Airports comply in all respects with the Handback Requirements.

32.9.5 The Concessionaire may, within thirty (30) days after receipt of a notice given in accordance with Article 32.9.2(b), by notice to the State object to any matter set out in the State's notice. The notice from the Concessionaire must give details of the grounds for such objection and must give the Concessionaire's proposals in respect of such matters.

32.9.6 Within twenty (20) days from the date of receipt of such notice from the Concessionaire, the State shall inform the Concessionaire whether it agrees or rejects the comments and/or objections. The decision of the State shall be final and binding unless and until it is reversed by the Technical Disputes Resolution Panel, should the Concessionaire refer the matter to it in accordance with Article 32.9.7.

32.9.7 If the Concessionaire disputes the decision of the State to uphold or reject the Concessionaire's comments or objections, the Concessionaire may refer the matter to the Technical Disputes Resolution Panel, within thirty (30) days from receipt of such decision.

32.9.8 If the Technical Disputes Resolution Panel determines that the Concessionaire has not completed the Renewal Works or that the Regional Airports do not comply in all respects with the Handback Requirements, then without prejudice to any other right or remedy of the State, the Concessionaire must pay to the State an amount equal to the estimated cost of completing such Renewal Works or procuring that the Regional Airports comply in all respects with the Handback Requirements, as agreed or determined in accordance with Article 32.9.6 (the **Handback Amount**). Such payment must be made not later than fourteen (14) days after such estimated cost has been agreed or determined in accordance with this Article 32.9.

32.10 Retention Account

The following provisions of this Article 32.10 (*Retention Account*) do not apply if, not later than the date which is two (2) years prior to the expiry of the Concession Period as a result of the effluxion of time (but shall not, for the avoidance of doubt, apply if this Agreement is terminated for any reason prior to the end of the forty (40) year Concession Period), the Concessionaire procures that a performance guarantee is provided to the State in a form satisfactory to it in respect of the Concessionaire's obligations under this Article 32 (other than this Article 32.10 (*Retention Account*)) by an Acceptable Bank in an amount equal to the Renewal Amount and expiring no earlier than a date twelve (12) months after the expiry of the Concession Period.

32.10.1 The State and the Concessionaire must procure that the Retention Account is established with a bank located in the Hellenic Republic approved by the State (not to be unreasonably withheld or delayed) not later than the date which is two (2) years prior to the expiry of the Concession Period as a result of the effluxion of time. Any interest accrued on any money standing to the credit of the Retention Account must be credited to the Retention Account. All sums standing to the credit of the Retention Account from time to time, including without limitation any accrued interest, must be dealt with only in accordance with the following provisions of this Article 32.10 (*Retention Account*).

32.10.2 Subject to Article 32.10.3, from the date which is two (2) years prior to the expiry of the Concession Period as a result of the effluxion of time, the Concessionaire shall, on such a date and each anniversary thereafter for one (1) further year, pay into the Retention Account an amount equal to a half of the Renewal Amount.

32.10.3 When the amount standing to the credit of the Retention Account (including any accrued interest but less any bank charges and less any deductions required by any Law to be made from such account) is equal to or greater than the Renewal Amount, then subject to Article 32.10.5 the Concessionaire is not required to deposit any further sums in accordance with Article 32.10.2.

32.10.4 If, following the Initial Inspection, it is agreed or determined in accordance with Article 32.6 (*Renewal Programme*) that no Renewal Works are required, then within fourteen (14) days after such agreement or determination the Concessionaire must release to itself all sums standing to the credit of the Retention Account (including any accrued interest but less any bank charges and less any deductions required by any Law to be made from such account), but without prejudice to the provisions of Article 32.10.5.

32.10.5 If, as a result of the Second Inspection:

(a) the Renewal Amount is increased, then the provisions of Article 32.10.2 apply, until the amount held in the Retention Account equals the increased Renewal Amount; or

(b) there is a decrease in the Renewal Amount, such that the total amount held in the Retention Account (including accrued interest but less any bank charges and less any deductions required by any Law to be made from such account) exceeds the revised Renewal Amount, then the Concessionaire may, within fourteen (14) days after the agreement or determination of the revised Renewal Amount in accordance with the provisions of Article 32.8 (*Revised Renewal Programme*), remove the amount of such excess from the Retention Account.

32.10.6 Where the Concessionaire must pay for an element of the Renewal Works (**Renewal Works Element**) then it may notify the State that payment for such Renewal Works Element is due and request that it be able to remove monies from the Retention Account to the cost of the Renewal Works Element and the State shall grant such request where the Concessionaire has satisfied the State that payment is due in respect of the relevant element of the Renewal Works and following the grant of the request by the State, the Concessionaire may remove the monies from the Retention Account for payment of the Renewal Works Element of the Renewal Amount up to a maximum set aside for such Renewal Works Element in the determination of the

Renewal Amount. Fourteen (14) days after the issue of a Handback Certificate in accordance with Article 32.9 (*Handback Inspection*), the Concessionaire may remove the balance (if any) of the monies standing to the credit of the Retention Account (including any accrued interest but less any bank charges and less any deductions required by any Law to be made from such account).

32.10.7 If the State gives a notice in accordance with Article 32.9.2(b), then pending the agreement or determination by the Technical Disputes Resolution Panel of all matters referred to in that notice, the State and the Concessionaire must retain in the Retention Account an amount equal to the lesser of:

(a) the amount standing to the credit of the Retention Account (including accrued interest); and

(b) the amount stated by the State in the notice given in accordance with Article 32.9.2 as its estimate of the cost of completing the Renewal Works and/or of procuring that the Airports comply in all respects with the Handback Requirements;

and the balance (if any) of any amount standing to the credit of the Retention Account (including any accrued interest but less any bank charges and less any deductions required by any Law to be made from such account) may be removed by the Concessionaire in accordance with Article 32.10.6.

32.10.8 If any sum is retained in the Retention Account in accordance with Article 32.10.7, then the State and the Concessionaire must continue to hold such sum in the Retention Account pending the agreement or determination by the Technical Disputes Resolution Panel of all matters raised in the notice given by the State in accordance with Article 32.9.2.

32.10.9 Within fourteen (14) days after the agreement or determination by the Technical Disputes Resolution Panel of the Handback Amount, the Concessionaire must pay out of the Retention Account to the State an amount equal to the Handback Amount or, if the amount standing to the credit of the Retention Account is insufficient to pay the Handback Amount in full, the entire amount (including accrued interest but less any bank charges and less any deductions required by any Law to be made from such account) standing to the credit of the Retention Account. Any remaining sums standing to the credit of the Retention Account (after deducting the amount payable to the State and any bank charges and any deductions required by any Law to be made from such account) may be appropriated by the Concessionaire.

32.10.10 If the amount standing to the credit of the Retention Account is less than the Handback Amount, then the payment of any sum to the State in accordance with Article 32.10.2 in or towards satisfaction of the Handback Amount must not in any way prejudice or affect any other rights or remedies of the State for the purpose of recovering the remainder of the Handback Amount.

32.10.11 Upon termination of this Agreement, other than due to effluxion of time, any sums standing to the credit of the Retention Account shall be deducted from the Liabilities to Lenders in accordance with the provisions of Article 33 (*State Termination - Consequences*) or Article 35 (*Compensation on Extensive Force Majeure*).

32.11 Throughout the period of twelve (12) months prior to the expiry of this Agreement by effluxion of time, the Concessionaire shall provide access and assistance to any incoming concessionaire.

33 State Termination – Consequences

33.1 Concessionaire Events of Default

33.1.1 The following events, unless (if capable of being remedied) remedied to the satisfaction of the State and/or in respect of events set out in paragraphs (a), (b), (e), (f), (g), (i), (j), (n), (o) and (p) of this Article 33.1.1, the Grantor (as the case may be) within fourteen (14) days as of the delivery of notice from the State to the Concessionaire unless the occurrence of such events is due to an Event of Delay, a State Responsible Event or a State's Event of Default, shall constitute the Concessionaire Events of Default:

(a) The bankruptcy, liquidation, special liquidation, cessation of business or payments, compulsory administration, submission to creditors' administration, bankruptcy settlement of the Concessionaire and any other insolvency procedure according to law 3588/2007, or the commencement of any of the same. For the avoidance of doubt, the unwinding (Λύση) of the Concessionaire as a result of the merger or re-organisation of the Concessionaire on terms previously agreed by the State will not be considered as a Concessionaire's Event of Default;

(b) The failure of the Concessionaire to satisfy the conditions precedent for draw down under the Designated Loan Agreements (if any) unless of a temporary nature or waived, or the termination of any of the Designated Loan Agreements (if any) by the Finance Parties (as defined in the Designated Loan Agreements, if any);

(c) Subject to any extensions granted as a result of Events of Delay or otherwise, the time period for the Imminent Works exceeds, or the Independent Engineer

determines that such period will exceed, by more than 30% any Planned Completion Dates in respect of Imminent Works at any of the Regional Airports;

(d) Any amount payable by the Shareholders of the Concessionaire is not paid in accordance with the provisions of the Committed Investment Payment Schedule;

(e) The amendment of the articles of association of the Concessionaire in violation of this Agreement;

(f) The Performance Bonds or any other on-demand letters of guarantee issued in favour of the State and/or the Grantor in accordance with this Agreement ceases to be valid prior to its expiry in accordance with this Agreement and is not replaced by equivalent letters of guarantee from banks which are appropriately rated and/or regulated by regulators in the EU;

(g) The occurrence of an Extensive Force Majeure Event which has an adverse effect on the performance of the Concession Operations as a result of the Concessionaire's failure to comply with any of its obligations under this Agreement; nevertheless, if such failure of the Concessionaire to comply with any of its obligations under this Agreement due to an Extensive Force Majeure Event applies at one or more Regional Airports but no more than three (3) Regional Airports, a consultation period of thirty (30) days between the State, the Grantor and the Concessionaire shall take place for the purpose of assessing, amongst others, whether excluding the Regional Airport affected by the Extensive Force Majeure Event from the Concession Operations is commercially viable and, if it is commercially viable, on what terms (including the impact to the Concession Fee) such exclusion could be acceptable to the State, the Grantor and the Concessionaire, in order for the Concessionaire to be in a no better and no worse position;

(h) The occurrence of an Extensive Force Majeure Event, other than as referred to in (g) above, which results in the time period for the Works exceeding 30% of the completion dates set out in the Imminent Works Implementation Time Schedule and which results in the acceleration and cancellation of the Designated Loan Agreements;

(i) The Concessionaire fails to pay any sum or sums due to the State or the Grantor under this Agreement within thirty (30) days of the relevant payment date or if such amount is in dispute within five (5) days of receipt by the

Concessionaire of the relevant decision of the Technical Disputes Resolution Panel or Arbitral Tribunal, as the case may be, issued in accordance with Article 39 (*Dispute Resolution*) and ordering the Concessionaire to pay such amount;

(j) The Concessionaire abandons or suspends the Works for a continuous period of three (3) months at any Regional Airport and/or abandons or suspends the operations of the Regional Airports and the provision of the Airport Services and / or closes a Regional Airport during the relevant Operating Hours subject to the requirements set out in paragraph 2 (*Operating Hours*) of Appendix 5 (*Airport Services*) for a period of two (2) consecutive days, unless such suspension or abandonment is as a consequence of an Event of Delay, a State Responsible Event or a State Event of Default;

(k) The breach by the Concessionaire of the Approved Environmental Terms and any other Environmental Requirements;

(l) The Concessionaire terminates the Design-Construction Contract or the contract with any other approved subcontractor or replaces any Contractor without first obtaining the State's approval, such approval not to be unreasonably withheld/delayed;

(m) The breach by the Concessionaire of the Health and Safety Regulations that has a material adverse effect on the business of or the services provided by the Regional Airports;

(n) Any breach by the Concessionaire of any of its obligations under this Agreement, the HAF Cooperation Framework or any State Service Level Agreement that has a material adverse effect on the business or condition of the Regional Airports;

(o) The Concessionaire (directly or indirectly) imposes Regulated Aeronautical Charges or other charges, tariffs or fees in relation to the Airport Services in excess of the levels permitted pursuant to the relevant Tariff Cap as calculated in accordance with this Agreement and Appendix 7 (*Airport Charges*) and fails to reduce such charges to fall within the relevant permitted level within one (1) month of receiving notice from the State requesting the Concessionaire to do so;

(p) If the Initial Shareholders breach the obligation to maintain shareholdings in accordance with Article 11.3 (*Concessionaire's Shares*);

(q) The replacement of the Contractor or the change of its members in breach of Article 16.2 ; and

(r) Four (4) or more Termination Points are accrued under Appendix 6 (*Performance Measurement*) in any consecutive thirty six (36) month period.

33.2 State and/or Grantor Termination

33.2.1 If a Concessionaire Event of Default occurs, the State and/or the Grantor, subject to the provisions of Article 37 (*Rights of Lenders - State*), may terminate this Agreement by notice to the Concessionaire and the Lenders (the **Termination Notice**) which shall specify the Concessionaire Event of Default.

33.2.2 Subject to the provisions of Article 37 (*Rights of Lenders - State*), termination shall commence from the service of the Termination Notice.

33.2.3 Other than in relation to an event set out in Article 33.1.1(a), any Dispute by the Concessionaire as to the validity of the termination which is referred to the Arbitral Tribunal, will suspend the effect of such termination until the issue of the Arbitration Award.

33.2.4 The date on which the termination occurs, in accordance with the provisions of this Agreement will be the Termination Date (the **Termination Date**).

33.2.5 Until the Termination Date, the Parties shall continue to fulfil their contractual obligations to the extent it is reasonably practicable to do so, unless, in the case of a pending Dispute, the Arbitral Tribunal provides otherwise.

33.2.6 If the State intends to exercise its substitution rights under Article 33.3.1(e), it shall include a relevant statement in the Termination Notice and shall immediately notify in writing the counterparties to the relevant agreements that it intends to substitute itself for the Concessionaire.

33.3 Results of Termination by the State and/or the Grantor

33.3.1 If the State and/or the Grantor terminates this Agreement:

(a) all the rights, title and interest of the Concessionaire and of any third party deriving from or relating to the Concession including in respect of any assets noted on the Inventory in respect of any Movable Property shall cease immediately including any rights the Concessionaire may have under the Independent Engineer's Agreement or any other contract relating to the Concession and the whole of the Concession shall pass to the Grantor;

(b) all the cash balances of the Concessionaire that are not held for or on behalf of the Lenders shall pass to the State;

(c) all claims of the Concessionaire against the insurers that are not held for or on behalf of the Lenders shall pass to the State;

(d) the Concessionaire shall comply with its obligations pursuant to Article 36 (*Continued Performance*);

(e) the Grantor and / or the State, provided it has complied with the requirements of Article 33.2.6 may exercise its step-in rights and substitute the Concessionaire:

(i) in relation to any aspect of this Agreement. If the Grantor/the State exercises such right of step-in it will to the extent of such step-in assume the obligations of the Concessionaire under any agreements in respect of which it effects a step-in, that arise after the substitution of the Concessionaire;

(ii) in the insurance policies existing on the day of the substitution, and for such time as the relevant premiums have been paid without additional covers having to be issued, but it does not undertake the payment of premiums outstanding up to the Termination Date. The Concessionaire shall include a relevant provision in the insurance policies reflecting the provisions of this Article 33.3.1(e)(ii);

(f)

(i) the Operation Bond shall be forfeited in favour of the Grantor; and

(ii) any other Performance Bonds held by the State or the Grantor (as applicable) and the Lenders which have not been cancelled and/or forfeited in accordance with the terms of this Agreement shall, within fourteen (14) days as of the date on which the Concession is transferred to the State will be subject to the provisions of the State Direct Agreement (if any, in accordance with Article 37.1.8) and otherwise shall be returned to the Concessionaire;

(g) the State shall pay to the Concessionaire or the Lenders (to the latter, if this is provided for in the Designated Loan Agreements) the **Concessionaire Default Compensation Sum** calculated as an amount not lower than zero and equal to the lower of:

(i) the Liabilities to Lenders on the Termination Date; and

(ii) the Net Present Value Compensation Amount (**NPV Compensation**). The NPV Compensation is calculated for the purposes of the present Article as follows:

NPV Compensation = A + B-C

where:

A = the NPV of Revenues, that the Concessionaire would have received from the Termination Date until the end of the Concession Period (ignoring for these purposes any early termination thereof) on the basis of the most recent Forecasts

B = any compensation payable to the Concessionaire under this Agreement as a result of an event which occurs before the Termination Date, and

C = (D1 - D2) + E + F + G

where:

D1 = total cost on the Termination Date for the reinstatement of the Concession to the Standards and Specifications and the Required Level of Service as contemplated in this Agreement,

D2 = the insurance monies received by the State with respect to the reinstatement costs referred to in D1,

E = the NPV of the costs for the operation and maintenance of the Concession, including any Concession Fee, the Levy or other fees payable and any capital expenditure from the Termination Date until the end of the Concession Period (ignoring for these purposes any early termination thereof) (excluding any costs included in D1 above) on the basis of the most recent Forecasts,

F = amounts deposited or placed by or on behalf of the Concessionaire in any debt service reserve account to secure obligations owed to the Lenders under the Designated Loan Agreements,

G = any amount, not included in (F) above, in cash or cash equivalent investments held by the Concessionaire and other amounts that in each case secure the Lenders' claims and are payable to or

receivable by the Lenders (whether in a reserve account or otherwise), and in any case without double counting the Performance Bonds.

NPV means the net present value of each as the case may be stream of cash flows calculated at a given date as follows:

$$NPV = \sum_{t=1}^{t=n} \frac{C_t}{(1+r_t)^t}$$

Where:

r_t = discount rate equal to the weighted average lending cost of the Designated Loan Agreements, as calculated for the period starting from the Termination Date until the contractually agreed final repayment date of the Designated Loan Agreements.

C_t = the relevant cash flows for the year t, being Revenues or costs for the maintenance and operation (E), as the case may be.

t = 1 refers to the year beginning on the Termination Date

t = n refers to the year in which the Concession Period is scheduled to end (ignoring for these purposes any early termination thereof).

33.3.2 The payment of the relevant amount calculated pursuant to Article 33.3.1 above shall be made in accordance with Article 35.3 (*Payments on Termination*). However, if the amount is less than zero, no payment shall be required from the Concessionaire to the State or the Grantor.

33.3.3 Following termination of this Agreement for failure by the Concessionaire to remedy a Concessionaire Event of Default and subject to Article 37 (*Rights of Lenders - State*), the Concessionaire must as soon as reasonably practicable and in any event within fourteen (14) days of the Termination Date, notify the State of the amounts calculated pursuant to Article 33.3.1.

33.3.4 Following the issue of any notice pursuant to Article 33.3.3, the Parties are to meet in order to seek to agree such amount specified. Where such amount is not agreed within fourteen (14) days from the Dispute is to be resolved in accordance with the Technical Disputes Resolution Procedure, provided that any undisputed amount must be paid on the date which is twenty eight (28) days after the Termination Date.

34 Concessionaire Termination – Consequences

34.1 State Events of Default

34.1.1 The following events will be considered as State Events of Default:

(a) the State fails to pay any sum or sums due to the Concessionaire under this Agreement (where the State has not given notice to the Concessionaire that such sums are in Dispute) within the prescribed time limits or, where no time limits are prescribed in this Agreement, within ninety (90) days from the date it was due and payable;

(b) the occurrence of an Extensive Force Majeure Event which is not a Concessionaire Event of Default pursuant to paragraphs (g) and (h) of Article 33.1.1;

(c) the annulment or the unilateral amendment of this Agreement by the State;

(d) the State or any Government Authority confiscates or nationalises the Concessionaire or all or part of its assets otherwise than in accordance with this Agreement;

(e) the termination by the Lenders of a Designated Loan Agreement (if any) as a consequence of a State Event of Default;

(f) a breach by the State and/or the Grantor of any other provision of this Agreement including a breach of the provisions of the HAF Cooperation Framework by the State or HAF that has a permanent material adverse effect on the business and condition of the Regional Airports to the extent that, in accordance with good faith and business usages, the Concessionaire's profitability is substantially affected or the Concessionaire could not be reasonably expected to have a commercial interest in the further implementation of this Agreement;

(g) subject to the exercise of the Concessionaire's rights to step in pursuant to Article 4.3.3, an Event of Delay which results in a delay to the handover of the State Works by more than thirty (30%) of the relevant deadline set out in Article 19.1.3;

(h) an Event of Delay which directly results in the delay to the completion of any of the Works by more than thirty (30%) percent of the relevant approved completion date and which results in the Lenders declaring the termination of the Designated Loan Agreements for this purpose; and

(i) any breach by the State of the provisions of Article 10.4 or any event or occurrence (including any Change of Law or proposed Change of Law) that would require such provision to be breached.

34.1.2 If a State Event of Default occurs, the Concessionaire, subject to the provisions of Article 37 *(Rights of Lenders - State)*, may terminate this Agreement by notifying the State (the **Termination Notice**) which notice shall specify the relevant State's Event of Default.

34.1.3 Subject to the provisions of Article 37 (*Rights of Lenders - State*), termination shall commence from the service of the Termination Notice.

34.1.4 Any dispute by the State as to the validity of the termination which is referred to Arbitration, will suspend the effect of such termination until the issue of the Arbitration Award.

34.1.5 The date on which the termination occurs, in accordance with the previous paragraphs, is the Termination Date (the **Termination Date**).

34.1.6 Until the Termination Date, the Parties shall continue to fulfil their contractual obligations to the extent it is reasonably practicable for them to do so, unless, in the case of a pending Dispute, the Arbitral Tribunal provides otherwise.

34.2 Results of Termination by the Concessionaire

34.2.1 If the Concessionaire terminates this Agreement:

(a) all rights, title and interest of the Concessionaire and of any third party deriving from or relating to the Concession shall immediately cease;

(b) the Concession shall pass to the Grantor or the State, as applicable;

(c) the State shall pay to the Concessionaire or the Lenders (to the latter, if this is provided for in the Designated Loan Agreements) (if any) the **State Default Compensation Sum** calculated as an amount equal to the aggregate of:

(i) the Liabilities to Lenders on the Termination Date; and

(ii) an amount which if paid to the Shareholders would achieve an IRR at the date of payment of the second instalment in accordance with Article 35.3.1(a) equal to the one set out in the Updated Financial Model taking into account all amounts of the Committed Investment paid to the Concessionaire, as well as dividends and other distributions including

fees and interest or repayments paid to the Shareholders of the Concessionaire or to holders of Subordinated Debt,

less the amount of any insurance monies receivable by the Concessionaire which are not for the account of the Lenders and which have not been applied in reinstatement of the relevant assets.

34.2.2 The payment of the amount pursuant to Article 34.2.1 shall be made in accordance with Article 35.3 (*Payments on Termination*). However, if the amount is less than zero, no payment shall be required from the Concessionaire to the State or the Grantor.

34.2.3 Following termination of this Agreement for a State Event of Default and subject to Article 37 (*Rights of Lenders - State*), the Concessionaire must as soon as reasonably practicable and in any event within fourteen (14) days as of the Termination Date, notify the State of the amount calculated pursuant to Article 34.2.1. Such notice is to show in reasonable detail the derivation of the relevant amounts.

34.2.4 Following the issue of any notice pursuant to Article 34.2.3, the Parties are to meet in order to seek to agree such amount specified. Where such amount is not agreed within fourteen (14) days the Dispute shall be referred to the Technical Disputes Resolution Panel, provided that any undisputed amount must be paid on the date which is twenty eight (28) days after the Termination Date.

34.2.5 Any Performance Bonds held by the Grantor and/or the State which have not been cancelled or forfeited in accordance with the terms of this Agreement shall be subject to the provisions of the State Direct Agreement (if any, in accordance with Article 37.1.8) and otherwise shall be returned to the Concessionaire within fourteen (14) days as of the date on which the Concession is transferred to the Grantor or the State, as applicable.

35 Compensation on Extensive Force Majeure

35.1 If this Agreement is terminated for an Extensive Force Majeure Event, then the State shall pay to the Concessionaire the **Force Majeure Compensation Sum** in accordance with this Article 35 (*Compensation on Extensive Force Majeure*).

35.2

35.2.1 The Force Majeure Compensation Sum shall be an amount equal to the aggregate of:

(a) the Liabilities to Lenders on the Termination Date; and

(b) an amount which if paid to the Shareholders, would achieve an IRR equal to the weighted average cost of debt funds of the Shareholders (weighted based on their respective shareholding level) as evidenced in their latest publicly available audited consolidated financial statements (by dividing (a) debt outstandings at the beginning and debt outstandings at the end of the year, by (b) the interest expense times two), taking into account all amounts of the Committed Investment paid to the Concessionaire, as well as dividends and other distributions including fees and interest or repayments paid to the Shareholders of the Concessionaire or to holders of Subordinated Debt;

taking into account:

(a) the amount of the Concessionaire's liquid assets; and

(b) the amount of any insurance monies to be received by the Concessionaire which are not for the account of the Lenders and which have not been applied in reinstatement of the relevant assets.

35.2.2 The payment of the amount calculated pursuant to Article 35.1 shall be effected in accordance with Article 35.3 (*Payments on Termination*). However, if the amount is less than zero, no payment shall be required from the Concessionaire to the State or the Grantor.

35.2.3 Following termination of this Agreement for an Extensive Force Majeure Event, the Concessionaire must as soon as reasonably practicable and in any event within fourteen (14) days of the Termination Date, notify the State and the Grantor of the amount calculated pursuant to Article 35.2.1. Such notice is to show in reasonable detail the derivation of the relevant amounts.

35.2.4 Following the issue of any notice pursuant to Article 35.2.3, the Parties are to meet in order to seek to agree such amount specified. Where such amount is not agreed within fourteen (14) days the Dispute shall be referred to the Technical Disputes Resolution Panel, provided that any undisputed amount must be paid on the date which is twenty eight (28) days after the Termination Date.

35.2.5 Unless otherwise stated in the relevant Performance Bond, any Performance Bonds held by the Grantor and/or the State which have not been cancelled or forfeited in accordance with the terms of this Agreement shall be returned to the Concessionaire within fourteen (14) days as of the date on which the Concession is transferred to the Grantor or the State, as applicable.

35.3 Payments on Termination

35.3.1 The State must pay to the Concessionaire:

(a) the State Default Compensation Sum or the Force Majeure Compensation Sum (as appropriate) in two equal instalments, the first of which shall be payable six (6) months and the second eighteen (18) months after the Termination Date; and

(b) the Concessionaire Default Compensation Sum, if any, in instalments which reflect the amortisation profile of the Designated Loan Agreements, the first of which shall be payable on the first scheduled repayment date falling six (6) months after the Termination Date and the last of which shall be payable on or before the scheduled final maturity date under the Designated Loan Agreements;

provided that the Concessionaire has provided the notices set out in Articles 33.3.3, 34.2.3 or 35.2.3 (as applicable) within the required period. Where the Concessionaire has not provided such notice within the required period, the State's obligation to pay is to be extended by the number of days that such notice is delayed.

35.3.2 From the date on which the State receives the notice identified in Articles 33.3.3, 34.2.3 or 35.2.3 (as applicable), as such may be extended pursuant to Article 35.3.1, to and including the date of payment, interest is to accrue on any unpaid element of:

(a) the State Default Compensation Sum or the Force Majeure Compensation Sum (as appropriate) at the weighted average of the Senior Debt interest rate; and

(b) the Concessionaire Default Compensation Sum at the lower of the rate calculated pursuant to paragraph (a) above and the rate of return payable on the Termination Date on Greek government bonds of an average maturity as close as possible to the average repayment term of the outstanding amounts;

such interest is to be paid on the date that the State Default Compensation Sum, Concessionaire Default Compensation Sum or Force Majeure Compensation Sum is paid by the State. No interest is to accrue in the period from the Termination Date until the date that the State receives the notice identified in Articles 33.3.3, 34.2.3 or 35.2.3 (as applicable) (as the same may be extended pursuant to Article 35.3.1.

35.3.3 The State may (on twenty eight (28) days prior notice to the Concessionaire) elect to pay the State Default Compensation Sum, the Force Majeure Compensation Sum or

the Concessionaire Default Compensation Sum, (as applicable) in full on any instalment date.

35.3.4 If the State:

(a) fails to make a payment to the Concessionaire in accordance with Article 35.3.1 above; or

(b) breaches its obligations in respect of assignment of this Agreement;

the Concessionaire may issue a notice to the State declaring any unpaid and outstanding element of the State Default Compensation Sum, the Force Majeure Compensation Sum or the Concessionaire Compensation Sum, to be immediately due and payable.

35.3.5 Furthermore, any amounts that are payable by the State to the Lenders pursuant to Articles 33 (*State Termination – Consequences*), 34 (*Concessionaire Termination – Consequences*) and 35 (*Compensation on Extensive Force Majeure*) shall also be paid free and clear of any restriction or conditions and without any deduction or withholding by way of set off, counterclaim or otherwise.

36 Continued Performance

36.1 Subject to any exercise by the Grantor and the State of their rights to perform, or to procure a third party to perform, the obligations of the Concessionaire under this Agreement, the Parties are to continue to perform their obligations under this Agreement, notwithstanding the giving of any notice of default or Termination Notice, until the Termination Date. From the date of notice of an Event of Default pursuant to Articles 33.2 (*State and/or Grantor Termination*) and 34.1.2, the Concessionaire is to ensure that no material project assets, facilities, information, records or accounts are removed permanently from the Concession Sites and not replaced without the prior written approval of the State, and the Concessionaire is to continue to carry out the Works and perform the Concession Operations at the Regional Airports in accordance with this Agreement.

36.1.1 From the Termination Date:

(a) the State may require the Concessionaire to carry out the Works and perform the Airport Services at the Regional Airports (**Additional Period Operations**) until the Additional Period Termination Date, or, if earlier, until the State notifies the Concessionaire that such additional period will end, with the intent that the State or a successor operator would be able to take over the Works and/or Airport Services at the Regional Airports at any time after the end of the Additional Period. The Concessionaire must use all reasonable endeavours to

ensure that the State or such successor operator has immediate access to all employees and all facilities and assets within the Concessionaire's control for such purpose at such time; and

(b) the Concessionaire is to carry out the Additional Period Operations at the Regional Airports on the basis that, to the extent possible and practicable, the Regional Airports may be transferred as a going concern at the expiry of the Additional Period to the State or a successor operator. The Concessionaire must accordingly use all reasonable endeavours to ensure that the Regional Airports have an appropriate number of employees (having sufficient skills, qualifications and experience) at the time of transfer to the State or any successor operator following the expiry of the Additional Period, provided that the Concessionaire need not offer inducements to agree to any transfer to the State or any successor operator or to remain up to the time of such transfer; and

(c) the State shall pay to the Concessionaire a fee for the provision of the Additional Period Operations which shall be the cost of the provision of such operations plus a percentage of such cost to be agreed by the Parties prior to the commencement of the Additional Period (**Additional Period Operations Fee**) and such an Additional Period Operations Fee shall be paid to the Concessionaire each month of the Additional Period within fourteen (14) days after the receipt by the State of an invoice from the Concessionaire provided that the invoice shall not be issued any earlier than the seventh (7^{th}) day of the relevant month and the invoice shall set out the cost for the Additional Period Operations for such month. In relation to the first and last month of the Additional Period the Additional Period Operations Fee shall be pro rated accordingly. For the avoidance of doubt the Concessionaire shall not be entitled to retain any revenues from the provision of the Additional Period Operations and all such revenues shall be collected by the Concessionaire on behalf of the Grantor.

37 Rights of Lenders – State

37.1 Remedy by Concessionaire - Lenders

37.1.1 If a Concessionaire Event of Default occurs, the Termination Notice served on the Concessionaire and the Lenders by the State shall also include an invitation to cure or remedy the Concessionaire Event of Default or to submit a plan for the remedy of such Concessionaire Event of Default.

37.1.2 The Grantor and the State acknowledge that the Lenders are entitled at any time either before or after the occurrence of a Concessionaire Event of Default to take the steps, or request that such steps are taken, that are included in the Designated Loan Agreements (if any) and the State Direct Agreement (if any, in accordance with Article 37.1.8) (or detailed in accordance with Article 37.1.8), including the substitution of the Concessionaire and any subcontractors of the Concessionaire in order to either prevent or remedy the occurrence of a Concessionaire Event of Default.

37.1.3 The Concessionaire is obliged to notify the Grantor and the State of any particular agreements with the Lenders as regards the manner in which the right of remedy of the Concessionaire Event of Default may be exercised.

37.1.4 Any remedy plan shall be subject to the approval of the Grantor and the State, which shall not be unreasonably withheld or delayed. The Grantor and the State shall notify the Concessionaire and the Lenders in writing of its acceptance or rejection of the remedy plan within fifteen (15) days of its submission. If the Grantor and the State fails to respond within this deadline, the remedy plan shall be deemed to have been approved.

37.1.5 Any remedy plan submitted by the Lenders may propose, among other things, the substitution of the Concessionaire with another entity (the **Substitute Entity**), whose substitution shall be permitted provided that such entity satisfies the eligibility criteria that applied to the Concessionaire as part of the tender process.

37.1.6 The Lenders may also propose the substitution of the Contractor with an entity acceptable to the State. In this case the conditions and arrangements of the previous paragraphs apply as appropriate.

37.1.7 If despite the service of the Termination Notice by the State, the Concessionaire or its Lenders:

(a) have not cured the Concessionaire Event of Default within sixty (60) days from the date of service of the Termination Notice; or

(b) have not submitted a remedy plan within sixty (60) days from the date of service of the Termination Notice, or the plan was submitted on time but has not been accepted by the Grantor and the State; or

(c) submitted the remedy plan on time, but have failed to cure the Concessionaire Event of Default within a hundred and eighty (180) days from the date of service of the Termination Notice or within such longer period as may be agreed with the Grantor;

then subject to Article 33.2.3, termination shall be effective on the day following the expiry of the respective deadlines set out above.

37.1.8

(a) The exercise of the Lenders' right to remedy a Concessionaire Event of Default, the Lenders' exercise of rights and discretions under the Designated Loan Agreements (if any), the interface between the rights of the State, the Grantor and/or the Lenders, the procedures of termination, appropriate step-in mechanisms into the Concession Documents, clarifications that may be necessary in respect of this Agreement and the resolution of any disputes that might arise between the Lenders and the State and/or the Grantor and/or the Concessionaire pursuant to the exercise of such rights and any other matter affecting the rights of the Lenders, may be regulated by a State Direct Agreement between the State, the Grantor and the Lenders provided that any such agreement shall not have an adverse effect on the State and the Grantor's rights and obligations under this Agreement and will be executed on behalf of the Grantor in accordance with Article 50.5;

(b) If the Lenders request that a State Direct Agreement on the terms mentioned in Article 37.1.8(a) above should be entered into, such agreement will be executed following the Effective Date, and the form will not be required to be agreed and initialled on the Effective Date;

(c) Subject to the Lenders' approval, the Concessionaire might be a party to the State Direct Agreement in order for such agreement to survive in the event of repayment of the initial group of Lenders and the subsequent designation of further Designated Loan Agreements; and

(d) If there are no Designated Loan Agreements in place at the Effective Date, but the State elects to designate Designated Loan Agreements following the Concession Commencement Date in the context of which Lenders request a State Direct Agreement on the terms mentioned in Article 37.1.8(a) above, the State will enter into such an agreement and the Minister of Finance and the Ministry of Infrastructure, Transport and Networks are authorised to negotiate and sign such an agreement on behalf of the State.

37.2 Remedy by the State

37.2.1 If a State Event of Default occurs, the Termination Notice served on the State by the Concessionaire will also include an invitation to cure or remedy the State's Event of Default or to submit a plan for the remedy of such State Event of Default.

37.2.2 If, despite the service of the Termination Notice by the Concessionaire, the State:

(a) has not cured the State Event of Default within sixty (60) days from the date of service of the Termination Notice; or

(b) has not submitted a remedy plan, within sixty (60) days from the date of service of the Termination Notice, or the plan was submitted on time but has not been accepted by the Concessionaire and its Lenders; or

(c) submitted the remedy plan on time, but has failed to cure the State Event of Default within a hundred and eighty (180) days from the date of service of the Termination Notice or such longer period as may be agreed with the Concessionaire;

then subject to Article 34.1.4, termination shall occur on the day following the expiry of the respective deadlines set out above.

38 Intellectual and Industrial Property Rights

38.1 Obligations of the Concessionaire during the Concession Period

38.1.1 The Concessionaire will enter into the necessary agreements with the owners or holders of intellectual and industrial property rights, licences, trademarks, drawings and models concerning any drawings, designs, certificates, specifications, reports, written information and records in printed or electronic form (except those acquired or created by the Grantor and/or the State or on their behalf), assets, materials, all kinds of equipment, instruments, installations, rights or all kinds of objects used for (or concerning) the Works or the Concession Operations (**Intellectual and Industrial Property Rights**), for the purpose of using the same for the implementation of the Concession Operations.

38.1.2 The Concessionaire undertakes to pay all fees, rights, royalties, expenses, compensations and duties owed to the owners or the holders of such Intellectual and Industrial Property Rights and to do all acts and execute all such documents as may be necessary to give effect to this Article 38 (*Intellectual and Industrial Property Rights*), including any registrations or renewals of these Rights.

38.1.3 For the purpose of using them for the Concession Operations, the Concessionaire will place at the disposal of the Grantor and the State, as appropriate, and any Competent Authority, free of any charge, all drawings, designs, certificates, specifications, reports, written information and records in printed or electronic form, which are acquired, were acquired or created by the Concessionaire or on its behalf for the purposes of the Concession Operations. The Concessionaire will take all reasonable steps to place at

the disposal of the Grantor and the State, as appropriate, and any Competent Authority all elements and documents created by third parties for the purposes of the Concession Operations, which are in its possession.

38.1.4 The Concessionaire may use for the purposes of the Concession Operations all drawings, designs, certificates, specifications, reports, written information and records in printed or electronic form, which are acquired, were acquired or created by the Grantor and/or the State or on their behalf for the purposes of the Concession Operations, subject to any conditions that the Grantor and/or the State may set. If the Concessionaire wishes to use such elements and/or documents for any other purpose, it will notify the Grantor and the State, and the Grantor and/or the State will advise within sixty (60) days whether it agrees or not. If the Grantor and/or the State does not reply, the Concessionaire's request will be deemed to have been rejected.

38.2 Grant of Licence to Use

38.2.1 By this Agreement, the Grantor and the State, as appropriate, grants to the Concessionaire an irrevocable, non-exclusive and transferable, royalty-free licence (including the right of the Grantor and the State to sub-licence) to copy, reproduce, modify, translate and use every Intellectual and Industrial Property Right:

(a) which may be owned by or licensed to the Concessionaire as at the date of execution of this Agreement; or

(b) which may, after the date of execution of this Agreement, be owned by or licensed to the Concessionaire.

38.2.2 Where any such Intellectual and Industrial Property Right is vested in any third party, the Concessionaire will use its best endeavours to ensure either (i) the grant of a licence of such Intellectual and Industrial Property Right to itself on terms permitting the sub-licence of such right to the Grantor or the State as appropriate, or (ii) the grant to the Grantor or the State as appropriate of the relevant licence of such Right, on the basis of the terms described in Article 38.2.1.

38.2.3 The Concessionaire will pay all fees, costs, royalties, intellectual and industrial property taxes and compensation payable under such licence.

38.2.4 By this Agreement the Grantor and/or the State, as appropriate grants to the Concessionaire an irrevocable, non-exclusive, royalty-free licence (but without the right to sub-licence) for the duration of the Concession Period only of the relevant Intellectual and Industrial Property Rights, which were granted or will be granted to the Grantor for the purposes of the Concession.

38.2.5 From the publication of the Ratification Law this Agreement is deemed to have been submitted to the Industrial Property Organisation in accordance with the provisions of paragraph 1 of article 22 of law 1733/1987 (G.G. 171-A/30-6-1987).

38.3 Further Actions

Each of the State and/or the Grantor, as appropriate, and the Concessionaire will execute (or procure the execution of) such documents and do all such things as may be necessary for the full implementation of the provisions of this Article. If the Concessionaire does not comply with its obligations under this provision, the State and/or the Grantor, as appropriate, may undertake such actions, on behalf of the Concessionaire, by virtue of irrevocable instruction provided to it by the Concessionaire pursuant to this Agreement.

38.4 Intellectual and Industrial Property Rights Indemnity

38.4.1 The Concessionaire will indemnify and hold harmless the State and the Grantor and each of their agents and employees from and against all loss, cost, expense, liability and/or damage that they will suffer or to which they will be subjected and shall exempt all of them from any claim, lawsuit and procedure against them, arising out of or on account of any infringement of any Intellectual and Industrial Property Rights in respect of any drawings, designs, certificates, specifications, reports, written information and records in printed or electronic form (except those acquired or created by the State and/or the Grantor, as appropriate or on its behalf), assets, materials, all kinds of equipment, instruments, installations, rights or all kinds of objects used for (or concerning) the Works.

38.4.2 If the Concessionaire omits to lawfully acquire the licence to use the Intellectual and Industrial Property Rights, this omission will be deemed to be a breach of its obligations under this Agreement and the State and/or the Grantor, as appropriate, may retain from paying any sum due to the Concessionaire or may deduct from the Works Performance Bond the sum which it may be ordered to pay to the beneficiary of the Intellectual and Industrial Property Rights.

38.4.3 The State and/or the Grantor, as appropriate, will notify the Concessionaire within fourteen (14) days of receiving any claim, lawsuit or proceedings for infringement of any such Intellectual and Industrial Property Rights and it may retain from any payment to the Concessionaire or from the Performance Bonds that the Concessionaire has submitted, any sum charged to it for this reason.

38.5 Commencement of Intellectual and Industrial Property Licence

With regard to the Intellectual and Industrial Property Rights that are created during the Concession Period, the relevant licences are deemed to have been granted ipso jure by and with the creation of such Intellectual and Industrial Property Right.

38.6 Electronic Data

If any data, materials and documents, referred to in the present Article, are created or maintained in a computer, the Concessionaire will ensure, for the benefit of the State/Grantor, as appropriate, and without any cost for the latter, the acquisition by the State/Grantor, as appropriate, of a licence to use any necessary software or database, so that it or persons designated by it, have access to and are able to use such data for the purpose of the Concession Operations and such other purposes as the State/Grantor and the Concessionaire may agree.

38.7 Possession and storage of documents

38.7.1 The Concessionaire will ensure that any data, materials and documents, referred to in this Article 38 (*Intellectual and Industrial Property Rights*), will be held at all times in its possession and will be at the disposal of the Grantor and the State for inspection, unless the same have already been granted and / or submitted to the Grantor and the State in compliance with this Agreement.

38.7.2 Within two (2) months from the Concession Commencement Date, the Concessionaire will submit to the Grantor and the State its proposals for keeping backup files and the safe storage of data, materials and documents, referred to in this Article 38 (*Intellectual and Industrial Property Rights*). If the Grantor and the State do not object to the above proposals, the Concessionaire will put these proposals into effect and ensure that the Contractor and any subcontractors of the Concessionaire comply with those.

39 Dispute Resolution

39.1 General

39.1.1 All Disputes arising between the Contracting Parties, from the Effective Date until the Concession Commencement Date, with regard to the implementation, interpretation or the validity of this Agreement shall be resolved by the competent courts of Athens.

39.1.2 After the Concession Commencement Date, all Disputes arising between the Contracting Parties shall be resolved in accordance with the provisions of this Article 39 (*Dispute Resolution*). Technical Disputes shall be resolved through the Technical Disputes Resolution Procedure as set out in this Article 39 (*Dispute Resolution*) and

referral of a Technical Dispute to Arbitration shall be permitted only in respect of the following aspects of the Findings of the Technical Disputes Resolution Panel:

(a) allocation of liability issues;

(b) allocation of risk;

(c) interpretation of laws and contractual terms of this Agreement;

(d) financial issues;

(e) allocation of procedural costs issues; and

(f) termination of this Agreement.

39.1.3 The right of a Contracting Party to refer a Dispute to Arbitration shall be suspended if a Technical Disputes Resolution Procedure is initiated in respect of that Dispute and shall remain suspended until the Technical Disputes Resolution Procedure is completed. The appointment of an Expert shall be deemed to be an initiation of the Technical Disputes Resolution Procedure.

39.1.4 Unless otherwise expressly provided in this Agreement, recourse to the Technical Disputes Resolution Procedure shall not have a suspensive effect on the performance of the obligations of the Contracting Parties under this Agreement.

39.1.5 The right of a Contracting Party to refer a Technical Dispute to the Technical Disputes Resolution Procedure may be exercised within two (2) months from the notice of the Technical Dispute, save where a different period is provided for in relation to specific Technical Disputes elsewhere in this Agreement. Where the time limit for the Parties' recourse to the Technical Disputes Resolution Procedure is shorter than two (2) months, the time period within which the Findings must be rendered is reduced to forty five (45) days. The deadlines of the present Articles refer to calendar days, unless otherwise provided.

39.1.6 Any notice of Technical Disputes Resolution, any response to any such notice, any request for Arbitration, any answer to any such request and any reply to any counterclaim shall be served by a court bailiff or by method of service of process recognised as valid in the jurisdiction in which the relevant Party is being served.

39.2 Technical Disputes Resolution

39.2.1 All Technical Disputes, regardless of whether they entail financial consequences, and (unless another means of resolution is specified) any failure of the Contracting Parties to reach agreement where this Agreement requires them to do so must be submitted to

and decided through the procedure set out in this Article 39.2 (*Technical Disputes Resolution*) (the **Technical Disputes Resolution Procedure**). The Technical Disputes Resolution Procedure shall be effected by three Experts constituting a three-member panel (the **Technical Disputes Resolution Panel**). Any Expert appointed to the Technical Disputes Resolution Panel must have the training and experience necessary for the resolution of the Technical Dispute which they are required to resolve.

39.2.2 Recourse to the Technical Disputes Resolution Procedure shall be initiated by one of the Contracting Parties serving the other, through a bailiff, with a notification of its intention pursuant to Article 39.1.6. Such notice shall set out detailed particulars of the nature of the Technical Dispute, the demands of the relevant Party, be accompanied by any evidence on which that Contracting Party relies and must specify an Expert to be appointed.

39.2.3 Within twenty (20) days of receiving the notification outlined in 39.2.2 above, the other Party shall appoint the second Expert and serve its written arguments in response to the Technical Dispute together with any evidence on which it relies. If the second Party refuses to appoint an Expert or the twenty (20) day time limit for doing so expires, the referring Party may petition the ICC to appoint the second Expert. The petition to the ICC shall be filed within ten (10) days from the written refusal by the other Party to appoint an Expert or the expiration of the aforementioned twenty (20) day time limit whichever date is earlier and shall be compulsorily accompanied by a copy of the relevant claim. The ICC shall appoint the second Expert through ballot from those persons set out in the expert's list, within ten (10) days.

39.2.4 Within a time limit of twenty (20) days from the appointment of the second Expert, the two appointed Experts shall appoint the third Expert. If agreement cannot be reached, or the twenty (20)-day time limit expires, either Party may instruct the ICC to appoint the third Expert.

39.2.5 For the avoidance of doubt, the Experts nominated or appointed in relation to any Technical Dispute pursuant to this Agreement need not be fluent in the Greek language (written or spoken). In case either Party appoints an Expert that is not fluent in the Greek language (written or spoken), such Party shall procure, at its own expense and care, that Greek translations (for documents) or interpretation (for oral communications), as the case may be, are provided for the purposes of the Technical Disputes Resolution Procedure. If following appointment an Expert is unable or unwilling to act, or is removed following a challenge, a replacement will be appointed following the same procedure as that used to appoint the Expert being replaced. In the event that a Party wishes to challenge for lack of independence, impartiality, qualification or any other reason, any of the Experts, such challenge shall be made by

the submission to the ICC of a written statement specifying the facts and circumstances on which the challenge is based, and the challenge shall be decided by the ICC.

39.2.6 Any Technical Disputes Resolution Procedure shall be governed by Greek law, conducted in the Greek language and any hearings shall take place in Athens, Greece. For the avoidance of doubt, any participant in any such Technical Disputes Resolution Procedure may communicate in English (or any other language of their choice), in which case Greek translations (for documents) or interpretation (for oral communications) will be provided at the expense and care of the interested Party. Subject to Article 39.2.10, any Technical Disputes Resolution Procedure shall be concluded with the issue of the Technical Disputes Resolution Panel's Findings.

39.2.7 The Technical Disputes Resolution Panel shall, within fourteen (14) days from the appointment of the third Expert, decide whether and to what extent the Dispute referred to it constitutes a Technical Dispute. If the Technical Disputes Resolution Panel decides that the Dispute is not a Technical Dispute, it will immediately notify this to the Parties, following which the Parties may refer the Dispute to Arbitration in accordance with the provisions below. If the Technical Disputes Resolution Panel finds that there is a Technical Dispute, it shall notify its decision immediately to the Parties and shall then proceed to determine the Dispute in accordance with Article 39.2.8. The Parties agree that they shall only be permitted to refer to Arbitration a matter that a Technical Disputes Resolution Panel has found to be a Technical Dispute following the issuing of the Findings and only insofar as permitted in Article 39.2.10.

39.2.8 Upon determining that a matter referred to it is a Technical Dispute, the Technical Disputes Resolution Panel shall apply the terms of this Agreement and provisions of Greek law to resolve the Technical Dispute. Subject to the provisions of this Agreement, the Technical Disputes Resolution Panel shall set the rules for the conduct of the Technical Disputes Resolution Procedure pursuant to the discretions provided in this respect by the applicable Greek law after the Parties have expressed their views in respect of such rules. This includes (but shall not be limited to) discretion as to whether to: (i) accept oral as well as written evidence; (ii) examine witnesses and conduct inspections of any relevant property or thing; (iii) permit any Party to make and/or amend any submissions; (iv) continue with the reference despite any Party's failure to appear or to comply with procedures or directions; (v) order disclosure of documents or other evidence subject to confidentiality restrictions; (vi) order any sample, observation or experiment to be made which is, in the Technical Disputes Resolution Panel's view, necessary or desirable; (vii) require the Parties to provide written statements of their respective cases, and written answers, and reasons for any disagreement; (viii) fix the date, time and place of meetings, hearings or inspections (if any); (ix) provide the Parties with a list of mandatory questions to address; (x) invite the Lenders or the

technical adviser of the Lenders; and (xi) consult with the Independent Engineer. Any meetings, hearings or inspections will be in private unless the Parties agree otherwise.

39.2.9 The Technical Disputes Resolution Panel shall notify the Parties of its determination of the Technical Dispute by issuing its Findings within three (3) months from the date of appointment of the third Expert. The Findings of the Technical Disputes Resolution Panel shall be in writing and shall contain the reasoning of the Technical Disputes Resolution Panel in arriving at those Findings. The Findings will not be deposited at the Secretariat of the One-member First Instance Court. Unless otherwise specified in this Article the provisions of articles 867 to 903 of the Code of Civil Procedure apply *mutatis mutandis* to the Technical Disputes Resolution.

39.2.10 The Findings of the Technical Disputes Resolution Panel, shall be final and binding upon the Parties. If the Technical Disputes Resolution Panel's Findings on any technical issues relating to any of the matters agreed to in paragraphs (a) to (f) of Article 39.1.2 are disputed by any of the Parties, the affected Party shall be entitled within thirty (30) days from the date the Findings were issued to refer those matters only to Arbitration in accordance with this Agreement.

39.2.11 The costs of the Technical Disputes Resolution Procedure shall be determined by the Technical Disputes Resolution Panel within the limits set by the ICC Rules. The costs of the Technical Disputes Resolution Procedure shall be paid in advance by the referring Party and shall be allocated in accordance with the Technical Disputes Resolution Panel's Findings.

39.2.12 Any Experts appointed to the Technical Disputes Resolution Panel in respect of a Technical Dispute may not be appointed as Arbitrators should that Technical Dispute subsequently be referred to Arbitration in accordance with the above provisions.

39.2.13 All written submissions and documents of the Parties, and the decision of the Technical Disputes Resolution Panel and any other records of the Technical Disputes Resolution Panel shall be admissible in any subsequent arbitration.

39.3 Arbitration

39.3.1 Subject to Article 39.4 (*Multi-party Disputes*) any Dispute that is not a Technical Dispute, including the Disputes set out in Article 39.1.2(a)-(f) shall be resolved by Arbitration in accordance with this Article 39.3 (*Arbitration*).

39.3.2 Any Arbitration commenced under this Agreement shall proceed under the ICC Rules subject to the variations agreed within this Article, which shall prevail over such ICC Rules.

39.3.3 Subject to the above provisions regarding Technical Dispute Resolution, each Party may refer to Arbitration any Dispute that has not already been referred to the Technical Disputes Resolution Procedure described in Article 39.2 (*Technical Disputes Resolution)* and is not the subject of another arbitration to which that Party is already a party. If a Dispute is referred directly to Arbitration without first having been referred to the Technical Disputes Resolution Procedure and one of the Parties raises the issue as to whether the Dispute is a Technical Dispute, the Arbitration shall continue and the Tribunal appointed in the Arbitration shall upon application of a Party and by reference to this Agreement and Greek law determine the nature of the Dispute and whether it is a Technical Dispute within twenty one (21) days from the application being submitted. The decision of the Arbitral Tribunal shall be final and binding upon the Parties. If the Arbitral Tribunal determines that the matter is a Technical Dispute, the Arbitration proceedings shall be terminated and the Dispute may be referred for determination pursuant to the Technical Disputes Resolution Procedure in accordance with the provisions of Article 39.2 (*Technical Disputes Resolution)*. Challenges regarding the nature of a Dispute referred to Arbitration shall only be permitted prior to the signing of the terms of reference in the Arbitration or the ICC Court determining to proceed without agreement on the terms of reference in accordance with article 23 of the ICC Rules.

39.3.4 The Arbitral Tribunal shall consist of three (3) Arbitrators. Each Party shall nominate an Arbitrator in accordance with article 12(4) of the ICC Rules. Should either Party fail to nominate an Arbitrator as provided, then that Arbitrator shall be chosen and appointed by the ICC Court. The two Arbitrators so appointed shall nominate the third Arbitrator, who shall act as chairman. If the two Arbitrators fail to nominate the chairman within thirty (30) days of the appointment of the second Arbitrator, the chairman shall be chosen and appointed by the ICC Court. For the avoidance of doubt, the Arbitrators nominated or appointed in any Arbitration commenced pursuant to this Agreement need not be fluent in the Greek language (written or spoken). In case either Party appoints an Arbitrator that is not fluent in the Greek language (written or spoken), such Party shall procure, at its own expense and care, that Greek translations (for documents) or interpretation (for oral communications), as the case may be, are provided for the purposes of the Arbitration proceedings. The Parties expressly agree that article 13(5) of the ICC Rules shall not apply to any Arbitration commenced under this Agreement to the extent that such provision would prevent a person of Greek nationality from being appointed as chairman and the Parties irrevocably agree that any Arbitrator, including the chairman, may be a person of Greek nationality.

39.3.5 Should the replacement of an Arbitrator be necessary, the substitute Arbitrator shall be nominated by the Party which had nominated such Arbitrator, within twenty (20) days from the date that the Arbitrator ceases to perform his duties, or, in case this deadline elapses without any action being taken, by the ICC Court, following a request by the

other Party. If the third Arbitrator is to be replaced, the ICC Court shall choose and appoint the substitute Arbitrator.

39.3.6 The seat and legal place of Arbitration shall be Athens, Greece. The language of the Arbitration shall be Greek and any hearings shall take place in Athens and be conducted in the Greek language. For the avoidance of doubt, any participant in such Arbitration proceedings may communicate in English (or any other language of their choice), in which case Greek translations (for documents) or interpretation (for oral communications) will be provided at the expense and care of the interested Party.

39.3.7 The Arbitral Tribunal, in its discretion following a written request of each party to the Arbitration, may order appropriate interim measures.

39.3.8 Subject to articles 36 and 37 of the ICC Rules, the Arbitration Award shall establish the costs of Arbitration and their final allocation between the Parties, including the Arbitrators' fees, which shall be limited to the ICC's Scale of Arbitrators' Fees, as well as reimbursement of their reasonable out of pocket expenses.

39.3.9 The Arbitration Award shall be final, binding and irrevocable, not subject to appeal or cancellation lawsuit under articles 897 et seqq. of the Greek Civil Procedural Code, as in force, or any other equivalent measure and constitute an executory title without the need of Court endorsement, and the Parties expressly undertake the obligation for immediate compliance with its terms.

39.3.10 Amounts awarded to the Concessionaire pursuant to an Arbitration Award shall be capable of set-off pursuant to Article 44 (*Set Off*) without any further formality, including without limitation, the process set forth in legislative decree 356/1974 (KEDE), Pol 1022/3012 and law 4174/213 as applicable.

39.4 Multi-party Disputes

Notwithstanding any other provision of this Agreement, the Parties agree that where any of the parties to the Multi-Party Arbitration Agreement has a legal interest in a Dispute, that Dispute shall be resolved in accordance with the provisions of the Multi-Party Arbitration Agreement.

40 Communication - Notices

40.1 The Contracting Parties agree that correspondence, notifications and servings of documents between them, will be effected at the following addresses:

40.1.1 To the State and/or the Grantor:

Hellenic Republic Asset Development Fund

For the attention of the Chairman

1, Kolokotroni & Stadiou str., 7th Floor, 105 62 Athens, Greece

Fax: +30 210 3274449

Ministry of Finance

For the attention of the Minister's Office

5-7, Nikis str. 10180, Athens, Greece

Fax: +30 210 3332608

Ministry of Infrastructure, Transport and Networks

For the attention of the Minister's Office, 2, Anastaseos & Tsigante str. 10190 Holargos, Greece

Fax: +30 210 6508040

40.1.2 To the Concessionaire:

FRAPORT REGIONAL AIRPORTS OF GREECE B SOCIETE ANONYME

For the attention of the Chairman of the Board of Directors

209 Kifissias avenue, Amaroussio, Greece

Fax: +30 210 6140371

40.1.3 To The Initial Shareholders:

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

Flughafen, Geb. 178, 60547 Frankfurt am Main, Germany

For the attention of the Head of Global Acquisitions & Management

Fax: +49 69 690 20130

SLENTEL LIMITED

15 Esperidon Street, ATLANTIC INSURANCE BUILDING, Strovolos 2001, Nikosia, Cyprus

For the attention of the sole Director

Fax: +35 722 028806

40.2 The communication of the State and/or the Concessionaire with the Independent Engineer will be effected at the addresses provided on or after the execution of the Independent Engineer's Agreement by the Concessionaire and the Independent Engineer, and in accordance also with the provisions of the Independent Engineer's Agreement.

40.3 The communication of the State with the Contractor will be effected exclusively through the Concessionaire.

40.4 Each Contracting Party shall notify the other Parties of any change of address and each notification will become effective fifteen (15) days after its receipt by the Party to which it is addressed. Furthermore, the Concessionaire shall notify the State of any change of addresses of the Independent Engineer in accordance with this Article 40.4.

40.5 The Concessionaire shall, throughout the duration of this Agreement notify the Grantor and the State immediately of the content of:

40.5.1 all documents that are addressed or notified to it with respect to issues regarding the implementation of the Concession;

40.5.2 all litigation documents or other public or private documents that refer to any of its material obligations under this Agreement.

40.6 All documents which may be material to the State and are exchanged between the Concessionaire, the Contractor and the Independent Engineer will be copied to the State. This Article does not create per se any obligations to the State other than the obligation to notify.

40.7 The Concessionaire may authorise the Contractor to exchange documents directly with the State exclusively in relation to issues regarding the implementation of the Design-Construction Contract(s).

41 Applicable Law – Change in Law - Language

41.1 This Agreement is governed by Greek law. From the Ratification Law Effective Date, this Agreement is primarily governed by the provisions of the Ratification Law, which by virtue of being specific to it, shall prevail over any other provision, with the exception of any directly applicable provisions of European legislation and the Hellenic Duty Free Laws.

41.2 This Agreement has been drafted and executed in the Greek language. Furthermore:

41.2.1 All documents in relation to the implementation of this Agreement and other documents between the Parties shall be either in Greek or in English, accompanied by a translation into Greek;

41.2.2 If a second language is to be used this shall be English. If a document has been drafted in two languages the Greek text will prevail;

41.2.3 The Concessionaire shall facilitate the communication of its foreign personnel with the Grantor and the State by making interpreters or translators available;

41.2.4 Regardless of the use of a second language by the Parties, the official and prevailing language for this Agreement shall be Greek;

41.2.5 The Financial Model and exceptionally, other information brochures for materials or apparatuses may be initially submitted in English only and translated if requested by the Grantor and/or the State. The responsibility and cost for the translation shall be for the account of the Concessionaire. The Minimum Insurance Requirements, the Financial Model and the Design - Construction Contract shall be appended to this Agreement as Appendix 16 (*Minimum Insurance Requirements*), Appendix 25 (*Financial Model*) and Appendix 28 (*Design - Construction Contract(s) and/or Design-Construction Contract Template for Imminent Works*) respectively in English only.

41.3 If any Change in Law takes place, after a date which is thirty (30) days prior to the Concession Tender Date, which materially affects the consideration payable under this Agreement, then the financial consequences resulting from such amendment, as these will be assessed on the basis of the Financial Model and the principles of Appendix 23 (*Financial Adjustments*):

41.3.1 shall be paid by the State to the Concessionaire, if they are detrimental to the Concessionaire, at the time that such financial consequences occur; or

41.3.2 with the exception of Changes in Law that relate to the improvement of the general economic environment and the competitiveness of the economy and of enterprises, if a Change in Law is beneficial to the Concessionaire, the Grantor will be entitled to and the Concessionaire shall pay to the Grantor the amount of the benefit when it is actually received or gained by the Concessionaire.

41.4 The application of Article 41.3 in each case will be determined by agreement between the Grantor, the State and the Concessionaire and, if there is a Dispute, by an award from the Arbitral Tribunal, in accordance with Article 39 (*Dispute Resolution*).

41.5 Change in Law Notice

If a Change in Law occurs or is shortly to occur, then the Concessionaire is, subject to Article 41.8.2, entitled to the relief and compensation set out below:

41.5.1 any necessary change to the Works and the Concession Operations;

41.5.2 any changes that are required to the terms of this Agreement or any of the Project Documents (as defined in the Designated Loan Agreements (if any)) to deal with the Change in Law;

41.5.3 relief from compliance with obligations, including the obligation of the Concessionaire to achieve agreed completion dates in relation to the Works at any Regional Airport and/or to meet the Performance Standards and/or Required Service Levels which it is unable to meet in each case as a result of the implementation of any relevant Change in Law but only for so long as is necessary to allow the Concessionaire (acting reasonably) to comply with the relevant Change in Law;

41.5.4 in relation to any (i) Discriminatory Change in Law, any Estimated Change in Concession Costs that directly result from such Discriminatory Change in Law; and (ii) General Change in Law, any Estimated Change in Concession Costs in excess of the amount that the Concessionaire is able to recover by increasing Airport Charges without exceeding any applicable Tariff Cap and/or the rate of return set out in Article 28.3.1 (the **Recoverable Amount**) and without the Concessionaire breaching any other term of this Agreement (as the case may be); and

41.5.5 in relation to any (i) Discriminatory Change in Law, any Capital Expenditure and/or Operational Expenditure that is required or is likely to be incurred as a result of such Discriminatory Change in Law, including any relevant financing costs incurred by the Concessionaire as a result of such Capital Expenditure and/or Operational Expenditure; and (ii) General Change in Law, any such Operational Expenditure and/or Capital Expenditure, including any relevant financing costs incurred by the Concessionaire as a result of such Capital Expenditure and/or Operational Expenditure, which is in excess of the Recoverable Amount (as the case may be), for the avoidance of doubt, without any double-counting;

and either Party may provide a notice to the other to express an opinion on its likely effects in each case giving in full detail the procedure for implementing the change in the Works or in the Concession Operations. Responsibility for the costs of implementation (and any resulting variation to the Concession Fee) shall be dealt with in accordance with Articles 41.6 (*Parties to Discuss*) to 41.7 (*Funding for Capital Expenditure*).

41.6 Parties to Discuss

41.6.1 As soon as practicable after receipt of any notice from either Party under Article 41.5 (*Change in Law Notice*), the Parties shall discuss and seek to agree the issues referred to in Article 41.5 (*Change in Law Notice*) and any ways in which the Concessionaire can mitigate the effect of the Change in Law, including:

(a) that the Concessionaire has used reasonable endeavours (including (where practicable) the use of competitive price quotes) to oblige its subcontractors to minimise any increase in costs and maximise any reduction in costs;

(b) how any Capital Expenditure and/or Operational Expenditure to be incurred or avoided, including any relevant financing costs to be incurred or avoided by the Concessionaire as a result of such Capital Expenditure and/or Operational Expenditure, are being measured in a cost effective manner, including showing that when such Capital Expenditure and/or Operational Expenditure, including in each case any relevant financing costs, are to be incurred any other Changes in Law (which do not apply at the time of such discussion but will at the time such Capital Expenditure and/or Operational Expenditure, including in each case any relevant financing costs, are to be incurred) have been taken into account by the Concessionaire;

(c) how the Qualifying Change in Law has affected prices charged by any similar businesses to the Concession, including similar businesses in which the Concessionaire or its subcontractors carry on business; and

(d) that any Capital Expenditure and/or Operational Expenditure that has been avoided and, which was anticipated to be incurred to replace or maintain facilities and/or assets that have been affected by the Qualifying Change in Law concerned, has been taken into account in the amount which has resulted or is required under Articles 41.5.4 and/or 41.5.5.

41.6.2 If the Parties agree or it is determined that a Change in Law will necessitate a change to the Concession Operations, the State shall issue a Variation Enquiry in respect of the Change in Law and the provisions of Appendix 19 (*Variations*) shall apply. For the avoidance of doubt, in such circumstances, the Concessionaire may also seek appropriate Event of Delay protection in accordance with Article 30 (*Compensations*).

41.6.3 Without prejudice to Article 41.4, if the Parties cannot agree any matter or matters set out in this Article 41 (*Applicable Law - Change in Law - Language*) within forty two (42) days after the receipt of a notice under Article 41.5 (*Change in Law Notice*), then such matter or matters shall be referred for determination to the Arbitral Tribunal.

41.7 Funding for Capital Expenditure

41.7.1 If the Parties agree or it is determined under the Dispute Resolution Procedure that the Concessionaire is required to incur any Capital Expenditure due to a Qualifying Change in Law (excluding the Recoverable Amounts (or part thereof) of any Capital

Expenditure), then the Concessionaire shall use its best endeavours to obtain funding for such Capital Expenditure on terms reasonably satisfactory to it and the Lenders.

41.7.2

(a) The Concessionaire shall give notice to the Grantor when the Concessionaire has incurred or is to incur any Capital Expenditure and/or Operational Expenditure as a result of a Change in Law, including any relevant financing costs incurred by the Concessionaire as a result of such Capital Expenditure and/or Operational Expenditure, in excess of any Recoverable Amounts, such notice to include reasonable details of the relevant Change in Law and the corresponding Capital Expenditure and/or Operational Expenditure, including any relevant financing costs, incurred or to be incurred by the Concessionaire. If the Grantor disputes the contents of any notice given by the Concessionaire pursuant to this Article 41.7.2 then such Dispute shall be referred to the Arbitral Tribunal in accordance with Article 41.6.3;

(b) Any Recoverable Amounts shall be solely for the account of the Concessionaire;

(c) The Concessionaire shall be compensated for any amounts in excess of the Recoverable Amounts in accordance with this Article 41 (*Applicable Law - Change in Law - Language*).

41.8 Adjustment to Levy

41.8.1 Any compensation payable under this Article 41.8 (*Adjustment to Levy*) by means of an adjustment to the Levy including any adjustment to the Levy to reflect funding obtained by the Concessionaire pursuant to Article 41.7 (*Funding for Capital Expenditure*) shall be calculated in accordance with Appendix 23 (*Financial Adjustments*).

41.8.2 In the case of a Change in Law when making any adjustment to the Levy, the overriding principle is that the Concessionaire shall in accordance with Appendix 23 (*Financial Adjustments*) be placed in a no better no worse position than it was in before the Change in Law occurred and may under this Article 41 (*Applicable Law - Change in Law - Language*) and Appendix 23 (*Financial Adjustments*) be compensated to the extent necessary to achieve this. Any Change in Law which has reduced the Concessionaire's Operational Expenditure, Capital Expenditure or the amount of Tax it is paying shall be taken into account by the Parties when determining the adjustment needed to ensure that the Concessionaire is placed in a no better no worse position.

42 Variation Procedure

The provisions of Appendix 19 (*Variations*) have effect in respect of Variations and the Concessionaire Variations except as otherwise expressly provided in this Agreement. For the avoidance of doubt, neither Party may request a Variation before the Concession Commencement Date.

42.1 Variation to the Works and Airport Services

42.1.1 The Concessionaire may only make a:

(a) Variation; or

(b) Concessionaire Variation;

to the Works and/or the Airport Services once the Variation is a Qualifying Variation or the Concessionaire Variation has been accepted by the State pursuant to Appendix 19 (*Variations*).

42.2 Variation and Change in Law

Either Party may give notice to the other of the need for a Variation which is necessary in order to enable the Concessionaire to comply with any Change in Law in which event:

42.2.1 the Parties must meet within six (6) days to consult in respect of the Change in Law and any Variation required as a consequence;

42.2.2 within fourteen (14) days after the meeting referred to in Article 42.2.1 above, the State must, if a Variation is required in order to comply with the Change in Law, issue a Variation Enquiry and the provisions of Appendix 19 (*Variations*) are to apply.

43 Tax Issues

43.1 Tax Issues

43.1.1 The payments to the Grantor pursuant to Article 29.1 (*Concession Fees*) and to the State pursuant to Article 28.9 and Appendix 20 (*Cooperation Framework between the Hellenic Air Force (HAF), the Hellenic Civil Aviation Authority (HCAA) and the Concessionaire at Joint Use Airports*) constitute income for the Grantor and the State respectively which is subject to VAT and is an operation cost of the Concessionaire. For the avoidance of doubt, the Upfront Concession Fee is not an operation cost of the Concessionaire. The payment of a part of the Upfront Concession Fee to be paid by the Concessionaire pursuant to Article 29.1 (*Concession Fees*) prior to or on the Concession Commencement Date, that is equal to the amount of the VAT that corresponds to the Upfront Concession Fee, shall, at the discretion of the Concessionaire be deferred, until such VAT amount is actually returned by the State to the Concessionaire, subject to the assignment to the Grantor of a credit balance of VAT pursuant to Article 43.1.2 of equal amount. The Concessionaire shall be fully responsible to pursue the reimbursement of any credit balance of VAT, including default interest for any delays in such VAT being reimbursed, in a proper and timely manner. It is clarified that the assignment of the credit balance of the VAT pursuant to this Article 43.1.1, shall also extend to default interest for any delays in such VAT being reimbursed.

43.1.2

(a) The provisions of the last passage of paragraph 3 of article 33 of law 2859/2000, as currently in force, are applicable *mutatis mutandis* to this Concession, without however such application resulting in the Concessionaire being considered as a Public Utility Organisation or enterprise or company in any manner whatsoever;

(b) The reimbursement of any credit balance of VAT to the Concessionaire shall be effected within the time frame stipulated in the Law and in any case not more than ninety (90) days from the submission of the relevant application. In particular, for the first reimbursement such deadline may not exceed six (6) months. If this deadline is exceeded, the State shall pay the Concessionaire default interest on the amount to be reimbursed, timing for such accrual to be calculated in accordance with paragraph 2 of article 53 of law 4174/2013, as currently in force, at an interest rate defined each time pursuant to paragraph 4 of article 53 of such law.

43.1.3 The determination of the net taxable income and the payment of relevant tax by the Concessionaire and the contractors and sub-contractors who execute works within the context of the Design - Construction Contract(s) shall be done for each fiscal year on the basis of their income statement that is drafted pursuant to the provisions of law 4172/2013, as currently in force.

43.1.4 Any accumulated losses of the Concessionaire, can be carried forward to be set-off against taxable profits of the five (5) subsequent fiscal years.

43.1.5 The total investment cost that shall include the Design - Construction Contract(s) cost, including the initial cost of all of the equipment required and any cost and expense of any nature including interest that has been incurred by the Concessionaire prior to the Imminent Works End Date, together with the Upfront Concession Fee shall be depreciated pursuant to the method and the depreciation rates provided under article 24 of law 4172/2013, as currently in force.

43.1.6 The interest expense accrued under the Designated Loan Agreements (if any) for the purpose of the Works may be deducted, to the extent permitted by articles 23 and 49 of law 4172/2013, as currently in force, from the revenue of the fiscal year in which they were accrued, irrespective of the time of completion of such Works, provided that they will not be capitalized by the Concessionaire in accordance with Article 43.1.5.

43.1.7 All payments to be made by the State with regards to compensation of any kind by virtue of Articles 30 (*Compensations*), 33 (*State Termination – Consequences*), 34 (*Concessionaire Termination – Consequences*), 35 (*Compensation on Extensive Force Majeure*) and 41.3.1 shall be made in cleared funds, free and clear of and without any deduction for or on account of stamp duties or third party charges and fees, save as required by law. If any stamp duty, third party charge or fee is applicable at the time of payment, the amount of the compensation shall be increased by the amount of such stamp duty, third party charge or fee.

43.1.8 The Concession Fees and the Levy to be paid by the Concessionaire to the Grantor and the State respectively are tax deductible from the revenue of the fiscal year in which they were paid.

43.1.9 For the avoidance of doubt, the Concessionaire (including any Airport Right Holder), not being the holder of any right in rem over the Concession Sites, does not fall under the scope of article 2 of law 4223/2013, as in force, or any other Law having similar effect and is not subject to any property taxes or duties (special or aggregate) in respect of any Regional Airport.

43.1.10 For the avoidance of doubt, the agreement of the Grantor and/or the State to set off and any declaration and/or agreement of any Party to set off any expropriation cost against its claims for any part of the Concession Fees pursuant to Article 14.1.8 shall not be subject to any tax, stamp duty, third party charge or fee applicable at the time of the conclusion of such agreement or at the time of the set off.

44 Set Off

The Concessionaire waives any set off rights that it may have against the Grantor. The State and the Concessionaire may retain or set off any amount due to it by the other Party under this Agreement excluding for the avoidance of doubt any monetary claims that the Grantor may have (including, for the payment of any Concession Fee) against any amount due and payable by it to the other Party under this Agreement provided that such amount is ascertained or that part of any sum that is not in Dispute and which is expressly due and payable in accordance with the terms of this Agreement has been previously notified to the other Party (such notice to advise that it is the relevant Party's intention to retain or set off such amount). If a Party retains or sets off any sum pursuant to this Article 44 (*Set Off*), then at the same time that such retention or set off is made it shall provide a notice to the other Party identifying the sums of, and the entitlement of that Party to, the retention or set off as appropriate. This Article 44 (*Set Off*) shall:

(a) not prevent the Concessionaire from deferring the Concession Fee under Article 45.5 (*Shock Events*);

(b) not prevent the State to set off any amounts owed by the Concessionaire, other than amounts which are subject to Dispute under this Agreement, which are ascertained even if they are not yet due and payable, to the extent that the existence of such debts is not subject to a court dispute; or

(c) not apply with respect to any set off under the provisions of Article 14.1.8.

45 Shock Events

45.1 Where a Shock Event occurs, the Concessionaire may, subject to the provisions of this Article 45 (*Shock Events*), defer part of the payment of the Levy and, if applicable, the Concession Fee during the Shock Event Period and the Concessionaire must repay such deferred payment to the State and, if applicable, the Grantor in accordance with the provisions of this Article 45 (*Shock Events*).

45.2 No later than twenty eight (28) days before the end of a Concession Year or where a Shock Event occurs in the twenty eight (28) days before the end of a Concession Year as soon as reasonably practicable after the occurrence of such Shock Event but no later than fourteen (14)

days after the end of such Concession Year, the Concessionaire may, if it reasonably believes that it will, having regard to the provisions of this Article 45 (*Shock Events*), defer part of the payment of the next Levy and, if applicable the Concession Fee, serve a notice on the State and the Grantor (the **Concessionaire Shock Event Notice**) and such notice shall provide the State and the Grantor:

45.2.1 with reasonable details to confirm:

(a) that a Shock Event has occurred and/or is continuing or that it reasonably believes a Shock Event will occur together with details of the expected number of Passengers at the Regional Airports as at the date of such notice for the relevant Concession Year; and

(b) that debt under the Designated Loan Agreements (if any) is outstanding during that Concession Year;

45.2.2 a statement as to whether it reasonably believes that it is likely that the next payment of the Levy and, if applicable the Concession Fee will cause the Minimum Cover Ratios not to be achieved at the next Calculation Date or result in it being unable to meet its Operational Expenditure in the next succeeding Concession Year.

45.3 If the Concessionaire has delivered to the State and the Grantor a Concessionaire Shock Event Notice pursuant to Article 45.2 the Levy and, if not sufficient for these purposes, the Concession Fee shall cease to be payable, subject to this Article 45 (*Shock Events*), until the relevant Shock Event End Date.

45.4 If:

45.4.1 the Concessionaire has delivered to the State and the Grantor a Concessionaire Shock Event Notice pursuant to Article 45.2; and

45.4.2 either:

(a) the Concessionaire demonstrated to the reasonable satisfaction of the Grantor that the Revenues received by the Concessionaire in the Concession Year to which the Concessionaire Shock Event Notice applies are reduced as a result of the Shock Event with the result that the Concessionaire is unable to pay the Operational Expenditure (as set out in the Financial Model) which will be due and payable in the relevant period; or

(b) the Minimum Cover Ratios or any other ratios set out in the financial covenant provisions of the Designated Loan Agreements have not been achieved or will not be achieved at the next Calculation Date,

then the Concessionaire may defer payment of part of the Levy and, if not sufficient, the Concession Fee in accordance with the provisions of Article 45.5.

45.5 If the Concessionaire has complied with its obligation under Article 45.4.1 and the circumstances in Article 45.4.2 have occurred then, subject to Article 45.7, the Concessionaire may defer part of the payment of the Levy and, if not sufficient, the Concession Fee for the Concession Year to which the Concessionaire Shock Event Notice relates, by an amount equal to the amount of the Levy and, if not sufficient, the Concession Fee required to be deferred in order to meet:

(a) the Minimum Cover Ratios or other ratios on the next Calculation Date; or

(b) the Operational Expenditure minus the Levy falling due in such Concession Year;

(the **Deferred Amount**) provided that the amount to be deferred in any Concession Year in relation to the relevant Shock Event shall not exceed, when taken together with any other Concession Fee Adjustments (as such adjustments are to be applied against the Concession Fee), the aggregate Levy and the Concession Fee for the Concession Year and any amount by which the amount to be deferred (as calculated under this Article 45.5) exceeds the Deferred Amounts shall be added to the Deferred Amounts calculated for the succeeding Concession Year and also deferred under this Article 45.5.

45.6 The Deferred Amounts shall be retained in the Proceeds Account (as defined in the Designated Loan Agreements) and may be applied to discharge the costs of Concession Operations, including amounts due under the Designated Loan Agreements (if any) but excluding Subordinated Debt and Distributions notwithstanding that there may be monies in the Distribution Account (as defined in the Designated Loan Agreements (if any)).

45.7 Any Dispute relating to the provisions in this Article 45 (*Shock Events*) shall be referred to the Technical Disputes Resolution Panel. Where as a result of the resolution of that Dispute, the Concessionaire is obliged to repay to the State and/or the Grantor amounts which it withheld and was not entitled to do so, such payments shall become due and payable by the Concessionaire to the State and/or the Grantor by way of a lump sum payment within six (6) weeks after the resolution of the Dispute to the extent funds are available or if not available then on the date of payment of the Levy and, if applicable, Concession Fee for the relevant Concession Year, where such amounts remain due after the Shock Event End Date, following the resolution of the Dispute, together with interest at the Reference Interest Rate accrued from the date of deferral of the Deferred Amount in dispute to the date of the payment.

45.8 The Concessionaire shall pay to the State and, if applicable, the Grantor the Total Deferred Amount in accordance with the provisions of this Article 45 (*Shock Events*), provided that the Total Deferred Amount outstanding at the Termination Date shall only become due as a debt seven (7) days after the payment of compensation to the Concessionaire (or its nominee) in respect of amounts referred to in Article 34.2 (*Results of Termination by the Concessionaire*) or Article 35 (*Compensation on Extensive Force Majeure*) (as applicable) and the State and, if applicable, the Grantor may not set off, counterclaim or otherwise reduce amounts due under Article 30 (*Compensations*) in respect of amounts payable to the State and, if applicable, the Grantor under this Article 45 (*Shock Events*).

45.9 Subject to Article 45.8, following a Shock Event End Date:

45.9.1 the Concessionaire must pay to the State and, if applicable, the Grantor within forty two (42) days after the Shock Event End Date, all Deferred Amounts not applied to discharge the costs of the Concession Operations including amounts due under the Designated Loan Agreements but excluding Subordinated Debt and Distributions in accordance with Article 45.6; and

45.9.2 thereafter, the Concessionaire must pay to the State and, if applicable, the Grantor, the amount outstanding of the Total Deferred Amount to the extent that:

(a) funds are available after the payment by the Concessionaire of all amounts for principal, interest (not Default Interest) and fees under the Designated Loan Agreements and principal and interest (but not Default Interest) on Subordinated Debt and any Distributions, in accordance with the terms of the Designated Loan Agreements and Subordinated Debt Documents (as the case may be);

(b) so long as no further Shock Event is subsisting; and

(c) such payment of the Deferred Amounts would not impact the ability of the Concessionaire to meet:

(i) the Minimum Cover Ratios or other ratios on the next Calculation Date; or

(ii) the Operational Expenditure falling due in such Concession Year.

45.10 Following a Shock Event End Date, the Levy and the Concession Fee shall be calculated and paid by the Concessionaire to the State and the Grantor in accordance with Article 29 (*Payments*), subject to any further application of this Article 45 (*Shock Events*).

45.11 For the period from the issue of a Concessionaire Shock Event Notice until the Shock Event End Date to which the Concessionaire Shock Event Notice applies, the Concessionaire may not

make any Distributions or payments of principal and interest on Subordinated Debt during the period from the issue of a Concessionaire Shock Event Notice until the date that the Total Deferred Amount has been repaid.

46 Confidentiality

46.1 Each Party recognises that under this Agreement it may receive trade secrets and/or confidential or proprietary information belonging to the other. Subject to the exclusions detailed in Article 46.3, all such information which is designated as confidential or which is otherwise clearly confidential in nature constitutes **Confidential Information**.

46.2 Each Party agrees not to divulge Confidential Information belonging to the other to any third party.

46.3 The following is not Confidential Information for the purposes of this Article 46 (*Confidentiality*):

46.3.1 information which is in, or which comes into, the public domain otherwise than by reason of a breach of this Agreement or of any other duty of confidentiality relating to that information;

46.3.2 information obtained from a third party without that third party being under an obligation (express or implied) to keep the information confidential; and/or

46.3.3 information which is lawfully in the possession of the other Party before the Effective Date and in respect of which that Party is not under an existing obligation of confidentiality.

46.4 Each Party may disclose Confidential Information to the extent that it is required to do so:

46.4.1 to enable the disclosing Party to perform its obligations under this Agreement; or

46.4.2 by any applicable Law or by a court, arbitral or administrative tribunal in the course of proceedings before it; or

46.4.3 by any regulatory body (including any investment exchange) acting in the course of proceedings before it or any regulatory body (including any investment exchange) acting in the course of its duties; or

46.4.4 in order to give proper instructions to any professional adviser of that Party who also has an obligation to keep any such Confidential Information confidential; or

46.4.5 in the case of the Concessionaire, and only on a confidential basis, for the purpose of any financing or refinancing, complying with any Designated Loan Agreements (if any), or effecting any sale or issue of any shares or debt.

46.5 Each Party may disclose Confidential Information to the extent that disclosure is authorised in writing by the other Party which authorisation must not be unreasonably withheld or delayed.

46.6 If reasonably requested by the Grantor, the Concessionaire undertakes to procure that individual members of its staff must each sign a non-disclosure agreement with the Grantor on terms similar to those in this Article 46 (*Confidentiality*).

46.7 The obligation in Article 46.2 above survives the expiry or termination of this Agreement for a period of three (3) years or, in respect of any particular item of Confidential Information, until such earlier time as that item of Confidential Information reaches the public domain otherwise than by reason of a breach of this Agreement or of any other duty of confidentiality relating to that information.

46.8 Submission to Dispute Resolution Procedure

The Parties acknowledge and agree that this Agreement constitutes a commercial transaction.

Each of the Parties unconditionally and irrevocably agrees:

46.8.1 to the submission of any Dispute by any Party to the Dispute Resolution Procedure set out in Article 39 (*Dispute Resolution*) including binding arbitration under Article 39 (*Dispute Resolution*) and not to claim any right it may have under the laws of any jurisdiction to hinder, obstruct or nullify the submission of any Dispute to the Dispute Resolution Procedure; and

46.8.2 to accept any award rendered by the Arbitral Tribunal as final and binding and not to hinder, obstruct or nullify the enforcement or execution of any award rendered by such arbitration tribunal or court of competent jurisdiction.

47 Refinancing

47.1 The Concessionaire shall obtain the Grantor's prior written consent (not to be unreasonably withheld or delayed) to any Qualifying Refinancing and both the Grantor and the Concessionaire shall at all times act in good faith with respect to any Refinancing or any potential or proposed Refinancing under Article 47.9 (*State and/or Grantor right to request refinancing)*.

47.2 The Grantor may receive: (i) a fifty percent (50%) share of any Refinancing Gain from a Qualifying Refinancing, in respect of any Refinancing Gain for any Refinancing from the Concession Commencement Date until ten (10) years from the Concession Commencement Date (the **First Refinancing Gain End Date**); and (ii) a percentage share of any Refinancing Gain from a Qualifying Refinancing, in respect of any Refinancing Gain from any Refinancing which shall decrease on annual basis of five percent (5%) from fifty percent (50%) starting from

the First Refinancing Gain End Date and ending ten (10) years from the First Refinancing Gain End Date.

47.3 The Grantor shall not withhold or delay its consent to a Qualifying Refinancing to obtain a greater share of the Refinancing Gain than that specified in Article 47.2.

47.4 The Concessionaire shall promptly provide the Grantor with full details of any proposed Qualifying Refinancing, including a copy of the proposed financial model relating to it (if any) and the basis for the assumptions used in the proposed financial model. The Grantor shall (before, during and at any time after any Refinancing) have unrestricted rights of audit over any financial model and documentation (including any aspect of the calculation of the Refinancing Gain) used in connection with that Refinancing (whether that Refinancing is a Qualifying Refinancing or not).

47.5 The Grantor may elect to receive its share of any Refinancing Gain as:

47.5.1 a single payment in an amount less than or equal to any Distribution made on or about the date of the Refinancing;

47.5.2 an increase in the Concession Fee over the remaining term of this Agreement; or

47.5.3 a combination of any of the above;

The Grantor shall, within twenty eight (28) days after being provided with full details of any proposed Qualifying Refinancing, notify the Concessionaire of its election regarding how it wants to receive its share of any Refinancing Gain.

47.6 The Grantor and the Concessionaire will negotiate in good faith to agree the basis and method of calculation of the Refinancing Gain and payment of the Grantor's share of the Refinancing Gain (taking into account how the Grantor has elected to receive its share of the Refinancing Gain under Article 47.5 above). If the Parties fail to agree the basis and method of calculation of the Refinancing Gain or the payment of the Grantor's share, the Dispute shall be determined in accordance with the Dispute Resolution Procedure.

47.7 The Refinancing Gain shall be calculated after taking into account any breakage costs necessary to facilitate the Qualifying Refinancing together with the reasonable and proper professional costs that each Party directly incurs in relation to the Qualifying Refinancing and on the basis that all reasonable and proper professional costs incurred by the Grantor will be paid to the Grantor by the Concessionaire within twenty eight (28) days after any Qualifying Refinancing.

47.8 Without prejudice to the other provisions of this Article 47 (*Refinancing*), the Concessionaire shall include a provision in the Designated Loan Agreements whereby it is entitled to be

informed of any proposals which the Lenders may have to refinance the Designated Loan Agreements.

47.9 State and/or Grantor right to request refinancing

47.9.1 If the State and/or the Grantor (acting reasonably) considers the funding terms generally available in the market to be more favourable than those reflected in the Designated Loan Agreements (if any), the State or the Grantor (as the case may be) may, by notice to the Concessionaire, require the Concessionaire to request potential funders to provide terms for a potential Refinancing (a **Refinancing Notice**).

47.9.2 The Refinancing Notice shall set out in reasonable detail the grounds upon which the State or the Grantor (as the case may be) believes such funding terms to be available. The Concessionaire, the State and the Grantor shall meet to discuss the Refinancing Notice within twenty eight (28) days. Such a meeting will consider the evidence available to both Parties about the availability of funding terms for a potential Refinancing. The State or the Grantor (as the case may be) may withdraw the Refinancing Notice at or before such a meeting, or within ten (10) days following the meeting.

47.9.3 If the State or the Grantor (as the case may be) serves a Refinancing Notice which is not withdrawn pursuant to Article 47.9.2, then the Concessionaire shall:

(a) act promptly, diligently and in good faith with respect to the potential Refinancing;

(b) use all reasonable endeavours to obtain the most favourable available terms from existing and/or new lenders for any potential Refinancing (provided that the Concessionaire shall not be required to propose refinancing in a manner which a prudent board of directors of a company operating the same business in the Hellenic Republic to that operated by the Concessionaire, in similar circumstances, would not approve), for the avoidance of doubt also being terms which are likely to generate a positive Refinancing Gain after the deduction of costs in accordance with the provisions of Article 47.7; and

(c) either:

(i) as soon as reasonably practicable after receipt of the Refinancing Notice, provide to the State and the Grantor (A) full details of the proposed Refinancing, including a financial model and the basis for the assumptions used in the financial model and evidence to the reasonable satisfaction of the State and the Grantor that these assumptions

represent the most favourable available terms for the potential Refinancing on the basis set out in this Article 47 (*Refinancing*) and (B) initial drafts of any changes to this Agreement including in relation to potential compensation on termination which might be required to give effect to the proposed Refinancing; or

(ii) if the Concessionaire (acting reasonably) believes that it is not possible to obtain funding terms which are more favourable than those reflected in the Designated Loan Agreements in accordance with the requirements of this Article 47 (*Refinancing*), provide evidence to the reasonable satisfaction of the State and the Grantor for such belief and evidence to the reasonable satisfaction of the Grantor that the Concessionaire has complied with its obligations in Articles 47 (*Refinancing*), 47.9.3(a) and 47.9.3(b).

47.9.4 Following receipt of the information referred to in Article 47.9.3(c)(i), the State and the Grantor shall (in their absolute discretion) either:

(a) instruct the Concessionaire to implement the proposed Refinancing; or

(b) instruct the Concessionaire to discontinue the proposed Refinancing;

provided that if the State and the Grantor reasonably consider that the requirements of Article 47.9.3(c)(i) have not been satisfied, the State and/or the Grantor may require the Concessionaire to satisfy its obligations under Article 47.9.3(c)(i) whereupon the provisions of Articles 47.9.3 and 47.9.4 shall apply as if the State and the Grantor had served a Refinancing Notice.

47.9.5 If the Grantor instructs the Concessionaire to implement the proposed Refinancing:

(a) the Concessionaire shall, as soon as reasonably practicable, use all reasonable endeavours to procure that such proposed Refinancing is implemented;

(b) such proposed Refinancing shall be deemed to be a Qualifying Refinancing; and

(c) the provisions of Articles 47.1 to 47.8 shall apply.

47.9.6 If:

(a) the State and the Grantor instruct the Concessionaire to discontinue the potential Refinancing pursuant to Article 47.9.4(b); or

(b) the requirements of Article 47.9.3(c)(ii) are satisfied;

then, the State shall reimburse the Concessionaire for the reasonable and proper professional costs incurred by the Concessionaire in relation to the potential Refinancing; such costs to be paid to the Concessionaire by the State within sixty (60) days after receipt of a valid invoice in respect of such amount. Such costs shall not include any internal management costs incurred by the Concessionaire except insofar as (a) it can be demonstrated to the reasonable satisfaction of the State that such costs have been incurred in place of professional costs which would in the normal course of such business have been paid to third parties and (b) the State has, by prior written agreement, approved the use of such internal management resource.

47.9.7 The State and/or the Grantor may issue a Refinancing Notice under Article 47.9.1 at any time but not more than once in any two-year period. For the avoidance of doubt, a Refinancing Notice that has been withdrawn under Article 47.9.2 has been issued for the purpose of this Article 47.9.7.

48 [NOT USED]

49 Exclusive Remedy

49.1 Without prejudice to any entitlement of the Concessionaire:

49.1.1 to specific performance of any obligation under this Agreement; or

49.1.2 to the right to implementation of interim measures;

the Concessionaire shall not be entitled to any rights to damages or to any other rights under contract, tort or otherwise in relation to any breach of this Agreement to the extent that such breach is a State Responsible Event or this Agreement provides an express remedy in relation to the breach.

49.2 Unless otherwise set out in this Agreement, the only remedies of the Grantor and/or the State in respect of any matter to which Deficiency Points and/or Performance Deductions apply under Appendix 6 (*Performance Measurement*) shall be such Deficiency Points or Performance Deductions.

50 Amendment of the Concession Agreement

50.1 Subject to Articles 16.2 and 22.1, the Concessionaire may, with subsequent notice to the State or the Grantor, amend any major subcontract or State Service Level Agreement unless such amendment is prejudicial to the interests of the State or the Grantor in which case such amendment can only be made with the State's and/or the Grantor's (as applicable) prior written

consent, not to be unreasonably withheld. Any such amendment will not relieve the Concessionaire from its obligations under this Agreement.

50.2 With the exception of the Appendices, this Agreement may be amended or supplemented only with the written consent of the Grantor, the State and the Concessionaire, and such amendments shall be ratified by law. Subject to the provisions on Change in Law, the repeal or amendment of this Agreement without the agreement of the Concessionaire shall constitute a State Event of Default.

50.3 Any agreement between the Grantor, the State and the Concessionaire for the amendment of this Agreement shall be set out in writing and executed by the Grantor's Representative, the State's Representative and the Concessionaire's Representative(s) who shall be specifically empowered to that effect.

50.4

50.4.1 The amendment of the Appendices:

(a) with regard to all Appendices other than Appendices 25 (*Financial Model*), 26 (*Technical Offer*) and 27 (*Concessionaire's Articles of Association*), shall be effected by agreement between the State, the Grantor and the Concessionaire and shall be executed by the persons referred to in Article 50.3 ;

(b) with regard to Appendices 25 (*Financial Model*), 26 (*Technical Offer*) and 27 (*Concessionaire's Articles of Association*), shall be effected by agreement between the contracting parties therein, following consent in writing by the State.

50.4.2 The Grantor and the Concessionaire shall be entitled to make or grant any amendment, without obtaining the consent of the other Parties if such matter relates solely to any fees payable by the Concessionaire to the Grantor.

50.4.3 The State and the Concessionaire shall be entitled to make or grant any amendment, without obtaining the consent of the other Parties if such matter relates solely to:

(a) the Levy or other amounts payable under this Agreement by the Concessionaire to the State; and

(b) amendments that the State and the Concessionaire reasonably believe to be of a purely mechanical or clerical nature or do not affect the rights, interests and/or obligations of the Grantor.

50.5 Unless otherwise provided in the relevant Article, all agreements to be entered into pursuant to this Agreement between the State and/or the Grantor and the Concessionaire or the Lenders are executed by the Grantor's Representative and the Concessionaire's Representative(s) who shall be specifically empowered to that effect.

50.6 Arrangements and actions of the Contracting Parties pursuant to this Agreement, other than those required for the achievement of the Concession Commencement Date, are effective after the Ratification Law Effective Date.

IN WITNESS whereof the State, the Grantor, the Concessionaire, and the Initial Shareholders have signed this Agreement (in seven copies – three for the State, one for the Grantor, one for the Concessionaire and two for the Initial Shareholders) through their authorised representatives as above stated, as of the date first hereinabove mentioned.

FOR THE HELLENIC REPUBLIC

....

Minister of Infrastructure, Transport and Networks

....

Minister of Finance

....

Minister of Defence

....

FOR THE CONCESSIONAIRE

....

Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας Β΄ Ανώνυμη Εταιρεία
"Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας Β΄ Α.Ε."
Υπηρεσίες Λειτουργίας Αερολιμένων
Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 209 - ΜΑΡΟΥΣΙ Τ.Κ. 151 24
ΑΦΜ: 800641087 - ΔΟΥ: ΦΑΕ ΑΘΗΝΩΝ
ΤΗΛ. 210 6141106 - FAX: 210 6140372
ΑΡ.Γ.Ε.ΜΗ.: 133594801000

FOR THE GRANTOR

....

ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΑΕ
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 1 & ΣΤΑΔΙΟΥ - 105 62 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ. 210 32 74 400 - FAX: 210 32 74 448
ΑΦΜ: 997471299 - ΔΟΥ: ΦΑΕ ΑΘΗΝΩΝ
ΑΡ.Γ.Ε.Μ.Η. 117034801000

FOR THE INITIAL SHAREHOLDERS

....

SLENTEL LIMITED

Appendix 1
Form of Letters of Guarantee[1]

Section 1: Committed Investment Letter of Guarantee

Dated

[Acceptable Bank] as BANK
and

HELLENIC REPUBLIC AND
Lenders[2] as BENEFICIARIES

ON DEMAND COMMITTED INVESTMENT LETTER OF GUARANTEE

---

[1] For the avoidance of any doubt, more than one Letter of Guarantee can be provided for the same purpose, provided that the sum of the respective amounts covers the necessary requirements and that they are identical in all other respects.
[2] In case no Designated Loan Agreements exist, the form is to be modified to exclude references to Lenders, Agent Bank and Designated Loan Agreements.

LETTER OF GUARANTEE FOR COMMITTED INVESTMENT

No _____

FOR A MAXIMUM AMOUNT OF EURO [*the amount of the Committed Investment***]** (the **"Committed Investment"**)

From: [Acceptable Bank]

(the "**Bank**")

To

1. HELLENIC REPUBLIC

(the "**First Beneficiary**"); and

2. [Agent Bank] as legal representative and on behalf of the Lenders

(the **"Second Beneficiary**"),

together, the Beneficiaries and each a Beneficiary

Project: "Upgrade, Maintenance, Management and Operation of Aegean Regional Airports"

(A). Pursuant to a concession agreement made between [*SPV*] as the Concessionaire, the First Beneficiary, the Hellenic Republic Asset Development Fund Société Anonyme (the "**HRADF**") and _________________ [*details of the Initial Shareholder(s)*] (the "**Initial Shareholder(s)**") dated ___________ (the "**Concession Agreement**") the HRADF has granted the Concessionaire rights to maintain and operate certain Regional Airports.

(B). Pursuant to the Concession Agreement and in order to effect the Concession Commencement Date, the Initial Shareholders have requested the Bank to provide, and the Bank has agreed to provide, a letter of guarantee on the following terms in favour of the Beneficiaries.

(C). All capitalised terms not defined in this Letter of Guarantee shall have the respective meanings given to them in the Concession Agreement.

1. This letter of guarantee (the "**Letter of Guarantee**") is issued in favour of:

(a) the First Beneficiary, which accepts this Letter of Guarantee pursuant to Article 12.4 (*Committed Investment Guarantee*) of the Concession Agreement; and

(b) the Second Beneficiary, which accepts this Letter of Guarantee pursuant to Article 12.4 (*Committed Investment Guarantee*) of the Concession Agreement and as security under the Designated Loan Agreements between the Second Beneficiary and the Concessionaire.

2. The Bank unreservedly and irrevocably guarantees, undertaking this as if it were the sole principal debtor and not merely as surety, the payment of any amount up to the Committed Investment amounting to ________ Euro (€) (the "**Maximum Amount**"), definitively and irrevocably waiving any defence we would otherwise be entitled to as guarantor, including the defences of discussion and any rights, defences and benefits arising from the provisions of Articles 850, 852, 853-856, 862-864 and 866-868 of the Greek Civil Code. The Bank unreservedly and irrevocably undertakes to pay to the requesting Beneficiary any amount(s) up to the Maximum Amount, without prejudice to clauses 3 and 4 of this Letter of Guarantee, irrespective of any challenges, disagreements or objections by any of the Initial Shareholders and

without investigation whether or not the Beneficiaries' request is substantiated, upon the submission of a written request signed by an authorised representative of the requesting Beneficiary forthwith and in any case no later than 4 pm on the date of such request if the request is received by the Bank at or before 11 am on any Business Day, but if such request is received by the Bank after 11 am on any Business Day, the payment under this Letter of Guarantee must be made by 11 am on the next Business Day, provided that such request is submitted prior to the Expiry Date, as defined below, and provided that it:

(a) is accompanied by this Letter of Guarantee in the case of the Second Beneficiary or by a copy of this Letter of Guarantee certified by the Bank in the case of the First Beneficiary, and includes a statement signed by an authorised representative certifying the non-payment of any amount of the Committed Investment, according to the Committed Investment Payment Schedule, as this is defined in Article 9.1.4 of the Concession Agreement;

(b) includes the amount requested; and

(c) specifies the account of the Beneficiary into which this is to be deposited.

The Bank shall not be entitled to delay or withhold payment for any reason other than as set out in this Letter of Guarantee. The Bank shall accept several requests under this Letter of Guarantee, provided that the total amount requested through any of those requests does not exceed, individually or cumulatively, the Maximum Amount.

3. This Letter of Guarantee may be gradually reduced in proportion to the payment of the Committed Investment as this will be certified in accordance with the provisions of Articles 9.1.5(a) and 9.1.5(b) of the Concession Agreement and the relevant provisions of the State Direct Agreement.

4. The Maximum Amount shall be automatically reduced by the amount of any request that has been paid under this Letter of Guarantee. Payment shall be made in full and without any set-off, counterclaim or deductions on account of any liability whatsoever, including, without limitation, any present or future taxes, duties, charges, fees, deductions or withholdings of any nature whatsoever and by whomsoever imposed.

5. This Letter of Guarantee shall be rendered invalid and ineffective and all obligations under it shall cease to apply on the earliest of the following dates (the "**Expiry Date**"):

(a) one (1) month after __________ *[day of payment of the last instalment of the Committed Investment pursuant to Article 9.1.4 of the Concession Agreement]*; or

(b) the date on which the Maximum Amount will have been fully paid; or

(c) its return to the Bank.

6. The Bank shall make a payment under this Letter of Guarantee:

(a) without any notice or reference to the Initial Shareholders or to any other person;

(b) despite any notification to the Bank regarding non-payment by the Initial Shareholders or by any other person; and

(c) regardless of the performance or non-performance of a contractual obligation by any party to the Concession Agreement.

7. The Bank may rely on any written notification, document or certificate signed or appearing to have been signed by any person authorised by a Beneficiary.

8. The Bank and each Beneficiary, by accepting this Letter of Guarantee acknowledges and agrees that:

(a) the Beneficiaries may make a request under this Letter of Guarantee in accordance with its terms without having previously brought any action or made any claim against any party whose obligations are ensured through this Letter of Guarantee; and

(b) the Bank conducts business exclusively in writing and is not under a duty or responsibility to enquire into the legality of any request under this Letter of Guarantee or any other related transaction or any set off, counterclaim or defence measure between a Beneficiary and any party whose obligations are ensured through this Letter of Guarantee.

9. This Letter of Guarantee is issued by the Bank in ______ [*place of issue*]. Any notification to the Bank must be addressed at the Bank *[Bank's registered name]* at its above address and any payment request must be submitted at [ ]

[NB: Specify branch for submissions and payment]

10. This Letter of Guarantee and any non-contractual obligations arising out of or in connection with it is governed by and shall be construed in accordance with Greek law. The Courts of Athens shall be exclusively competent to settle any dispute arising out of or in connection with this Letter of Guarantee (including any dispute relating to any non-contractual obligations arising out of or in connection with it).

11. If a provision of this Letter of Guarantee is rendered unlawful, invalid or unenforceable in any jurisdiction in relation to the Bank, this shall not affect:

(a) the validity or enforceability under that jurisdiction of any other provision of this Letter of Guarantee; or

(b) the validity or enforceability under other jurisdictions of this or of any other provision of this Letter of Guarantee and the valid provisions of this Letter of Guarantee shall be construed in accordance with the financial scope of this Letter of Guarantee.

Date 201_

____

On behalf of

[*Bank*]

Section 2: Works Performance Bond

Dated

[Acceptable Bank] as BANK
and

HELLENIC REPUBLIC and
Lenders[3] as BENEFICIARIES

ON DEMAND WORKS PERFORMANCE LETTER OF GUARANTEE

[3] In case no Designated Loan Agreements exist, the form is to be modified to exclude references to the Lenders, Agent Bank and Designated Loan Agreements.

LETTER OF GUARANTEE FOR WORKS PERFORMANCE

No _____

FOR A MAXIMUM AMOUNT OF TWENTY MILLION EURO (€20,000,000)

From: [*Acceptable Bank*] (the "**Bank**")

To:

1. **HELLENIC REPUBLIC** (the "**First Beneficiary**"); and

2. [Agent Bank] as legal representative and on behalf of the Lenders (the "**Second Beneficiary**"),

   together, the **Beneficiaries** and each a **Beneficiary**

Project "Upgrade, Maintenance, Management and Operation of Aegean Regional Airports"

(A) Pursuant to a concession agreement made between [*SPV*] as the Concessionaire, the First Beneficiary, the Hellenic Republic Asset Development Fund Société Anonyme (the "**HRADF**") and [*details of the Initial Shareholder(s)*] as the Initial Shareholders dated ____________ (the "**Concession Agreement**") the HRADF has granted the Concessionaire rights to maintain and operate certain Regional Airports.

(B) Pursuant to the Design-Construction Contract(s) the Contractor has agreed to carry out certain works on behalf of the Concessionaire.

(C) The Concessionaire has requested the Bank to provide, and the Bank has agreed to provide, a letter of guarantee on the following terms in favour of the Beneficiaries.

(D) All capitalised terms not defined in this Letter of Guarantee shall have the respective meanings given to them in the Concession Agreement.

1. This letter of guarantee (the "**Letter of Guarantee**") is issued in favour of:

   (a) the First Beneficiary, which accepts this Letter of Guarantee pursuant to Article 12.3.1 of the Concession Agreement; and

   (b) the Second Beneficiary, which accepts this Letter of Guarantee as security under the Designated Loan Agreements between the Second Beneficiary and the Concessionaire.

2. The Bank unreservedly and irrevocably guarantees, undertaking this debt as if it were the sole principal debtor and not merely as surety, the payment of any amount up to the maximum total amount of twenty million Euro (€20,000,000) (the "**Maximum Amount**"), definitively and irrevocably waiving any defence it would otherwise be entitled to as guarantor, including the defences of discussion and any rights, defences and benefits arising from the provisions of Articles 850, 852, 853-856, 862-864 and 866-868 of the Greek Civil Code. The Bank unreservedly and irrevocably undertakes to pay to the Beneficiaries, irrespective of any challenges, disagreements or objections by the Contractor or the Concessionaire and without investigation whether or not the Beneficiaries' request is substantiated, upon the submission of a written request signed by an authorised representative of the requesting Beneficiary

forthwith and in any case no later than 4 pm on the date of such request if the request is received by the Bank at or before 11 am on any Business Day, but if such request is received by the Bank after 11 am on any Business Day, the payment under this Letter of Guarantee must be made by 11 am on the next Business Day, provided that such request is made:

(a) in accordance with clause 5 of this Letter of Guarantee; and

(b) prior to the expiry of this Letter of Guarantee pursuant to clause 6 and subject to clause 6 of this Letter of Guarantee,

any amount(s) up to the Maximum Amount, without prejudice to clause 3 of this Letter of Guarantee. The Bank shall not be entitled to delay or withhold payment for any reason other than as set out in this Letter of Guarantee. The Bank shall accept several requests under this Letter of Guarantee, provided that the total amount requested through any of those multiple requests does not exceed the Maximum Amount.

3. The Maximum Amount shall be automatically reduced by the amount of any request that has been paid under this Letter of Guarantee. Payment shall be made in full and without any set-off, counterclaim or deductions on account of any liability whatsoever, including, without limitation, any present or future taxes, duties, charges, fees, deductions or withholdings of any nature whatsoever and by whomsoever imposed.

4. The Bank shall pay, under this Letter of Guarantee, any amount(s) available for payment under this Letter of Guarantee up to the Maximum Amount as follows:

4.1 in the case of the First Beneficiary, upon submittal to the Bank:

(a) of a copy of this Letter of Guarantee certified by the Bank; and

(b) a certificate signed by a person authorised by the First Beneficiary:

(i) stating that the Concessionaire breached or omitted to perform or comply with its obligations under the Concession Agreement; and

(ii) requesting payment of the amount stated therein (such amount not exceeding the part of the Maximum Amount available for payment at the time of submitting the request) which represents the total amount of claims of the First Beneficiary due to the reasons set out in clause 4.1(b)(i) above.

For the avoidance of doubt the demand of the First Beneficiary is not subject to the consent of the Second Beneficiary.

4.2. In the case of the Second Beneficiary, upon submittal to the Bank:

(a) of this Letter of Guarantee; and

(b) a certificate signed by a person authorised by the Second Beneficiary:

(i) stating that the Concessionaire breached or omitted to perform or comply with its obligations under the Designated Loan Agreements; and

(ii) requesting payment of the amount stated therein (such amount not exceeding the part of the Maximum Amount available for payment at the time of submitting the request) which represents the total amount of claims by the Second Beneficiary due to the reasons set out in clause 4.2(b)(i) above.

5. This Letter of Guarantee shall be rendered invalid and ineffective and all obligations under it shall cease to apply upon occurrence of the earliest of the following events:

(a) payment by the Bank under this Letter of Guarantee of amounts which cumulatively reach the Maximum Amount; or

(b) fifteen (15) days after receipt by the Bank of a copy of the Final Completion Certificate as set out in clause 6(b) below; or

(c) its return to the Bank.

6. Save in respect of any amounts demanded in writing before the expiry date of this Letter of Guarantee pursuant to clause 5, the Maximum Amount shall be reduced:

(a) by a percentage of thirty percent (30%) five (5) days after receipt by the Bank from the Concessionaire or the Contractor of a copy of the Final Completion Certificate issued in respect of the Imminent Refurbishment Works for all Regional Airports, signed by the First Beneficiary; and

(b) by the remaining percentage of seventy percent (70%) five (5) days after receipt by the Bank from the Concessionaire or the Contractor of a copy of the Final Completion Certificate issued in respect of the Imminent Works for all Regional Airports, signed by the First Beneficiary,

provided that the Bank notifies the Beneficiaries immediately that it has received a copy of each Final Completion Certificate in accordance with this clause 6.

7. The Bank shall make a payment under this Letter of Guarantee:

(a) without any notice or reference to the Contractor or the Concessionaire or to any other person;

(b) despite any notification to the Bank regarding non-payment by the Contractor or the Concessionaire or by any other person; and

(c) regardless of the performance or non-performance of a contractual obligation by any party to the Concession Agreement, the Design-Construction Contract(s) or any Designated Loan Agreement.

8. The Bank may rely on any written notification, document or certificate signed or appearing to have been signed by any person authorised by a Beneficiary.

9. The Bank and each Beneficiary, by accepting this Letter of Guarantee acknowledges and agrees that:

(a) the Beneficiaries may make a request under this Letter of Guarantee in accordance with its terms without having previously brought any action or made any claim against any party whose obligations are ensured through this Letter of Guarantee; and

(b) the Bank conducts business exclusively in writing and is not under a duty or responsibility to enquire into the legality of any request under this Letter of Guarantee or any other related transaction or any set off, counterclaim or defence measure between a Beneficiary and any party whose obligations are ensured through this Letter of Guarantee.

10. This Letter of Guarantee is issued by the Bank in [*place of issue*]. Any notification to the Bank must be addressed at the Bank *[Bank's registered name]* at its above address and any payment request must be submitted at [*Specify branch for submission and payment*].

11. This Letter of Guarantee and any non-contractual obligations arising out of or in connection with it is governed by and shall be construed in accordance with Greek law. The Courts of Athens shall be exclusively competent to settle any dispute arising out of or in connection with this Letter of Guarantee (including any dispute relating to any non-contractual obligations arising out of or in connection with it).

12. If a provision of this Letter of Guarantee is rendered unlawful, invalid or unenforceable in any jurisdiction in relation to the Bank, this shall not affect:

(a) the validity or enforceability under that jurisdiction of any other provision of this Letter of Guarantee; or

(b) the validity or enforceability under other jurisdictions of this or of any other provision of this Letter of Guarantee and the valid provisions of this Letter of Guarantee shall be construed in accordance with the financial scope of this Letter of Guarantee.

Date 201_

____

On behalf of

Section 3: Operation Bond

Dated ______________________

[Acceptable Bank]

as BOND PROVIDER

and

HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND [SOCIÉTÉ ANONYME]
as BENEFICIARY

ON DEMAND PERFORMANCE BOND[4]

[4] This is subject to the provisions of the State Direct Agreement.

THIS PERFORMANCE BOND is dated [•] and made between:

(1) [•] a company registered in [•] (registration number [•]) whose registered office is at [•], which is an Acceptable Bank (as such term is defined in the Concession Agreement) (the "**Bond Provider**"); and

(2) **HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND [SOCIÉTÉ ANONYME]** (the "**HRADF**") a société anonyme incorporated under law 3986/2011 (Government Gazette 152A/1.7.2011), the entire share capital of which is owned and controlled by the Greek State (the "**Beneficiary**"), which expression shall include its successors and assignees and any rights and/or obligations of the HRADF under this Bond or any agreement entered into pursuant to this Bond shall be transferred to and/or assumed by the State on the date (if any) that the HRADF ceases to exist.

WHEREAS:

(a) By a contract (the "**Concession Agreement**") made between the Hellenic Republic, the HRADF as grantor and [●] as concessionaire (the "**Concessionaire**"), the HRADF has granted the Concessionaire rights to maintain and operate certain airports.

(b) The Bond Provider has been requested by the Concessionaire to provide, and the Bond Provider has agreed to provide, a Bond on the following terms in favour of the Beneficiary.

(c) All terms defined in the Concession Agreement shall have the same meaning in this Bond.

NOW THIS BOND WITNESSES as follows:

1 Undertaking and Making of Demands

1.1 The Bond Provider hereby unconditionally and irrevocably undertakes to the Beneficiary that upon receipt of a written demand from the Beneficiary complying with the provisions of clause 2 of this Bond (a "**Demand**") it shall, without proof or conditions and notwithstanding any contest or dispute by the Concessionaire, pay to the Beneficiary the sum claimed by the Beneficiary or its assignees in such Demand or such lesser amount as, when aggregated with all payments previously made under this Bond, equals the Maximum Bond Amount (as such term is defined herein).

1.2 Any payment made under this Bond shall be made to the [account specified in the Demand][5] no later than three (3) banking days (being a day other than Saturday or Sunday on which banks in London and Athens are open for business) from the date of the Demand.

---

[5] To be confirmed whether this should be the Proceeds Account.

1.3 Payment shall be made in full and without any set-off, counterclaim or deductions on account of any liability whatsoever, including, without limitation, any present or future taxes, duties, charges, fees, deductions or withholdings of any nature whatsoever and by whomsoever imposed.

1.4 Subject to clause 3 of this Bond, the Beneficiary or its assignees may make one or more Demands under this Bond and the service of a Demand shall not preclude the service of any other or further Demand.[6]

1.5 The Demand(s) shall be conclusive evidence of the Bond Provider's liability and of the amount of the sum or sums which it is liable to pay to the Beneficiary, notwithstanding any objection made by the Concessionaire or any other person.

1.6 The Bond Provider shall have no right and shall be under no duty or responsibility to enquire into:

(a) the reason or circumstance of any Demand made by the Beneficiary;

(b) the respective rights, obligations and/or liabilities of the Beneficiary and the Concessionaire under the Concession Agreement; and/or

(c) the authenticity of any Demand made by the Beneficiary or the authority of the persons signing any Demand for or on behalf of the Beneficiary.

1.7 The Bond Provider's obligation to make payment under this Bond shall be a primary, independent and an absolute obligation and it shall not be entitled to delay or withhold payment for any reason.

2 Form of Demand

Each Demand made by the Beneficiary shall be in the form (or substantially in the form) set out in the Annex to this Bond and shall be signed by a duly authorised officer of the relevant Beneficiary or any other permitted assignee and shall be served on the Bond Provider at the address given above (or such other address as the Bond Provider may from time to time notify to the Beneficiary (by not less than fifteen (15) days' prior written notice)).

3 Bond Amount and Validity

3.1 Subject to clause 3.2 of this Bond and Article 12.5.3 of the Concession Agreement, the maximum aggregate liability of the Bond Provider under this Bond shall be ten million Euro (€10,000,000) (the "**Måximum Bond Amount**") provided that, there shall be no maximum applicable to amounts payable in relation to any rights or remedies which the Beneficiary may have arising from any breach by the Bond Provider of the terms of this Bond.

3.2 Subject to the provisions on termination of this Bond, this Bond shall be reduced by fifty percent (50%) at the end of the Concession Period, and will be returned to the Concessionaire within five (5) days from the expiry of the Concession Agreement Term.

3.3 This Bond is a continuing obligation and the obligations of the Bond Provider under this Bond shall remain in full force and effect until the earlier of:

[6] No Demands shall be made by HRADF under this Bond after the termination of the Concession Agreement. This is to be set out in the State Direct Agreement.

(a) the date on which the aggregate of all payments made under this Bond first equals the Maximum Bond Amount;

(b) its return to the Bond Provider; and

(c) the date on which any renewed or replacement bond complying with the terms of the Concession Agreement (in particular, with Article 12.5.2) becomes effective, as notified by the Beneficiary to the Bond Provider,

(the "**Expiry Date**").

3.4 The fixed date for expiry specified in Clause 3.3(b) above may be extended if the Concession is extended pursuant to Article 6.5.2 of the Concession Agreement. The Bond Provider shall immediately confirm to the Concessionaire and the Beneficiary that such extension has become effective.

3.5 This Bond shall be returned by the Beneficiary or its assignees to the Bond Provider immediately following the Expiry Date.

3.6 No Demand shall be made under this Bond after the Expiry Date whether or not this Bond is returned to the Bond Provider.

3.7 This Bond may be assigned by the Beneficiary without the prior consent of the Bond Provider. Notice of assignment shall be given to the Bond Provider prior to any Demand for payment being made by any assignee. The Bond Provider may not assign, charge or transfer this Bond.

4 Governing Law

This Bond and any other non-contractual obligations connected with it shall be governed by the laws of [England and Wales]/[Greece], and the courts of [England and Wales]/[Athens] shall have exclusive jurisdiction over any dispute arising under or in connection with this Bond or any other non-contractual obligations connected with it save that any decision, judgment or award of such courts may be enforced in the courts of any jurisdiction.

5 Miscellaneous

[If necessary insert specific provisions to deal with local law requirements depending on the location of the Bond Provider]

THIS PERFORMANCE BOND has been executed as a deed, and it has been delivered on the date stated at the beginning of this deed.

SIGNED as a deed by
[THE BOND PROVIDER]
acting by [NAME OF FIRST DIRECTOR], a director
and [NAME OF SECOND DIRECTOR OR SECRETARY], [a director/its secretary]

....
[SIGNATURE OF FIRST DIRECTOR]

Director

....
[SIGNATURE OF SECOND DIRECTOR OR SECRETARY]

[Director /Secretary]

OR

SIGNED as a deed by
[THE BOND PROVIDER]
acting by [NAME OF DIRECTOR], a director
in the presence of [NAME OF WITNESS]

....
[SIGNATURE OF DIRECTOR]

Director

....
....
[SIGNATURE OF WITNESS]
[NAME, ADDRESS [AND OCCUPATION] OF WITNESS]

SIGNED as a deed by
HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND
acting by [NAME OF DIRECTOR]

....
[SIGNATURE OF DIRECTOR]

Director

Annex
Form of Demand

[On **HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND** (lawfully represented by [●] headed notepaper)]

To	[Name and address of Bond Provider]
Date:	[•]
Attention:	[•]
Project name:	[•]
Bond No:	[•] dated [•]

The undersigned as a duly authorised officer of the Hellenic Republic Asset Development Fund, (a Beneficiary under the above-referred Bond), hereby certifies that the Beneficiary is entitled to call on the Bond because [*Beneficiary to insert brief description of reasons, e.g. the Beneficiary has incurred loss or damage because the Concessionaire has failed to pay Concession Fees.]*

We demand payment under the Bond of [*amount in words and figures*] being the sum which the Beneficiary claims to be entitled to.

Please make payment of this sum to the account of Beneficiary at [*bank details and account number*] no later than three (3) business days (being a day other than Saturday or Sunday on which banks in London and Athens are open for business) from the date of this demand.

Yours faithfully

Signatory:

for and on behalf of
[**HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND** (lawfully represented by [●])]

Appendix 2
Regional Airports[7]

Cluster B

Rodos;

Kos;

Santorini;[8]**

Mikonos;

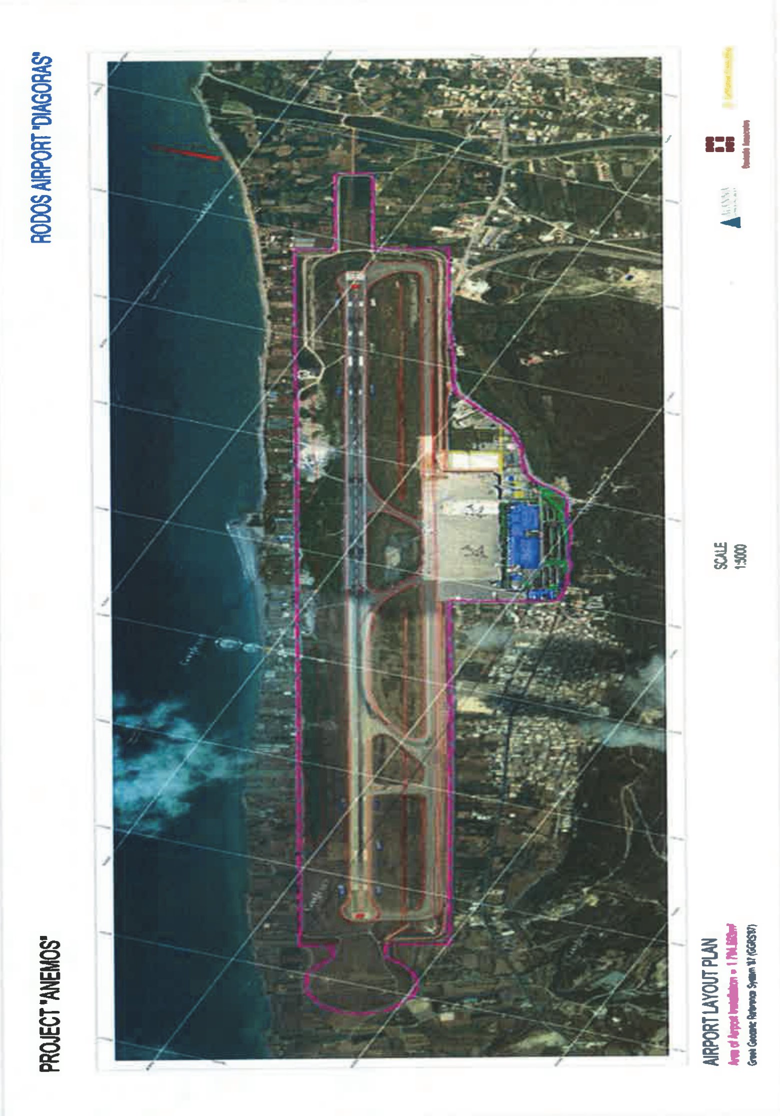
Mitilini;

Samos; and

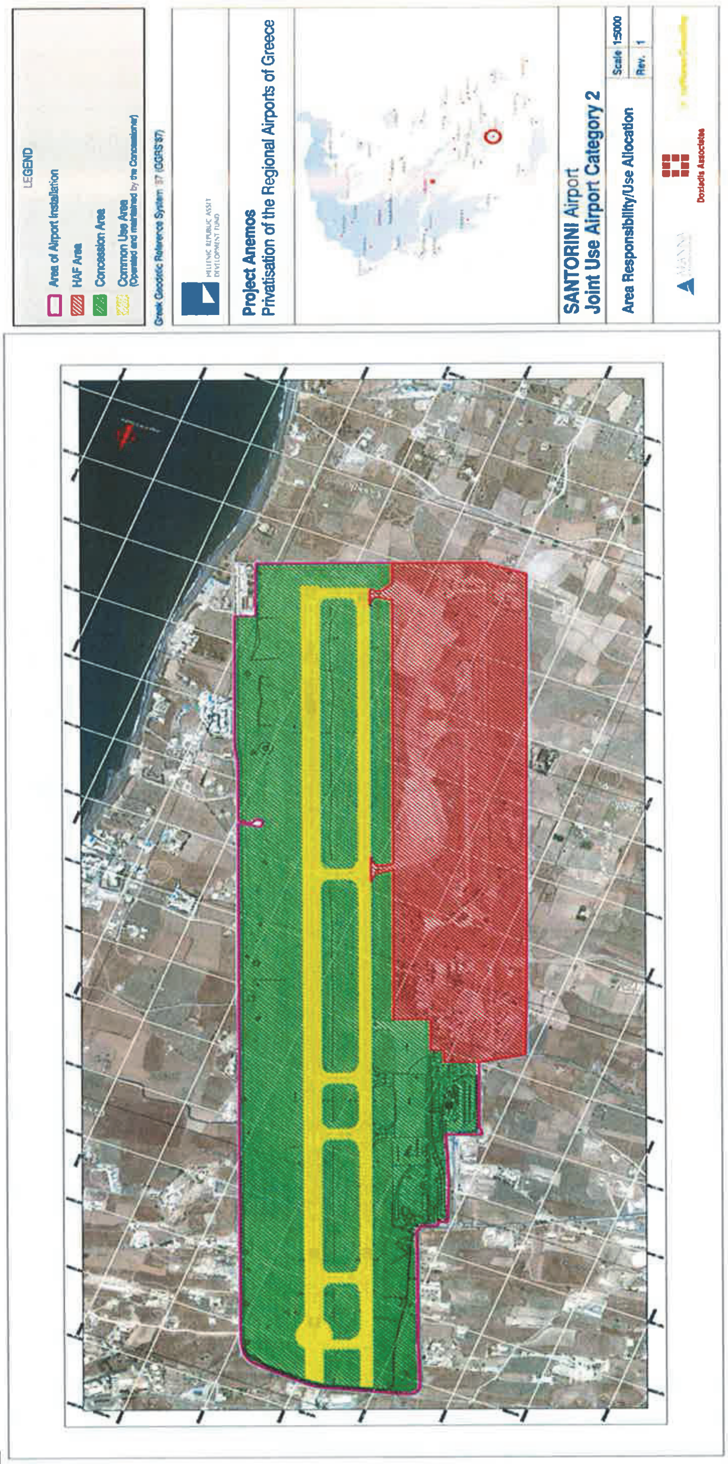
Skiathos.

[7] Category 2 (marked with **)
[8] Joint Use Airport

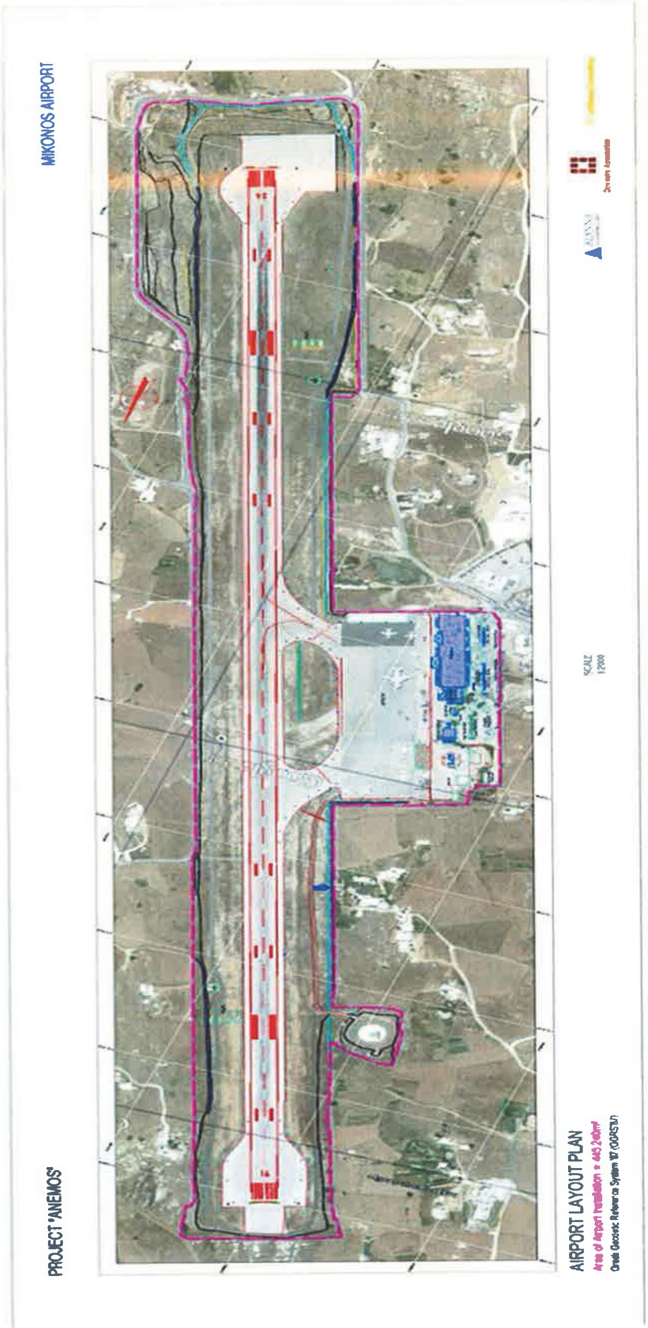
Appendix 3
Concession Site Plans



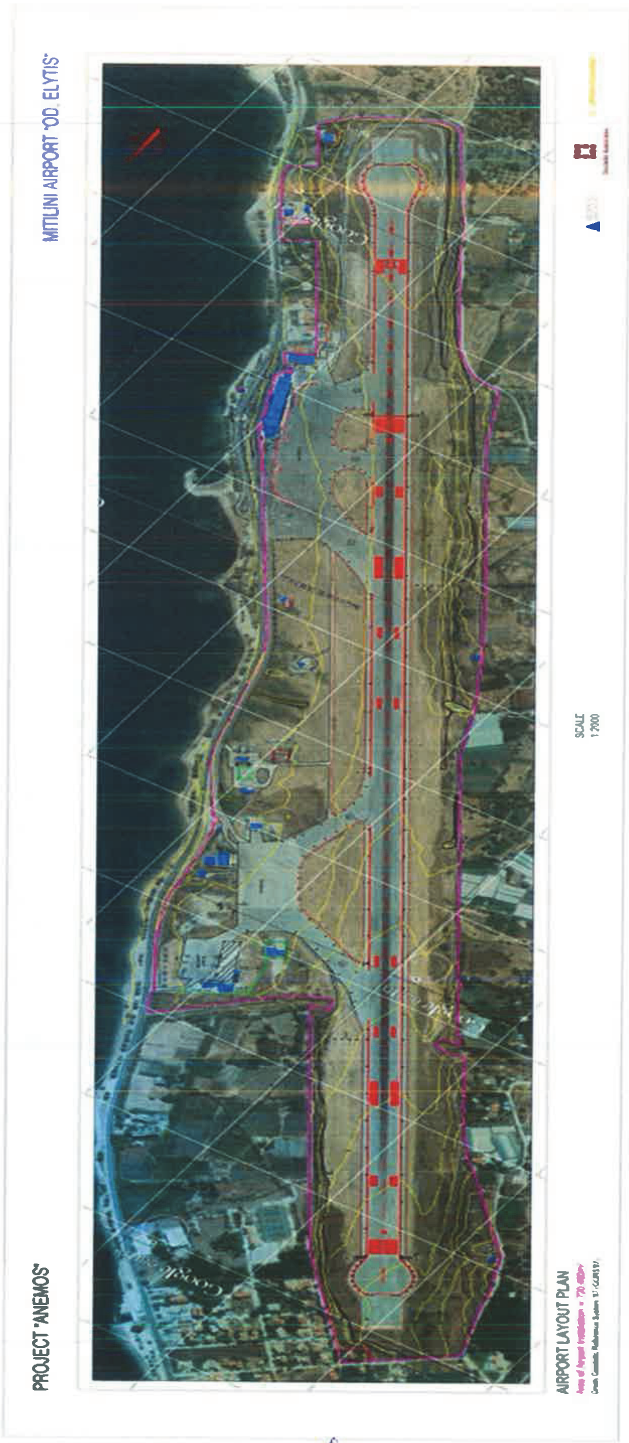

KOS AIRPORT "IPPOKRATIS"
PROJECT "ANEMOS"
AIRPORT LAYOUT PLAN


LEGEND
Area of Airport Installation
HAF Area
Concession Area
Common Use Area (Operated and maintained by the Concessionaire)
Greek Geodetic Reference System '87 (GGRS'87)
Project Anemos
Privatisation of the Regional Airports of Greece
SANTORINI Airport
Joint Use Airport Category 2
Area Responsibility/Use Allocation
Scale 1:5000
Rev. 1
Doxiadis Associates

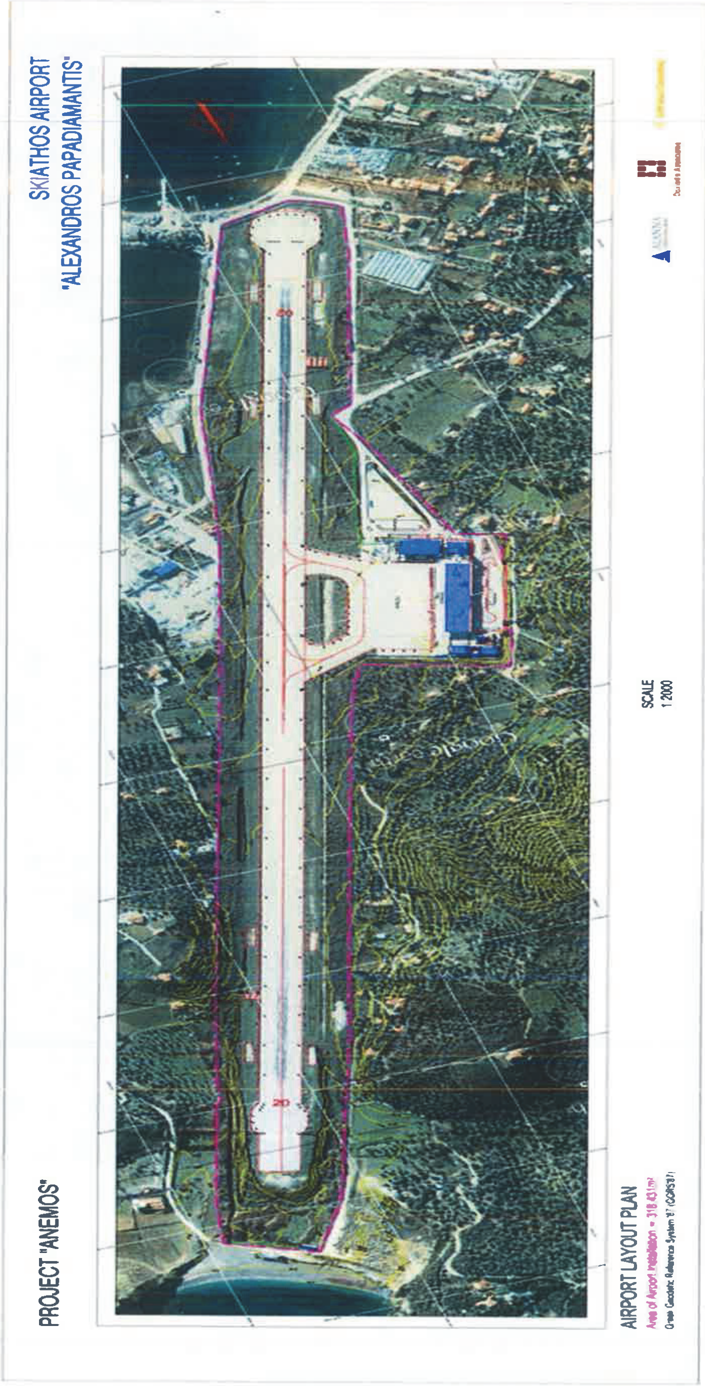

SANTORINI AIRPORT
PROJECT "ANEMOS"
AIRPORT LAYOUT PLAN



Page **251** of **821**


MITILINI AIRPORT "OD. ELYTIS"
PROJECT "ANEMOS"
AIRPORT LAYOUT PLAN
SCALE




SKIATHOS AIRPORT
"ALEXANDROS PAPADIAMANTIS"
PROJECT "ANEMOS"
AIRPORT LAYOUT PLAN
SCALE
1:2000

Appendix 4
Completion Documents/Concession Commencement Date

Part 1: Completion Documents

The following documents, each in form and substance satisfactory to the Grantor and the State, shall be provided by the Concessionaire prior to the Concession Commencement Date:

- Constitutional documents;
- Designated Loan Agreements;
- Performance Bonds: (i) Committed Investment Guarantee; (ii) Works Performance Bond and (iii) Operation Bond;
- template or an agreed form Design-Construction Contract(s) and any other subcontracts;
- Concessionaire Permits (if any);
- State Direct Agreement(s) (if any);
- Insurance documentation;
- Financial Model and Financial Model audit report;
- Business Plan;
- Evidence of increase in Concessionaire’s Share Capital;
- Inventory; and
- Any other document as may be necessary to reflect the agreed structure of the transaction.

Appendix 4

Part 2: Concession Commencement Date

CONFIRMATION OF FULFILMENT OF CONDITIONS PRECEDENT OF THE CONCESSION AGREEMENT FOR THE UPGRADE – MAINTENANCE - MANAGEMENT AND OPERATION OF THE CLUSTER B REGIONAL AIRPORTS

(1) THE HELLENIC REPUBLIC (hereinafter the **State**) lawfully represented by ___________________ [*Ministry of Finance*], [*Ministry of Infrastructure, Transport and Networks*] and [*Ministry of Defence*] which has its offices at [•];

(2) THE SOCIÉTÉ ANONYME under the name of "____________________ S.A." [and the distinctive title "_____"] (hereinafter called the **Concessionaire**) having its registered office in the Municipality of Athens, ___________________ Street (etc.), and is hereby lawfully represented by ___________________, resident of ____________, _______ Street (position in the company), by virtue of the ____ G.G. in which the Concessionaire's representation was published in conjunction with __________ (number - date) decision of the Concessionaire's Board of Directors; and

(3) [•] and [•] (the **Initial Shareholders**).

All terms that are herein written with a capital letter and which are not specifically defined in the present document will have the respective meaning attributed to them in the Concession Agreement (as defined below).

1 Taking into consideration the conditions precedent as set out in Article 6.2 (*Concession Commencement*) of the Concession Agreement and paragraph 2 below, we hereby confirm in writing that today __________ (_) of (*month*) of the year two thousand __ (20___) all conditions precedents of Article 6.2 (*Concession Commencement*) of the "Concession Agreement for the Upgrade, Maintenance, Management and Operation of Cluster B Regional Airports" that has been entered into between the State and the Concessionaire on [●] (herein after the **Concession Agreement** (Gazette ___________) have been fulfilled within the Concession Commencement Deadline (as defined in Article 3.1 of the Concession Agreement) and that the above date ___/___/20__ shall be from now on the **Concession Commencement Date**.

2 The conditions precedents referred to in paragraph 1 are as follows:

(a)

(i) the Hellenic Parliament voting on the law ratifying the Concession Agreement and publication of the Ratification Law in the Government Gazette); and

(ii) the clearance by the European Commission of any European State Aid (under articles 107 to 109 of the Treaty on the Functioning of the European Union, ex articles 87 to 89 of the Treaty establishing the European Community);

(b) the obtainment by the Concessionaire of either express or implied (in particular through expiration of applicable mandatory waiting periods) unconditional merger control approval required either by the Hellenic Competition Commission in accordance with Greek law No 3959/2011, as in force, or by the European Commission in accordance with Regulation No 139/2004;

(c) the signature of any State Direct Agreement entered into between the State and the Lenders, in accordance with Article 37.1.8 of the Concession Agreement;

(d) the delivery by the State to the Concessionaire of the Concession Sites in accordance with Article 14.1 (Delivery of the Concession Sites), subject to the prior fulfilment of conditions specified in Article 6.2.1(b) (ii), (iii), (iv), (v), (vi), (vii), (x), (xi), (xii), (xiii), (xiv) and (xv) by the Concessionaire;

(e) the execution of the Multi-Party Arbitration Agreement by the State;

(f) the execution of the Initial Service Level Agreements by the Government Users;

(g) the approval of the HCAA of the Tariff Cap for the Maximum Average Yield per Departing Passenger in accordance with Article 28.4.2(a) including its Table B, which shall not exceed thirteen Euro (€13);

(h) if applicable, the delivery of a certificate in a form and substance reasonably satisfactory to the State and the Grantor, issued and addressed by the Lenders or the Agent Bank to the State and the Grantor, confirming that the Designated Loan Agreements are in full force and effect and that all terms and conditions for the initial conditions precedent under the Designated Loan Agreements, as confirmed by a certificate in writing from the Lenders (or their agent) in a letter dated [●] with the exception of conditions relating to Article 6.2.1(a) of the Concession Agreement have been satisfied;

(i) the increase of the Concessionaire's Share Capital in accordance with Article 11.1 (*Share Capital*) of the Concession Agreement;

(j) the guarantees provided for in Articles 12.3.1, 12.4.1 and 12.5.1 of the Concession Agreement that have been issued and delivered to the Grantor by the Concessionaire and in particular:

A. OPERATION BOND

COMPANY	BANK	NUMBER & DATE	AMOUNT IN EURO

Total ____________________

B. WORKS PERFORMANCE BOND

COMPANY	BANK	NUMBER & DATE	AMOUNT IN EURO

Total ____________________

C. COMMITTED INVESTMENT GUARANTEE

COMPANY	BANK	NUMBER & DATE	AMOUNT IN EURO

Total ____________________

(k) the delivery by the Concessionaire to the State, in accordance with the provisions of Article 24.10 (*Insurance*) and Appendix 16 (*Minimum Insurance Requirements*) of the Concession Agreement, of certified copies of the agreed executed insurance policies;

(l) the delivery by the Concessionaire to the Grantor of a letter of undertaking, in the form of the specimen letter of undertaking contained in Part 3 of Appendix 16 (*Minimum Insurance Requirements*), in accordance with the provisions of Article 24.11 (*Insurance*) and Appendix 16 (*Minimum Insurance Requirements*) of the Concession Agreement;

(m) the delivery by the Concessionaire of the Business Plan;

(n) the delivery by the Concessionaire to the State on or before the Concession Commencement Date of each of the other Completion Documents as set out in Part 1 of Appendix 4 (*Completion Documents*) of the Concession Agreement;

(o) the payment by the Concessionaire to the Grantor of the Upfront Concession Fee subject to Article 43.1.1 of the Concession Agreement and the execution and perfection of an assignment referred thereto;

(p) the delivery by the Concessionaire to the HCAA of Aerodrome Manuals updated with amended administrative details applicable at such time and applications for the conversion of Aerodrome Certificates for each Certified Regional Airport and the transfer of existing Aerodrome Certificates to the Concessionaire;

(q) the delivery by the Concessionaire to the HCAA of the relevant application for the initiation of the certification process for each Non-Certified Regional Airport in accordance with the Aerodromes Regulation 2014;

(r) the delivery by the Concessionaire to the HCAA of the Inventory prepared in accordance with Article 4.11 (*Inventory*) of the Concession Agreement;

(s) the execution by the Concessionaire of the protocol in accordance with Article 14.1.3 of the Concession Agreement;

(t) the delivery by the Concessionaire to the State on or before the Concession Commencement Date of a list of the Transferred Airport Contracts;

(u) the execution of the Independent Engineer's Agreement by the Concessionaire and the Independent Engineer;

(v) the execution of the Multi-Party Arbitration Agreement by the Concessionaire and the Lenders;

(w) the execution of the Initial Service Level Agreements, if any, by the Concessionaire; and

(x) the representations and warranties set out in Article 5.1 (*Concessionaire Representations*) remaining true and correct in all material respects,

subject to any extensions that may be agreed in writing between the Parties prior to the expiry of each extended deadline.

IN WITNESS whereof the State, the Concessionaire and the Initial Shareholders have signed today ________(__)_______ 20___ the present through their authorised representatives in [four] original copies.

For the
HELLENIC REPUBLIC

____

Ministry of Finance;
Ministry of Infrastructure, Transport and Networks; and
Ministry of Defence

For the
CONCESSIONAIRE

____

For the
INITIAL SHAREHOLDERS

____

____

a.

....

b.

....

Appendix 5
Airport Services

1 Introduction

The Concessionaire shall provide the Airport Services set-out in this Appendix in compliance with applicable Laws and in accordance with the provisions of the Concession Agreement including its appendices.

2 Operating Hours

In accordance with applicable Laws the Concessionaire shall open and keep open and operational the Regional Airports as specified below (the **Minimum Operating Hours**):

(i) Regional Airports that processed above one million Passengers per annum (mppa) in the previous calendar year shall be open on a 24/7 basis all year round.

(ii) Regional Airports that processed below one mppa in the previous calendar year shall be open for at least six consecutive hours during winter schedule periods (typically from 1 November to 31 March) and at least for 14 consecutive hours during summer schedule periods (typically from 1 April to 31 October).

Air Navigation Services Providers shall be obliged to provide their services in accordance with the Minimum Operating Hours.

To demonstrate its readiness to be operational in accordance with the Minimum Operating Hours the Concessionaire shall advise its minimum operating hours to the HCAA.

Once the flight schedule is approved and published for a specific period (which shall be a period of at least one month) the Concessionaire may reduce or otherwise adjust the Minimum Operating Hours so that its actual operating hours reflect the requirements of the approved schedule.

For ad-hoc flights outside the Minimum Operating Hours as adjusted requirements the Concessionaire shall establish a procedure to enable the operation of ad hoc flights within a minimum notice period of 24 hours.

The Concessionaire shall establish a procedure, which ensures that emergency flights (such as for illness or injuries) can be handled outside the Minimum Operating Hours as adjusted requirements at very short notice.

3 Basic Airport Services

The Concessionaire shall provide the basic services set out below in Table A (the **Basic Airport Services**). In compensation for the Basic Airport Services the Concessionaire is entitled to levy the Regulated Aeronautical Charges as specified in Appendix 7 (*Airport Charges*) and in accordance with this Agreement.

All Basic Airport Services shall be compensated in full through the Regulated Aeronautical Charges (landing, parking, lighting, Passenger Charges). No additional fees shall be charged for the Basic Airport Services.

The Concessionaire shall undertake the management of the Basic Airport Services including the provision, operation, maintenance, repair, renewal, expansion, staffing and supervision of the facilities and services as indicated in the Table A below:

Table A

#	Basic Services
A	**General**
1	Airport safeguarding, including obstacles control within the concession perimeter shall be in compliance with the Aerodromes Regulation 2014.
2	Rescue and fire-fighting facilities and services according to applicable ICAO category and also fire prevention and fire fighting for all buildings within the concession perimeter subject to the Cooperation Framework between the Hellenic Air Force (HAF), the Hellenic Civil Aviation Authority (HCAA) and the Concessionaire for Joint Use Airports
3	Disabled aircraft removal within the concession perimeter
4	Wildlife risk management within the concession perimeter
5	Airport emergency planning and response
6	Landscaping within the concession perimeter
B	**Runways, taxiways and apron**
1	Runway(s), taxiways, civil apron(s), service roads
2	Ensure safety of aircraft and vehicles
3	Ensure provision of visual navigation aids
4	Aircraft surface movement guidance and control and marshalling
5	Provision of airside service access and emergency roads
6	Electrical power supply to aircraft (may be charged separately, if used for air-conditioning)
7	Airfield lighting system (including runways, taxiways, aprons as well as approach lighting adjacent to the Concession Sites)
8	Signs and markings
C	**Passengers terminal**
1	Passengers terminal with sufficient space according to the Required Level of Service and all standard equipment such as baggage handling system, escalators, elevators, check-in counters (without IT infrastructure for common-use check-in), facilities and services for Passengers with reduced mobility
2	Customs control and immigration control areas and counters
3	Flight information display and public address systems
4	Signage (outdoor, indoor)
5	Baggage cart service

6	Air-conditioning in the Passengers terminal
7	Public use internet service (first 30 minutes free of charge)
8	Public parking (first 20 minutes free of charge for Passengers and meters and greeters)

4 Mandatory Services

Mandatory Services are services which the Concessionaire shall provide at all times throughout the Concession Period at all Regional Airports or on demand as applicable in accordance with the provisions of this paragraph 4, but for which the Concessionaire may levy fees or charges in addition to the Regulated Aeronautical Charges.

Cargo Handling

Throughout the Concession Period, the Concessionaire shall ensure that at least minimum air cargo handling facilities and services (manual handling) are available. It must be possible to process international cargo shipments.

If there is demand the Concessionaire shall provide additional facilities and establish processes in order to enable air cargo growth at each of the Regional Airports.

Aircraft Fuelling

Throughout the Concession Period the Concessionaire shall ensure aircraft fuelling services are available at all times during the Minimum Operating Hours as adjusted at each of the Regional Airports. This requirement shall include the responsibility for availability of aircraft fuel as well as the availability of into-plane-services.

Ground handling

Throughout the Concession Period the Concessionaire shall ensure ground handling services are available at all times during the Minimum Operating Hours as adjusted at all of the Regional Airports in accordance with applicable Laws.

Other Mandatory Services

Throughout the Concession Period the Concessionaire shall make available:

(a) parking facilities and parking services for coaches and buses, Passenger cars, and cars of employees working at the Regional Airports if there is space available within the perimeter of the Concession Sites;

(b) public use internet service within the Passengers terminals at the Regional Airports; and

(c) Mandatory Services as specified in Appendix 7 (*Airport Charges*).

5 Non-Aeronautical Services

The Concessionaire shall be free to develop and provide non-aeronautical services such as those services listed in Part 2 of Appendix 18 (*Facilities and services not within Air Activities*) or other services and/or activities, which do not conflict with any applicable Laws. No separate approval shall be required for the provision of such services and/or activities.

6 Rescue and Fire-fighting Services

At each of the Regional Airports the Concessionaire shall ensure the establishment and implementation of an aerodrome emergency plan including rescue and fire-fighting services in compliance with the Aerodromes Regulation 2014.

The provision of rescue and fire-fighting services shall be included in the Basic Airport Services. No separate charges may be levied for rescue and fire-fighting services, except for services on request such as any fire-fighting service during aircraft refuelling events with Passengers on board or during engine test runs.

The State shall procure that the Hellenic Fire Brigade shall provide rescue and fire-fighting services at some or all of the Regional Airports in accordance with applicable Laws and the State Service Level Agreements on a cost basis.

Alternatively, the Concessionaire may provide rescue and fire-fighting services at the Regional Airports using its own material and human resources in accordance with applicable Laws. Alternatively, the Concessionaire may enter into an agreement with the Hellenic Fire Brigade in order to procure the provision of rescue and fire-fighting services at some or all of the Regional Airports in accordance with applicable Laws.

Existing facilities, equipment and material for rescue and fire-fighting services owned by the HCAA will be transferred to the Concessionaire.

7 Aviation Security Services

The Concessionaire shall provide security services in compliance with applicable Laws and the applicable Standards and Specifications in relation to aviation security at the Regional Airports.

The Concessionaire may subcontract specific security measures to third party service providers, which have been approved by the HCAA, if this is in accordance with provisions of the National Civil Aviation Security Plan (**NCASP**).

The Concessionaire shall enter into service level agreements with any third party service providers for the provision of security control measures at the Regional Airports.

In accordance with the provisions in the NCASP the supervision of the provision of security services shall remain with the Hellenic Police. The State shall be responsible for and shall bear the cost of all policing activities at the Airports.

The Concessionaire's airport security measures for Joint Use Airports shall take account of any additional requirements as set out in the Cooperation Framework so as not to compromise military aviation security.

All equipment, material and personnel resources required to implement aviation security services at the Regional Airports shall be procured and financed by the Concessionaire, who is entitled to fully recover these costs through the Security Charge.

Appendix 6
Performance Measurement

1 Introduction

1.1 The purpose of this Appendix 6 is to:

(a) define the operation of the performance measurement system that incentivises the Concessionaire to perform the Airport Services to the Performance Standards, to provide sufficient apron and Passengers terminal capacity, to deliver a minimum service quality and to identify the Performance Deductions when the relevant targets are not met; and

(b) establish the procedures that apply for the measurement of Performance Standards, apron and Passengers terminal capacity and the service quality provided by the Concessionaire.

1.2 Paragraph 2 sets out sixteen (16) Performance Standards; their measurement system and the implications if the relevant targets are not met.

1.3 Paragraph 3 sets out the measurement of apron and Passengers terminal capacity and the implications if the relevant targets are not met.

1.4 Paragraph 4 sets out the measurement of service quality provided by the Concessionaire and the implications if the relevant targets are not met.

1.5 Paragraph 5 sets out the financial implications if the targets are not met.

2 Performance Standard Measurement

On the Performance Measurement Commencement Date, the measurement of Performance Standards shall commence at each Regional Airport subject to the provisions of this Agreement.

The Concessionaire shall meet the relevant Performance Standards in the following pattern:

- Performance Standards 1-14, at each of the Regional Airports, in each Quarterly Period; and
- Performance Standards 15-16, at each of the Regional Airports, in each month of August,

in each case following the Performance Measurement Commencement Date for the remainder of the Concession Period in accordance with the table set out below:

2.1 Concessionaire-Controlled Standards

Table 1

Nr.	Area / Facility	Specification of Standard
1	Check-In Counters	90% of the Check-in counters for processing Passengers are Fully Functional during actual operating hours.
2	Security Check Equipment	90% of the security check equipment is Fully Functional during the actual operating hours.

Nr.	Area / Facility	Specification of Standard
3	Baggage trolleys	Luggage trolleys available 90% of the actual operating hours for Passengers in the check in hall and the arrival hall/baggage reclaim area.
4	Immigration / Customs	90% of booths for processing Passengers are Fully Functional during the actual operating hours.
5	Internet in Passengers terminal	Internet in Passengers terminal (wifi) available for 90% of the actual operating hours.
6	Temperature in Passengers terminal	In accordance with the standard TOTEE 2423/86, for more than 90% of the actual operating hours.
7	Baggage reclaim carousels	All baggage reclaim carousels are Fully Functional for 90% of the actual operating hours.
8	Flight Information Display	FIDS System and 90% of the screens are Fully Functional during the 90% of the actual operating hours.
9	Elevators / Escalators / Moving Walkways	Each equipment is Fully Functional for 90% of the actual operating hours.
10	Cleanliness	Cleanliness is maintained during 90% of the actual operating hours according to specifications determined by the Concessionaire.

The table above provides only the general level(s) for the Performance Standards. The Concessionaire shall be responsible for developing and implementing the detailed methodology for the measurement of the Concessionaire-Controlled Standards, which shall be met or exceeded at all times and may, at its own cost, employ an independent third party to carry out any such measurements. Measurement of the Performance Standards 1-10 shall be a continuing process, i.e. they shall be measured at all times. The Concessionaire shall on or before the date falling forty two (42) months after the Concession Commencement Date submit a description of the methodology to the HCAA, which shall approve the methodology prior to the Performance Measurement Commencement Date. The methodology may be modified with the approval of the HCAA and of the Concessionaire, and the parties shall co-operate with each other to develop a modified methodology if one party so requests.

Down time for preventative maintenance will not be part of the measurement criteria in relation to the Performance Standards 1-10 (as applicable) including where such down time occurs as a result of Third Party Controlled Services provided that the Concessionaire shall ensure that down time for preventative maintenance has a minimum effect on Concession Operations and carried out to the extent reasonably practicable during low activity time. The Concessionaire shall provide to the HCAA down time data in relation to any down time.

2.2 **Third Party Controlled Standards**

The Concessionaire shall commence measurement of Third Party Controlled Standards at each Regional Airport as soon as it is required to procure performance of such in accordance with Article 27 (*Airport Services and Performance*).

The Concessionaire shall ensure that the applicable Third Party Controlled Standards are integrated into the contracts with the relevant third party in accordance with Article 27.2.2 and shall further work with these companies to achieve the Third Party Controlled Standards.

The relevant Third Party Controlled Standards in relation to the Third Party Controlled Services are set out below.

2.2.1 **Aviation Fuelling Targets**

The Concessionaire shall measure at all times the availability of fuelling services as well as the available fuel quantities as set out below and the Concessionaire shall work with the fuelling companies to achieve the desired targets shown in Table 2 below.

Table 2

No.	Area / Facility	Specification of Standard
11	Fuelling services	Always (100% of the time) available during operating hours
12	Fuel availability	Jet-A-1 and Avgas (where existing) minimum quantity as defined by the Concessionaire in the relevant Aerodrome Manual shall be always (100% of the time) available

2.2.2 **Ground Handling Targets**

The Concessionaire shall measure the availability of ground handling services and the availability of critical ground service equipment at all times and in accordance with paragraph 2.4 and the Concessionaire shall work with the ground handling companies or the self-handling airlines to achieve the desired targets shown in Table 3 below.

Table 3

No.	Area / Facility	Specification of Standard
13	Ground handling services	Always available during operating hours
14	Critical ground service equipment	Minimum availability target defined by the Concessionaire of Fully Functional critical ground service equipment per airport and per equipment type

2.2.3 **Airline Counter Check-In Processing Targets**

In contrast to the other Performance Standards the following Performance Standard shall be measured only during one week in each Concession Year: The Concessionaire shall, during either the last week of July, the first week of August or the last week of August, to be chosen by the Concessionaire and notified by the Concessionaire to the State, the Grantor and the HCAA at the beginning of each Concession Year measure Passenger check-in rates at each of the Regional Airports as set out below and the Concessionaire shall work with the ground handling companies or self-handling airlines to achieve the desired targets shown in the Table 4 below.

Table 4

No.	Area / Facility	Specification of Standard

MG

No.	Area / Facility	Specification of Standard
15	Passenger Check-In	50% of Passengers served within 15 minutes of joining the queue for check-in for Scheduled Flights.

2.2.4 **Baggage Handling Target**

In contrast to the other Performance Standards the following Performance Standard shall be measured only during one week in each Concession Year. The Concessionaire shall, during either the last week of July, the first week of August or the last week of August, to be chosen by the Concessionaire and notified by the Concessionaire to the State, the Grantor and the HCAA at the beginning of each Concession Year measure baggage handling rates as set out below and the Concessionaire shall work with the ground handling companies and the self-handling airlines to achieve the desired targets shown in Table 5 below.

Table 5

No.	Area / Facility	Specification of Standard
16	Baggage delivery time (of last bag to reach carousel)	35 minutes after on-block time

2.3 **Measurement and Reporting**

The Third Party Controlled Performance Standards numbered 11-14 (inclusive) shall be met or exceeded at all times.

The Tables set out in paragraph 2.2 provide only general guidance for the Third Party Controlled Performance Standards. The Concessionaire shall develop and implement a detailed methodology for the measurement of such standards.

The Concessionaire shall, on or before the date falling forty two (42) months after the Concession Commencement Date, submit to the HCAA for approval a description of the methodology of measuring each of the Third Party Controlled Performance Standards. The HCAA shall approve such methodology prior to the Performance Measurement Commencement Date. The methodology may be modified with the approval of the HCAA and the parties shall cooperate with each other and develop a modified methodology if one party so requests.

The Concessionaire may, at its own cost, employ an independent third party to carry out the measurements required pursuant to this Agreement including this Appendix 6. Reporting to the HCAA shall be on a quarterly basis (for Performance standards 1-14) and Deficiency Points will be incurred on a quarterly basis. Reporting to the HCAA will be on an annual basis for Performance Standards 15 and 16. Consequently, Deficiency Points may be incurred only once per year. Reporting shall be in accordance with Article 27.3 (*Progress Reports*).

If the Concessionaire incurs any Deficiency Point in any Quarterly Period it shall provide a Rectification Plan describing the measures that he intends to undertake in order to improve the service delivery.

Not later than March 01 in each calendar year the Concessionaire shall provide an Annual Performance Report which shall include the results of all measurements of the Performance Standards (1-16) of the previous calendar year.

Measurement of the Concessionaire-Controlled Performance Standards and reporting of the same shall be a continuing process for the duration of the Concession Period commencing at each Regional Airport starting on the Performance Measurement Commencement Date.

Measurement of the Third Party Controlled Performance Standards and reporting of the same shall be a continuing process starting on the later to occur:

(i) Performance Measurement Commencement Date

(ii) Renegotiation of existing contract or signature of new contract with a third party for the provision of relevant services.

The Concessionaire must monitor and keep all relevant records of the Performance Standard measurement (including, for the avoidance of doubt, copies of all Quarterly Reports and Annual Performance Reports) during the Concession Period.

2.4 **Deficiency Point System for Performance Standard Measurement**

Table 6 Concessionaire-Controlled Performance Standards

Criteria / Facility in relation to the Concessionaire Controlled Standards	Level 1 Event	Level 2 Event	Level 3 Event	Level 4 Event	Level 5 Event
Deficiency Points	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
1. Check-In Counters	Over 85% but less than 90% of the check-in counters for processing Passengers are Fully Functional.	Over 80% and up to 85% of the check-in counters for processing Passengers are Fully Functional.	Over 75% and up to 80% of the check-in counters for processing Passengers are Fully Functional.	Over 70 % and up to 75% of the check-in counters for processing Passengers are Fully Functional.	Over 65% and up to 70% of the check-in counters for processing Passengers are Fully Functional.
2. Security Check Equipment	85% but less than 90% of the Critical equipment is Fully Functional.	80% up to 85% of the Critical equipment is Fully Functional.	75% up to 80% of the Critical equipment is Fully Functional.	70% up to 75% of the Critical equipment is Fully Functional.	65% up to 70% of the Critical equipment is Fully Functional.
3. Availability of Trolleys	Luggage trolleys available over 85% but less than 90% of the time for Passengers in the check in hall and the arrival hall / baggage reclaim area.	Luggage trolleys available over 80% and up to 85% of the time for Passengers in the check in hall and the arrival hall / baggage reclaim area.	Luggage trolleys available over 75% and up to 80% of the time for Passengers in the check in hall and the arrival hall / baggage reclaim area.	Luggage trolleys available over 70% and up to 75% of the time for Passengers in the check in hall and the arrival hall / baggage reclaim area.	Luggage trolleys available over 65% and up to 70% of the time for Passengers in the check in hall and the arrival hall / baggage reclaim area.

Criteria / Facility in relation to the Concessionaire Controlled Standards	Level 1 Event	Level 2 Event	Level 3 Event	Level 4 Event	Level 5 Event
Deficiency Points	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
4. Immigration / Customs	Over 85% but less than 90% of the time all booths for processing Passengers are Fully Functional.	Over 80% and up to 85% of the time all booths for processing Passengers are Fully Functional.	Over 75% and up to 80% of the time all booths for processing Passengers are Fully Functional.	Over 70% and up to 75% of the time all booths for processing Passengers are Fully Functional.	Over 65% and up to 70% of the time all booths for processing Passengers are Fully Functional.
5. Internet in Passengers terminal	Availability of internet (wifi) in Passengers terminal over 85% but less than 90% of the time.	Availability of internet (wifi) in Passengers terminal over 80% and up to 85% of the time.	Availability of internet (wifi) in Passengers terminal over 75% and up to 80% of the time.	Availability of internet (wifi) in Passengers terminal over 70% and up to 75% of the time.	Availability of internet (wifi) in Passengers terminal over 65% and up to 70% of the time.
6. Temperature in Passengers terminal	According to the standard TOTEE 2423/186 over 85% but less than 90% of the time.	According to the standard TOTEE 2423/186 over 80% and up to 85% of the time.	According to the standard TOTEE 2423/186 over 75% and up to 80% of the time.	According to the standard TOTEE 2423/186 over 70% and up to 75% of the time.	According to the standard TOTEE 2423/186 over 65% and up to 70% of the time.
7. Baggage Reclaim Carousels	All Carousels Fully Functional over 85% but less than 90% of actual operating hours.	All Carousels Fully Functional over 80% and up to 85% of actual operating hours.	All Carousels Fully Functional over 75% and up to 80% of actual operating hours.	All Carousels Fully Functional over 70% and up to 75% of actual operating hours.	All Carousels Fully Functional over 65% and up to 70% of actual operating hours.
8. Flight Information Display	Fully Functional over 85% but less than 90% of the actual operating hours.	Fully Functional over 80% and up to 85% of the actual operating hours.	Fully Functional over 75% and up to 80% of the actual operating hours.	Fully Functional over 70% and up to 75% of the actual operating hours.	Fully Functional over 65% and up to 70% of the actual operating hours.
9. Elevators / Escalators / Moving Walkways	Over 85% but less than 90% of each equipment is fully functional during actual operating hours.	Over 80% and up to 85% of each equipment is fully functional during actual operating hours.	Over 75% and up to 80% of each equipment is fully functional during actual operating hours.	Over 70% and up to 75% of each equipment is fully functional during actual operating hours.	Over 65% and up to 70% of each equipment is fully functional during actual operating hours.
10. Cleanliness	Over 85% but	Over 80% and	Over 75% and	Over 70% and	Over 65% anc

Criteria / Facility in relation to the Concessionaire Controlled Standards	Level 1 Event	Level 2 Event	Level 3 Event	Level 4 Event	Level 5 Event
Deficiency Points	1	2	3	4	5
	less than 90% of the actual operating hours cleanliness maintained according to the Specifications.	up to 85% of the actual operating hours cleanliness maintained according to the Specifications.	up to 80% of the actual operating hours cleanliness maintained according to the Specifications.	up to 75% of the actual operating hours cleanliness maintained according to the Specifications.	up to 70% of the actual operating hours cleanliness maintained according to the Specifications.

Table 7 Third Party Controlled Standards

Criteria / Facility in relation to the Third Party - Controlled Standards	Level 1 Event	Level 2 Event	Level 3 Event	Level 4 Event	Level 5 Event
Deficiency Points	1	2	3	4	5
11. Availability of Fuelling Services	Over 95% but less than 100% of the time fuelling services are available	Over 90% and up to 95% of the time fuelling services are available	Over 85and up to 90% of the time fuelling services are available	Over 80% and up to 85% of the time fuelling services are available	Over 75% and up to 80% of the time fuelling services are available
12. Availability of Minimum Fuel Quantities as set out in paragraph 2.2.1, Table 2, No.12	Over 95% but less than 100% of the time minimum fuel quantities are available	Over 90% and up to 95% of the time minimum fuel quantities are available	Over 85% and up to 90% of the time minimum fuel quantities are available	Over 80% and up to 85% of the time minimum fuel quantities are available	Over 75% and up to 80% of the time minimum fuel quantities are available
13. Availability of Ground Handling Services	Over 95% but less than 100% of the time ground handling services are available	Over 90% and up to 95% of the time ground handling services are available	Over 85% and up to 90% of the time ground handling services are available	Over 80% and up to 85% of the time ground handling services are available	Over 75% and up to 80% of the time ground handling services are available

Criteria / Facility in relation to the Third Party - Controlled Standards	Level 1 Event	Level 2 Event	Level 3 Event	Level 4 Event	Level 5 Event
Deficiency Points	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
14. Availability of Critical Ground Handling Equipment	Over 95% but less than 100% of the time critical ground handling equipment is available	Over 90% and up to 95% of the time critical ground handling equipment is available	Over 85% and up to 90% of the time critical ground handling equipment is available	Over 80% and up to 85% of the time critical ground handling equipment is available	Over 75% and up to 80% of the time critical ground handling equipment is available
15. Check-in Counter Target	Target achieved for 95% but less than 100% of flights	Target achieved for 90% up to 95% of flights	Target achieved for 85% up to 90% of flights	Target achieved for 80% up to 85% of flights	Target achieved for 75% up to 80% of flights
16. Baggage Handling Target	Target achieved for 95% but less than 100% of flights	Target achieved for 90% up to 95% of flights	Target achieved for 85% up to 90% of flights	Target achieved for 80% up to 85% of flights	Target achieved for 75% up to 80% of flights

2.5 In accordance with paragraphs 2.2 and 2.3, the Concessionaire shall incur the following Deficiency Points on each occurrence of its failure to achieve the Performance Standards set out in Tables 6 and 7 above during any Quarterly Period as set out in Tables 8 and 9 below:

Table 8

Event	Deficiency Points per Airport per Quarterly Period per Event for each of the permanently measured 14 Performance Standards
Level 1	1,0
Level 2	2,0
Level 3	3,0
Level 4	4,0
Level 5	5,0

Table 9

Event	Deficiency Points per Airport per Concession Year per Event for Performance Standards # 15 and 16
Level 1	3,0
Level 2	6,0
Level 3	9,0
Level 4	12,0
Level 5	15,0

3 Passengers terminal and Apron Capacity Assessment

Sufficient capacity of the civil aprons and the Passengers terminals shall be provided by the Concessionaire in order to accommodate air traffic demand including during periods of high demand.

The Concessionaire shall undertake Imminent New or Expansion Works as well as the Future New or Expansion Works in a manner so as to ensure that the Airport Services are provided in accordance with the Standards and Specifications and also in accordance with the Performance Standards, Service Quality Standards and capacity requirements.

The Concessionaire shall contract with the Capacity Assessment Provider, a specialist company, for capacity assessment of both the Passengers terminals and civil aprons of each of the Regional Airports. The Capacity Assessment Provider must have a proven track record of airport capacity assessments (minimum experience) and have performed capacity assessments for apron and terminal capacity at no less than three (3) international airports during the last three (3) years. The Capacity Assessment Provider must be approved by the HCAA such approval not to be unreasonably withheld or delayed based upon the minimum experience in apron and Passengers terminal capacity assessments described in this paragraph.

The Capacity Assessment Provider shall perform Capacity Assessment in accordance with Article 20.2 (*Capacity Assessment*)

3.1 Apron Capacity Assessment

In all Capacity Assessments the Capacity Assessment Provider, shall assess the existing apron capacity at the relevant Regional Airport.

In performing its Capacity Assessments it shall consider the following factors:

(i) size and arrangement of the existing facilities (civil aprons);

(ii) actual schedule data for the relevant Peak Period such as flight numbers, aircraft type, scheduled arrival and departure times, origin / destination airport;

(iii) actual air traffic data for all 60-minute intervals of the Peak Period (arrival movements, departure movements, arriving Passengers, departing Passengers);

(iv) allocation data for each flight during the Peak Period, such as allocated aircraft parking position; and

(v) information provided by the Hellenic Slot Coordination Authority (HSCA) such as the Notice of Airport Capacity (NAC), number of slot requests for flight series that could not be approved by HSCA due to apron capacity shortage with timings as initially requested etc.

Based upon the analysis of the data and in cooperation with the Concessionaire, the Capacity Assessment Provider shall determine, applying an appropriate methodology, the existing capacity envelope of the civil apron(s) measured by the number of aircraft parking positions per aircraft category. The resulting number of parking positions per aircraft category shall be reported to the HCAA and it shall be used by HSCA as the Notice of Airport Capacity (NAC) for the next scheduling periods.

The determination of the demand for aircraft parking positions shall be performed as follows: the slot requests addressed to HSCA for flight series that have not been approved by HSCA for arrival or departure times as originally requested shall be analysed according to the reason code for apron capacity shortage (currently this code is "AA") . The offering of an alternative slot within one hour preceding and one hour following the requested time (+/- 60

minutes from the requested time) will be considered as an acceptable offering and therefore, the non-approval of the initial slot request (60-minute interval) will not be identified as under-capacity. For each interval of 60-minutes during the Peak Period it shall be analysed whether one or more flights could not be approved due to apron capacity shortage. The number of 60-minute intervals for which not all flights could be approved with arrival or departure times as initially requested shall be identified each as an interval with under-capacity.

If any Regional Airport is determined by a Capacity Assessment to be Apron Capacity Critical, one (1) Deficiency Point shall be allocated for each Excess Hour in any relevant Peak Period.

In addition, if any Regional Airport is Apron Capacity Critical for two (2) consecutive years, an Expansion Trigger shall occur and the Concessionaire shall construct an expansion of the civil aprons and create additional aircraft parking positions within no more than two (2) years from the Expansion Trigger date. If an Expansion Trigger occurs, no Deficiency Points shall accrue in the next subsequent Peak Period for apron under-capacity. Thereafter, if that Regional Airport continues to be Capacity Critical, which shall be assumed unless the Concessionaire requests an additional Capacity Assessment pursuant to Article 20.2.3 which demonstrates otherwise, the Deficiency Points accrued in each subsequent Peak Period until completion of the relevant New or Expansion Works shall be the same as the Deficiency Points accrued in the most recent Peak Period when that Regional Airport was determined to be Capacity Critical.

These works shall be planned, approved and executed according to the Standards and Specifications, the Works Requirements, the Maintenance Requirements and the Handback Requirements.

If no or not enough space is available within the Concession Sites, the Concessionaire shall inform the State about the need to expand the apron beyond the Concession Sites. The Concessionaire shall request the expropriation of the land required in accordance with Article 14.1.6 of this Agreement. Prior to the completion of the land expropriation the Concessionaire shall not be obliged to construct an extension of the apron and no Deficiency Points and no Performance Deductions shall accrue during such time.

The Concessionaire shall submit the results of the apron capacity assessments in the Annual Performance Report.

3.2 **Passengers terminal Capacity Assessment**

In all Capacity Assessments the Capacity Assessment Provider shall assess the existing capacity of the Passengers terminals. In its Capacity Assessments it shall consider the following factors:

(i) size and layout of the existing facilities (Passengers terminal(s));

(ii) schedule and air traffic data such as airline and flight number, aircraft type, number of Passengers, scheduled and actual arrival and departure times, origin/destination airport at each Regional Airport during the Peak Period;

(iii) typical Passenger behaviour patterns such as arrival time at the Regional Airport before departure, number of accompanying persons per Passenger (meeters & greeters), use of check-in types, number of pieces of checked baggage;

(iv) average processing times required for check-in, Passenger and hand baggage screening, customs control, immigration control and checked baggage retrieval;

(v) schedule allocation data for each flight during the Peak Period, such as number and location of allocated check-in counters, allocated gate and allocated baggage carousel; and

(vi) information provided by the HSCA such as the Notice of Airport Capacity, number of slot requests for flight series that could not be approved by HSCA as initially requested due to shortage of Passengers terminal capacity, etc.

Based upon the analysis of the data and in cooperation with the Concessionaire the Capacity Assessment Provider shall determine the existing capacity envelope of the Passengers terminal measured in a maximum number of arriving and a maximum number of departing Passengers that can be processed during any 60-minute interval. The resulting number of arriving and departing Passengers shall be reported to the HCAA and it shall be used by HSCA as the Notice of Airport Capacity (**NAC**) for the next schedule periods.

In its Capacity Assessments the Capacity Assessment Provider shall determine the level of service achieved for each of the 60-minute intervals during the relevant Peak Period using the methodology defined in the IATA ADRM for each of the Regional Airports.

If the result of any Capacity Assessment is that the Required Level of Service is achieved during Peak Period no further action is required, no Deficiency Points and no Performance Deductions shall be applied and the relevant Regional Airport shall no longer be categorized as a Terminal Capacity Critical airport.

If the Required Level of Service is not achieved:

(i) one (1) Deficiency Point shall be allocated for each 60-minute interval in excess of the Excluded Period where level of service C is not achieved, but level of service D is achieved; and

(ii) two (2) Deficiency Points shall be allocated for each 60-minute interval where level of service D is not achieved.

The first twenty nine (29) busiest 60-minute intervals will be excluded from the allocation of Deficiency Points.

If the Required Level of Service is not achieved for two (2) consecutive years, an Expansion Trigger shall occur and the Concessionaire shall construct an extension of the Passengers terminal or an additional Passengers terminal within no more than three (3) years from the Expansion Trigger date. If an Expansion Trigger occurs, no Deficiency Points shall accrue in the next subsequent Peak Period for under-capacity in the relevant Passengers terminal. Thereafter, if that Regional Airport continues to be Capacity Critical, which shall be assumed unless the Concessionaire requests an additional Capacity Assessment pursuant to Article 20.2.3 which demonstrates otherwise, the Deficiency Points accrued in each subsequent Peak Period until completion of the relevant New or Expansion Works shall be the same as the Deficiency Points accrued in the most recent Peak Period when that Regional Airport was determined to be Capacity Critical.

Any works required in accordance with this Appendix shall be in accordance with the Standards and Specifications, the Works Requirements, the Maintenance Requirements and the Handback Requirements.

If not enough space is available within the Concession Sites the Concessionaire shall inform the State about the need to expand the Passengers terminal beyond the Concession Sites. The Concessionaire shall request the expropriation of the land required in accordance with Article 14.1.6. Prior to the completion of the land expropriation the Concessionaire shall not be obliged to construct an extension of the Passengers terminal or an additional Passengers terminal and no Deficiency Points and no Performance Deductions shall accrue during such time.

The Concessionaire shall submit the results of the terminal capacity assessments in the Annual Performance Report.

MG

4 Service Quality Measurement

In order to measure the Passenger experience of the service quality provided by the Concessionaire the Concessionaire shall perform Passenger satisfaction surveys.

The Concessionaire shall participate in the "Airport Service Quality Survey" (ASQ) regularly performed by a market research company contracted by the Airport Council International (ACI).

For each Regional Airport at least one survey per Concession Year shall be performed, which shall be performed during the Peak Period of each year and for at least one full calendar week and shall be either the last week of July, the first week of August or the last week of August, to be chosen by the Concessionaire and notified by the Concessionaire to the State, the Grantor and the HCAA at the beginning of each Concession Year.

The State may at its own cost be present at the Regional Airports during the execution of the field work.

The first survey shall be performed in 2016, and shall be used as a baseline survey. The results of the first survey shall be used to define service quality targets for each of the service quality items measured in the ASQ questionnaire.

Targets shall be benchmarked with "similar" airports during their peak period participating in the ASQ. A set of at least ten (10) suitable similar airports shall be identified after the baseline survey in cooperation between the Concessionaire and the responsible market research company. The similar airports shall be communicated to the HCAA in writing after the baseline survey and before the end of 2016. The HCAA shall approve the set of similar airports. Similar airports shall be selected from the wider Mediterranean area and/or airports which show a strong seasonality and/or are comparable in Passenger numbers to the Regional Airports. The set of similar airports may change during the Concession Period after an agreement with the HCAA.

The similar airports shall be used for the duration of the Concession Period unless any of the similar airports ceases to participate in the ASQ or the structure or number of Passengers at any of the similar airports changes significantly, in which case the Concessionaire shall submit a written request for a modification of the similar airports for approval by the HCAA.

The minimum target which the Concessionaire has to achieve shall be as follows: at the Performance Measurement Commencement Date and thereafter during the Concession Period the overall rating achieved for each Regional Airport shall not be lower than the average overall rating of the similar airports. At those Regional Airports where Imminent New or Imminent Expansion Works related to the Passengers terminal and / or the landside infrastructure are not yet completed the Passenger satisfaction survey shall not be performed.

The Concessionaire shall submit the results of the Passenger survey including the achievement of the minimum targets in each Annual Performance Report to the HCAA.

The costs of the ASQ survey as well as the costs for the field work shall be for the account of the Concessionaire.

If the ASQ survey is no longer available the Concessionaire shall participate in a similar survey – ideally providing benchmarking options with other airports.

If no such alternative survey is available or if the costs for such an alternative survey are substantially higher than the costs for the ASQ the Concessionaire shall contract the services of a recognised market research company to perform a service quality survey. The survey shall be performed at least once per year for each Regional Airport in the same period and for the same duration as specified for the ASQ.

If the minimum target for the overall rating is not achieved for one or more of the Regional Airports, Deficiency Points shall be allocated according to Table 10 below.

Table 10

Number of Regional Airports, which do not achieve the minimum target at the Performance Measurement Commencement Date and each Concession Year after	Deficiency Points
1	40
2	80
3	120
4	160
5	200
6	240
7	280

For the avoidance of doubt, the provisions of this paragraph 4 shall not apply in relation to any duty free shops operated by Hellenic Duty Free Shops S.A. within any Regional Airport.

5 Procedure in Case of Deficiency Points

5.1 The Parties agree that if the Concessionaire incurs any Deficiency Points, it shall deliver a Rectification Plan to the State within thirty (30) Business Days after the reporting date of any Deficiency Points setting out the measures which the Concessionaire intends to take in order to achieve the targets for (as applicable):

(i) the Performance Standards;
(ii) the apron and Passengers terminal capacity; and/or
(iii) the Service Quality Standards

in accordance with this Appendix within the period specified for rectification in the relevant Rectification Plan.

5.2 In accordance with paragraphs 2.4, 3.1, 3.2 or 4, if the Concessionaire has incurred the following Deficiency Points then the respective amounts (**Performance Deductions**) as set out below opposite these Deficiency Points are payable by the Concessionaire to the State:

Table 11

Deficiency Points incurred in the relevant calendar year as of Performance Measurement Commencement Date	Performance Deductions being the amount produced by the application of the percentage set out below on the annual Revenue of all of the Regional Airports
Below 200	0.0%
200-399	0.1%
400-699	0.3%
700-999	0.6%
1,000-1,999	1.2%
2,000-2,999	2.5%
3,000 and more	5.0%

5.3 In case any of the Third Party Controlled Standards cannot be measured, as defined in Article 27 (*Airport Services and Performance*), the Deficiency Points in the first column of Table 11 of this Appendix will be reduced as follows:

a) for the Third Party Controlled Standards numbered 11-14, two and a half (2.5) Deficiency Points for each of the Third Party Controlled Standards per airport per quarter; and

b) for the Third Party Controlled Standards numbered 15-16, nine (9.0) Deficiency Points for each of the Third Party Controlled Standards per airport per year.

5.4 If the Concessionaire does not report in any Quarterly Progress Report or Annual Performance Report the occurrence of any event which would otherwise lead to Deficiency Point(s) the number of Deficiency Points incurred in respect of that event shall be tripled.

5.5 Any payments due from the Concessionaire to the Grantor in accordance with this paragraph 5 shall be effected through the payment of the Concession Fee pursuant to a Concession Fee Adjustment in accordance with Article 29 (*Payments*).

5.6 If, in accordance with paragraph 2.1, paragraph 3.1, 3.2 and paragraph 4 the Concessionaire incurs three thousand (3,000) or more Deficiency Points in a calendar year it shall also incur one termination point (**Termination Point**). At the end of each calendar year any Deficiency Points which have accrued shall elapse and shall have no effect thereafter.

5.7 If three (3) Termination Points accrue in any three (3) consecutive calender years a Concessionaire Event of Default shall occur.

5.8 The Concessionaire shall not incur any Performance Deductions which arise as a result of a State Responsible Event, a State Event of Default, a Force Majeure Event and/or an act or omission of any Airport Contract Party to the extent it was not possible to provide in the relevant Airport Contract compliance by that Airport Contract Party with the applicable Third Party Controlled Standards, because of prevailing market conditions at the time that Airport Contract was executed.

5.9 The payments for Performance Deductions for any calendar year shall be limited to five per cent (5%) of the annual Revenue of all of the Regional Airports during the previous Concession Year.

6 State/Grantor Audit Rights

6.1 The State, the Grantor, the HCAA or an independent third party appointed by the State or the HCAA may, upon five (5) Business Days prior written notice to the Concessionaire, at any time during normal business hours and at its own cost, audit any aspect of the measurement of the Concessionaire's performance in accordance with this Appendix, including any Performance Standard measurement. He may also audit the calculation of any Deficiency Point(s) and/or any Performance Deduction(s).

6.2 The State, the Grantor, the HCAA or an independent third party appointed by the State, the Grantor, or the HCAA may, upon five (5) Business Days prior written notice to the Concessionaire, at any time during normal business hours and at its own cost, audit any aspect of the Capacity Assessment or the Passenger satisfaction surveys, including the calculation of any Deficiency Points and/or any Performance Deduction.

6.3 For the purpose of the State's, the Grantor's, or the HCAA's rights under paragraph 6.1 and 6.2, the Concessionaire shall, within five (5) Business Days after the State's, the Grantor's, or the HCAA's written request, make available to the State, the Grantor, or

the HCAA as applicable all relevant information relating to its performance, its measurement of that performance, and its preliminary calculation of any Deficiency Point(s) and/or any Performance Deduction.

6.4 Any Dispute as to the information provided by the Concessionaire about any Performance Standard, Service Quality Standard or capacity assessment in the Quarterly Progress Reports or the Annual Performance Report or otherwise in relation to this Appendix, shall be referred to the Disputes Resolution Procedure in accordance with Article 39 (*Dispute Resolution*).

Appendix 7
Airport Charges

1 Airport Charges as of Concession Commencement Date

1.1 Regulated Aeronautical Charges

As of Concession Commencement Date the following aeronautical charges are subject to regulation in accordance with the Concession Agreement. These Regulated Aeronautical Charges comprise:

(a) Landing Charge

(b) Parking Charge

(c) Lighting Charge

(d) Passenger Charge

With the revenues generated from these Regulated Aeronautical Charges the Basic Airport Services as defined in Appendix 5 (*Airport Services*) shall be financed. No additional fees shall be charged for the provision of the Basic Airport Services.

In addition, a Security Charge of one Euro fifty cents (€1.50) per departing Passenger as described in this Appendix shall be introduced as of the Concession Commencement Date. This Security Charge is subject to regulation as stipulated in this Appendix.

1.2 Landing Charge

Subject to Article 28.2 (*State Aircraft*), the Landing Charge as determined in accordance with Article 28.4 (*Fixed Tariff Cap with Growth Index*) is levied for all aircraft landing at the Regional Airports. The Landing Charge is based on the maximum take-off weight (**MTOW**) of the aircraft as stated in the airworthiness certificate, the aircraft flight manual or in any other equivalent official document. The Landing Charge shall be set at a level which adequately covers the operation and maintenance of runways and taxi-ways at the Regional Airports.

The Concessionaire is free to define weight categories as it deems appropriate as long as the total revenue from the Regulated Aeronautical Charges divided by the actual number of Passengers does not exceed the Maximum Average Yield per Departing Passenger as specified in more detail in Article 28 (*Airport Charges*).

Landing Charges for aircraft up to ten (10) tons MTOW are not regulated.

1.3 Parking Charge

The Parking Charge shall be based on:

(a) the MTOW, as indicated in the airworthiness certificate, the aircraft flight manua or in any other equivalent official document of an aircraft; and

(b) the parking time.

Parking Charges for aircraft up to ten tons MTOW are not regulated.

Parking periods exceeding five (5) hours shall not be regulated.

The Concessionaire is free to define weight or time categories as it deems appropriate as long as the total revenue from the Regulated Aeronautical Charges divided by the actual number of Passengers does not exceed the Maximum Average Yield per Departing Passenger as specified in more detail in Article 28 (*Airport Charges*).

1.4 **Lighting Charge**

The Lighting Charge shall be levied separately for both landing and take-off of aircraft. The Lighting Charge shall be applicable for any aircraft movement performed while the runway lighting system is in operation.

The Lighting Charge shall not be related to aircraft weight (MTOW). Other than this, the Concessionaire is free to define the conditions and the level of the Lighting Charge as long as the total revenue from the Regulated Aeronautical Charges divided by the actual number of Passengers does not exceed the Maximum Average Yield per Departing Passenger as specified in more detail in Article 28 (*Airport Charges*).

Lighting Charges for aircraft up to ten (10) tons MTOW shall not be regulated.

1.5 **Passenger Charge**

The ADF levied on departing Passengers of commercial and non-commercial flights at each of the Regional Airports, will be fully taken into account for the purposes of calculation of Maximum Average Yield per Departing Passenger.

The Passenger Charge shall be levied upon departing Passengers only. It shall be payable by the aircraft operator or, failing that, by the owner of the aircraft. The following are exempt from the Passenger Charge:

(a) Passengers on a transit flight (i.e. same flight number of arriving and departing flight);

(b) Infants up to the age of two (2) years;

(c) Personnel listed on the general declaration of the relevant flight; and

(d) Passengers on flights with state aircraft.

The Concessionaire shall be free to define different categories of Passengers as long as the total revenue from the Regulated Aeronautical Charges divided by the actual number of Passengers does not exceed the Maximum Average Yield per Departing Passenger as specified in more detail in Article 28 (*Airport Charges*).

1.6 **Cap on Regulated Aeronautical Charges**

In order to enable growth for the tourism sector in Greece it is important to ensure international competitiveness of the Hellenic Republic's airports in terms of both service quality and the level of Aeronautical Charges. This objective shall be achieved through the Performance Measurement defined in Appendix 6 (Performance Measurement) and through the Tariff Cap defined through the Maximum Average Yield per Departing Passenger specified in Article 28 (*Airport Charges*).

After a Final Completion Certificate has been issued with respect to all Regional Airports, in the event that the HCAA and/or the Concessionaire considers that the Tariff Cap (after indexation but prior to any adjustments in accordance with Articles 28.4.4 and 28.4.5) is set at such a level which results in the Regional Airports being on average less competitive than airports of similar dynamics, size and service quality around the Mediterranean Sea, then the applicable Tariff Cap may be adjusted with the

MG

cooperation of the HCAA and the Concessionaire in accordance with this paragraph 1.6.

The Regional Airports shall be deemed as “less competitive than airports of similar dynamics, size and service quality around the Mediterranean Sea” if the HCAA and/or the Concessionaire can demonstrate that the total traffic at such Regional Airports has decreased by at least ten per cent (10%) p.a. versus the average within a period of two (2) years, due to the level of Aeronautical Charges.

For the purpose of adjusting the applicable Tariff Cap, the HCAA and/or the Concessionaire shall inform the other party of its observations, methodology and proposal, including corrective measures, for calculating and adjusting the applicable Tariff Cap. The HCAA and the Concessionaire may take into account market observations from airports of similar dynamics and size around the Mediterranean Sea and other data, as appropriate. However, the application of the methodology and the adjusted applicable Tariff Cap shall not involve the grant of European State Aid and in any event must be compliant with Article 107 of the Treaty on the Functioning of the European Union and the European State Aid rules.

If the Concessionaire or the HCAA, as the case may be, does not agree with the observations, methodology and/or proposal, including corrective measures, suggested by the other party for the adjustment of the applicable Tariff Cap, either party may invite the other party to enter into good faith negotiations in order to request a modification to the calculation and/or adjustment of the applicable Tariff Cap which shall be accompanied by a written statement of the reasons for such a request (the **Request**).

If the Concessionaire and the HCAA fail to reach an agreement within one (1) month of a Request, either the Concessionaire or the HCAA may refer the matter for resolution in accordance with the Dispute Resolution Procedure. In the event that the issue is referred to the Dispute Resolution Procedure, no modification of established mechanics for the calculation of the applicable Tariff Cap will take place until the conclusion of the relevant Dispute Resolution Procedure.

An adjustment to the applicable Tariff Cap shall not be effective unless it has been agreed between the Concessionaire and the HCAA. Once approved by the Concessionaire and the HCAA or determined pursuant to the Dispute Resolution Procedure, the Concessionaire may publish the relevant Regulated Aeronautical Charges pursuant to the applicable Tariff Cap and thereafter, any such revised applicable Tariff Cap for a Regulated Aeronautical Charge shall apply for the period ending on the next subsequent 1 November.

1.7 **Security Charge**

The Concessionaire shall be obliged to provide all security measures as defined in Appendix 5 (*Airport Services*).

The Concessionaire shall be entitled to receive 100% of the proceeds generated from the Security Charge levied at the Regional Airports. The Concessionaire shall also be entitled to full recovery of costs incurred for procurement, depreciation, maintenance and repair of the aviation security equipment and material, aviation security training of human resources (staff of private service providers working at the Regional Airports as well as the Concessionaire’s own security staff) and the salary costs for provision of security measures at the Regional Airports (excluding salary costs for police agents). The Concessionaire shall not be entitled to generate any profit margin through the provision of security services.

The initial level of the Security Charge as of the Concession Commencement Date shall be one Euro fifty cents (€1.50) per departing Passenger. This amount shall be

applicable for eighteen months and at least up to the First Calculation Date. The Security Charge shall be the same for all Regional Airports.

All costs incurred by the Concessionaire during the first 12-month period from Concession Commencement Date for the provision of security measures at the Regional Airports shall be documented in detail (including original receipts) and shall be submitted to the HCAA no later than one (1) month after expiration of such 12-month period.

No later than one (1) month after expiration of such 12-month period a budget for the estimated costs of the provision of security measures at the Regional Airports for the period from (and including) the first day of the next month falling 18 months following the Concession Commencement Date **(" First Calculation Date")** to (and including) the last day of the month following 6 months after the First Calculation Date shall be submitted to the HCAA. The budget shall include a recommendation for the level of the Security Charge per departing Passenger to be applicable as of the First Calculation Date, adjusted for any profits/loss incurred during the previous period. The HCAA shall review the data received for the historic period as well as the budget and the recommended level of the Security Charge as of the First Calculation Date.

To this end the HCAA shall check if the recommended level for the Security Charge as of the First Calculation Date is justified by the estimated costs taking into account any loss or gain incurred by the Concessionaire during the previous period which will be for the next 18 months calculation period.

If the HCAA does not approve the revised level of the Security Charge the Concessionaire shall verify or modify his recommendation and resubmit to the HCAA as soon as practically possible. The HCAA shall approve the Concessionaire's report within one (1) month of receipt. If the HCAA fails to approve the Concessionaire's report within the prescribed time limits, either Party may refer the matter for resolution in accordance with the Disputes Resolution Procedure.

The Security Charge shall be adjusted every eighteen months applying the same method as the initial period. The revised level shall take effect on the first day of each month following the lapse of the previous calculation period. The documentation of actual security costs incurred shall be based on a full 12-month period.

2 Non-Regulated Aeronautical Charges

For additional Airport Services, which are not included in the Basic Airport Services additional charges may be collected by the Concessionaire. Such Non-Regulated Aeronautical Charges include but are not limited to the following services:

(a) Fixed electrical ground power (if provided by the Concessionaire);

(b) Passenger boarding bridge (if provided by the Concessionaire);

(c) Provision of general aviation terminal facilities;

(d) Fire brigade services during aircraft fuelling with Passengers on board;

(e) Disposal of aircraft sewage (to be collected from ground handling company);

(f) Provision of cargo handling facilities and services;

(g) Aircraft fuelling services;

(h) De-icing of aircraft;

(i) Provision of IT infrastructure at common-use check-in counters (e.g. CUTE); and

(j) Provision of facilities and services to ground handling providers and self-handling airlines.

3 Non-aeronautical charges

Charges for non-aeronautical services are not regulated.

4 Annex 1 to Appendix 7

LANDING AND PARKING CHARGES - For aircrafts whose MTOW (W) does not exceed 5.7 tons.
Basis: Maximum permissible take-off weight established by the aircraft manufacturer.

For aircrafts with a European Union Member State certificate of registry:

M.T.O.W. (tons)	Charges (Euro)
$W \leq 2$	586,94 Annually
$2 < W \leq 3$	1.173,88 Annually
$3 < W \leq 5.7$	1.760,82 Annually

For aircrafts with a non-European Union Member State certificate of registry:

M.T.O.W. (tons)	Charges (Euro)
$W \leq 2$	2.641,23 Annually
$2 < W \leq 3$	2.934,70 Annually
$3 < W \leq 5.7$	5.869,41 Annually

In case the aircrafts remain parked at the airport for less than a year, the charges imposed are calculated as follows: (Annual Charges/360) * Number of days

LANDING CHARGES - For aircrafts whose MTOW (W) exceeds 5.7 tons.
Basis: Maximum permissible take-off weight established by the aircraft manufacturer.

M.T.O.W. (tons)		**Charges (Euro)**
$5.7 < W \leq 10$	11,50	Constant
$10 < W \leq 25$	11,50	For the first 10 tons and 1,1455 per additional ton or fraction thereof
$25 < W \leq 50$	28,67	For the first 25 tons and 1,438 per additional ton or fraction thereof
$50 < W \leq 65$	64,62	For the first 50 tons and 1,6141 per additional ton or fraction thereof
$65 < W \leq 80$	88,83	For the first 65 tons and 1,6434 per additional ton or fraction thereof
$80 < W \leq 150$	113,48	For the first 80 tons and 1,6141 per additional ton or fraction thereof
$150 < W \leq 300$	226,47	For the first 150 tons and 1,6434 per additional ton or fraction thereof
$W > 300$	472,99	For the first 300 tons and 1,2913 per additional ton or fraction thereof

Surcharges:

a) Charges imposed as above are increased by 40 per cent for landing and/or take-off during night.
Note - Night is considered the period between 30 minutes after sunset and 30 minutes before sunrise.
b) During the months of June, July, August and September each year, landings performed between 11.00 hours and 17.00 hours L.T. (peak period) are charged additionally 25% of the standard day landing charges. In case that aircrafts being surcharged with the above fees are also charged with night fees as shown in a), the night charges (40%) are calculated on the basis of the standard day landing charges only.
c) During the period of January to March and October to December the landing fees are reduced by fifty percent (50%).

PARKING CHARGES - For aircrafts whose MTOW (W) exceeds 5.7 tons.
Basis: Maximum permissible take-off weight established by the aircraft manufacturer in connection with the number of hours (T) that the aircraft remains at the airport, less the first two (2) hours, for which no parking fees are paid.

M.T.O.W. (tons)	**Charges (Euro)**
5.7 <W ≤ 10	0,2759 € per hour of layover
10 < W ≤ 50	W x T x 0,0275 € per hour of layover
50 < W ≤ 100	W x T x 0,0344€ per hour of layover
100 < W ≤ 200	W x T x 0,0412 € per hour of layover
W > 200	W x T x 0,0481€ per hour of layover

During the period of January to March and October to December the parking fees are reduced by fifty percent (50%).

Appendix 8
Approved Environmental Terms / Existing Permits

Part 1 Approved Environmental Terms

Approved Environmental Terms - Cluster B

Description in Greek	Description in English
1. ΚΩ-ΕΠΟ (απ 32649_4-11-1994) 2. ΚΩ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ (απ 106589_8-8-2006) 3. ΚΩ_ΠΑΡΑΤΑΣΗ_ΙΣΧΥΟΣ_ΜΠΕ (ΑΠ 197968_3-5-2012) 4. ΜΥΚΟΝΟΣ-ΕΠΟ (α.π 32650_04-11-1994) 5. ΜΥΚΟΝΟΣ-ΠΑΡΑΤΑΣΗΣ ΙΣΧΥΟΣ (α.π 103324_18-04-2006) 6. ΜΥΚΟΝΟΣ_ΑΝΑΝΕΩΣΗ (απ_175511_15-10-2014_ 7. ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΕΠΟ (απ 81441_20-12-2002) 8. ΡΟΔΟΣ-ΕΠΟ (απ 32648_4-11- 1994) 9. ΡΟΔΟΣ-ΠΑΡΑΤΑΣΗ (απ 100425_17-1-2006) 10. ΣΑΜΟΣ-ΕΠΟ (απ 106454_14-3-2000) 11. ΣΑΜΟΣ – ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣ Η (α.π. 131852 27.10.2010) 12. ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ-ΕΠΟ (απ 46830_25-2-1997) 13. ΣΚΙΑΘΟΣ-ΕΠΟ (απ 68597_24-6-1999) 14. ΣΚΙΑΘΟΣ-ΠΑΡΑΤΑΣΗ (απ 106193_11-7-2008) 15. ΣΚΙΑΘΟΣ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ (απ 120306_11-1-2010)	1. Kos EnvTerms (decision 32649_4-11-1994) 2. Kos Modification ΚΩ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ (decision 106589_8-8-2006) 3. Kos Extension (decision 197968_3-5-2012) 4. Mikonos- EnvTerms (decision 32650_04-11-1994) 5. Mikonos –Extension (decision 103324_18-04-2006) 6. Mikonos – Renewal (decision 175511_15-10-2014) 7. Mitilini- EnvTerms (decision 81441_20-12-2002) 8. Rodos- EnvTerms (decision 32648_4-11-1994) 9. Rodos -Extension (decision 100425_17-1-2006) 10. Samos- EnvTerms (decision 106454_14-3-2000) 11. Samos – Modification (decision 131852 27.10.2010) 12. Santorini- EnvTerms (decision 46830_25-2-1997) 13. Skiathos- EnvTerms (decision 68597_24-6-1999) 14. Skiathos -Extension (decision 106193_11-7-2008) 15. Skiathos -Modification (decision 120306_11-1-2010)

Part 2 Existing Permits

Existing Permits – Cluster B

AIRPORTS	ESTABLISHMENT LICENCE
Rodos	Ministerial Decision No. 10560/1955 (Government Gazette Bulletin 151/B/13.08.1955)
Kos	Royal Decree No. 865/1960 (Government Gazette Bulletin 212/A/29.12.1960)
Santorini	Ministerial Decision No. E2/A/20913/4081/29.05.1976
Mikonos	Ministerial Decision No. D1/B/10365/665/27.03.1971
Mitilini	Ministerial Decision No. 10560/1955 (Government Gazette Bulletin 151/B/13.08.1955)
Samos	Royal Decree No. 865/1960 (Government Gazette Bulletin 212/A/29.12.1960)
Skiathos	Ministerial Decision No. D1/B/10365/665/27.03.1971

Appendix 9
Standards and Specifications

The Concessionaire has to comply with **the latest editions** of the following standards:

1 **Airport Standards – Specifications**

(a) Regulation (EC) No 216/2008, especially its Annexes Va and Vb, and Commission Regulation (EU) No 139/2014

(b) ICAO, Annexes to the Chicago Convention, including all amendments

(c) ICAO, Document 8973, Security Manual for Safeguarding Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference (restricted)

(d) ICAO, Doc 9137, Airport Services Manual

Part 1 – Rescue and Fire Fighting

Part 2 – Pavement Surface Conditions

Part 3 – Bird Control and Reduction

Part 5 – Removal of Disabled Aircraft

Part 6 – Control of Obstacles

Part 7 – Airport Emergency Planning

Part 8 – Airport Operational Services

Part 9 – Airport Maintenance Practices

(e) ICAO, Doc 9157, Aerodrome Design Manual

Part 1 – Runways

Part 2 – Taxiways, Aprons and Holding Bays

Part 3 – Pavements

Part 4 – Visual Aids

Part 5 – Electrical Systems

Part 6 – Frangibility

(f) AC 150/5320-6E "Airport Pavement Design and Evaluation " U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration

(g) AC 150/5335-5B "Standardized Method of Reporting Airport Pavements Strength" U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration

(h) AC 150/5370 "Use of Non Destructive Testing in the Evaluation of Airport Pavements" U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration

(i) IATA ADRM, Airport Development Reference Manual

2 **Building Standards – Specifications**

(a) National New Building Code, law 4067/2012 (ΦΕΚ 79A)

(b) National Building Regulations, Decision 3046/1989 (ΦΕΚ 59D)

(c) Regulation for the Energy Performance of Buildings (KENAK), Decision 5825/2010 (ΦΕΚ 407B)

(d) National Code for Facilitation of Disables, law 2831/2000 article 28 (ΦΕΚ 140A)

(e) Directions for the design for Disable Persons by Ministry of Energy and Climatic Change (YPEKA). Decision 52487/2002 (ΦΕΚ 18B)

(f) American with Disabilities Act (ADA), Standards for Accessible Design September 15 2010 taking action by March 15, 2012

(g) Code of Practice BGR 181 'Floors in work rooms and work areas with high risk of slipping'

(h) National Regulations for Fire Safety, Presidential Degree 71/1988 (ΦΕΚ 21A), Decision 33940/1998 (ΦΕΚ 1316B)

(i) National Fire Protection Association (**NFPA**) Codes and Standards, NFPA 1 Fire Code

(j) Fire Protection Association Europe, Fire Safety in Buildings CEN/TC127

3 **Security**

(a) ICAO Annex 17 – Security

(b) Regulation (EC) No. 300/2008

(c) Implementing rules adopted pursuant to Article 4 (3) of Regulation (EC) No. 300/2008

(d) HCAA Orders implementing provisions of EU legislation

(e) National Civil Aviation Security Programme (ΕΠΑΠΑ) (Ministerial Decision ΦΕΚ 1624/B/2004),

(f) Implementing regulations including the National Civil Aviation Security Regulation (ΕΚΑΠΑ) (ΦΕΚ 1485/B/2011) and Technical Directive for Civil Aviation Security No 1 (1η T.O.A.) (ΦΕΚ 1085/B/2011)

4 **Structural Codes**

(a) Hellenic Code for the Design of Seismic Resistant Structures (EAK 2000 as has or will be amended)

(b) Hellenic Code for the Design of Reinforced Concrete Structures (ΕΚΩΣ 2000 as has or will be amended)

(c) Hellenic Code for the Seismic Assessment and Retrofit of Structures (ΚΑΝΕΠΕ)

(d) Eurocode 0 (ΕΛΟΤ EN 1990), Basis of structural Design

(e) Eurocode 1 (ΕΛΟΤ EN 1991), Actions on Structures

(f) Eurocode 2 (ΕΛΟΤ EN 1992), Design of Concrete Structures

(g) Eurocode 3 (ΕΛΟΤ EN 1993), Design of Steel Structures

(h) Eurocode 4 (ΕΛΟΤ EN 1994), Design of Composite Steel and Concrete Structures

(i) Eurocode 5 (ΕΛΟΤ EN 1995), Design of Timber Structures

(j) Eurocode 6 (ΕΛΟΤ EN 1996), Design of Masonry Structures

(k) Eurocode 7 (ΕΛΟΤ EN 1997), Geotechnical Design

(l) Eurocode 8 (ΕΛΟΤ EN 1998), Design of Structures for Earthquake Resistance

(m) Eurocode 9 (ΕΛΟΤ EN 1999), Design of Aluminum Structures

5 **Mechanical Standards – Specifications**

(a) HVAC

(i) TOTEE 2425/86 Installations in Buildings: Data for load calculations for HVAC in Buildings

(ii) TOTEE 2423/86 Installations in Buildings: Air Conditioning in buildings

(iii) TOTEE 2421/86 Part 1 Installations in Buildings: Distribution networks for heating water in buildings

(iv) ASHRAE Standard 50 – 2010 Thermal Environmental Conditions for Human Occupancy

(v) ASHRAE Standard 62.1 – 2007 Ventilation for Acceptable Indoor Air Quantity

(vi) SMACNA HVAC Duct Construction Standards

(b) Water Supply

(i) TOTEE 2411/86 Installations in buildings: Distribution of Cold and Hot Water

(ii) BS EN 806-5:2012 – Specifications for installations inside buildings conveying water for human consumption. Operation and maintenance

(iii) ΦΕΚ 892/11.07.01 and ΦΕΚ 630/26.04.07 – Governing potable water quality

(c) Waste and Storm Water Systems

(i) TOTEE 2412/86 Installations in Buildings and plots: Drainage of Foul and Storm water

(ii) EN 12056:2000 – Gravity drainage systems inside buildings

(d) Fire Fighting and Fire Detection

(i) National Regulations for Fire Safety, Presidential Degree 71/1988 (ΦΕΚ 21A), Decision 33940/1998 (ΦΕΚ 1316B)

(ii) TOTEE 2451/80 Installations in buildings: Permanent water extinguishing systems

(iii) ΕΛΟΤ EN 12845 – Fixed firefighting systems

(iv) ΕΛΟΤ EN 3 – Portable fire extinguishers

(v) ΕΛΟΤ EN 54 – Fire detection and fire alarm systems

(vi) ΕΛΟΤ EN 12094 – Fixed firefighting systems. Equipment for extinguishing with Gas

(vii) NFPA 90A - 2012 Edition: Standard for the Installation of Air-Conditioning and Ventilating Systems

6 **Electrical Standards – Specifications**

(a) Electrical Power Systems

(i) ΕΛΟΤ HD 384, second edition – Requirements for Electrical Installations in Buildings

(ii) ΕΛΟΤ HD 30852 – Cable Color Coding

(iii) ΕΛΟΤ EN 1838 – Lighting application - Emergency lighting

(iv) IEC 60439-1 – Low Voltage Distribution Boards

(v) IEC 62 271200 – Medium Voltage Distribution Boards

(vi) VDE 0295, IEC 60228, HD 383 – Inductance and resistance for copper cables

(vii) DIN 4102 – Regulations for Cable routings through Fire Compartments

(viii) IEC 60332 Part 3 – Burning Behaviour of Bunched Cables

(ix) CENELEC EN 60695-2-1/0:1996– Fire hazard testing - Part 2: Test methods - Section 1/sheet 1: Glow-wire end-product test and guidance

(x) IEC 61643-12: Low-voltage surge protective devices - Part 12: Surge protective devices connected to low-voltage power distribution systems - Selection and application principles

(b) Lighting Systems

(i) BS EN 12665:2011– Light and Lighting – Basic terms and criteria for specifying lighting requirements

(ii) BS EN 12464-1:2002 – Light and Lighting – Lighting of work places. Indoor work places

(iii) BS EN 12464-2:2007 – Lighting of work places. Outdoor work places

(iv) British Standard 5266: Part 8, 2004 (BS EN 50172: 2004): Emergency Lighting Systems

(v) NFPA 101(00), Sec. 7.9.3: Maintenance of Battery Operated Emergency Lights

(c) Lightning Protection and Earthing Systems

(i) ΕΛΟΤ EN 62305.01 - Lighting protection, general principles

(ii) ΕΛΟΤ EN 62305.02 - Lighting protection, risk management

(iii) ΕΛΟΤ EN 62305.03 - Lighting protection. Physical damage to structures and life hazard

(iv) ΕΛΟΤ EN 62305.04 - Protection against lighting. Electrical and electronic systems within structures

(v) CENELEC HD 60364-5-54:2007 – Low-voltage electrical installations - Part 5-54: Selection and erection of electrical equipment - Earthing arrangements, protective conductors and protective bonding conductors

(vi) NFPA 780 2004 Edition : Standard for the Installation of Lightning Protection Systems (Annex B - paragraph B.2 : Maintenance of Lightning Protection Systems)

7 **Information Technology Standards – Specifications**

(a) ΕΛΟΤ EN 50173-1/A1: 2009 Information technology. Generic cabling systems

(b) ΕΛΟΤ EN 50173-2/A1:2009 – Information technology. Generic cabling systems - Part 2: Office premises

(c) ΕΛΟΤ CLC/TR 50173-99-1:2007 – Cabling guidelines in support of 10 GBASE-T

(d) ΕΛΟΤ EN ELOT EN 50174-1/A1:2011 – Information technology. Cabling installation - Installation specification and quality assurance

(e) ΕΛΟΤ EN 50174-2/A1: 2011– Information technology. Cabling installation - Installation planning and practices inside buildings

(f) ΕΛΟΤ EN 60728-1:2008 – Cable networks for television signals, sound signals and interactive services

(g) ΕΛΟΤ EN 50310:2006 – Application of equipotential bonding and earthing in buildings with information technology equipment

(h) ΕΛΟΤ EN 60332-1-2:2004 – Tests on electric and optical fibre cables under fire conditions

(i) ΕΛΟΤ EN 60297-3-101:2004 – Mechanical structures for electronic equipment

(j) ΕΛΟΤ EN 50085-1:2005/FprA1:2012– Cable trunking systems and cable ducting systems for electrical installations - Part 1: General requirements

(k) ISO/IEC 11801

(l) IEEE 802.3 an

(m) IATA RP 1797: IATA's CUPPS Standards

Standards and recommendations are categorized to facilitate reference. One standard may be related to more than one category.

Note:

(a) In cases where two or more Standards or Specifications are according to the Greek legislation in parallel use, the Concessionaire may use any of them.

(b) In cases where the existing Hellenic Standard or Specification does not cover the full spectrum of the issues, (ex. National Code for Facilitation of Disables), then the relevant expatriate Standard or Specification (ex. American with Disabilities Act (ADA)), listed in this Appendix will be used for the issues not covered by the Hellenic Standard.

(c) In cases where two or more Standards or Specifications refer to the same subject (ex. National Regulations for Fire Safety and NFPA) the Concessionaire may use its discretion to select the most appropriate Standards and Specifications for each project.

(d) When European Standards or Specifications (not national standards of a European country) equivalent to the US or British Standards or Specifications, listed in this Appendix, will be established, the use of the European Standards and Specifications will prevail.

Appendix 10
Works Requirements

The technical requirements of this Appendix represent the minimum technical requirements (**MTR**) for the different types of Works, namely:

(a) New or Expansion Works; and

(b) Refurbishment Works.

They describe the minimum technical requirements that are in addition to the Standards and Specifications.

The following are exempt:

(a) the space requirements (described in paragraph 1.1 of this Appendix),

(b) the aesthetics (described in paragraph 1.2 of this Appendix),

(c) the principal functional considerations (described in paragraph 1.3 of this Appendix), and

(d) the building structural systems (described in paragraph 3 of this Appendix),

which are applicable only for the New or Expansion Works and not applicable for the Refurbishment Works.

For avoidance of doubt, possible non-compliance of the existing facilities with the Work Requirements does not trigger a Refurbishment Work. If a Refurbishment Work (not regular maintenance) will be implemented (to ensure that the existing facility will operate with no or minor deficiencies) then the Work Requirements of this Appendix will be applied.

1 Terminals

1.1 Space Requirements for New Terminals or Terminal Expansions

(a) The area of a new terminal or a terminal expansion has to follow the requirements of IATA ADRM Chapter F section F9, and satisfy (approx.) the following guidelines:

(i) The gross building area shall be of sufficient dimension to provide at least 18m² for each Passenger during the peak hour (example: the 30th busiest hour or the 90th percentile of the busiest hour, etc.).

(ii) The gross building area shall be at least 10.000m² per 1 million Passengers per annum.

(iii) The maximum of the above 2 calculations shall be implemented.

(b) The gross building area shall be divided in the different functional areas as follows.

(i) Airline (airport ticket offices, airlines, handlers, airport operations, baggage): 35%.

(ii) Other (concessions, food & beverage, airport administration, miscellaneous): 20%

(iii) Public (circulation, waiting areas, restrooms, exits): 30%.

(iv) Services (mechanical, shafts, tunnels, stairs, stores, electrical, communications): 15%.

(c) A deviation up to (plus or minus) 20% from the areas calculated in accordance with paragraphs (a) and (b) above is permitted.

(d) Restrooms: Regarding the estimation of the required number, the sizing, the layout, and the allocation of the toilets within the terminal (concourses, check-in lobby, baggage claim areas, concessions, etc) the Concessionaire must follow widely accepted guidelines as the "Airport Passenger Terminal Planning and Design" Volume 1, Guidebook, Airport Cooperative Research Program, ACRP Report 25, 2010.

1.2 Aesthetics

The majority of the Regional Airports serve substantial tourist traffic, and many are located in areas of interesting and well preserved traditional architecture (e.g. Mykonos, Santorini, etc.). The architectural design is, therefore, required to be compatible with the local architecture and environment. Aesthetics, quality of materials, construction and level of service must be of a high standard, compatible with the new national effort for high quality tourist services.

When a terminal building extension is adjacent to an existing terminal, its architecture and aesthetics must be in line with the existing terminal.

1.3 Principal functional considerations for new terminals or terminal expansions

For any new Passengers terminal or an expansion of an existing terminal the Concessionaire must follow applicable EASA specifications and ICAO standards as well as industry best practice as stipulated by IATA and ACI standards/regulations (Appendix 9 (*Standards and Specifications*). The Concessionaire is also required to consider the following issues regarding functionality.

(a) The Passenger processing distance (i.e. distance from the aircraft to any mode of surface access, e.g. loading platform of tourist buses) shall not exceed 300m. For distances over 300m, moving walkways inside the terminal and buses outside the terminal, shall be provided.

(b) Any Passenger, arriving or departing, should not be required to change more than one level. If there is a change of level, the Passenger processing distance shall be multiplied by 1.5 to verify whether the limit of 300m has been exceeded; therefore, in the case of a one level change, the Passenger processing distance shall not be more than 200m.

(c) Defining Passenger characteristics is very important for the sizing of facilities. Most of the Passengers in the Regional Airports during peak period are tourists coming for vacations of around two weeks and are carrying more than one piece of luggage. For sizing calculations two pieces of luggage on a cart shall be assumed according to IATA ADRM F9.2.

(d) The Required Level of Service shall be ensured at all times.

(e) in accordance with Chapter F of IATA ADRM Table F9.2, a row width of 1.4m and an area of 1.6m2/Passenger shall be provided, in check-in queuing area.

(f) Accessibility of facilities for persons of reduced mobility shall comply with the National Standards and Section K6 of IATA ADRM and to the extent not covered herein shall comply with the American Disables Act (ADA) which shall be applied instead.

(g) Acoustical comfort and noise protection in terminal buildings shall comply with acoustic comfort Category A of the National Building Regulations, Decision 3046/1989 (ΦΕΚ 59D) section 12.

(h) In addition the sound reduction values R'w shall be higher than the relevant level set out below:

(i) Roof and external walls: 50 dB.

(ii) Walls separating offices: 42dB.

(iii) Doors to the office corridors: 32dB.

(iv) Rooms and offices with specific use and importance, e.g. computer rooms, crisis management centre, communication rooms, hold baggage screening (HBS) control room: 54dB.

(v) Doors: 37dB.

1.4 Construction materials (finishes) for Works

General

(a) The construction materials (finishes) mentioned in this chapter, shall apply in new terminal or terminal expansion buildings, and to large scale Refurbishment Works.

(b) In the case of terminal expansions, care shall be taken to achieve a smooth continuity of materials in the same room or corridor.

(c) Floor finishes in wet and public areas have to satisfy safety regulations and accident preventing measures according to the "Code of Practice BGR 181 'Floors in work rooms and work areas with high risk of slipping'"

(d) All floors shall be commercial type "heavy duty".

Departure and Arrival Areas

(e) Walls:

(i) Lining paper and/or acrylic paint on gypsum board or plaster

(ii) Fair faced concrete

(iii) Stainless steel brushed cladding panels

(iv) Frozen or clear glass

(v) Ceramic tiles

(vi) Any appropriate material with similar properties

Acoustic insulation and perforated panels shall be installed wherever required by the acoustic study.

The base of columns and walls shall be protected from trolleys by installing bumper rails made from polished stainless steel CHS 42.4mm.

(f) Ceiling:

Aluminium powder coated suspended ceiling panels with perforations and mineral wool lining wherever acoustic insulation is required.

(g) Arrivals areas and departure areas landside

Flooring:

(i) Granite 600X600X30mm

(ii) Marble 600X600X30mm

(iii) Quartzite Tiles 1200X1200X12mm

(iv) Ceramic Extruded tiles Group 5/ Ala 600X600X12mm

(v) Any appropriate material with similar properties

(h) Departure areas airside

Flooring:

Seating areas:

(i) Carpet

(ii) Rubber Floor or

(iii) Materials of the adjacent circulation zone

Circulation zones:

(i) Granite 600X600X30mm

(ii) Marble 600X600X30mm

(iii) Quartzite tiles 1200X1200X12mm

(iv) Ceramic Extruded tiles Group 5/Ala 12mm

(v) Any appropriate material with similar properties

(i) Toilets and Changing Rooms

Flooring:

Dry Pressed Ceramic Tiles Group 4/Bla 200X200mm with applicable antislip properties according to the use of the room. Special curved skirting tiles have to be used.

Walls:

Dry Pressed Ceramic Tiles Group 3/B III 200X200mm Glazed.

Ceiling:

Powder coated or mirror finish aluminium strips or panels with perforations to comply with acoustic performance.

Fittings:

Stainless Steel, brushed.

(j) Public Stairs

Flooring:

The flooring material for the stairs has to be the same as the floors, with special strips to prevent slipping.

Handrails and balustrades:

(i) Polished stainless steel and panels of laminated safety glass approximately 13mm

(ii) Perforated sheets of stainless steel

(k) Escalators:

Handrails and balustrades:

(i) Polished stainless steel and panels of laminated safety glass approximately 13mm

(ii) Perforated sheets of stainless steel

(l) Offices

Floors:

(i) Carpets

(ii) PVC resilient flooring of 3.2 mm on a sound proofing base

Walls:

Plaster or gypsum board partition and acrylic paint

Ceiling:

Mineral fibres suspended ceiling with exposed grid 600X600mm and appropriate finish for sound absorption

(m) Secondary areas, baggage handling, storage and plant rooms

Flooring:

Industrial flooring, i.e. cement screed with epoxy impregnation or coating

Walls:

(i) Plaster render on block wall

(ii) Fair faced concrete painted with acrylic or plastic paint 150 mm skirting with epoxy coating

Ceiling:

Exposed structural ceiling properly protected for fire-fighting and painted with dispersion colours based on water glass

(n) Retail

(i) Retail areas have to be in accordance with IATA ADRM Chapter J Section 37 "*Concession Planning*". The Concessionaire shall establish design criteria for the "shop front" appearance of each outlet in order to ensure the consistency of the interior of each terminal appearance.

(ii) Only high quality materials may be used in the construction of the retail stores and stores fronts.

(iii) The Concessionaire may elect to provide only shell facilities to retail/concession areas with an obligation on the tenant to fit-out the relevant area to the standards above.

(o) Check-in, car hire, ticket desks, gate counters

(i) Check-in counters to be in accordance with IATA ADRM Chapter J Section J9.4.

(ii) High-tech compound materials will be used for the construction of all fixtures in this section.

(iii) A combination of fire retardant GRP (glass reinforced polyester) with stainless steel and safety laminated glass is a benchmark example for construction materials and aesthetics of the check-in counters.

(p) Signage

Signage shall comply with IATA ADRM Chapter J Section 312 and shall be in accordance with the scale and the size of the Regional Airport.

(q) Seating

(i) Seating shall comply with the Required Level of Service. To calculate the required number of seats, the permanent seating of the food and beverage sections on the same border (airside or landside) shall be taken into account.

(ii) Seating shall be comfortable and clean, occupy minimal floor space, suitable for people of all shapes and sizes, and easy to use by the elderly and the less agile Passengers.

(iii) Seating shall be structurally robust and allow a clear view underneath to facilitate security.

(iv) Seating shall meet all mandatory safety standards.

The above mentioned materials are applicable for the Imminent Works. For the Future Works, on top of the above mentioned materials, the Concessionaire may use any appropriate material with similar properties, as long they will be approved in advance by the Independent Engineer.

2 Baggage Handling System

2.1 The Concessionaire shall design and install a baggage handling system (**BHS**) together with the hold baggage screening (**HBS**) with functionalities in accordance with Laws, in respect of aviation security requirements.

2.2 The design will follow the requirements of chapter U of IATA ADRM for BHS. The following shall be considered:

(a) In the first major Refurbishment Works or New or Expansion Works of the existing terminal the Concessionaire should integrate BHS in one central facility with multiple levels of security screening in accordance with applicable EU regulations.

(b) The implementation of a fully automatic sorting system is not mandatory where peak baggage flow rate is envisaged to be ≤1000 bags/hour in the cases of refurbishment or expansion of an existing terminal and ≤500 bags/hour for new terminals. An automatic baggage sorting system shall be installed and operated at any Regional Airport with annual Passengers more than one million.

(c) The peak profile for the design of the baggage system will be based on a tourist Passenger carrying 1.3 bags and on a substantial percentage of oversized baggage.

(d) HBS for airports less than one million Passengers per annum (1mppa) shall be based on figures U11-1 of ADRM Chapter U. For airports with air traffic above one million Passengers per annum (1mppa) shall be based on figures U11-2 of ADRM Chapter U. When a New terminal, any Expansion or major Refurbishment is designed, the then applicable EU aviation security requirements will be applied.

2.3 Screening of Passengers, hand baggage, crew and staff shall be performed in accordance with applicable EU legislation as set out in Appendix 9 (*Standards and Specifications*). In every new Passengers terminal, any terminal expansion or major refurbishment, Passenger and hand baggage screening shall be centrally established providing sufficient queuing space and CCTV surveillance.

3 Building Structural Systems

ATCs, terminal buildings and other major facilities are important structures and their vulnerability to earthquake must be reduced to a minimum. To implement this, for the calculation of the earthquake excitation according to the Hellenic Code for the Design of Seismic Resistant Structures (EAK 2000) of the major airport facilities, the following shall apply:

(a) The importance coefficient for the Air Navigation Services / Air Traffic Control tower will be Σ4=1.30

(b) The importance coefficient for terminals, and other major airport facilities, will be Σ3=1.15

(c) The bearing structure of the facility has to be able to yield and formulate a reliable yield mechanism, with an adequate number of plastic joints. Only in this

case the behaviour coefficient q can be the maximum allowed by Table 2.6 of the EAK 2000. If there are ambiguities considering the capability of the bearing structure to formulate a reliable yield mechanism, then the values of the *q* coefficient will be substantially lower than those set out in Table 2.6.

4 Mechanical Installations

4.1 HVAC

General

Terminal buildings will be fully air conditioned. The design will be based on the number of people at Peak Hours. The cooling system will provide dehumidification. Noise reduction measures and state of the art controls and equipment will be included.

4.2 Design Conditions

Outdoor Conditions:

Summer and Winter follow the Technical Guidelines of the Hellenic Regulation for Energy Performance of Buildings (KENAK).

5 Indoor Conditions

Summer and Winter follow the Greek TOTEE 2423/86.

5.1 Energy Saving Technologies

(a) All HVAC equipment will be energy efficiency class A

(b) All pumps and fans will be inverter driven (variable speed drives)

5.2 Noise criteria

(a) Public areas - retail stores: NR 40

(b) Plant rooms: NR 50

(c) Offices: NR 35

5.3 Water Supply

The distribution system will deliver adequate water supply to each endpoint of use to satisfy demand at all times.

All boosters will be inverter driven (variable speed drives)

(a) Water reservoirs

   (i) The volume of the water reservoirs shall be sufficient to cover the demand of the peak day, in case of interruption of water supply from the local water provider company

   (ii) Water supplies fed from storage tanks will be clearly labelled as "non drinkable water"

(b) Hot water heaters (domestic hot water preparation)

The temperature of hot water supply to the taps shall not exceed 43°C

5.4 **Waste water systems**

(a) The installations will be adequate and shall meet the requirements of the standards and regulations set out in Appendix 9 (*Standards and Specifications*).

(b) All lift stations will be equipped with twin lift pumps controlled by an automatic switching panel

5.5 **Storm water systems**

(a) The installations will be adequate and shall meet the requirements of the standards and regulations set out in Appendix 9 (*Standards and Specifications*)

(b) All lift stations will be equipped with twin lift pumps controlled by an automatic switching panel

5.6 **Fire fighting installations (fixed fire protection installations)**

Local non water fire fighting systems

(a) In all specific high hazard areas where water is an unsuitable extinction agent, dedicated independent local systems using alternative extinction agents approved by the Hellenic Fire Brigade will be used (example FM 200, ARGONITE, INERGEN, NOVEC) in each electronic equipment room, stand-by power generators rooms, transformer rooms, medium voltage panel rooms (the nozzles will be installed inside the room), main low voltage panel rooms (the nozzles will be installed inside the room, and small independent extinction systems, of the same substance, will be installed inside the panels).

(b) The above mentioned fire fighting system will be controlled by a dedicated local fire detection system, connected to the main detection panel of the terminal.

6 Electric Power Supply

All electrical installations shall be state of the art. When any electrical installations equipment is replaced, the replacement should be state of the art as at such time.

6.1 **Low Voltage Electrical Installations for Terminal, Airside and Landside**

(a) Stand-by power generators should have adequate capacity to provide power to the following loads:

(i) Installations of HVAC as follows:

(A) 100% of Ventilation of the Terminal including all Air Handling Units, roof extract units. Fan sections etc.

(B) 100% of HVAC for Apron Tower

(C) All close control units for Data Rooms and Labs

(D) Split type units for UPS rooms

(ii) 100% of Fire fighting systems

(iii) 100% of all booster pumps for potable water systems

(iv) 100% of all lift pumps for waste water systems

(v) 100% of all electromechanical (**E/M**) installation of sewage treatment plants

(vi) 100% of all booster pumps and lift pumps for storm water systems

(vii) 50% of elevators and escalators

(viii) 100% of baggage handling system

(ix) 100% of computer room

(x) 100% of administrative offices and ATC

(xi) 100% of U.P.S loads

(xii) 50% of lights in main public areas and 100% of lights in offices, toilets, plant rooms, etc.

(xiii) 100% of lights concerning obstacles on building corners and highest parts of roof

(xiv) 50% of lights at landside

(xv) 100% of automatic doors

(b) A dedicated stand-by power generator should have adequate capacity to provide power to the following loads:

(i) All visual aids for navigation

(ii) All airport facilities as described in ICAO Annex 14, Chapter 8, paragraph 8.1.10

(c) The stand-by power generators will have sufficient, individual diesel oil fuel storage tanks for at least 16 hours of continuous operation (all stand-by power generators shall have an integrated tank for at least 9 hours of continuous operation). Therefore, the total operating hours shall be at least 25.

(d) Parallel operation of stand-by power generators is not desirable due to many technical difficulties and malfunctions.

(e) Visual aids for navigation, information technology systems and power outlets in offices (for PCs) will be supplied by an uninterruptable power supply (U.P.S). Main U.P.S units will be used at the Regional Airports with more than one million annual Passengers and at least local U.P.S at all other Regional Airports. All electrical distribution substations will be equipped with independent local U.P.S, as well as all the computer rooms and baggage handling systems, excluding conveyors. The power of each U.P.S will be estimated according to the total calculated loads that will be supplied.

(f) Each aircraft parking position will be equipped with a 400 Hz ground power supply system at the New aprons (not applicable at the existing aprons)

(g) Electrical distribution substations will be monitored by a SCADA system

(h) Terminal electromechanical installations will be monitored by a building management system (BMS)

(i) The acceptable voltage drop will be 1.5% from main low voltage panels to local electric panels for lighting and power outlets and 2% to local panel boards for motors. The total voltage drop to the far off load, will be 4%, according to Hellenic Standard ΕΛΟΤ HD 384 requirements for electrical installations (latest edition)

(j) Each electric panel (where necessary) will be divided into three subpanels. The first subpanel will be fed from the primary source and will supply normal loads, the second subpanel will be fed from the stand-by power generators and will supply emergency loads and the third subpanel will be fed from the main U.P.S unit and will supply loads that shall have an uninterruptable operation

(k) Each terminal's lightning protection will be made with Faraday's cage. The foundation earthing system (common to lightning protection) will have an earthing resistance less than one Ohm.

(l) Surge arrester devices will be installed: in the incoming (from the power company) medium voltage panel, in the main low voltage panels (surge arrester type T1) and in all panels of the terminal (surge arrester type T2). The surge arrester devices shall be protected upstream by a disconnection circuit breaker. The installation of surge arrester devices in the low voltage panels will be done according to IEC 61643-12

(m) Monitoring of airfield's lighting systems will be done according to ICAO Annex 14, Chapter 8, Paragraph 8.3

(n) Lighting inside the terminal

(i) Natural light will be used as much as possible in order to save energy

(ii) Emergency lighting will be installed according to Hellenic Fire Brigade regulations. The emergency lighting system will be addressable and shall include the following:

(A) Emergency lights with built in batteries

(B) A main panel which will monitor the status of the lamps and the batteries of each Emergency light

(iii) In offices and other compartment areas switching of the lights will be done locally. In the large public areas, switching will be via the BMS

(iv) Lighting levels

Area	Level (LUX)
Arrival, departure, main hall	300 (0.85 m of floor)
Plant rooms	200 (1.00 m of floor)
Offices, check-in counters	500 (0.85 m of floor)
Corridors, storages, toilets	200

(o) External Lighting System

System will provide lighting for:

(i) Parking and surrounding areas

(ii) Roads and other areas

(iii) Obstacles on building corners and highest parts of roof

(p) All power outlets will be installed in sufficient numbers in all areas

(q) Power outlets In offices, administrate offices, ATC etc. will be fed by three different power sources - normal, emergency and UPS when anticipated

(r) Power outlets in plant rooms and wet areas will be water proof

(s) Each plant room will have at least one 3-phase water proof power outlet

6.2 Quality Requirements

Systems, materials and construction quality of all electrical installation of the Regional Airports shall ensure:

(a) Uninterrupted operation

(b) Durability

(c) Easy and economic maintenance

(d) Noise protection and mitigation

7 Information Technology Systems

The information technology systems shall be state of the art. When an information technology system is replaced as a whole (and not partially or a unit), the new system should have the appropriate specifications required to satisfy the overall Performance Standards applicable to the related Designated Airport Services.

7.1 Communication Systems

(a) Data System - Cable Plant (Passive Infrastructure) / Local Area Network (Active Infrastructure)

(i) A structured cabling system will be installed with a nominal data rate of 10 Gbit/s

(ii) The local area network (LAN) should consist of a single, consolidated network that supports all systems and applications on the airport campus with the ability to expand as needed

(iii) Horizontal cables will not be connected directly to telecommunications equipment. Suitable connecting hardware (i.e. patch panels and punch-down blocks) and factory-manufactured patch cords shall be used to make the connection.

(iv) The network should be fully fault tolerant and redundant to eliminate any downtime as mission critical applications will utilize the network

(v) All network equipment will be compliant to physical and operational parameters. The equipment will be capable of responding to SNMP, SNMP2, and/or RMON network management program calls from the network management system

(vi) All network equipment will be virtual local area network (VLAN) compatible based on both port and MAC addresses. VLAN assignments will be configurable from a centralized administrative console

(vii) No network equipment will require re-configuration of end-station network interface cards or network interface card drivers to accommodate intra-VLAN and inter-VLAN traffic

(viii) All network equipment will support automated VLAN creation and administration capabilities.

(ix) The data network should employ security techniques. This should include both physical security and network (digital) security. The physical security should include locked communications rooms and/or equipment cabinets where network equipment is located. The network security should include the ability to securely segment traffic for various systems using VLAN or other security technology. Encryption technologies should also be utilized to support highly sensitive information over the LAN. This is an important factor to consider when security information is routed over the network as well as being compliant to the payment card industry (PCI) standards for network security.

(x) Each RG 45 outlet will be suitable for both voice and data connections

(xi) All new network equipment at an individual airport will belong to one family of product

(xii) All network equipment will support port mirroring

(b) Voice Communications System

(i) IP telephone devices shall be supported

(ii) The voice messaging system shall be a scalable solution that supports all industry standards (LDAP, TTY, IMAP, etc.)

(iii) The system shall support abbreviated dialling patterns (preferable 4 digit dialling) with a coordinated dialling plan for all stations served on the airport.

(c) Wireless Systems

(i) At each of the Regional Airports a wireless systems connection shall be established.

(ii) Wireless connectivity shall be provided to the Passengers throughout specific areas of the Passengers terminal; the Concessionaire shall enter into arrangements with suppliers in view of offering internet access to Passengers for a limited period of time (such as 30 min.) at no cost, according to Table A, Appendix 5 (*Airport Services*).

(iii) The wireless LAN should consist of a single, consolidated network that is an expansion of the wired network, with the ability to expand as needed.

(iv) The wireless LAN should employ security techniques, both physical and network (digital).

(v) The wireless LAN should be fault tolerant and resilient to minimize downtime.

7.2 **Building Systems**

(a) Audio Paging System (APS)

(i) The APS will provide paging and audible announcements - departures, arrivals, special announcements, etc. - to all public areas of the airport with loudspeakers served by an amplifier centre

(ii) Pages shall originate from microphone stations, telephone access modules, FIDS computers or a message repeating system

(iii) APS shall perform according to the fire code requirements with regard to audio level over ambient conditions and common intelligibility scale requirements when an emergency page is initiated

(b) Visual Paging Display System (VPS)

(i) The VPS shall be based on IATA ADRM Chapter J - Passenger Terminal, Section J12 - paragraph J12.5.10 and Chapter K - Passenger Facilitation, Section K6 - paragraph K6.1.2.

(ii) The VPS will provide a method of displaying a visual paging message, emergency messages, and other visual information to hearing-impaired travellers, accurately and completely via the flight information display systems (FIDS). The VPS is intended for disabled Passenger information paging and emergency messages only.

(iii) The user shall have the option to display messages immediately or to schedule messages for timed display. Scheduling shall allow the user to specify starting day and time and ending day and time.

(iv) The visual paging system shall allow messages to be prioritized. These priorities control which messages get displayed first when there is not enough space to display all messages.

7.3 **Passenger Systems**

(a) Flight Information Display Systems (FIDS)

(i) Flight information display systems (FIDS) shall be based on IATA ADRM Chapter J - Passenger Terminal, Section J12 - paragraph J12.5.6, Section J12.6 and J12.IR1.

(ii) The FIDS architecture should be scalable and expandable to accommodate hardware and application changes and growth

(b) Common Use Passenger Processing System (CUPPS)/Common Use Terminal Equipment (CUTE)

(i) CUPPS shall comply with V1.02 or most recent version of IATA RP 1797 Common Use Passenger Processing Systems Specifications.

(ii) The CUPPS should meet all PCI-DSS requirements.

(iii) Common Use Terminal Equipment (CUTE) shall be based on IATA ADRM Chapter J - Passenger Terminal, Sections J4 and J5.4.

(c) Airport Resource Management and Performance Monitoring Systems (RMS)

At each of the Airports with annual Passengers of more than one million, Airport Resource Management and Performance Monitoring Systems (RMS) shall be established

(i) RMS should be established in either functional or systemic environment: automatic, semi-automatic

(ii) Resources that can be managed should include at least check-in counters, gates, aircraft stands, baggage reclaim carousels

(iii) The system should have a complete set of business rules adjustable by the end user admin function, including overlaps, permissions, preferences and priorities

(iv) RMS should provide ease of use for non-expert users

(v) The RMS data repository should be directly expandable by the users without requiring regular supplier intervention.

7.4 **Security Systems**

(a) Access Control System (ACS)

(i) ACS's at the Regional Airports will be designed and deployed in compliance with applicable EU and national law on aviation security requirements.

(ii) Furthermore:

(A) The ACS will also cover all vulnerable points of each Regional Airport and its car parking areas

(B) All Doors controlled by ACS, will be installed with intercom modules connected to the control room, and will be monitored by CCTV cameras

(b) Closed Circuit Television System (CCTV)

(i) The CCTV will be designed and integrated according to EU Reg 300/2008IATA Chapter W - Anti-Terrorism and Police Facilities, paragraph W1.6 and Chapter H - Airport Security, Section H2 - paragraphs H2.12 and H2.15

(ii) Furthermore:

(A) Surveillance cameras with IP power over ethernet (PoE) technology will be used

(B) Cameras will also have the following features: Control of Pan, Tilt, Zoom (PTZ), Colour, with infrared illuminators and wiper blades (for exterior use where appropriate)

(C) Viewing, recording, and displaying multiple IP cameras simultaneously from any standard computer monitor or multiple monitors by a central security command console station

(D) MPEG4 / H.264 recording

(E) Alarm management functions (sound alarm, pop-up windows or e-mail)

(F) Integration with ACS to display associated camera video upon alarm

(G) Cameras will be connected with ethernet cables to the terminal's control office. For security reasons, double cables will be installed, via different routes

8 Other Buildings

Other facilities such as:

(a) Air navigation services and air traffic control tower building(s)

(b) Rescue and fire-fighting station buildings

(c) Car depots and car parks

(d) Cargo terminal buildings

shall also comply with the relevant articles of this Appendix 10.

Appendix 11
State Works Contracts

Information about State Works Contracts

Airport	Contract Title	Contract End [9]Date and Related Info	Date of Contract Signature	Latest Handover Date (Articles 4.3.2(d) and 19.1.3 of the CA)	Contract Value of the Original Contract (€) (excluding VAT)
Skiathos	Apron Expansion and new connecting Taxiway in the State Airport of Skiathos		14/06/2013	05/11/2016	10,309,867.35
Rodos	Repair and Improvement of Fire Station, Police Station and Terminal Buildings in the State Airport of Rodos "Diagoras"		31/12/2012	31/08/2016	1,109,830.90 (1,518,946.17 including the 1st Additional Contract)

[9] The dates shall be updated on or before Concession Commencement Date.

Appendix 12
Works

1.1

Works are time wise divided in two (2) types:

(a) **Imminent Works**, i.e. the Works which have to be completed within the first period of the concession the completion of which will allow the Concessionaire to increase the Regulated Aeronautical Charges.

(b) **Future Works**, i.e. the Works that will likely be needed after the first four (4) years; their type and size is not known today, and will depend on the future air traffic (aircraft movements, number of Passengers per year, number of Passengers during the Peak Period, etc.), the Required Level of Service, and the Facilities Condition Assessments.

Concerning their type, the Works are further divided into two (2) categories:

(i) **Refurbishment Works**, which comprise the major refurbishment, rehabilitation and/or renovation works of the existing facilities. Refurbishment Works are either Imminent Refurbishment Works, i.e. to be executed within the first twenty (20) months after the Concession Commencement Date, to ensure that the existing facilities operate with no or minor deficiencies (Category Good in accordance with paragraph 3(c)(iii)(B) of this Appendix), or Future Refurbishment Works, which are not known today and their type, extent and implementation period will be identified by the Facilities Condition Assessment. One may estimate that Refurbishment Works are required every 12-15 years for the terminals and every 7-12 years for the airfield (depending on the air traffic and environmental conditions).

(ii) **New or Expansion Works**, which are either Imminent New or Expansion Works i.e. to be executed within the first forty eight (48) months after the Concession Commencement Date to remedy existing under-capacity and problematic service level, or Future New or Expansion Works which are not known today and their type, size and implementation period, will depend on the future air traffic, and the required Performance Standards for the Designated Airport Services (such as the Required Level of Service for the check-in area).

Based on the above categories, Works are divided as follows:

(a) Imminent Works

(i) Imminent Refurbishment Works

(ii) Imminent New or Expansion Works

(b) Future Works

(i) Future Refurbishment Works

(ii) Future New or Expansion Works

2.1 **Imminent Works**

Imminent Refurbishment Works

(a) Imminent Refurbishment Plan

(i) The Concessionaire shall prepare and submit the Imminent Refurbishment Development Plan (**IRDP**) in accordance with Article 20.4.2(a).

(ii) The IRDP shall comprise the following items:

(A) Executive summary;

(B) Introduction and background on previous development actions;

(C) Methodology used to prioritize the refurbishment improvements, and description of the studies or work undertaken to identify the refurbishment improvements required.

(iii) Based on the approved IRDP the Concessionaire will design, finance, acquire all necessary permits by the HCAA or any other relevant Authority, and construct the Refurbishment Works.

(b) First Facilities Condition Assessment

The First Facilities Condition Assessment (FFCA) is similar to the Facilities Condition Assessment which is described in paragraph 3(c) of this Appendix with the exception of the evaluation of the non-existing data i.e. the review of the prior year's FCA findings and the review of the prior year's systems availability (malfunctions and repair registry).

(c) Extra Requirements for the First Assessment of the existing airfield pavements.

(i) On top of the obligations described above, during the FFCA the Independent Engineer will evaluate the condition of existing pavements and their actual characteristics in relation to bearing strength, riding qualities and surface friction, at least in the following airports:

(A) Kos

(B) Mikonos

(C) Mitilini

(D) Rodos

(E) Samos

(ii) The evaluation will be made so as to comply with the applicable EASA Certification Specifications (CS-ADR-DSN) and by taking into account EASA Guidance Material for aerodrome design as well as related standards and recommended practices (**SAPRs**) in ICAO Annex 14, Aerodromes, Attachment A, and ICAO Doc 9157, Aerodrome Design Manual Part 3, Pavements.

(iii) The Independent Engineer may use non-destructive testing methods to evaluate the airport pavements, according to the guidelines described in AC 150/5370: "Use of Non Destructive Testing in the Evaluation of Airport Pavements", U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration.

(iv) Based on the evaluation of the existing pavements, the Concessionaire will finance the design and the construction of the appropriate repair works and potential overlays in order to rehabilitate existing damages or distresses and/or to strengthen the existing pavement to serve heavier aircraft according to the

forecasted aircraft traffic mix for the next 20 years for the specific airport (20-year structural life for the forecasted annual aircraft movements). In case overlays are constructed, the slope (longitudinal and transverse) of the final surface will be according to EASA CS-ADR-DSN.

3.1 **Imminent New or Expansion Works**

(a) Based on:

(i) the existing and forecasted air traffic,

(ii) the size and arrangement of the existing facilities (terminals, aprons, car parkings, etc),

(iii) the condition of the existing facilities,

(iv) the Required Level of Service,

(v) the Standards and Specifications, and

(vi) the Works Requirements.

(b) The Concessionaire shall prepare a 20 year Master Plan for each Regional Airport which will define all Imminent New or Expansion Works and the relevant expropriations require and may include the potential extension of the runways. The Master Plans will be prepared and submitted in accordance with Article 20.1 (Master Plans).

(c) Based on the approved Master Plans, the Concessionaire will design, finance, acquire all necessary Permits and construct the Imminent New or Expansion Works within forty eight (48) months from the Concession Commencement Date.

4.1 **Future Works - Future Refurbishment Works**

(a) Malfunction and Repairs Registry

(i) The Concessionaire shall establish a program for the general maintenance and upkeep of the Regional Airports, in accordance with the ICAO standards and guidance material and related EU requirements for aerodrome maintenance. The Concessionaire is obliged to keep a detailed record of all malfunctions, technical problems, and repairs for each of the facilities and sub facility (including items such as the day of the incident, the number of hours or days that the facility was out of service, the type or repair, the full description of the repaired part, etc.).

(ii) Moreover the HCAA and the Independent Engineer shall have full access to this registry.

(b) Refurbishment Development Plan

The Refurbishment Development Plan will be based on a Facilities Condition Assessment (**FCA**) which will be prepared annually by the Independent Engineer who has the technical qualifications to cover the full spectrum of the FCA.

(c) Facilities Condition Assessment (**FCA**)

(i) The FCA evaluates all major facilities and systems, and includes, but is not limited to, the following items:

(A) Review of the prior year's FCA findings;

(B) Review of the prior year's systems availability (malfunctions and repair registry);

(C) Assessment of all supporting infrastructure and amenities located on the Concession Site as required to enable the Concessionaire to comply with its obligations under this Agreement, including buildings leased to third parties; all health and safety issues must be identified for resolution by the Concessionaire as soon as possible;

(D) Assessment of all major fixtures and fittings (such as tools and vehicles, buildings, mechanical, electrical, communication, and plumbing systems;

(E) Field inspection of critical utilities within the Concession Site of the Regional Airports, including storm water drainage, sanitary sewer, sewage treatment plants (only when under the responsibility of the Regional Airport), electrical, water, and communications networks;

(F) Field inspection of above and below ground storage tanks and maintenance recommendations;

(G) Field inspection of airfield pavements, including runways, taxiways, aircraft aprons, and vehicle service roads, markings, sings and fencing;

(H) Recommendations to the Concessionaire in terms of investments that need to be carried out immediately due to aviation safety concerns, including, where appropriate, a reference to the applicable legislation with regard to such investments ; and

(I) Recommendations to the Concessionaire in terms of near-, intermediate- and long-term facilities improvements.

(ii) The FCA will be performed according to stipulations included in the FCA Manual to be developed by the Concessionaire. The FCA Manual shall specify: the scope of the assessment, safety requirements for execution of the assessment, and the reporting standards for the deliverable. The findings of the FCA shall be communicated to the HCAA.

(iii) The FCA will classify the facilities assessed into the following categories:

(A) **Excellent**: no operational deficiencies, minimum standards are exceeded;

(B) **Good**: minor operational deficiencies, minimum standards are exceeded or met;

(C) **Fair**: minor operational deficiencies, most minimum standards are met, some capital improvements or corrective actions need to be considered, intermediate-term improvements should be identified;

(D) **Poor**: significant operational deficiencies, facility fails to meet minimum standards, near-term capital improvements or corrective actions must be taken; and

(E) **Critical**: major operational deficiencies and / or safety issues are identified, urgent corrective action must be taken. This category may also include improvements necessitated by new laws or regulations.

(iv) The Concessionaire will use all commercially reasonable efforts to maintain each facility or system in category "Good" or better. At a minimum, the inspection component of the FCA will include Facilities and at least their respective major systems and elements as outlined in Table 1, in the following areas:

(A) Airfield

(B) Terminal and concourses

(C) Landside and other Facilities within the Concession Site

Table 1: FUNCTIONAL AREAS FOR INSPECTION

Functional Area	Major Systems and Elements
Airfield	Pavement
	Fencing
	Mechanical installations:
	Irrigation systems
	Waste water systems
	Storm water systems
	Drill holes submersible pumps
	Electrical installations
	Airfield electrical systems - lighting
	Communications systems
	Landscaping
	Aircraft and vehicle fuelling systems and associated storage facilities
Terminal and concourses	**Building elements**
	Building envelope
	Below grade systems
	Roofs
	Walls

Functional Area	Major Systems and Elements
	Fenestration
	Building structural system
	Masonry
	Floor
	Building fit out
	Ceilings
	Flooring hard
	Flooring soft
	Partitioning
	Cladding and wall finishes
	Interior doors
	Stairs and railings
	Sanitary ware and fittings
	Fixtures and fittings
	Sitting
	Signage
	Baggage handling system
	Conveyers and belts
	Baggage claim units
	Hold baggage screening equipment
	Hand baggage and people screening equipment
	Mechanical installations
	Air conditioning
	Indoor and outdoor chilled water piping networks
	Indoor and outdoor ducts networks
	Protection of ducts and pipes insulation with aluminium sleeves

Functional Area	Major Systems and Elements
	Air handling units
	Central chilled water chillies
	Cooling towers
	Ice storage tank
	Flat plate heat exchanger
	Close control units - precision cooling
	Heating facilities
	Heating piping networks
	Boilers
	Fuel burners
	Circulation pumps
	Expansion tanks
	Fuel oil storage tanks
	Natural gas
	Water supply
	Pipe networks
	Booster stations/ water tanks/water softeners
	Hot water heaters
	Waste water systems
	Pipe networks/ manholes
	Lift stations
	Storm water systems
	Fire fighting installations
	Pipe networks
	Sprinkler, hose reel and hydrant networks
	Portable fire extinguishers
	Fire fighting booster set

Functional Area	Major Systems and Elements
	Local non water fire fighting systems (FM 200, argonite, inergen, dry powder, CO2)
	People lifts / bulky items lift (elevators)
	People movers – escalators etc.
	Electrical installations
	Medium voltage 20KV
	Power transformers 20KV/400V
	Medium voltage switchgear
	Medium voltage power cables in transformer station
	Low Voltage
	Low voltage compensation (P.F) panels
	Electric power generators
	Main uninterruptable power supply (U.P.S)
	Constant current regulators (CCR)
	Low voltage switchgear
	Relay and switch cabinets
	Power cables (low voltage and 6,6 KV)
	Lighting and electric equipment
	Emergency lighting systems
	Automatic doors
	Air curtains
	Clocks and timing system
	Building management system (BMS)
	Supervisory control and data acquisition (SCADA) system
	Lightning protection
	Fire detection system
	Information technology systems

Functional Area	Major Systems and Elements
	Local area network
	Voice systems
	Passenger wireless systems
	Closed circuit television (CCTV)
	Access control system (ACS)
	Audio paging
	Common use passenger processing services (CUPPS)
	Flight information display system (FIDS)
Air Navigation Services Building / ATC tower building	Building elements
	E/M installations
	Information technology systems (excluding components of communications, navigation and surveillance Systems)
RFF Buildings	Building elements
	E/M installations
	Information technology systems
Cargo Facilities	Automobile and truck parking areas
	Aircraft parking apron
	Building elements
	E/M installations
	Information technology systems
Other Buildings	Building elements
	E/M installations
	Information technology systems
Landside access road and parking infrastructure	Pavements
	Mechanical installations
	Irrigation system
	Waste water system

Functional Area	Major Systems and Elements
	Storm water system
	Landscaping
	Commercial vehicle staging areas
	Signage
	Vehicle parking lots
	Electrical installations
	Roadway and parking facilities lighting
	Information technology systems
	Access control system (ACS)
	Closed circuit television system (CCTV)
	Audio paging systems (APS)

(d) Refurbishment Development Plan

(i) The FCA shall form the basis for the Refurbishment Development Plan (**RDP**). The RDP shall outline the near-, intermediate-, and long-term Refurbishment Works planned to address the findings of the FCA, as well as any other planning studies (e.g. master plan) conducted by the Concessionaire.

(ii) The RDP should prioritize the projects, and identify the environmental requirements that need to be satisfied for their implementation. The RDP shall be submitted to the Independent Engineer on an annual basis for approval.

(iii) For Facilities assessed by the FCA as fair, poor, or critical, an improvements action plan must be established within the RDP. The recommended improvements shall be allocated into three categories based on the priority for action, as follows:

(A) **Critical**: refurbishment improvements need to be executed immediately, or as soon as practicable;

(B) **High**: refurbishment improvements need to be executed in the near-term; and

(C) **Low**: refurbishment improvements may be justified in the near-term to realise improved performance of the respective Facility; they may be elective to some extent.

(iv) The RDP shall provide a brief description and justification of all planned refurbishment improvements. It shall also include a probable cost estimate for each of the planned refurbishment improvements for all projects for the near- and intermediate-terms (0-10 years).

(v) The RDP shall at least comprise the following:

(A) Executive summary;

(B) Introduction and background on previous development actions;

(C) Methodology used to prioritize the refurbishment improvements, and description of the studies or work undertaken to identify the refurbishment improvements required; and

(D) Recommendations for refurbishment improvements over the next five years, with the greatest detail given to projects scheduled to be completed within the first year of the RDP.

5.1 **Future New or Expansion Works**

(a) The Concessionaire shall ensure that the Performance Standards and capacity requirements, as specified in Appendix 6 (Performance Measurement), are complied with. As a result, future expansion works will be required according to the future air traffic increase.

(b) The Concessionaire has to assess the Passengers terminal and apron capacities following the procedures described in article 3 (3.1 and 3.2) of Appendix 6 (Performance Measurement) and prepare new and updated Master Plans for New or Expansion Works where required. The Concessionaire may also consider the potential extension of runways where applicable.

(c) Each Master Plan will provide all necessary airport expansions and improvements and shall ensure that there will be no need for further improvements within the following time periods, even in case these periods fall beyond the end of the Concession Period.

(A)	New buildings and major building expansions	10 years
(B)	Airfield works	10 years
(C)	Internal building improvements	5 years
(D)	Car parks	7 years

(d) The Concessionaire will design, finance, acquire all necessary permits by the HCAA or any other relevant Authority and implement expansion works of runways, taxiways, aprons, Passengers terminals, car parking, relocations of fuel farms, ATC tower etc., so as to comply with the approved master plans up to the end of the Concession Period.

6.1 **Requirements**

All elements, materials and finishes which will be used in Works shall be structurally safe, durable and robust, suitable for their intended purpose and performance, easy to maintain and repair, resistant to accidental or malicious damage, compatible with the Works Requirements and must have a minimum life expectancy according to the Handback Requirements.

Appendix 13
Maintenance Requirements

Routine Maintenance
Throughout the Concession Period, the Concessionaire will regularly maintain all assets and will ensure that:

(a) Facilities at the Regional Airports comply with all applicable European and national legislation, such as EASA acceptable means of compliance for aerodrome certification as well as Building Regulations.

(b) Facilities, Fixtures and Fittings including any assets built or manufactured before the Concession Commencement Date, are in good working condition and meet at least the requirements of this Appendix.

1 Airfield

1.1 General

(a) Airfield facilities shall be inspected and their condition monitored regularly as part of airport maintenance management. An appropriate airport infrastructure maintenance programme shall be established and its implementation monitored, in accordance with EASA requirements.

(b) Airfield facilities to be regularly inspected and maintained are:

(i) Pavements (runways, taxiways, aprons)

(ii) Drainage systems

(iii) Visual aids (including, among others, markings, lights, and signs)

(iv) Fencing

(c) The Concessionaire will be in charge to perform regularly:

(i) Runway friction measurements

(ii) Collection and dissemination of pavement surface state information

(iii) Rubber removal

(iv) Sweeping and clearance of debris

(v) Repairing of pavement surfaces (cracks, joints, etc.)

(vi) Maintenance of the storm water drainage systems

(vii) Maintenance of the sewage treatment plants (where they belong to the airport)

(viii) Maintenance of the irrigation system

(ix) Maintenance of the electrical systems - lighting

(x) Maintenance of the unpaved areas (strips, etc.)

(d) The maintenance management at the Regional Airports shall be in accordance with the following standards:

(i) EASA AMC & GM for aerodrome maintenance (AMC.ADR.OPS.C)

(ii) ICAO Doc 9137, Airport Services Manual, Part 2, Pavement Surface Conditions.

(iii) ICAO Doc 9137, Airport Services Manual, Part 9, Airport Maintenance Practices.

(e) In addition, for the mechanical installations, the maintenance requirements are as follows:

1.2 **Airfield Mechanical Installations**

(a) Irrigation System

Pipe Networks / Manholes / Control cables

(i) Inspect with a proper pipe inspection camera, all underground pipes for damages, and repair accordingly

(ii) Inspect all surface secondary pipe networks for leaks. Replace where necessary

(iii) Perform inspection on all control cables, conduits and control valves of the secondary irrigation system

(b) Waste Water Systems

Pipe Networks/ Manholes

(i) Inspect with a pipe inspection camera, all underground pipes for damages, and repair accordingly.

(ii) Inspect and clean all inspection manholes and seal accordingly

(iii) Inspect and clean all surface drainage channels and gratings

Lift Stations/ Septic Tanks

(i) Inspect lift pumps and maintain in accordance with the manufacturer's maintenance manual

(ii) Inspect lift stations for leaks and damages and repair accordingly.

(iii) Clean and inspect septic tanks for any leaks or damage and repair accordingly

Sewage Treatment Plant

(i) Maintain in accordance with manufacturer's and vendor's maintenance manual

(c) Storm Water Systems

(i) Inspect with a pipe inspection camera, all underground pipes for damages, and repair accordingly.

(ii) Inspect and clean all surface drainage channels

(iii) Inspect and clean all inspection manholes

(iv) Check proper operation of booster pumps in accordance with the manufacturer's maintenance manual. Repair wherever needed.

(d) Drill Holes Submersible Pumps

(i) Maintain in accordance with manufacturer's maintenance manual

2 Terminals

Routine Maintenance will be carried out for each specific construction category and item as follows:

2.1 Building Envelope

The building envelope is the physical separator between the interior and the exterior environment of a building. It serves as the outer shell that maintains the indoor environment and facilitates its climate control (together with the mechanical conditioning systems).

The physical components of the building envelope include below grade systems, roofs, walls, fenestration, atria systems, etc. All aspects of the building envelope must provide:

(a) Support (to resist and transfer environmental and facilities loads)

(b) Control (of air flow, noise, water, wastewater, energy of all types, etc.)

(c) Finish (to meet human requirements for internal and external space)

(d) Below Grade Systems (foundation walls, floor slabs, and tunnels)

(i) Identify structural problems, cracks and failure of support, and repair damages on walls and slabs on grade.

(ii) Identify any waterproofing failure or leakage, and repair.

(iii) Inspect all wall and floor penetrations (e.g. sewage pipes, water line, power supply, communications), focus on possible failure (mechanical or moisture and water proofing), and repair.

(iv) Inspect and clean all drainage outlets at the perimeter wall and check the proper function of pumps and drainage pipes.

(v) Check all interior finishes at the perimeter wall and floor slab for any failure on finish, mould, cracks, peeling on paint, and repair.

(e) Roofs

(i) Identify problems on supporting structural elements due to any mechanical load (such as static load, seismic load, wind, blast and fire), and repair

(ii) Identify problems on structural elements for problems due to ageing, or environmental conditions (such as rust on steel reinforcing bars, steel members, corrosion on structural members, concrete carbonation), and repair.

(iii) Inspect any waterproofing system for failure or leakages, and repair

(iv) Identify any thermal insulation damage (e.g. washing out, removed element etc.), and repair.

(v) Identify any sound insulation damage, and repair

(vi) Inspect all roofing penetrations (drainage pipes, power supply, HVAC pipes and duets), check for any damage on items or on roofing elements (waterproofing), and repair

(vii) Inspect all drainage outlets, remove materials blocking their proper function and clean. Repair possible damages and check their proper function.

(viii) Inspect lighting protection system and items, check for possible damages and repair.

(ix) Inspect all E/M installations on roof, check for possible damages on fixing, waterproofing, sound absorbing systems, etc., and repair.

(x) Inspect flashings, parapets, gullies, gutters, water spout overflows for any possible problem or malfunction and repair.

(xi) Inspect ballast on ballast roof and repair damages or shifting of material flatten and grading.

(xii) Inspect walkways or roofing pavements and repair damages, inspect joints between roof tilling and seal.

(xiii) Inspect expansion joints on roof and repair possible damages.

(xiv) Inspect planted green roofs if any, check irrigation systems drainage and vegetation and repair possible damages.

(xv) Inspect interior part of roof for possible damages, leakages, condensations, mould, define the relevant causes and repair.

(xvi) Inspect all mechanically operated roof openings, smoke-vents, skylights, air-exhausts, ensure their functionality and weather tightness, and repair

(xvii) Inspect all roof-access items and maintenance walkways, check for any possible blockage or damage, and repair.

(f) Walls

(i) Identify any cracks, breaks, change of geometry or problems on supporting structural elements resulted from any mechanical failure because of dead load, seismic activity, wind, blast, fire or other action, and repair.

(ii) Identify any problem on supporting structural elements resulted from ageing, or environmental, or climatic conditions, such as rust on steel reinforcement bars or steel members, corrosion on structural members, concrete carbonation and repair.

(iii) Identify any moisture, leakages or mould showing that vapor retarder or water drains along drainage planes are not working properly. Find the cause of malfunction and repair.

(iv) Identify any damage on thermal insulation, replace and repair. Ensure that thermal insulation meets requirements for U value, in accordance with the energy efficiency study.

(v) Inspect all wall penetrations (for pipes, power supply, ducts and exhaust fans), check for any damage on item or on wall element, and repair.

(vi) Inspect all drainage downpipes and outlets or gratings at the base of the wall and keep them clean and clear of blockage.

(vii) Inspect flashing and waterproofing at the base of the wall and repair possible problems. Clean splashes and damp from this place along the wall.

(viii) Inspect exterior surface of cladding and repair any damage on cladding (in panel supports and/or in panels, or in tiles of cladding) because of structural damage or failure. Replace blasted or mouldy material and reinstall new, of the same quality and appearance.

(ix) Inspect exterior finish of plaster for cracks and weathering, repair and repaint with paint of proper quality to ensure that vapor permeability and water resistance of the wall is in accordance with specifications.

(x) Inspect expansion, control and construction joints and ensure functionality of joint sections, materials and sealants. Repair if there is any failure or damage.

(xi) Inspect interior parts or finishing of external walls; clean surfaces, repair any damage on surface, or wall finish, and repaint.

(xii) Inspect external wall interior cladding and acoustic insulation, clean and repair panels and inspect acoustic insulation. Repair or replace in case of severe damage.

(xiii) Inspect interfaces with other systems or parts, e.g. pavements, fenestration, landscaping, and roofs, review all joint connections, and repair any damage on these elements.

(g) Fenestration

This section refers to envelope elements with Transparency, Translucency, or Opacity qualities, or elements providing access to the Building Interior, i.e. Glazing, Windows, Curtain Walls, Sloped Glazing and Exterior Doors.

(i) Glazing

(A) Inspect Insulated Glass glazing panels for fogging caused by condensation of moist air that penetrates into the air space of insulating glass units through or around the hermetic seal of the

unit. Remove panels and repeat sealing in a controlled environment. Reinstall repaired glazing.

(B) Inspect Laminated Glass glazing panels for possible delamination (when the edge of the glass is in contact with water for a long period, this may cause the interlayer to debond from the glass surface). Replace panels and address the cause of water presence.

(ii) Windows

(A) Inspect window frame for water penetration resistance, air tightness and permeability. Check perimeter gaskets and weather strips for ageing and failures. Replace old or damaged material and ensure water resistance and air tightness.

(B) Inspect window perimeter flashing (sill, jambs and head) and connections with the walls to ensure that the façade's functional layers (waterproofing, thermal insulation) retain their continuity.

(C) Inspect hardware of windows to find out if they are operable, and ensure their functionality.

(D) Inspect window frame for any change in geometry or deformation due to structural failure by static or dynamic loads (e.g. dead and live loads, seismic, blast, fire wind, illegal or forced entry, etc.). Repair damage or replace.

(E) Ensure that in any window replacement the energy performance of the unit overall (i.e. glazing, frame and perimeter details), heat transfer coefficient, light transmittance, light reflectance and U value, comply with the energy efficiency study.

(F) Ensure that in any window replacement sound insulation complies with the Rw value as specified in the sound insulation study.

(iii) Curtain Walls

(A) Inspect curtain wall frame and supports to ensure stability, good condition and sound performance of all elements and components. Check all junctions of the frames to ensure good performance of open joints, sealants, gaskets and weather strips. Investigate curtain wall to identify any change in geometry or deformation due to mechanical failure. Repair damage or replace mullions and/or transoms, and ensure caps and covers to be in good condition and performance.

(B) Inspect infill panels (glass or opaque panels) and check from both sides (interior or exterior) for any change in geometry or damage because of mechanical failure. Repair damage or replace infill panels.

(C) Inspect curtain wall from both sides to ensure functionality regarding Moisture Protection (water and air tightness, good flow at drainage of condensates to the outside), Thermal Performance (Conduction, Thermal Break, Comfort), Visual (Day lighting, Aesthetics), Sound (Acoustic), Back Pans, Shadow systems, Safety (Fire Safety and Smoke seal and exhausts by motorized systems). In case of malfunction investigate the cause and repair.

(D) Inspect curtain wall to identify possible leakages, both air and water. Leakages can often remain concealed within the wall components and cause deterioration and mould growth. Investigate any presence of mould, clean and repair.

(E) Inspect curtain walls for glazing problems specific to curtain wall construction, including visual obstruction from condensation or dirt, damage to opacifier films from material degradation, condensation and/or heat buildup insulated glass issues or laminated glass issues. Repair accordingly.

(F) Inspect curtain walls for failure of internal gaskets and sealants due to curtain wall movements (thermal, structural), prolonged exposure to water/heat/sun, and UV degradation. Repair accordingly.

(G) Inspect curtain walls for failure of exposed gaskets and sealants due to curtain wall movements (thermal, structural), environmental degradation. Repair accordingly.

(H) Maintain curtain wall perimeter sealants. Remove and replace perimeter sealants after a meticulous surface preparation and proper detailing.

(I) Curtain wall Aluminum Frames are generally painted by factory applied fluoropolymer thermoset coatings, which have good resistance to environmental degradation and require only cleaning. In case degradation reaches a level that is visually unacceptable, a recoating is required with air-dry fluoropolymer coating applied required after a special surface preparation.

(J) Anodized Aluminum Frames are not to be re-anodized in situ. Must be cleaned and protected by proprietary clear coatings to improve appearance and durability.

(K) Inspect exposed glazing seals and gaskets and maintain them in order to minimize water penetration, limit exposure of frame seals and protect insulating glass seals from wetting.

(L) In any major curtain wall replacement and maintenance, ensure that the replacement of components (frames, infill panels glazing or opaque) retains the overall energy performance of the curtain wall as in the Energy Efficiency Study.

(M) Ensure in any major replacement as above that Sound Insulation and Acoustic Performance retain the requirements of the relevant study.

(iv) Sloped Glazing

(A) Inspect sloped glazing and skylights and review supporting structure (rafters, cross bars and pressure bars that clamp the edges of the glass to the rafters) for any change of geometry or deformation due to mechanical failure. Repair damage or replace member or members.

(B) Inspect infill panels (glazing, opaque or P.V. glazing panels) of sloped glazing for any change of geometry or damage because of any structural or thermal movements. Repair.

(C) Inspect thoroughly sloped glazing for moisture protection due to rainwater and condensates, since sloped glazing as a roof is exposed to a larger volume of rainwater and snow and is much more susceptible to water leakage. Check if leakage and condensations are properly collected and drained to the exterior, clean drainage system and check sill flashing. Repair any malfunction.

(D) Inspect sloped glazing for ageing problems due to additional exposure at UV light causing faster ageing of sealants of glazing panels. In case of failure, replace panels and of course seals and gaskets.

(v) Exterior Doors

(A) Inspect all kinds of Pedestrian Exterior doors with vestibules or not, such as Swing doors, Revolving Doors, Automatic Sliding doors serving as public entrances or exits, and ensure that they are working properly concerning egress, accessibility, thermal performance (conduction, solar radiation, thermal break, comfort), moisture protection (water penetration, condensation resistance), visual (day lighting, aesthetic), sound (acoustics) safety, operating and security hardware, access control. Check doors to identify any violation on frames or hardware due to any mechanical damage (e.g. wind, forced entry or unauthorized illegal access), ageing, or over use. Repair any damage, replace hardware, frame or panel and ensure proper use of the doors.

(B) Inspect all kinds of Industrial Exterior Doors, used for material handling, and access openings (e.g. to the Baggage Hall and Baggage Handling, Service or Maintenance Doors to the exterior), and ensure that they perform properly. Rolling Doors, Sectional Doors, Sliding Doors or Overheads and Swing doors motorized or with manual operation push up or chain, are to ensure security and functionality and must be checked accordingly. Exterior Doors need also to be checked for thermal performance, visual, sound (if applicable), safety, operating and security hardware and access control. Check doors for any mechanical damage (wind loading is critical for this kind of doors because of their size). Repair any damage, replace hardware, frames, or panel material and ensure proper use of each door.

(C) Ensure frequent maintenance of Exterior Doors. Since they are used intensively, exterior doors will have a shorter service life and higher maintenance requirements than other building envelope components. Check regularly and maintain perimeter sealants and gaskets, inspect ungalvanized steel doors or galvanized painted doors and repaint as often as it is required. Inspect also and check aluminum doors painted or anodized and repaint with air-dry fluoropolymer coating or with a clear coating for anodized as often it is required. Inspect door hardware and make any adjustment or lubricate as required.

2.2 **Building Structural System**

(a) The structural system, or structural frame, refers to the load-bearing sub-system of the building. The structural system of a building transfers loads through interconnected structural components or members e.g. columns, walls, beams,

slabs, trusses, decks, bracings, and girders. As with the building envelope, all parts of the building Structural System must provide:

(i) Support (to resist and transfer all static and dynamic loads)

(ii) Finish (to meet human requirements for internal spaces)

(b) Routine maintenance of the structural system should identify in time the rising of a structural problem due to earthquake, blast, fire, or weathering. Problems often concern the visual part (aesthetics) of the structural system.

(c) Requirements for the routine maintenance of the structural system are as follows:

(i) Investigate structural system (columns, bearing walls, beams, trusses, girders, slabs, decks and bracings) to identify any problem, deformation, crack, leakage, corrosion, concrete carbonization, etc., and repair it in accordance with the relevant structural and safety requirements.

(ii) Investigate structural system to identify any damage on the surface of the structural member affecting its protection and its bearing capability, endurance and aesthetics. Repair and repaint the surface as required.

(iii) Inspect expansion joints and repair any possible damage on profiles and materials.

2.3 Masonry (interior heavy walls)

(a) Masonry refers to all heavy walls of interior (i.e. not belonging to the building envelope), such as not bearing concrete walls, brick walls, concrete block walls, stonework. Masonry may be plastered or left exposed for aesthetic reasons.

(b) Masonry is used in the building interior because of its capability to support heavy materials and utilities, for sound insulation, and for passive fire protection in the compartmentation of the building. It can also resist effectively structural loads.

(i) Inspect masonry walls to identify any problem, due to structural failure (such as static load transferred at the joints with structural members, seismic load, blast and fire). Repair accordingly.

(ii) Inspect masonry walls at all joints and interfaces with other building components (structural members, building envelope, partitions, doors, etc.), check for damages or failure of joint material or profile, and repair.

(iii) Investigate all wall penetrations (pipes, cable trays, ducts of the HVAC system). Focus on possible failures, check good function of fire compartment at all wall penetrations, check the function of fire dampers, and repair.

(iv) Investigate the reason for any leakage, damp, mould or fungus on the wall surface, and repair.

(v) Inspect expansion joints and movement joints and repair any possible damage on profiles, sealants or filling material, and repair.

(vi) Inspect masonry walls for any surface damage or color degradation, repair and repaint accordingly.

2.4 Floors

Floor refers to every substrate of finish floor to facilitate and level finish floor in accordance with the finishing material. Floor substrates have the capability to bear and transfer loads to structural members, to support finishing material, and strengthen it against surface cracks; they must contribute to waterproofing (in wet areas), and sound insulation (in utility rooms), incorporate sewage pipes, HVAC pipes etc., and follow any movement of the building.

(a) Inspect floor to find any possible problem of substrate showing structural and/or mechanical failure. Rip finishing material and repair accordingly (open contraction joints if required, remove improper material if any, and repeat construction, fill joints with sealant, etc.).

(b) Inspect the underside of the slab to identify problems on the floor due to leakage caused by damage on sewage or water pipes incorporated in the floor. Rip material, repair damage and repeat flooring.

2.5 Building Fit - Out

(a) Building fit-out comprises the following items related to interior works.

(i) Ceilings

(ii) Flooring

(iii) Partitioning

(iv) Cladding and wall finishing

(v) Interior doors

(vi) Stairs and railings

(vii) Sanitary ware and fixtures

(viii) Fixtures and fittings

(ix) Sitting

(x) Signage

(b) Ceilings

This part refers to any type of finished ceiling viewed by people from the building interior; also included in this part are finished structural ceiling, suspended ceiling and acoustical items suspended from ceiling to improve acoustic performance. Ceiling integrates a number of installations like lighting, audio, fixtures, HVAC fixtures and outlets, fire extinguishers and sprinklers, and signage. Maintenance work on ceiling needs to be coordinated with all disciplines to avoid damages during maintenance.

(i) Inspect and repair suspended ceilings so they do not have undue deflection, missing tiles or planks, cracks or breaks that affect ceiling function and/or aesthetics.

(ii) Ceilings must remain level, flush at joints, adequately secured. They also must satisfy fire rating, and acoustic performance in accordance with the relevant statutory codes and studies.

(iii) Ensure that ceilings remain clean of damp or leak. In case of damage, repair and replace tiles, or repaint the ceiling with the appropriate color and paint.

(iv) Inspect expansion joints in the ceiling and repair damages or loss of air and water tightness.

(c) Flooring

This part includes any type of finished floor and skirtings (natural stone tiles, artificial stone, terrazzo, ceramic, resilient floor, carpeting, epoxy coating or impregnation and raised floor). Flooring also integrates a number of installations as inlets of sewage system, access floor openings integrated to the finish floor and sometimes directional lightning and special tilling for blind persons, poles for signage and protective railing (bumper rail) for the protection of walls and partition from the carrying baggage trolleys and cleaning floor machinery.

(i) Inspect floors to be complete, sound, secure and free from undue deviation and tripping hazards. Repair as required.

(ii) All finishes must be clean and in compliance with the relevant health and safety legislation. Repair or reinstall flooring which does not comply with the relevant standards.

(iii) Retain slip resistance and acoustic properties where it is required in accordance with the study.

(iv) Floor markings must be clear and continuous.

(v) Repair joints if filling material is cracked or has come out. Refill and clean. Floor joints have to be flush, straight, and filled with joint material of the same color.

(vi) Check movement joints and repair sealing material.

(vii) Inspect expansion joints and repair any damage affecting aesthetics, tightness and function of the expansion joint profile. Heavy equipment is often damaging the profile. Replace as required.

(viii) Inspect Poles and Railing to be secured and properly fixed on the floor. Repair any unstable or damaged fixing, and reinstall.

(d) Partitioning

This part includes all not load bearing, light weight wall construction for separating or dividing rooms. These are double planked metal framed partitions (as gypsum board partitions) and assembled sectional wall partitions with transparent or opaque infill panels. Movable partitions used to subdivide an area or a room, are also included in this category.

(i) Inspect partitions for any failure, change of geometry or damage due to any loading action owed to dead or dynamic overload, seismic blast, fire, and soft body impact loading. Repair damages ensuring that partitions are complete and retain their original appearance.

(ii) Ensure that partitions fulfill all performance requirements concerning fire rating, water resistance, sound insulation, acoustics, safety and security in accordance with the respective dedicated studies carried out at the design stage.

(iii) Ensure that all finishes are clean, without any significant permanent marking, staining or oxidation.

(iv) Ensure that wall covers or decorations satisfy the requirements against surface flame spread. Remove any material suspected to facilitate potential spread of flame from all public areas.

(v) Ensure the good condition of expansion or control joints, and repair any possible damage.

(e) Cladding and Wall Finishing

This part refers to wall finishes of the building interior such as wall cladding for aesthetic and functional reasons (water proofing, resistance to dirt, prevention of health, resistance to spread, flame fire rating, and acoustics), painting, decorative coating and soft finishes (wall papers, glass fiber textiles, vinyl wall coverings, etc.).

(i) Ensure that wall finishes are complete, sound, secure and free from undue deviation and degradation of material or color. Repair accordingly.

(ii) Ensure that wall finishes are clean and comply with the relevant health and functional legislation.

(iii) Ensure that all tilling is free from staining and mould growth.

(f) Interior Doors

(i) Inspect all kinds of pedestrian interior doors such as swing doors, revolving doors, and automatic sliding doors, used by the public or personnel (government, airport, airline, security or maintenance), and ensure that they operate properly regarding egress, accessibility, visuality (transparent or opaque and aesthetics), sound (acoustics), safety, operating and security hardware, and access control.

(ii) Check doors and frames to identify any violation on frames or hardware due to any damage (e.g. forced entry, illegal access), ageing, or overuse. Repair any damage, replace hardware, frame or panel, and ensure proper use of the doors.

(iii) Inspect all kinds of industrial interior doors and secure that they operate properly as per their specialized function: rolling doors, sliding doors or overhead doors and shutters, fire shutters of any kind, swing industrial doors, fire doors, conventional curtains motorized or manually operated, access panels used for material handling, access openings (e.g. for baggage conveyors), service or maintenance doors, must be checked to ensure security and functionality; repair any damage, replace failed material and ensure proper and safe use of each door.

(iv) Ensure that maintenance of interior doors is as frequent as that of exterior doors, due to their intensive use.

(g) Stairs and Railings

(i) Finishings need to be complete, clean and in compliance with the relevant health and safety legislation.

(ii) Stairs need to be level, safe, with no loose finishes, in accordance with the relevant codes.

(iii) Ramps need to retain the appropriate gradient, in accordance with the relevant codes.

(iv) All handrails and railing need to be secure and in accordance with the relevant codes.

(h) Sanitary Ware and Fixtures

(i) All sanitary ware, faucets, and any other sanitary installations must be clean and must function without any problems, including breakage and blockage.

(ii) Inspect seals and other waterproof joints, to be reasonably free from staining and mould growth.

(iii) Ensure that all sanitary ware and installations are free from chips and cracks which affect the functionality of the equipment and may produce a buildup of bacteria.

(iv) All soap dispensers and hand drying units must be sufficient in quantity, fully functional, free from any defect, clean and hygienic.

(i) Fixtures and fittings

This part contains all functional furnishing of the terminal, such as check-in counters, ticket desks, migration/passport control, customs control, retail concessions front of shops, Passenger gates, information counters and desks, lost and found, tourist information, car hire, etc.

(i) Ensure that all fittings function properly, including breakage and blockage.

(ii) Ensure that surfaces are smooth and free from staining and dirt.

(iii) Ensure that fixtures and fittings are secure, safe and free from chips and cracks.

(iv) Ensure that the equipment integrated into the fixtures, such as customer displays LCD, LED or touch screen technologies, operate properly and provide the required information to Passengers.

(v) Ensure that hardware for desks, drawers and cupboards is in good condition and works properly.

(j) Sitting

(i) Ensure that sitting is adequate in accordance with the Required Level of Service. Provide additional sitting, if required, for all Passenger/meter greeters in concourses and gates.

(ii) Ensure that sitting is clean, and comfortable for short and long stay use.

(iii) Ensure that sitting is suitable for people of all shapes, sizes and ages and easy to use by the increasing number of the elderly and the less agile Passengers.

(iv) Ensure that sitting is robust and stable.

(v) Ensure that sitting is structurally sound, allowing a clear view underneath, facilitating security checks and cleaning.

(vi) Ensure that sitting meets the mandatory safety standards.

(k) Signage

(i) Ensure that signage - directional, informational, signposting and tertiary - is in accordance with Chapter J12 of IATA's Airport Development Reference Manual.

(ii) Ensure that electronic visual information display systems (EVIDS) are adequate. Provide additional equipment, if required.

(iii) Ensure that emergency and exit signage, and directional lighting required for the building evacuation, operate properly.

2.6 **Baggage Handling System**

(a) Maintain regularly baggage conveyers and belts in accordance with manufacturer's maintenance manual and to ICAO's Document 9137, Chapter 9.7.

(b) Maintain regularly baggage claim units in accordance with manufacturer's maintenance manual and to ICAO's Document 9137, Chapter 9.8.

(c) Maintain regularly all equipment used for HBS in accordance with manufacturer's manual and to ICAO's ANNEX 17, Chapter 4.5, 4.6, 4.7 and IATA's ADRM, Chapter U11.

(d) Ensure that processing at the baggage hall is in accordance with the IATA's ADRM, Chapter U10.

2.7 **Mechanical Installations**

Air Conditioning

All air conditioning equipment must be maintained in accordance with manufacturer's maintenance manual and, in addition, to ICAO's Doc 9137 - Airport Services Manual (Part 9 - Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition), Chapter 9 Maintenance of Airport Air Conditioning Systems, paragraph 9.4. Maintenance shall also include the following:

(a) Chilled Water Piping Networks

(i) Inspect all chilled water piping networks for leaks, repair and refill accordingly.

(ii) Inspect all chilled water piping networks for rust and maintain with anticorrosive paint in two layers wherever required.

(iii) Inspect all chilled water pipe network insulation and its protection for damage and repair/replace accordingly.

(iv) Inspect circulation pumps for proper operation and maintain in accordance with the manufacturer's requirements.

(v) Check all shut off valves, check valves, regulating valves and motorized valves for their proper and automatic operation. Replace or repair accordingly.

(b) Ducts Networks

(i) Inspect all HVAC Ducting network insulation and repair accordingly.

(ii) Perform leak test on duct networks and seal where needed.

(iii) Inspect external thermal insulation protection and repair accordingly.

(iv) Check for the proper operation of regulating dampers, fire dampers.

(v) Clean ducts internally wherever possible.

(vi) Check flexible connections to fans and air handling units for damage/leaks and replace/repair.

(vii) Clean supply/exhaust grilles.

(c) Air Handling Units

(i) Clean/replace air filters in the central air handling units.

(ii) Clean fan sections.

(iii) Check fan belts for proper tension and replace in accordance with operating hours.

(iv) Clean cooling and heating coils.

(v) Check proper and smooth operation of damper mechanisms and motors. Maintain where necessary.

(vi) Check fan bearing operating hours and grease or replace.

(vii) Inspect electrical motors for excessive wear and replace if necessary.

(viii) Check condensate collection pan for leaks, corrosion or blockages and maintain accordingly.

(d) Central Chilled Water Chillers

(i) Check refrigerant pressure and maintain to manufacturer's standards.

(ii) Check for proper temperature range and automatic operation.

(iii) Check compressor's operating hours and maintain or replace bearings in accordance with the manufacturer's requirements.

(iv) Inspect all electrical motors and maintain or replace in accordance with manufacturer's requirements.

(v) Inspect all hydraulic connections for leaks and corrosion and maintain accordingly.

(vi) Check fans' operating hours and insect for smooth operation, replace bearings where needed in accordance with manufacturers' requirements.

(vii) Perform chemical cleaning of tubes in accordance with the manufacturers' requirements.

(e) Cooling towers

Maintain in accordance with manufacturer's maintenance manual.

(f) Ice Storage Tank

Inspect for any leaks and damage to the tanks and pipe network and repair accordingly.

(g) Flat Plate Heat Exchanger

Inspect and maintain in accordance with manufacturer's maintenance manual.

(h) Close Control Units - Precision Cooling

Maintain in accordance with manufacturer's maintenance manual.

Heating Facilities

All heating equipment shall be maintained in accordance with manufacturer's maintenance manual and, in addition, to ICAO's Doc 9137 - Airport Services Manual (Part 9 - Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition), Chapter 9 Maintenance of Airport Heating facilities, paragraph 9.5. Maintenance shall also include the following:

(i) Heating Piping Networks

(i) Inspect all hot water piping networks for leaks, repair and refill accordingly.

(ii) Inspect hot water piping networks for rust and maintain with anticorrosive paint in two layers wherever required.

(iii) Inspect hot water pipe network insulation and its protection for damage and repair/replace accordingly.

(iv) Inspect circulation pumps for proper operation and maintain in accordance with the manufacturer's requirements.

(v) Check all shut off valves, check valves, regulating valves and motorized valves for their proper and automatic operation. Replace or repair accordingly.

(vi) Inspect boilers for leaks and proper operation in accordance with the manufacturer's requirements.

(vii) Clean out hot water tubes and inspect for undue wear/corrosion.

(viii) Check boiler door insulation and repair where required.

(ix) Clean and check fuel burner in accordance with manufacturer's standards/requirements.

(x) Clean and check chimney and flue gas ducts and repair accordingly.

(xi) Clean and check fuel tanks and repair any leaks.

(xii) Check boiler/burner for their automatic operation, check temperature range and maximum cut off temperature to be in accordance with the manufacturer's requirements. Check proper operation of diesel oil fuel supply solenoid valve.

(xiii) Check all manual and automatic valves for leaks and proper operation.

(xiv) Check overpressure safety valve for its proper operation.

(xv) Check circulation pumps for any leaks, and maintain in accordance with their manufacturer's requirements.

(xvi) Check expansion tanks for leaks and proper pressure. Replace membranes in accordance with their manufacturer's requirements.

(j) Natural gas

(i) Check gas supply network for corrosion and leaks, and repair accordingly.

(ii) Check gas train for proper operation in accordance with manufacturer's requirements.

(iii) Inspect all safety devices such as safety valves, seismic valves and joints for proper operation.

Water Supply

(k) Pipe networks

(i) Perform inspection on all pipe networks for leaks and corrosion. Maintain with two layers of anticorrosive paint or replace where necessary.

(ii) Inspect all automatic vents for proper operation and repair accordingly.

(iii) Inspect hot water pipe network insulation for any damage and repair or replace accordingly.

(l) Booster stations/ water tanks/water softeners

(i) Inspect water storage tanks for leaks, seal wherever required.

(ii) Clean water storage tanks.

(iii) Check proper operation of booster pumps in accordance with their manufacturer's maintenance manual. Service wherever needed.

(iv) Check proper operation of chemical dosing systems in accordance with the manufacturer's requirements.

(v) Check proper operation of water softeners in accordance with the manufacturer's maintenance manual.

(m) Hot water heaters

(i) Inspect hot water boilers for any leaks and corrosion. Repair or replace accordingly.

(ii) Check for proper operation and maximum temperature range, regulate accordingly.

(iii) Inspect and maintain the hot water circulation pumps for proper operation in accordance with the manufacturer's requirements.

(iv) Check proper operation of safety valves.

Waste Water Systems

(n) Pipe networks/ manholes

(i) Inspect all pipe runs within the buildings for leaks and damages and repair accordingly.

(ii) Inspect and clean all inspection manholes located at the basement and seal accordingly.

(iii) Inspect and clean all floor cleanouts.

(iv) Inspect all air vents for proper operation.

(o) Lift stations

(i) Inspect lift pumps at the basement and maintain in accordance with their manufacturer's maintenance manual.

(ii) Inspect lift stations for leaks and damages and repair accordingly.

(p) Storm water systems

(i) Inspect all pipe runs within the buildings for leaks and damages and repair accordingly.

(ii) Inspect water storage tanks for leaks, seal wherever required.

(iii) Clean water storage tanks.

(iv) Inspect and clean all inspection manholes at the basement.

(v) Check proper operation of booster and lift pumps in accordance with their manufacturer's maintenance manual. Repair wherever needed.

(vi) Maintain sand filters in accordance with their manufacturer's maintenance manual.

Fire fighting installations (fixed fire protection installations)

All the equipment of the firefighting installations shall be maintained in accordance with manufacturer's maintenance manual and in addition to ICAO's Doc 9137 - Airport

Services Manual (Part 9 - Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition), Chapter 9, Maintenance of Airport Fixed Fire Protection Installations, paragraph 9.12. Maintenance shall also include the following:

(q) Pipe networks

Perform inspection on all pipe networks for leaks and corrosion. Maintain with two layers of anticorrosive paint, or replace where necessary.

(r) Sprinkler, hose reel and hydrant networks

(i) Perform pressure test on all sprinkler networks in accordance with TOTEE 2461-86 paragraphs B6 and B7 and EN 12845.

(ii) Perform pressure tests on hose reel networks in accordance with TOTEE 2461-86 paragraph A6 and EN 12845.

(iii) Check proper operation of all drain and shut-off valves.

(s) Portable Fire Extinguishers

Maintain in accordance with the manufacturers and vendors instructions.

(t) Fire Fighting Booster Set

Maintain in accordance with manufacturer's maintenance manual.

(u) Local Non Water Fire Fighting Systems (FM 200, argonite, inergen, dry powder, CO2)

(i) Inspect all pipe networks for leaks and corrosion.

(ii) Perform hydraulic tests every ten years on extinction cylinders.

(iii) Maintain extinction in accordance with the manufacturers and vendors requirements.

(iv) Maintain local fire detection systems (detector panels, fire detectors, bells, sirens and flashing lights) in accordance with the manufacturers and vendors requirements.

(v) People Lifts / Bulky Items Lift (Elevators)

Maintain in accordance with ICAO's Doc 9137 - Airport Services Manual (Part 9 - Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition), Chapter 9 Maintenance of People Lifts-Elevators, paragraph 9.10.

(w) People Movers – Escalators etc.

Maintain in accordance with ICAO's Doc 9137 - Airport Services Manual (Part 9 - Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition), Chapter 9 Maintenance of People Movers-Escalators etc., paragraph 9.11.

(x) Stationary Hydraulic Loading Ramps

Maintain in accordance with manufacturer's maintenance manual.

2.8 **Electrical installations**

(a) Medium Voltage 20KV

(i) Power Transformers 20KV/400V (Dry type - oil filled type - oil filled closed type)

Maintain in accordance with manufacturer's maintenance manual and in addition to ICAO Doc 9137 - Airport Services Manual (Part 9 - Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition), Chapter 3 Maintenance of Airport Electrical Systems, paragraph 3.3.

(ii) Medium voltage switchgear

Maintain in accordance with manufacturer's maintenance manual.

(iii) Medium voltage power cables in Transformer station (Nominal voltage 20 KV)

(A) Disconnect cables from equipment at both ends prior to hipot tests.

(B) Dielectric Strength, DC Hipot Test:

(1) Test the electric strength of cables using "step voltage" test method.

(2) Provide safety man in addition to testing technician.

(3) Tests to be applied between conductors and ground.

(4) Initial test level: 2kV DC held for two minutes (Megger stabilization level).

(5) Second level: 5kV DC held for five minutes (Polarization Level).

(6) Subsequent test levels: 5kV DC increments held for one minute at each level.

(7) Record current leakage values at each step.

(8) Final test level: to withstand level and held at constant voltage for 15 minutes. Record decay current at five minute intervals during this period.

(9) Plot decay curve - current versus time.

(C) The test data sheet has to include the following:

(1) Table showing leakage current at each test level.

(2) Graph applied test voltage versus leakage current.

(3) Cable data.

(4) Sketch of that part of system in which cable is connected.

(5) Ambient conditions such as humidity and temperature.

(6) Date of test and signature of test technician.

(7) Compare test values to all previous acceptance or maintenance test results and comment on trends observed.

(b) Low Voltage

(i) Low Voltage Compensation (P.F) panels

Maintain in accordance with manufacturer's maintenance manual

(ii) Electric Power Generators

Maintain in accordance with manufacturer's maintenance manual and in addition to ICAO Doc 9137 - Airport Services Manual (Part 9 - Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition), Chapter 3 Maintenance of Airport Electrical Systems, paragraph 3.3.

(iii) Main Uninterruptable Power Supply (U.P.S)

Maintain in accordance with manufacturer's maintenance manual

(iv) Constant Current Regulators (CCR)

Maintain in accordance with manufacturer's maintenance manual

(v) Low voltage switchgear

Maintain in accordance with manufacturer's maintenance manual

(vi) Relay and switch cabinets (Including switch cabinets in substations)

Maintain in accordance with manufacturer's maintenance manual and in addition to ICAO Doc 9137 - Airport Services Manual (Part 9 - Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition), Chapter 3 Maintenance of Airport Electrical Systems, paragraph 3.3

(vii) Power cables (Low voltage and 6,6 KV) and distributors in field

Maintain in accordance with ICAO Doc 9137 - Airport Services Manual (Part 9 - Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition), Chapter 3 Maintenance of Airport Electrical Systems, paragraph 3.3.

(viii) Lighting and electric equipment (Indoor, outdoor, parking lots, roads lighting)

Maintain in accordance with ICAO Doc 9137 - Airport Services Manual (Part 9 - Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition), Chapter 9 Buildings, paragraph 9.2.

(ix) Emergency Lighting Systems

Maintain in accordance with British Standard 5266: Part 8, 2004 (BS EN 50172: 2004) - Emergency Lighting Systems and batteries in accordance with NFPA 101(00), Sec. 7.9.3.

(x) Automatic doors

Maintain in accordance with ICAO's Doc 9137 - Airport Services Manual (Part 9 - Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition), Chapter 9 Buildings, paragraph 9.6.

(xi) Air curtains

Maintain in accordance with manufacturer's maintenance manual.

(xii) Clocks and Timing system

Maintain in accordance with ICAO's Doc 9137 - Airport Services Manual (Part 9 - Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition), Chapter 9 Buildings, paragraph 9.3 Communication facilities.

(xiii) Building Management System (BMS)

Maintain in accordance with software and hardware manufacturers maintenance instructions.

(xiv) Supervisory Control And Data Acquisition (SCADA) System

Maintain SCADA System, PLCs, PCs and sensors in accordance with software and hardware manufacturers maintenance instructions.

(xv) Lightning protection

Inspections, tests, and maintenance shall be performed in accordance with the manufacturer's instructions and NFPA 780 (latest edition)

(xvi) Fire detection system

Maintain in accordance with manufacturer's maintenance manual

2.9 Information Technology Systems

(a) Local Area Network (LAN)

(i) Maintain LAN (routers, switches, hubs, servers, workstations, etc.) in accordance with software and hardware manufacturer's maintenance instructions. Also maintain dedicated UPS unit in accordance with manufacturer's maintenance manual.

(ii) Visual inspection of cabling (fiber optics and cooper) & terminations where accessible, for signs of deterioration or damage.

(iii) Maintain racks and patch panels (fiber optics and cooper) located at communication rooms or any other place.

(iv) Maintain data outlets RG-45.

(b) Voice systems

(i) Visual inspection of cabling & terminations where accessible, for signs of deterioration or damage.

(ii) Maintain Call Center in accordance with manufacturer's maintenance manual.

(iii) Maintain racks and patch panels.

(iv) Maintain voice outlets RG-45.

(c) Passenger Wireless Systems

Maintain in accordance with software and hardware manufacturers maintenance instructions.

(d) Closed Circuit Television (CCTV) surveillance system

(i) Visual inspection of all major CCTV components including cabling & connections where accessible for signs of deterioration or damage.

(ii) Check all CCTV control equipment (monitors, VCR, DVR, Multiplexer etc.).

(iii) Check and clean cameras, lenses and housings as necessary.

(iv) Check lenses for correct and clean field of view and adjust as necessary.

(v) Check pictures for correct field of view and adjust as necessary.

(vi) Check and test remote signaling equipment.

(vii) Check recording and playback quality.

(viii) Check the satisfactory transmission of images to remote centre (where applicable).

(e) Access Control System (ACS)

Maintain in accordance with software and hardware manufacturer's maintenance instructions.

(f) Audio paging

(i) Visual inspection of all major components including cabling & connections where accessible, for signs of deterioration or damage.

(ii) Check all equipment at the main rack (Microprocessors, amplifiers, CD/DVD players, radio players, announcement systems, microphones, etc.).

(iii) Check announcement stations (microphones, buttons, LED's, microphone preamplifier, balanced output line amplifier, etc.).

(iv) Check speakers.

(v) Check ambient noise analysis system (ANAS) and noise sensors.

(g) Common use passenger processing services (CUPPS)

Maintain in accordance with software and hardware manufacturers maintenance instructions.

(h) Flight information display system (FIDS)

(i) Visual inspection of all major FIDS components including cabling & connections where accessible, for signs of deterioration or damage.

(ii) Check all FIDS equipment (Main computer systems, switches, hubs, motherboards behind screens, workstations, etc.).

(iii) Check and clean screens and LCD boards, as necessary.

3 Landside (car park – access roads – terminal curbside)

The Concessionaire shall maintain on a regular basis the roads and sections thereof which are located within the Concession Sites of the Regional Airports, the Passengers terminal drop-off / pick-up curbsides and the various car park areas (Passenger, personnel, taxis, buses, car rentals, etc.) including, the following:

(a) Sweep and clean the roads, bridges (where applicable) and parking

(b) Maintain and repair all paved areas

(c) Maintain the irrigation and waste water systems (see paragraph 1.2 of this Appendix)

(d) Perform landscape works and maintenance

(e) Maintain all lighting fixtures

(f) Maintain all access control points

(g) Maintain all cameras of the CCTV system

(h) Maintain all speakers of the audio paging system.

4 Other Buildings

Other facilities as:

(a) Air navigation services and air traffic control tower building(s)

(b) Rescue and fire-fighting station buildings

(c) Car depots and car parks

(d) Cargo terminal buildings

must also comply with the relevant articles of this Appendix.

Appendix 14
Multi-Party Arbitration Agreement

MULTI-PARTY ARBITRATION AGREEMENT

[DATE]

Between

THE HELLENIC REPUBLIC

THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND

[●] as Intercreditor Agent

and

[●] as Concessionaire

THIS AGREEMENT is dated [DATE]

Between:

(1) **THE HELLENIC REPUBLIC**, represented by [●], Minister of Finance, [●], Minister of Infrastructure, Transport & Networks, and [●], Minister of Defence (the **State**);

(2) **THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND**, represented by [●], (the **Grantor**);

(3) [●] (the **Intercreditor Agent**) on behalf of the Finance Parties; and

(4) [...], a company incorporated under the laws of Greece, having its registered office in [...], Greece, and registered in the Register of Sociétés Anonymes of the prefecture of [...] under number [...] duly represented by [...] (the **Concessionaire**).

BACKGROUND

(A) The State, the Grantor, the Concessionaire and the Initial Shareholders have entered into a concession agreement dated [ ] (the **Concession Agreement**) in relation to the project.

(B) The Concessionaire and the Finance Parties have entered into the Designated Loan Agreements pursuant to which the Finance Parties have agreed to make available to the Concessionaire certain financial facilities for the purposes of financing the project.

(C) This Agreement is entered into pursuant to Article 39 (*Dispute Resolution*) of the Concession Agreement.

IT IS AGREED as follows:

1 Interpretation

1.1 Definitions

In this Agreement:

Answer to the Request for Arbitration has the meaning given to it in the ICC Rules.

Arbitral Tribunal means the tribunal appointed in accordance with Clause 6 of this Agreement.

Court of Appeal has the meaning given to it in Clause 8(d) of this Agreement.

Dispute means any dispute, disagreement or contestation, between any of the Parties arising under, out of or in connection with this Agreement, the Concession Agreement or the Designated Loan Agreements, including, without limitation, any dispute as to (a) the application, interpretation or validity thereof, and (b) any act or omission of the Independent Engineer under the terms of the Concession Agreement.

Divergence Notice has the meaning given to it in Clause 8(a) of this Agreement.

Existing Dispute has the meaning given to it in Clause 7(a) of this Agreement.

Finance Parties has the meaning given to it in the Designated Loan Agreements (if any).

Findings means the reasoned decisions of the TDRP.

Further Dispute has the meaning given to it in Clause 7(a) of this Agreement.

ICC means the International Chamber of Commerce.

ICC Court means the Court of Arbitration of the ICC in Paris.

ICC Rules means the Rules of Arbitration of the ICC in force as from 1 January 2012 as subsequently amended or revised.

Objection Notice has the meaning given to it in Clause 8(d) of this Agreement.

Parties means the parties to this Agreement and **Party** means any one of them.

Parties to the Arbitration means the Party(ies) who submit(s) the Request for Arbitration, the Party(ies) who is(are) named as respondent(s) in the Request for Arbitration and any Party(ies) who otherwise becomes party to an Arbitration pursuant to this Agreement, and **Party to the Arbitration** means any one of them.

Parties to the TDR means the Party(ies) who submit(s) the written TDR Notice, the Party(ies) who is(are) served with the TDR Notice, and any Party(ies) who otherwise becomes party to a TDR and **Party to the TDR** means any one of them.

Request for Arbitration has the meaning given to it in the ICC Rules.

TDR means the Technical Dispute Resolution Procedure set out in Clause 4 of this Agreement.

TDR Notice means a notice referring a Technical Dispute to TDR pursuant to Clause 4 of this Agreement.

TDRP means the Technical Dispute Resolution Panel to be appointed under Clause 4 of this Agreement.

TDR Response means a response to a TDR Notice pursuant to Clause 4 of this Agreement.

Technical Dispute has the meaning given to it in the Concession Agreement.

1.2 **Interpretation**

(a) Terms defined in the Concession Agreement will have the same meaning in this Agreement, unless otherwise defined herein or the context otherwise requires.

(b) In this Agreement, unless the contrary intention appears, a reference to:

(i) a provision of law, regulation or treaty is a reference to that provision as replaced amended or re-enacted;

(ii) a Clause or a Schedule is a reference to a clause or a schedule to this Agreement;

(iii) a time of day is a reference to Athens time;

(iv) day means calendar day and reference to month means calendar month;

(v) the singular includes the plural (and vice versa);

(vi) the headings in this Agreement are for convenience only and shall not affect the construction hereof; and

(vii) a reference to a Designated Loan Agreement or any other document is a reference to that document as amended, supplemented, extended, modified, transferred, novated or replaced from time to time.

2 Resolution of Disputes

(a) The rules and procedures set forth in this Agreement supplement but do not seek to amend the Concession Agreement. In the event of any ambiguity, discrepancy or inconsistency between the terms of this Agreement and the terms of the Concession Agreement, the terms of the Concession Agreement will prevail.

(b) The objective of the rules and procedures set out in this Agreement is to provide for the fair and impartial resolution of any Dispute or Technical Dispute in a cost-effective manner and without undue delay. The Parties shall do all things necessary to comply with that objective.

(c) The Parties are entitled to be legally represented to the extent that they are or may become a Party to the Arbitration or a Party to the TDR.

(d) No arbitrator or Expert appointed under this Agreement or under the Concession Agreement shall be liable to any Party howsoever for any act or omission in connection with any arbitration or TDR, save where the conduct complained of is shown to constitute fraudulent conduct or gross negligence.

(e) The obligations of the Parties under the Concession Agreement and this Agreement shall not be altered and/or suspended by reason of any Dispute or Technical Dispute being referred for resolution by way of TDR or to arbitration, except as otherwise provided in the Concession Agreement. In the event of such referral the Parties shall continue to perform their obligations under the Concession Agreement save as is necessary to comply with any interim or conservatory measures ordered by the Arbitral Tribunal.

3 Appointment of Secretary and Service of Communications

(a) All communications, notices or objections required or allowed under the ICC Rules or this Agreement shall be given in writing in accordance with, and to the addresses indicated in Article 40.1 (*Communication - Notices*) of the Concession Agreement. The provisions of Article 40.4 of the Concession Agreement relating to a change of address of any Party shall apply to this Agreement.

(b) Any TDR Notice, TDR Response, Request for Arbitration, Answer to the Request for Arbitration and any reply to any counterclaim pursuant to Article 5.6 of the ICC Rules shall be served by a court bailiff or by method of service of process recognized as valid in the jurisdiction in which the relevant Party is being served.

(c) The TDRP or Arbitral Tribunal shall appoint a secretary (the **Secretary**) within seven (7) days of the appointment of the final Expert or final arbitrator and shall forthwith give notice to the Parties of the appointment and the contact details of the Secretary, whose role shall be to assist the TDRP or Arbitral Tribunal with the efficient administration of the proceedings.

4 Technical Disputes Resolution

(a) All Technical Disputes, regardless of whether they entail financial consequences, and (unless another means of resolution is specified) any failure of the Parties to reach agreement where the Concession Agreement requires them to do so, must be submitted to and decided through the procedure set out in this Clause 4 (the **TDR**). The TDR shall be effected by three Experts constituting a three-member panel (the **TDRP**). Any Expert appointed to the TDRP must have the training and experience necessary for the resolution of the Technical Dispute which they are required to resolve.

(b) Recourse to TDR shall be initiated by one of the Parties serving the other, through a court bailiff, with a written notification of its intention (the **TDR Notice**). A TDR Notice shall set out detailed particulars of the nature of the Technical Dispute, the demands of the relevant Party and be accompanied by any evidence on which that Party relies.

(c) Within twenty (20) days of receiving a TDR Notice, the receiving Party shall serve its written arguments in response to the Technical Dispute together with any evidence on which it relies (the **TDR Response**).

(d) For the avoidance of doubt, the Experts nominated or appointed in relation to any Technical Dispute pursuant to this Agreement need not be fluent in the Greek language (written or spoken). In case either Party appoints an Expert that is not fluent in the Greek language (written or spoken), such Party shall procure, at its own expense and care, that Greek translations (for documents) or interpretation (for oral communications), as the case may be, are provided for the purposes of the TDR. If following appointment an Expert is unable or unwilling to act, or is removed following a challenge, a replacement will be appointed following the same procedure as that used to appoint the Expert being replaced. In the event that a Party wishes to challenge for lack of independence, impartiality, qualification or any other reason, any of the Experts, such challenge shall be made by the submission to the ICC of a written statement specifying the facts and circumstances on which the challenge is based, and the challenge shall be decided by the ICC.

(e) Where the Technical Dispute arises between two Parties each of the TDR Notice and TDR Response shall include the nomination of an Expert to be appointed to the TDRP. If the second Party fails to nominate an Expert, the referring Party may petition the ICC to appoint the second Expert. The petition to the ICC shall be filed within ten (10) calendar days from the written refusal by the other Party to appoint an Expert or the expiration of the aforementioned twenty (20) day time limit whichever date is earlier and shall be compulsorily accompanied by a copy of the relevant claim. The ICC shall appoint the second Expert from those persons set out in the expert's list, within ten (10) days. Within a time limit of twenty (20) days from the appointment of the second Expert, the two appointed Experts shall appoint the third Expert. If agreement cannot be reached, or the twenty (20)-day time limit expires, either Party may instruct the ICC to appoint the third Expert.

(f) Where a Technical Dispute arises between more than two Parties, all of the Parties involved shall agree the identity of the three Experts to be appointed to the TDRP within thirty (30) days of the TDR Notice. In the absence of agreement within the deadline, the ICC will make the appointment(s), at the request of any Party involved in such Technical Dispute.

(g) Any TDR shall be governed by Greek law, conducted in the Greek language and any hearings shall take place in Athens, Greece. For the avoidance of doubt, any

participant in such TDR may communicate in English (or any other language of their choice), in which case Greek translations (for documents) or interpretation (for oral communications) will be provided at the expense and care of the interested Party. Any Technical Disputes Resolution Procedure shall be concluded with the issue of the Findings.

(h) The TDRP shall, within fourteen (14) days from the appointment of the third Expert, decide whether and to what extent the Dispute referred to it constitutes a Technical Dispute. If the TDRP decides that the Dispute is not a Technical Dispute, it will immediately notify this to the Parties, following which the Parties may refer the Dispute to Arbitration in accordance with the provisions below. If the TDRP finds that there is a Technical Dispute, it shall notify its decision immediately to the Parties and shall then proceed to determine the Dispute in accordance with this Clause 4. The Parties agree that they shall only be permitted to refer to Arbitration a matter that a Technical Dispute Resolution Panel has found to be a Technical Dispute following the issuing of the Findings and only insofar as the referral is in respect of the following aspects of the Findings:

(i) allocation of fault issues,

(ii) allocation of risk,

(iii) interpretation of laws and contractual terms of the Concession Agreement,

(iv) financial issues,

(v) allocation of procedural costs issues, and

(vi) termination of the Concession Agreement.

(i) Upon determining that a matter referred to it is a Technical Dispute, the TDRP shall apply the terms of the Concession Agreement and material provisions of Greek law to resolve the Technical Dispute. Subject to the provisions of this Agreement and the Concession Agreement, the TDRP will have the widest discretion permitted by applicable Greek law to determine the rules for the conduct of the TDR. This includes (but shall not be limited to) discretion as to whether: (i) to hear oral as well as written evidence; (ii) examine witnesses and conduct inspections of any relevant property or thing; (iii) permit any Party to make and/or amend any submissions; (iv) continue with the reference despite any Party's failure to appear or to comply with procedures or directions; (v) order disclosure of documents or other evidence subject to confidentiality restrictions; (vi) order any sample, observation or experiment to be made which is, in the TDRP's view, necessary or desirable; (vii) require the Parties to provide written statements of their respective cases, and written answers, and reasons for any disagreement; (viii) to fix the date, time and place of meetings, hearings or inspections (if any); (ix) to provide the Parties with a list of mandatory questions to address; (x) invite the Lenders or the technical adviser of the Lenders; and (xi) to consult with the Independent Engineer. Any meetings, hearings or inspections will be in private unless the Parties agree otherwise.

(j) The TDRP shall notify the Parties of its determination of the Technical Dispute by issuing its Findings within three (3) months from the date of appointment of the third Expert. The Findings shall be in writing and shall contain the reasoning of the TDRP in arriving at those Findings. The Findings will not be deposited at the Secretariat of the One-member First Instance Court. Unless otherwise specified in this Article the provisions of Articles 867 to 903 of the Code of Civil Procedure apply mutatis mutandis to the Technical Disputes Resolution.

(k) The Findings shall be final and binding upon the Parties. If the Findings on any technical issues relating to any of the matters agreed to in Clause 4(h)(i)-(vi) are disputed by any of the Parties, the affected Party shall be entitled within thirty (30) days from the date the Findings were issued to refer those matters only to Arbitration in accordance with this Agreement.

(l) The costs of the TDR shall be determined by the TDRP within the limits set by the ICC Rules. The costs of the TDR shall be paid in advance by the referring Party and shall be allocated in accordance with the Findings.

(m) Any Experts appointed to the TDRP in respect of a Technical Dispute may not be appointed as Arbitrators should that Technical Dispute subsequently be referred to Arbitration in accordance with the above provisions.

(n) All written submissions and documents of the Parties, the decision of the TDRP and any other records of the TDRP shall be admissible in any subsequent arbitration.

5 Arbitration

(a) Where a Dispute:

(i) is not a Technical Dispute; or

(ii) relates only to one or more of the aspects of the Findings set out in Clause 4(h)(i)-(vi),

then any Party with a legal interest in that Dispute may, either separately or together with any other Party and provided that the Dispute is not already the subject of a TDR or an arbitration under this agreement, initiate arbitration proceedings pursuant to this Clause 5 by sending a Request for Arbitration to the other Parties and to the ICC Secretariat in accordance with Article 4 of the ICC Rules.

(b) If a Dispute is referred directly to Arbitration without first having been referred to TDR and one of the Parties raises the issue as to whether the Dispute is a Technical Dispute, the Arbitration shall continue and the Tribunal appointed in the Arbitration shall upon application of a Party and by reference to this Agreement and Greek law determine the nature of the reference and whether it is a Technical Dispute within twenty one (21) days from the application being made. The decision of the Arbitral Tribunal shall be final and binding upon the Parties. If the Arbitral Tribunal determines that the matter is a Technical Dispute, the Arbitration proceedings shall be terminated and the Dispute may be referred for determination pursuant to the Technical Dispute Resolution Procedure in accordance with the provisions of Clause 4. Challenges regarding the nature of a Dispute referred to Arbitration shall only be permitted prior to the signing of the terms of reference in the Arbitration or the ICC Court determining to proceed without agreement on the terms of reference in accordance with Article 23 of the ICC Rules.

(c) Any Dispute referred to arbitration in accordance with this Agreement shall proceed under the ICC Rules, subject to the provisions of this Agreement, which provisions shall prevail over the ICC Rules.

(d) Any Party with a legal interest in a Dispute referred to arbitration under this Agreement may, in accordance with Article 8 of the ICC Rules, intervene in any arbitration proceedings commenced pursuant to this Agreement by submitting a written notice of claim, counterclaim or cross-claim against any Party, and may

otherwise make submissions in response to any claim made by any Party, provided that such submission is sent to all other Parties to this Agreement and to the ICC Secretariat within thirty (30) days from the receipt by such intervening Party of the relevant Request for Arbitration.

(e) Any Party to the Arbitration may join any other Party with a legal interest in the Dispute in any arbitration commenced pursuant to this agreement by submitting a request for joinder against that Party, in accordance with Article 7 of the ICC Rules, provided that such request for joinder is sent to all other Parties and to the ICC Secretariat within thirty (30) days from the receipt by such Party of the relevant Request for Arbitration.

(f) The seat and legal place of Arbitration shall be Athens, Greece. The language of arbitration shall be Greek. Hearings shall be conducted in Athens and in the Greek language. For the avoidance of doubt, any participant in such arbitration proceedings may communicate in English (or any other language of their choice), in which case Greek translations (for documents) or interpretation (for oral communications) will be provided at the expense and care of the interested Party.

(g) Any award rendered in the arbitration shall be final, binding and irrevocable not subject to appeal or cancellation lawsuit under art. 897 et seq. of the Greek Civil Procedure Code, as in force, or any other equivalent measure and constitute an executory title without the need for Court endorsement in accordance with article 39.3.9 of the Concession Agreement ratified by law [•]. The Parties expressly undertake to comply immediately with the terms of any award. Any joined or intervening party shall be equally bound by any award rendered by the arbitral tribunal whether or not such party has chosen to participate in the arbitration proceedings.

6 Appointment of Arbitral Tribunal

(a) For the avoidance of doubt, the arbitrators nominated or appointed in any arbitration commenced pursuant to this Agreement need not be fluent in the Greek language (written or spoken). In case either Party appoints an arbitrator that is not fluent in the Greek language (written or spoken) such Party shall procure at its own expense and care that Greek translations (for documents) or interpretation (for oral communications), as the case may be, are provided for the purposes of the arbitration proceedings. The Parties expressly agree that Article 13(5) of the ICC Rules shall not apply to any arbitration commenced under this Agreement to the extent that such provision would prevent a person of Greek nationality from being appointed as Chairman of the Arbitral Tribunal and the Parties irrevocably agree that any arbitrator, including the Chairman, may be a person of Greek nationality.

(b) The Arbitral Tribunal shall be appointed as follows:

(i) Where the Request for Arbitration names only one claimant and one respondent, and no Party has exercised its right to joinder or intervention in accordance with the provisions above, the claimant and the respondent shall, within fifteen (15) days after the expiry of the period during which Parties can exercise their right to joinder or intervention, each nominate one arbitrator. If either the claimant or respondent fails to nominate an arbitrator as provided, then that arbitrator shall be chosen and appointed by the ICC Court. The two arbitrators so appointed shall nominate the third arbitrator, who shall act as Chairman of the Arbitral Tribunal. If the two arbitrators fail to nominate the Chairman within thirty (30) days of the

appointment of the second arbitrator, the Chairman shall be chosen and appointed by the ICC Court; or

(ii) Where there are three or more Parties to the Arbitration and either no Divergence Notice has been served in the time limit provided in Clause 8 or it has been determined that there is no divergence of interests in accordance with Clause 8, then the claimant(s) shall jointly nominate one arbitrator and the respondent(s) shall jointly nominate one arbitrator, both within fifteen (15) days after the time limit for serving a Divergence Notice has expired or, where applicable, within fifteen (15) days after the determination that there is no divergence of interests in accordance with Clause 8. The two arbitrators so nominated shall within thirty (30) days of the appointment of the second arbitrator nominate the third arbitrator, who shall act as Chairman of the Arbitral Tribunal. If either or both of the claimant(s) or the respondent(s) fails to nominate an arbitrator as provided above, or if the two arbitrators fail to nominate the third arbitrator within thirty (30) days of the appointment of the second arbitrator the ICC Court shall appoint any arbitrators necessary to complete the Arbitral Tribunal of three arbitrators and shall designate one of them to act as Chairman; or

(iii) Where there are three or more Parties to the Arbitration and a Divergence Notice has been served and either no Objection Notice has been served within the time limit for serving such notice or it has been determined that there is a divergence of interests in accordance with Clause 8, then each of the Parties to the Arbitration shall nominate an arbitrator within fifteen (15) days after the time limit for serving an Objection Notice has expired or, where applicable, with fifteen (15) days after the determination that there is a divergence of interests in accordance with Clause 8. Should any Party fail to nominate an arbitrator within the said time period, the ICC Court shall choose and appoint that arbitrator. The appointed arbitrators shall within thirty (30) days from appointment of the last of them to be appointed, nominate a further arbitrator who shall act as Chairman of the Arbitral Tribunal and, if such appointment of the Chairman would result in an even number of arbitrators, the appointed arbitrators shall nominate a further arbitrator to ensure an odd number of arbitrators. Should the arbitrators fail within the time limit to nominate the Chairman and/or fail to nominate any arbitrator necessary to ensure an odd number of arbitrators, then the ICC Court shall appoint such arbitrators as are required to ensure an odd number of arbitrators and shall designate one of them to act as Chairman.

(c) Should the replacement of an arbitrator become necessary, a substitute arbitrator shall be nominated by the Party or Parties to the Arbitration which had nominated such arbitrator, within twenty (20) days from the date that the arbitrator ceases to perform his duties, or, in case this deadline passes without agreement on the choice of nominee, a substitute arbitrator shall be appointed by the ICC Court, in accordance with Article 15 of the ICC Rules. If the Chairman or any ICC Court appointed arbitrator is to be replaced, the remaining arbitrators shall within twenty (20) days nominate a substitute arbitrator and if replacing the Chairman the substitute arbitrator shall act as Chairman. Should the remaining arbitrators fail to nominate a substitute arbitrator within this time, the ICC Court shall appoint the substitute arbitrator, who if replacing the outgoing Chairman shall act as Chairman of the Tribunal.

(d) Once constituted the Arbitral Tribunal, in its discretion following a written request of any Party to the Arbitration, may order appropriate interim measures.

7 Consolidation of Disputes

(a) If a Dispute has been referred to arbitration in accordance with this Agreement (the **Existing Dispute**), and any further Dispute arises in relation to which any request for arbitration has been submitted pursuant to clause 2 hereof (the **Further Dispute**) any Party to the Arbitration in either the Existing Dispute or the Further Dispute may, not later than seven (7) days after service of the Answer to the Request for Arbitration in the Further Dispute, request that the ICC Court consolidate the arbitrations relating to the Existing Dispute and the Further Dispute in accordance with Article 10 of the ICC Rules.

(b) In exercising its discretion to consolidate arbitrations in accordance with this clause 7 and the ICC Rules, the ICC Court shall as one of the circumstances to be considered under Article 10 of the ICC Rules, take into account the relative progress of the arbitrations in question.

8 Divergent Interests

(a) Where there are more than two Parties to the Arbitration named in the Request for Arbitration, any of the Concessionaire and/or the Intercreditor Agent acting for the Finance Parties may, provided they are a Party to the Arbitration, within ten (10) days of service of the Request for Arbitration give written notice to the other Parties to the Arbitration that they consider the interests of any of the Concessionaire and the Finance Parties in the Dispute referred to arbitration to be divergent (the **Divergence Notice**).

(b) Where there are more than two Parties to the Arbitration following (but not prior to) a Party or Parties being joined or intervening in an Arbitration pursuant to this Agreement, the Concessionaire and/or the Intercreditor Agent acting for the Finance Parties may give a Divergence Notice within ten (10) days of notification of such joinder or intervention.

(c) Failure to serve a Divergence Notice within the time prescribed herein shall constitute acceptance that the interests of the Concessionaire and the Finance Parties in the Dispute referred to arbitration are not divergent and the Concessionaire and the Intercreditor Agent shall be considered as co-claimants or co-respondents as the case may be and shall jointly appoint an Arbitrator in accordance with the time limits set out in Clause 6(b)(ii) of this Agreement.

(d) Within ten (10) days of service of a Divergence Notice the State may object to the Divergence Notice by giving notice in writing to the Parties to the Arbitration (the **Objection Notice**). Following service of an Objection Notice any Party to the Arbitration may apply to the competent court of appeal (the **Court of Appeal**) for a determination as to whether or not the interests are divergent. The Arbitral Tribunal will be appointed in accordance with Clause 6(b)(ii).

(e) Where the Court of Appeal determines that the interests of the Concessionaire and the Finance Parties are not divergent, the Concessionaire and the Intercreditor Agent shall be considered as co-claimants or co-respondents as the case may be and shall jointly appoint an Arbitrator within thirty (30) days of that decision of the Court of Appeal failing which the arbitrator shall be appointed by the ICC Court at the request of any other Party to the Arbitration.

(f) If a Divergence Notice is served and either the State does not serve an Objection Notice or the Court of Appeal determines that the interests of the Concessionaire and the Finance Parties in the Dispute referred to arbitration are divergent, the Arbitral Tribunal shall be appointed in accordance with Clause 6(b)(iii).

9 Severability

If a provision of this Agreement is or becomes illegal, invalid or unenforceable in any jurisdiction, that will not affect:

(a) the validity or enforceability in that jurisdiction of any other provision of this Agreement;

(b) the validity or enforceability in other jurisdictions of that or any other provision of this Agreement.

10 Governing Law

This Agreement is governed by and will be construed in accordance with Greek law.

11 Counterparts

This Agreement may be executed in any number of counterparts in accordance with Article 160 of the Greek Civil Code and this has the same effect as if the signatures on the counterparts were on a single copy of this Agreement.

THIS AGREEMENT has been entered into on the date stated at the beginning of this Agreement.

SIGNATORIES

THE HELLENIC REPUBLIC

By:

THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND

By:

[●]
as Intercreditor Agent

By:

[●]
as Concessionaire

By:

Appendix 15 Handback Requirements

1 Service Life of Airport Elements

All Regional Airport elements and finishes must be in a structurally sound, safe and secure state, must function correctly and must be in full working order. In addition, all elements must be provided as necessary to enable the Concessionaire to meet the Performance Standards with minimal disruption to the normal activities and day to day running of the Regional Airports.

2 Use of Materials

2.1 Materials must be selected with due regard to their suitability for purpose and performance, durability, ease of maintenance and repair, resistance to accidental or malicious damage, and to their environmental impact.

2.2 The Concessionaire must use appropriate and robust materials and finishes that stand up well to the prevailing weather conditions, the ingress of ground and surface water and heavy use, while maintaining their appearance over the long term. All areas of the buildings must be easily and safely accessible for cleaning and maintenance while preventing unauthorised access. It is imperative that the buildings are not aesthetically affected (even if only superficially) by the weather and the design must ensure no breakdown in the building's fabric.

2.3 The terminals will be designed so that any failure of materials and components, or failures resulting from the maintenance regime chosen, will have minimum adverse impact upon the operation of the airport.

3 Life Expectancy

3.1 The principal elements of the building structure, external envelope and external civil engineering elements must have a minimum life expectancy i.e. service life at the commencement of the services delivery as set out in Table 1.

TABLE 1: Service Life and Residual Life of Elements		
Elements	Minimum Service Life (years)	Minimum Residual Life (years)
Airfield		
Pavements - Flexible		
Runways	20	7
Taxiways	20	7
Aprons	20	7
Pavements - Rigid		
Runways	30	10
Taxiways	30	10
Aprons	30	10
Mechanical installations:		
Irrigation systems		
Primary pipe networks	20	7
Secondary pipe networks	10	4

TABLE 1: Service Life and Residual Life of Elements		
Elements	Minimum Service Life (years)	Minimum Residual Life (years)
Waste water systems		
Pipe networks and lift stations	As defined in Terminal's Installations	
E/M for sewage treatment plants	15	5
Storm water systems		
Pipe networks and lift stations	As defined in Terminal's Installations	
Drill holes submersible pumps	15	5
Electrical installations		
Power transformers 6,6KV/400V - 400V/6,6KV	25	9
Constant current regulators (CCR)	20	7
Building elements		
Building envelope		
Below grade systems	50	20
Roofs	20	7
Walls	50	20
Fenestration	25	10
Building structural system	50	20
Masonry	50	20
Floors	50	20
Building fit out		
Ceilings	20	7
Flooring hard	30	10
Flooring soft	10	4
Partitioning	20	7
Cladding and wall finishes	15	6
Interior doors	20	7
Stairs and railings	30	10
Sanitary ware and fittings	10	4
Fixtures and fittings	15	6
Sitting	10	4
Signage	10	4
Baggage handling system		
Conveyers and belts	20	7
Baggage claim units	20	7
Hold baggage screening equipment	15	5
Hand baggage and person screening equipment	15	5
Mechanical installations of terminal		
Air conditioning		
Pipe and duct networks		

TABLE 1: Service Life and Residual Life of Elements		
Elements	Minimum Service Life (years)	Minimum Residual Life (years)
Indoor	30	10
Outdoor	20	7
Insulation of pipes and ducts		
Indoor	30	10
Outdoor	20	7
Protection of ducts and pipes insulations with aluminium sleeves	10	4
Air Handling units	15	5
Central chilled water chillers	15	5
VRV units	15	5
Fan coil units (F.C.U)	20	8
Split type units	10	4
Cooling towers	15	5
Ice storage tank	20	7
Flat plate heat exchanger	15	5
Close control units - precision cooling	10	4
Heating facilities		
Boilers	25	8
Fuel burners	15	5
Circulation pumps	15	5
Expansion tanks	15	5
Fuel oil storage tanks	25	8
Potable water		
Pipe networks	20	7
Booster stations	15	5
Water softeners	10	4
Hot water heaters		
Central hot water boilers	15	5
Local electric heaters	15	5
Waste water systems		
Pipe networks	20	7
Lift stations	15	5
Storm water systems		
Pipe networks	20	7
Lift stations	15	5
Fire fighting installations (fixed fire protection installations)		
Fire fighting booster set	15	5
Pipe networks	20	7
Sprinkler and hydrant networks	15	5

TABLE 1: Service Life and Residual Life of Elements		
Elements	Minimum Service Life (years)	Minimum Residual Life (years)
Hose reel	10	4
Portable fire extinguishers	20	7
Local non water fire fighting systems		
FM-200 CE certified	20	7
FM-200 DoP (Department of Transportation - USA) certified (Only the cylinders)	10	4
People lifts / bulky items lift (elevators)	25	9
People movers – escalators	20	7
Stationary hydraulic loading ramps	20	7
Electrical installations		
Electrical installations of terminal		
Power transformers 20KV/400V	25	9
Medium voltage switchgear	20	7
Low voltage switchgear	20	7
Standby power generators	25	9
Uninterruptable power supply (UPS)		
UPS unit	12	4
UPS batteries	7	3
Fire detection system	15	5
Automatic doors	20	7
Air curtains	15	5
Clocks and timing system	15	5
Building management system (BMS)	15	5
Supervisory control and data acquisition (SCADA) system	15	5
Information technology systems		
Communication systems		
Local area network - cable plant (passive infrastructure)	20	7
Local area network (active infrastructure)		
Network switches	7	4
Servers and workstations	5	3
Storage devices	6	4
Security appliances	5	3
Voice systems - VoIP		
Telephones	6	3
Call manager servers	5	3
Wireless access points	4	3
Building systems		
Audio/visual paging systems		
APS system	10	4

TABLE 1: Service Life and Residual Life of Elements		
Elements	Minimum Service Life (years)	Minimum Residual Life (years)
Servers	6	3
Passenger systems		
Flight information display systems(FIDS)		
Servers and workstations	6	3
Screens	8	4
Common use passenger processing systems		
Servers and workstations	6	3
Gate/resource management systems		
Servers and workstations	6	3
Physical security systems		
Access control systems (ACS)		
Hardware (control panels, readers, etc.)	10	4
Servers	6	3
Closed circuit television systems (IP)		
IP cameras	7	4
IPTV servers	5	4
Landside		
Pavements	20	7
Mechanical installations		
Irrigation system	As defined in Airfield's Installations	
Waste water system	As defined in Terminal's Installations	
Storm water system	As defined in Terminal's Installations	
Signage	20	7
Information technology systems		
Access control system (ACS)	As defined in Terminal's Installations	
Closed circuit television system (CCTV)	As defined in Terminal's Installations	
Audio paging systems (APS)	As defined in Terminal's Installations	

3.2 The service lifespan assessment of any item will be defined as follows:

(a) in the case of a manufactured airport element, the period of time, as declared in writing by the manufacturer of such airport element, for which the airport element will continue to perform as intended after incorporation in the Regional Airport in a manner, and operating under design conditions, accepted by the manufacturer, and subject to maintenance in accordance with the manufacturer's written recommendations; and

(b) in the case of any other airport element, the period of time for which the element is expected to continue to perform as intended after completion of construction of

the relevant Airport Facility, as defined in accordance with ISO 15686: Buildings and Constructed Assets – Service Life Planning or any other equivalent internationally accepted standard.

3.3 Throughout the Concession Period, the Concessionaire shall ensure that:

(a) All elements, including those that have been built or manufactured before the Concession Commencement Date, meet their performance specifications (i.e. must be structurally sound, in a safe and secure state, must function correctly and must be in full working order);

(b) The elements will achieve their anticipated life span, and that, when replaced during the Concession Period, the replacement has a service life at least equal to the facility it replaces; and

(c) The elements comply with all applicable Specifications and Standards and Building Regulations.

4 Hand Back Requirements

At the end of the Concession Period, the Concessionaire must ensure that apart from complying with the above mentioned requirements 3.3(a), (b) and (c), all the elements, are in compliance with the minimum residual life requirements, as set out in Table 1 of this Appendix.

Concerning the airport assets that have been built or manufactured before the Concession Commencement Date and fall into the following categories:

(a) Walls (category building elements/building envelope/walls)

(b) Building Structural System (category building elements/ building structural system)

(c) Masonry (category building elements/masonry)

there is no obligation concerning their residual life.

Appendix 16 Minimum Insurance Requirements

Part 1
Insurance Requirements

Insurance Requirements of the Concessionaire

1 The Concessionaire will at its own expense maintain in force, from the Concession Commencement Date (or such later date that may be agreed between the State and the Concessionaire) until the expiry of this Agreement, all of the following insurances:

(a) The requirements of Part 1A (*Construction Insurances to be Effected*) of this Appendix 16 for the Concession Period where there is to be Works at any Regional Airport and Concession Sites involving renovation, improvement or construction of new or existing buildings.

The requirements of Part 1B (*Operating Insurances to be Effected*) of this Appendix 16, for all other activities arising from this Agreement that the Concessionaire undertakes or is responsible for.

The above are to include the appropriate endorsement under Part 2 of this Appendix 16. Further, save with regard to statutory insurance and professional indemnity insurance that the Concessionaire is required to cause others to procure and save as otherwise provided in this Appendix 16, the Concessionaire must ensure that in each policy taken out pursuant to this Appendix 16, the Concessionaire is named as the principal insured.

Save for (i) insurance required pursuant to the Construction Delay in Start-up (**DSU**) policy required during the Concession Period where there is to be Works at any Regional Airport and Concession Sites (other than with regard to insurance of the Concession Fee and the Levy, (ii) Employers' Liability and Project Specific Professional Liability Insurance during the Works specified in Part 1A of this Appendix 16 and (iii) Employer's Liability specified in Part 1B of this Appendix 16) the Concessionaire must procure that the Grantor, the State and the HCAA is each named as an additional insured or co-insured party in such manner that the insurance shall operate as if separate policies had been issued subject to the insurers overall limit of liability not being increased.

(b) To the extent required by Greek law, but not otherwise, the insurance policies pursuant to the Minimum Insurance Requirements shall be issued by an insurer or insurers authorised from time to time under Greek law to underwrite such risks.

(c) Other insurance or insurances extensions or limits which is either:

(i) considered by the State (acting reasonably) appropriate and prudent to any activities undertaken in order for the Concessionaire and any party for which it is responsible to purchase to carry out its obligations under this Agreement; and/or

(ii) is necessary to comply with applicable Laws, including:

(A) motor vehicle liability insurance (both airside and non-airside but coverage air-side shall exclude road traffic act or similar legislation) for any vehicle which is owned, hired, leased or borrowed in connection with the obligation of the

Concessionaire and those it is responsible for under this Agreement including damage to such vehicle at a deducible not more than ten thousand Euro (€10,000); and

(B) legal liability of employers for their liability for the bodily injury or disease sustained by their employees arising out of the course of their employment in their business.

Part 1A
Construction Insurances to be Effected

Works Period Insurances

This Agreement specifies terms specific to it and these will have priority over any policy terms.

Insurances during Works

1. Construction All Risks Insurance (**CAR**);
2. DSU Insurance;
3. Construction Third Party Liability Insurance (**TPL**);
4. Airport Contractors Legal Liability Insurance;
5. Political Violence and Terrorism;
6. Marine Cargo Insurance;
7. Marine Cargo DSU Insurance (**Marine DSU**);
8. Project Specific Professional Liability Insurance;
9. Employers' Liability Insurance; and
10. Motor Vehicle Liability.

1. Construction All Risks Insurance (CAR)

Principal Insured:	The Concessionaire; The Agent Bank (acting for and on behalf of the Finance Parties)
Additional Insured:	The State; The Grantor; The HCAA; Contractors (including managing contractors and/or subcontractors of any tier for their site activities only); Lenders and/or Finance Parties; All parties involved in the performance of the Concession and including subsidiary and holding companies of each party; Others providing goods or services in connection with the Concession as contractors, manufacturers and suppliers and professional consultants to the above but for their manual on-site activities only; and Each of the above to include their respective directors, officers, employees, assigns (and agents) and their rights and interests.
Property Insured	The Works and any other permanent and temporary works related to the Regional Airports executed and in the course of execution, the materials, parts, excavations, spare parts, consumables and all other parts or units of property or equipment of whatsoever nature the property of the insured or for which they are responsible (but excluding any contractors' or subcontractors' constructional plant and equipment) while on or adjacent to the Concession Site, including runways, roads, hard standings, access roads and related structures, lay down areas, the electrical, sewerage, telecommunications and water interconnection facilities and all associated and ancillary works against all-risks of direct physical loss or damage and all testing and commissioning risks.
Scope of Cover:	"All Risks" of physical loss or damage from any cause not excluded in relation to all property of every description used for and intended for incorporation in the Works arising from the Concessionaire's obligations under this Agreement including electrical and mechanical breakdown.
Geographical Scope:	To include all work sites and temporary lay down areas within and outside the Concession Site boundary and anywhere in Greece in respect of inland transit and temporary storage.

Period of Insurance:	From commencement of the Works until completion of the twenty four (24) months defects liability period. The Property Insured will remain insured under CAR until the end of the Concession Guarantee Period.
Sum insured:	The full reinstatement value of the Works, including allowance for the costs of demolition and debris removal and professional fees (including construction management and customs duties (but in respect of covers outlined in the Required Extensions below, inner limits as agreed)).
Deductibles	In respect of each and every occurrence, arising during the duration of the Works up to their respective completion dates and involving temporary works, natural hazards, not more than three hundred thousand Euro (€300,000) save for testing/commission, defects in design, plan, specification claims where the deductible will be not more than one million, two hundred and fifty thousand Euro (€1,250,000). The Deductible for each loss in respect of earthquake and tsunami shall have a deductible (indexed) that does not exceed two per cent (2%) of the sum insured.
Required Extensions:	To include, subject to minimum sub-limits per occurrence as below or to be agreed: a) escalation clause ten per cent (10%); b) computer and electronic equipment, data carrying media; plans, specifications, drawings clause; c) public authorities clause; d) automatic reinstatement of sum insured at nil additional premium for losses below five million Euro (€5,000,000); e) 50/50 clause; f) expediting expenses cover twenty per cent (20%) of normal costs up to a minimum sum of seven hundred and fifty thousand Euro (€750,000); per occurrence to cover, *inter alia*, extra costs incurred by the insured in respect of overtime wages, hire of alternative plant, machinery and equipment; g) extended maintenance cover for twenty four (24) months; h) faulty design clause LEG3/96; i) inland transits of locally procured goods and materials/offsite storage including loading and unloading;

j) removal of debris – ten per cent (10%) of the loss subject to a minimum of one million Euro (€1,000,000) and to also include an obsolete buildings provision whereby insurance will pay for economic repairs and in relation to major damage will either pay for demolition and site clearance or demolition and replacement on an agreed value basis as agreed between the State and the Concessionaire;

k) professional fees including to cover architects, surveyors, legal, consulting engineers and other fees incurred as a result of a loss payable under the policy;

l) 72 hour clause;

m) waiver of subrogation including multiple insured clause (LEG Form) with part (vii) deleted;

n) customs duties – loss to the property insured specifically extends to include all customs duties applicable if included in the original sum insured;

o) plans and specifications to cover loss or damage to plans, specifications, drawings, programmes, software and other documents for the execution of the Concession;

p) temporary repairs and minimising loss; preventive measures to cover the costs incurred in taking measures to reduce or avoid a potential loss;

q) Tenants Fit-Out Works to the extent, if any, of the responsibility of the Company to insure under contract;

r) camps/stores;

s) existing property or property belonging to or held in the care, custody or control;

t) fire-fighting facilities;

u) leak search cost;

v) temporary facilities; and

w) piling, foundation and retaining wall clause (MRe 121 or equivalent).

Main Exclusions:

a) war and civil war; rebellion, revolution, insurrection;

b) radioactive contamination;

c) cost of rectifying normal wear and tear and gradual deterioration;

d) loss of cash, bank notes and monetary instruments;

e) liquidated damages, criminal fines and penalties;

f) cyber and electronic data and date recognition exclusion;

g) terrorism;

h) cessation of work;

i) unexplained shortages or disappearance;

j) contractors plant and equipment;

k) consequential loss;

l) corrosion;

m) wilful acts;

n) nuclear risks to cover radioactive contamination and nuclear risks;

o) liquidated damages to cover liquidated damages for delay or detention or in connection with guarantees of performance;

p) design, plan, specification, materials and workmanship to cover defects in design exclusion using what is known as a LEG2/DE3 wording;

q) asbestos; and

r) mould.

2. DSU Insurance

Principal Insured:	The Concessionaire; With regard to the Concession Fee, the Grantor, and the Levy, the State; The Agent Bank (acting for an on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	Lenders and /or Finance Parties; and Each for their respective rights and interests.
Minimum Coverage:	(a) anticipated reduction in Revenue (without any deduction in respect of sums due to the Grantor) (less that part of any cost that varies proportionately with revenue), for a period of not less than either: (i) twenty four (24) months during the Original Senior Commitment Period (as defined in the Designated Loan Agreement (if any)); and (ii) twenty four (24) months following the end of the Original Senior Commitment Period (as defined in the Designated Loan Agreement (if any)) and (b) balance of limits cover to indemnify the Grantor in respect of the gross Concession Fee and the State in respect of the gross Levy for not less than the difference between (i) the estimated Concession Fee and the Levy (as applicable) over a twenty four (24) month indemnity period and (ii) that proportion of the anticipated reduction in Revenue or EBITDA (as applicable) that is due to the Grantor pursuant to this Agreement insured under item (a) of this paragraph 2 of Part 1 to this Appendix 16 if any of the property insured under paragraph 1 of this Part 1 of this Appendix 16 is lost or destroyed or damaged by any of the risks insured under paragraph 1 of this Part 1 of this Appendix 16, which causes interruption to or interference with the Airport Services. (b) to indemnify the Insured in respect of contractual obligations to meet fixed standing charges and regular debt service repayments consisting of interest charges and principal repayments resulting from an occurrence covered by the construction all risks policy which causes the that part of the Works affected to be delayed beyond its anticipated completion date.
Period of Insurance:	As per the Construction All Risks (CAR) policy.
Sum insured:	An amount calculated using figures in the Financial Model, where possible, equal to an amount to indemnify the Insureds for all insured losses required to be covered under the Minimum Coverage.
Indemnity Period:	Not less than twenty four (24) months

Deductible: Not more than sixty (60) days in the aggregate (save for ninety (90) days in respect of Suppliers Extension below).

Principle Extensions:

- **Suppliers:** Delay following loss or damage caused by fire, lightning, aircraft, explosion, at key plant and machinery supplier's premises;
- **Utilities:** Delay following loss or damage at the premises of electricity, gas, water, telecommunications, and sewerage service suppliers;
- **Denial of access:** Delay following loss or damage in the vicinity of the Site of the Project that results in a denial of access;

The extensions above will be subject to the policy deductible waiting period of the not more than sixty (60) days of each and every loss.

- increased cost of working at least five million Euro (€5,000,000);
- additional increased cost of working.

Principal Exclusions: The exclusions will be as for the CAR cover. The DSU Policy would also exclude any loss sustained due to any delay caused by or resulting from:

a) loss or damage to construction plant and equipment;

b) loss or damage to property held in the care, custody or control of the Insured;

c) any restriction or condition imposed by a public authority;

d) non-availability of funds;

e) loss of or damage to items taken over or taken into use by the employer other than during the period of the process tests; and

f) any penalties or damage of whatever nature for breach of contract or for late or non-compliance of orders.

3. Construction Third Party Liability Insurance ("**TPL**")

Insured Parties:	The Concessionaire; and The Agent Bank (acting for an on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	The HCAA; The Lenders and/or Finance Parties; Contractors (including the engineering, procurement and construction contractors) and all sub-contractors of any tier; and Others providing goods or services in connection with the Concession as contractors, manufacturers and suppliers and professional consultants to the above but for their manual on-site activities only, (excluding such manufacturers and suppliers products legal liability) each for their respective rights and interests
Minimum Cover:	Insurance against such sums which the Insured Parties shall become legally liable to pay as damages consequent upon: a) bodily injury or illness of third parties (whether fatal or not); or b) damage to, and/or loss of use of as a result of damage to, property belonging to third parties, arising out of or in connection in respect of loss or damage arising out of the maintenance, operation and/or management of the Regional Airports and the Concession Sites and legal costs and expenses incurred in dealing with any insured claim, and in each case, on each occurrence.
Geographical Scope:	Territorial limits – worldwide (excluding USA/Canada and Australia) in respect of liability arising out of the Concession.
Jurisdiction	Greece
Period of Insurance:	As per CAR policy. Policy period extensions are per the CAR policy.
Limit of Indemnity:	At least thirty million Euro (€30,000,000)
Deductible:	Not more than one million, five hundred thousand Euro (€1,500,000) for each claim in respect of third party property damage only. There will be no deductible for bodily injury claims.
Extensions:	a) liabilities arising from sudden, unintended and unexpected seepage and pollution (NMA 1685); b) a cross liability clause;

c) contractual liability – contractual liability assumed by the Insured by agreement no wider than applicable under tort;

d) mechanically propelled vehicles – liability for mechanically propelled vehicles whilst being used as a tool of trade within the Concession Site;

e) claims control clause; and

f) liabilities for detention, false arrest, obstruction;

g) Munich Re CAR/TPL section 2 wording (or equivalent).

Main Exclusions:

a) cost of making good loss or damage to the Concession;

b) employee liability and liability insured under the Concessionaire's motor insurances;

c) fines and penalties;

d) professional indemnity;

e) claims brought in the jurisdiction of USA/Canada/Australia;

f) terrorism;

g) liquidated damages;

h) deliberate acts – damage to property that results from deliberate acts or omission by the Insured and which were reasonably foreseen by the Insured having regard to the nature and circumstance of such act or omission;

i) pollution – the policy will exclude all pollution losses other than those that result from a sudden, identifiable, unintended, and unexpected event that happens during the period of insurance;

j) asbestos;

k) mould; and

l) all other exclusions as per policy wording agreed.

4. Airport Contractors Legal Liability Insurance;

Insured Parties:	The Concessionaire; The Agent Bank (acting for an on behalf of the Finance Parties).
Additional Insureds:	The HCAA; The Lenders; The Finance Parties; Others providing goods or services in connection with the Concession as contractors, manufacturers and suppliers and professional consultants to the above but for their manual on-site activities only, (excluding such manufacturers and suppliers products legal liability); each for their respective rights and interests.
Minimum Cover:	Insurance against such sums which the Insured Parties shall become legally liable to pay as damages consequent upon: a) bodily injury or illness of third parties (whether fatal or not); or b) damage to, and/or loss of use of as a result of damage to, property belonging to third parties, arising out of or in connection with the construction and maintenance at the Regional Airports and Concession Sites of the Concession, and legal costs and expenses incurred in dealing with any insured claim, and in each case, on each occurrence.
Geographical Scope:	Greece but worldwide in respect of products liability.
Jurisdiction	Greece.
Period of Insurance:	As per CAR policy. Policy period extensions are per the CAR policy.
Limit of Indemnity:	(a) Combined Single Limit (Bodily Injury and Property Damage) seventy five million Euro (€75,000,000) any one occurrence and in the annual aggregate in respect of products liability. (b) Personal Injury limited to twenty five million Euro (€25,000,000) (or currency equivalent) in the annual aggregate being within the Combined Single Limit and not in addition thereto.

Deductible:	For property damage not more than: five thousand Euro (€5,000) (or currency equivalent) each and every loss but twenty thousand Euro (€20,000) (or currency equivalent) each and every loss in respect of damage to aircraft
Extensions:	a) AVN60A Personal Injury Extension; b) Contractual liability; c) AVN63. Cross liability clause; d) AVN52G sublimit seventy five million Euro (€75,000,000); e) Legal costs and expenses.
Main Exclusions:	a) cost of making good loss or damage to the Concession; b) employee liability and liability insured under the Concessionaire's motor insurances; c) fines and penalties; d) professional indemnity; e) terrorism; f) liquidated damages; g) deliberate acts – damage to property that results from deliberate acts or omission by the Insured and which were reasonably foreseen by the Insured having regard to the nature and circumstance of such act or omission; h) pollution – the policy will exclude all pollution losses other than those that result from a sudden, identifiable, unintended, and unexpected event that happens during the period of insurance; i) asbestos; j) mould; and k) all other exclusions as per policy wording agreed.

5. Political Violence and Terrorism

Insured Parties:	The Concessionaire and The Agent Bank (acting for an on behalf of the Finance Parties)
Additional Insured:	The HCAA ; The Lenders; The Finance Parties; Others providing goods or services in connection with the Concession as contractors, manufacturers and suppliers and professional consultants to the above but for their manual on-site activities only, (excluding such manufacturers and suppliers products legal liability); each for their respective rights and interests.
Minimum coverage	Loss or damage under the CAR policy (and subsequent loss of anticipated revenue and associated losses as required under the DSU Insurance policy) sustained following a delay to the commencement of the Works as a direct result of physical loss of or damage to the Property Insured during construction, testing or commissioning caused by an act of terrorism and/or political violence.
Extensions	As per DSU cover including; a) an act of terrorism and/or sabotage; b) malicious damage resulting directly from an act of terrorism; c) riots, strikes, civil commotion; d) invasion, acts of foreign enemies, hostilities (whether war is declared or not), civil war, rebellion, revolution, coup d'état, insurrection or mutiny; e) war and civil war (to a suitable sub limit not less than twenty million Euro (€20,000,000)); f) AFB PV Wording Perils 1-7; g) Claims control Clause; h) LMA 3100- Sanctions Clause; i) Increased cost of working (with a minimum sum insured of ten million Euro (€10,000,000) per event); and j) Additional increased cost of working (with a minimum sum insured of ten million Euro (€10,000,000 per event)).

Exclusions:	a) Nuclear detonation, reaction, nuclear radiation or radioactive contamination cost of making good loss or damage to the Concession; b) Pollutants or contaminants, chemical or biological release or exposure of any kind; c) Electronic attacks; d) Cessation, fluctuation or variation in, or insufficiency of, water, gas or electricity supplies and telecommunications of any type or service; e) War between two or more of the following: China, France, The Russian Federation, United Kingdom and the United States of America; f) Threat or hoax; g) Seizure or illegal occupation; and h) Confiscation, requisition, detention, legal or illegal occupation, embargo, quarantine, any order of public or government authority.
Sum insured:	Calculated using figures from the Financial Model where possible, to an amount to indemnify the Insureds for insured losses as required under this Appendix. Sum Insured also to include increased cost of working for a period of not less than the Indemnity Period.
Insured:	Property Section; per the CAR policy. Loss of Profits/DSU: Lenders; Financial Parties only.
Period of Insurance	Per CAR policy.
Period of Indemnity	Per DSU policy.
Sum Insured	Not less than: Property Damage cover: the full reinstatement value of the items insured; Business Interruption/ Loss of Profits cover: an amount to cover the anticipated loss of gross revenue and debt service (including principal and interest) for the period of indemnity.
Deductibles:	Not more than: Property Section: seventy five thousand Euro (€75,000) each and every occurrence. Loss of Profits/DSU: twenty one (21) days.

6. Marine Cargo Insurance

Principal Insured:	The Concessionaire; and The Agent Bank (acting for an on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	The insured parties will be the same as for the CAR insurance: The HCAA; The Lenders; The Finance Parties; The Contractor and all sub-contractors of any tier; and Others as required by contract providing goods and or maintenance in connection with the Concession, each for their respective rights and interests.
Scope of Cover:	"All Risks" of loss, destruction or damage as per the Institute Cargo Clauses to all materials, equipment, machinery, spares and other items for incorporation in the Concession facilities whilst in transit by sea, land or air from country of origin anywhere in the world to the Concession Site from the time that the insured item leaves the warehouse or factory for shipment to the Concession Site, or vice versa, including off-site storage other than where covered under the construction "All Risks" Insurance. The policy to cover shipments by any mode of transport other than ocean barges where insurer's prior agreement will be required. Covers includes imports (and returns if applicable) of plant, equipment, machinery and materials to the Concession Site for the construction of the Works and each Regional Airport facilities.
Commencement Date:	The date of commencement of the first transit.
Expiry Date:	The end of the period insured by the CAR policy.
Sum insured:	An amount based on the maximum value of any one conveyance and/or storage location, to be agreed with the State.
Deductible:	The lower of fifty thousand Euro (€50,000) and three per cent (3%) of the value of each individual shipment in respect of any one loss.
Basis of Cover:	To include: Strike, riot, sabotage, terrorism and civil commotion with minimum of one hundred and eighty (180) days of storage on the Concession Site. a) Marine Transits • Institute Cargo Clause (A) • Institute War Clauses (Cargo) • Institute Strikes Clauses (Cargo) • Institute Classification Clauses b) Air Transits • Institute Air Cargo Clauses (Air) • Institute War Clauses (Air Cargo) • Institute Strikes Clauses (Air Cargo)

c) Land Transits

- By road or rail covered against those risks specified above where available

Other Clauses: Cargo ISM Endorsement, Cargo ISM Forwarding Charges Clause

Required Extensions:

a) Two hundred per cent (200%) Accumulation Clause;

b) any mode of transportation;

c) marine cargo 50/50 clause with CAR insurance;

d) concealed damage clause;

e) institute classification clause; and

f) debris removal clause.

Main Exclusions:

a) institute radioactive contamination exclusion clause;

b) termination of transit clause (terrorism);

c) cyber clause;

d) all other exclusions as per policy wording agreed;

e) insolvency exclusion clause;

f) institute radioactive contamination, chemical, biological, bio-chemical and electromagnetic weapons exclusion clause;

g) rusting, oxidation, discoloration of unpacked or unprotected goods and items shipped on deck in enclosed steel containers unless caused by a defined peril; and

h) electrical and mechanical derangement unless caused by an insured peril.

Policy Warranty: surveys to be undertaken prior to the shipment of major items (as defined in the marine cargo policy).

7. Marine Cargo DSU

Principal Insured:

The Concessionaire; and

The Agent Bank (acting for an on behalf of the Finance Parties).

Additional Insured:

The insured parties will be the same as for the CAR insurance:

The HCAA ;

The Lenders;

The Finance Parties;

The Contractor and all sub-contractors of any tier; and

Others as required by contract providing goods and or maintenance in connection with the Concession,

each for their respective rights and interests.

Minimum Coverage:

Loss of anticipated revenue and associated losses as required under the DSU Insurance policy sustained following a delay to the commencement of the Works as a direct result of physical loss of or damage to the Property Insured under the Marine Cargo/Transit policy. Cover is to also be provided for increased cost of working reasonably incurred to minimise any loss, subject to these costs being economic.

This policy would also cover delays to the project due to:

a) loss or damage or mechanical breakdown to the vessel on which the insured property is being carried or intended to be carried;

b) the vessel on which the property is being carried being involved in a general salvage or life-saving operation;

c) loss or damage or mechanical breakdown to any other conveyance on which the insured property is being or intended to be carried from any fortuitous cause.

Commencement Date:

The date of commencement of the first transit.

Expiry Date:

The end of the period insured by the Marine Cargo policy.

Sum insured:

An amount calculated using figures in the Financial Model, where possible, equal to an amount to indemnify the Insureds for all insured losses required to be covered under this Appendix.

Indemnity Period:

Twenty four (24) months from the end of the period insured by the Marine Cargo policy.

Deductible:

Not to exceed first sixty (60) days of any loss.

Principal Extensions/Exclusions:

The extensions and exclusions will be the same as for the Marine Cargo cover.

The policy will exclude any claim or delay caused by the unreasonable withholding of guarantees as a result of repairs to the property insured not being acceptable to the manufacturer or his representative.

8. Project Specific Professional Liability Insurance

Insured Parties:	The Concessionaire; and The Agent Bank (acting for an on behalf of the Lenders and/or Finance Parties).
Additional Insureds:	The State; The Grantor; The HCAA; The Government Users; The Lenders and/or Finance Parties; The design-builder, all engineers, architects and other professional consultants and sub consultants that provide professional design services in connection with the design of all or any of the facilities and structures at the Regional Airports and Concession Sites.
Minimum Cover:	Project Specific Professional Liability Insurance in connection with the design and construction from the beginning of the first design, through the construction period, to service commencement plus coverage for an extended reporting period of not less than thirty six (36) months. This coverage shall be primary with respect to the Works under the Design-Construction Contract(s) without right of contribution of any Project Specific Professional.
Deductibles:	A maximum of one hundred thousand Euro (€100,000) per claim which is not in additional to any design professional's recovered underlying insurance but applies in the instance the design professional's insurance has been exhausted or has not been maintained in compliance with the minimum requirements of the policy. The deductible also applies in the instance that the policy is broader than the design professional's primary insurance.
Limit of Indemnity:	ten million Euro (€10,000,000) minimum per claim and twenty million Euro (€20,000,000) in the aggregate per annual period of insurance (inclusive of defence and related costs and supplementary payments). This shall be primary with respect to the Works without right of contribution of any insurance carried by the State, the Grantor, the Agent Bank and the Lenders and/or the Finance Parties.
Geographical Scope:	Greece but worldwide in respect of products liability.
Jurisdiction	Greece.

Extensions

- Primary Insurance extension;
- Automatic addition of firms (subject to insurer reporting requirements);
- Present, former partner, executive officer, director or shareholder of Named Insured while acting within their scope of duties for the Named Insured;
- Any individuals or personal corporations retained by the Named Insured under a personal services contract;
- Claim defined as a written or oral demand for money or a written or oral allegation in breach in the rendering or failure to render professional services received by the Insured or Named Insured and resulting from a single error, omission or negligent act;
- Lawyer fees and associated expenses incurred in the investigation, defence, settlement, arbitration or litigation of claims;
- Duty to defend, even if the allegations are groundless, false or fraudulent; and
- Worldwide territory (suits brought in Greece).

Exclusions

- Express Warranties or guarantees;
- Estimates on profit, return;
- Faulty workmanship, construction or work which is alleged or in fact not constructed in accordance with the Design-Construction Contract(s);
- Design or manufacture of any good or products sold or supplied by a named insured;
- Terrorism;
- Nuclear liability;
- Judgements and awards deemed uninsurable by law;
- Liability assumed under the Design-Construction Contract(s) unless such liability would not have been attached to the named insured by law in the absence of such an agreement;
- Punitive or exemplary damages, fines, penalties or interest or liquidated punitive or exemplary damages or fees; and
- Refusal to employ, termination of employment, humiliation or discrimination on any basis or other employment related practices or policies.

9. Employers’ Liability Insurance

Principal Insured: The Concessionaire; and
Any company or contractor for which it is responsible.

Additional Insured	The State; and The Grantor.
Period of Insurance	Per CAR policy.
Minimum Cover:	In accordance with the applicable laws, including articles 657,658 and 932 of the Greek Civil Code, that covers the employer for its legal liability towards the employees for injuries arising out of and in the course of their employment over and above the benefits of the social security organizations (IKA or other).
Territory	Greece.
Jurisdiction	Greece.
Conditions	Subject to premium readjustment (onwards only) at the end of the policy period. The insured should take all the necessary precautions, protections, measures, in compliance with the provisions of the Greek law for the prevention of accidents and injuries.

Part 1B
Operating Insurances to be Effected

Concession Period Insurances

The minimum insurance coverage required to be obtained and maintained by the Concessionaire shall include the following types of insurance, each to be provided under policies containing provisions, which are reasonably standard in the insurance market for such insurance and available at commercially reasonable terms.

This Agreement specifies terms specific to it and these will have priority over any policy terms.

Concession Period Insurances

1. All Risks Insurance – Property Damage;
2. Business Interruption;
3. Political Violence;
4. Airport Owners and Operators Liability; and
5. Employers' Liability Insurance.

1. All Risks Insurance – Property Damage

Principal Insured:	The Concessionaire; and The Agent Bank (for and on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	The State; The Grantor; The HCAA; The Lenders and/or Finance Parties, each for their respective rights and interests.
Scope of Coverage:	"All Risks" of loss or damage from any cause not excluded to the property and interests of every description, including property of others in the care, custody or control of the Insured for which they are responsible, used for or in connection with the ownership and operation of the Concession.
Property Insured	All assets comprising from the ownership and operation of the Concession but not limited to the Regional Airports and all or any structures at each Regional Airport, its immoveable property (including each Regional Airport facilities and all runways, taxis and aprons), vehicles, fixtures and fittings and any Regional Airport development. This shall include electronic and computer equipment, buildings and their contents, stock, fixtures, fittings, mobile or in transit, of every kind and description not otherwise excluded, either owned, leased, hired or borrowed by the Concessionaire or held in the care, custody or trust of the Concessionaire or for which the Concessionaire is responsible or have assumed responsibility all forming part of or in connection with the Concessionaire's obligations under this Agreement.
Period of Insurance:	Annual period from the Concession Commencement Date until the end of the Concession Period.
Sum Insured:	Calculated using figures from the Financial Model where possible, the sum insured will be based on the reinstatement value basis of the Property Insured.
Geographical Scope:	Anywhere on the Concession Site and temporary removal elsewhere.
Deductible (Indexed) :	Not to exceed one hundred thousand Euro (€100,000) each and every occurrence for property damage save for earthquake and tsunami which shall have a deductible that does not exceed two per cent (2%) of the sums insured.
Required Extensions:	To include, subject to policy sub-limits to be agreed: a) machinery breakdown and boiler explosion (limit seven million, five hundred thousand Euro (€7,500,000)); b) additional costs of complying with public/local authority requirements; c) automatic acquisition clause; d) property in transit one million, five hundred thousand Euro (€1,500,000); e) automatic reinstatement of sum insured; f) expediting expenses cover;

g) fire-fighting expenses;

h) cash and stamps;

i) professional fees/ architects and surveyors fees;

j) debris removal, demolition and increased cost of construction including an obsolete buildings provision whereby insurance will pay for economic repairs and in relation to major damage will either pay for demolition and site clearance or demolition and replacement on an agreed value basis as agreed between the State and the Concessionaire;

k) sue and labour;

l) tenants' and neighbours' liability;

m) rental payable/rental value loss clause;

n) 72 hour clause;

o) minor works;

p) plans documents and data/ valuable papers and records;

q) temporary removal;

r) inflation protection escalator in sum insured not less than one hundred and ten per cent (110%);

s) eighty fiver per cent (85%) condition of underinsurance; and

t) overtime and express freight charges.

Main Exclusions:

a) war and civil war;

b) radioactive contamination;

c) the cost of making good wear and tear, gradual deterioration, flaws, deformation, distortion, cracks or partial fractures, defects in design materials or workmanship but this shall not exclude subsequent damage resulting from an ensuing cause which is not otherwise excluded;

d) terrorism;

e) consequential loss;

f) cyber clause;

g) unexplained shortages or mysterious disappearance; and

all other exclusions as per policy wording agreed.

2. Business Interruption

Principal Insured: The Concessionaire; and
The Agent Bank (for and on behalf of the Finance Parties).

Additional Insured:	The Lenders and/or Finance Parties, each for their respective rights and interests.
Minimum Cover:	To indemnify the Insured in respect of contractual obligations to meet Concession Fees, Levy, fixed standing charges and regular debt service repayments consisting of capital repayments and interest charges resulting from an occurrence covered the All Risks policy described in 1 above which causes interruption in the normal commercial operations of the Regional Airports and Concession Sites. "Cover" to include indemnity for the Investor in respect of Revenues in accordance with the latest Financial Model (without any deduction in respect of sums due to the HCAA), increased cost of working and additional increased cost of working.
Period of Insurance :	Per All Risks Insurance – Property Damage.
Sum Insured:	Loss of Revenue to include in addition increased cost of working and additional increased cost of working.
Indemnity Period:	Twenty four (24) months.
Deductible:	Not to exceed the first thirty (30) days of any interruption.
Required Extension:	To include, subject to policy sub-limits to be agreed: a) interruption caused by a physical loss not excluded under the All Risks policy which occurs in the vicinity of the Concession Site at a Regional Airport and which hinders or prevents access to the Concession Site at a Regional Airport; and b) suppliers'/utilities' extension in respect of named suppliers/utilities only for fire, lightning, explosion and aircraft perils.
Main Exclusions:	To follow the Property All Risks Insurance. In addition the following exclusions would apply: • the non-availability of funds; • fines and penalties; and • loss of licence.

3. Political Violence and Terrorism

Insured Parties:	The Concessionaire; and The Agent Bank (for and on behalf of the Finance Parties).

Additional Insured:	The State; The Grantor; The HCAA; The Lenders and/or Finance Parties, each for their respective rights and interests.
Minimum coverage:	Loss or damage and subsequent loss of anticipated revenue and increased cost of working sustained following a delay to the commencement of the business at the Concession as a direct result of physical loss of or damage to the contract works during construction, testing or commissioning caused by an act of terrorism and/or political violence.
Extensions:	As per the Business Interruption Cover plus: (i) an act of terrorism and/or sabotage; (ii) malicious damage resulting directly from an act of terrorism; (iii) riots, strikes, civil commotion; (iv) invasion, acts of foreign enemies, hostilities (whether war is declared or not), civil war, rebellion, revolution, coup d'état, insurrection or mutiny; (v) war and civil war (sub limited to thirty million (€30,000,000); (vi) AFB PV Wording Perils 1-7; (vii) Claims control Clause; (viii) LMA 3100- Sanctions Clause; (ix) increased cost of working (with a minimum sum insured of ten million Euro (€10,000,000) per event); and (x) additional increased cost of working (with a minimum sum insured of ten million Euro (€10,000,000) per event).
Exclusions:	a) Nuclear detonation, reaction, nuclear radiation or radioactive contamination cost of making good loss or damage to the Concession; b) Pollutants or contaminants, chemical or biological release or exposure of any kind; c) Electronic attacks; d) Cessation, fluctuation or variation in, or insufficiency of, water, gas or electricity supplies and telecommunications of any type or service; e) threat or hoax; f) seizure or illegal occupation; and g) confiscation, requisition, detention, legal or illegal occupation, embargo, quarantine, any order of public or government authority.
Sum insured:	Not less than the full reinstatement value of the estimated maximum loss or damage to the Concession and not less than subsequent loss of anticipated revenue in respect of debt service (including principal and interest and fixed operating costs). Sum Insured also to include increased cost of working for a period of not less than the Indemnity Period.

Insured:	Property Section; per the CAR policy. Loss of Profits Section: per the Business Interruption policy.
Period of Insurance:	Per All Risks Insurance – Property Damage.
Period of Indemnity:	Not less than twenty four (24) months.
Sum Insured:	In accordance with the latest Financial Model, not less than: Property Damage cover: the full reinstatement value of the items insured. Business Interruption/ Loss of Profits cover: an amount to cover the anticipated loss of gross revenue and debt service (including principal and interest) for the indemnity period.
Limit:	Amount in accordance with the latest available Financial Model covering at least 90% of the Sum insured as per the beginning of the Period of Indemnity.
Deductibles:	Not more than: Property Section: fifty thousand Euro (€50,000) each and every occurrence. Business Interruption/ Loss of Profits Section: twenty one (21) days.

4. Airport owners and operators liability insurance

Principal Insured: The Concessionaire; and
The Agent Bank (for and on behalf of the Finance Parties).

Additional Insured: The State;
The Grantor;
The HCAA;
The Lenders and/or Finance Parties,
each for their respective rights and interests.

Period of Insurance: Per All Risks Insurance – Property Damage.

Minimum Cover: All sums which any Insured shall become legally liable to pay in respect of damages consequent upon:

a) bodily injury or illness of third parties (whether fatal or not), and/or

b) damage to, and/or loss of use of property as a result of damage to property belonging to third parties arising out of or in connection with the operation of the Project including products manufactured and supplied including products liability,

arising out of the operation and maintenance of each Regional Airport, including the provision of security and fire services (including maintenance of the air traffic control towers) or otherwise in connection with the Concession and/or in connection with the performance and/or provision of the services at each Regional Airport; and legal costs and expenses incurred in dealing with any claim, and in each case, on an occurrence form wording.

Deductible : In respect of Property Damage:
seven thousand five hundred Euro (€7,500) (or currency equivalent) each and every loss but not more than twenty thousand Euro (€20,000) (or currency equivalent) each and every loss in respect of damage to aircraft.

Limit of Indemnity: Combined Single Limit (Bodily Injury and Property Damage):
seven hundred and fifty million Euro (€750,000,000) (or currency equivalent) any one occurrence and in the annual aggregate in respect of products liability.

Personal Injury limited to twenty million Euro (€20,000,000) (or currency equivalent) in the annual aggregate being within the Combined Single Limit and not in addition thereto.

Geographical Scope: Greece but worldwide in respect of products liability.

Jurisdiction: Greece.

Required Extensions	a) AVN52G sublimit three hundred million Euro (€300,000,000);
	b) AVN60A Personal Injury Extension (including false arrest, imprisonment, detention, obstruction and detainment);
	c) AVN63 Cross Liability Clause;
	d) Products liability;
	e) Legal Liability of concessionaire(s) arising out of their activities but only in excess of any underlying insurance carried by the concessionaire(s);
	f) Airside Property Damage Liability arising from the use of Motor Vehicles; and
	g) Liability arising from any Regional Airport vehicles within the Concession Site at any Regional Airport in excess of the sums recoverable under any separate motor vehicles insurance.
Exclusion	AVN46B; Noise and Pollution Cover.

5. Employers' Liability Insurance

Principal Insured:	The Concessionaire; and Any company or contractor for which it is responsible.
Additional Insured:	The State; and The Grantor.
Period of Insurance:	Per CAR policy.
Minimum Cover:	In accordance with the applicable laws, including articles 657,658 and 932 of the Greek Civil Code, that covers the employer for its legal liability towards the employees for injuries arising out of and in the course of their employment over and above the benefits of the social security organizations (IKA or other).
Territory:	Greece.
Jurisdiction:	Greece.
Conditions:	Subject to premium readjustment (onwards only) at the end of the policy period. The insured should take all the necessary precautions, protections, measures, compliance with the provisions of the Greek law for the prevention of accidents and injuries.

Part 2 Endorsements

Part 2A

Insurance Endorsements (but not for any Aviation TPL policy)

This Part 2A of Appendix 16 shall apply to Construction All Risks insurance, Construction All Risks Delay in Start Up insurance, Construction Third Party Liability Insurance, Airport Contractor's Legal Liability insurance, Political Violence and Terrorism, Marine Cargo Insurance, Marine Cargo Delay in Start Up insurance, Project Specific Professional Liability insurance, Employers' Liability insurance, All Risks Insurance (Property Damage), Business Interruption insurance, Political Violence, Airport Owners and Operator's Liability and Employer's Liability insurance (the "**Insurances**").

Interpretation

"**Insurance Policy**" means the insurance agreement to which this endorsement is attached and into which this endorsement is incorporated in its entirety.

"**Insureds**" means the insured parties named in the Insurance Policy, collectively, and "**Insured**" means each and any of the insured parties named in the Insurance Policy.

"**Insurer**" means the insurer or insurers from time to time participating in the Insurance Policy.

Terms used but not defined in these endorsements have the meaning given to them in this Agreement.

1. The Insurers agree to waive all rights of subrogation howsoever arising which they may have or acquire against the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or Finance Parties and the Concessionaire or any of the other parties named as Insureds in the Insurance Policy, and their respective parents, affiliates, officers, directors, employees, subcontractors or representatives arising out of any occurrence in respect of which a claim is admitted under the Insurance Policy.
2. All the provisions of this Insurance Policy (except those relating to limits of liability and deductible amounts) shall operate as if there were a separate policy covering each Insured.
3. The State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or Finance Parties shall have no duty of disclosure under the Insurance Policy. Each Insurer waives any rights it may have to disclosure of any documents, facts or information and any right it may have to avoid this Insurance Policy or recover damages or decline to indemnify any Insured on the grounds of non-disclosure (whether negligent or otherwise) by the Lenders or the Finance Parties (including any agent they may have acting on their behalf that is recognised by the State in this Agreement or amendment thereto) or any of them and/or any of their agents.
4. The Insurers agree with each Insured that each Insurance Policy shall be treated as a separate and distinct contract between the Insurers and each Insured with the intention that no Insured shall be deprived of any benefit under the Insurance Policy or suffer any disadvantage whatsoever under the Insurance Policy as a result of any act (or failure to act), neglect, error, misrepresentation, fraud or omission on the part of any other Insured.
5. The Insurers undertake to each Insured that the Insurance Policy shall not be invalidated as regards the respective rights and interests of each Insured and that the Insurers will not seek directly or indirectly to avoid any liability under this Insurance Policy because of any act (or failure to act), neglect, error, misrepresentation, fraud or omission made by any other Insured (whether occurring before or after the inception of this Insurance Policy), including any failure by any other Insured to disclose any material fact, circumstance or occurrence, any misrepresentation by any other Insured, any breach or non-fulfilment by any other Insured of any condition, warranty or provision contained in the Insurance Policy, whether or not any such act (or failure to act), neglect, error, misrepresentation, fraud or omission could, if known at any time, have affected any decision of the Insurers to grant the Insurance Policy, to agree to any particular term or terms of the Insurance Policy (including this

endorsement and the amount of any premium) or to act or refrain from acting in any way whatsoever in relation to this Insurance Policy or to any liability which may arise thereunder.

6. Subject always to paragraph 2 above, upon payment of any sum to any Insured pursuant to this paragraph 5, the Insurers shall, to the extent of such payment, be thereupon legally subrogated to all the rights of such Insured, provided always that the Insurers shall not exercise any such rights howsoever arising in competition with the rights of any Lender and/or Finance Party in respect of the project assets or any monies secured thereon.

7. The Insurers agree that the Insurance Policy will be primary to and not excess to or contributing with any other insurance maintained by any Insured. The Insurers waive all rights of contribution against any other insurance affected by the Lenders and/or Finance Parties (including any agent they may have acting on their behalf that is recognised by the State in this Agreement or amendment thereto) or the Concessionaire.

8. The State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or the Finance Parties and their respective officers, directors, employees servants, agents and assigns will (whether or not they are an Insured under the Insurance Policy) in no circumstances be liable for the payment of any premium or to perform any other obligation owed to the Insurers under the Insurance Policy (although they will have the right, but not the obligation, to pay that premium or to perform that obligation), but this will not relieve the Concessionaire from its obligation to pay any premium due under the Insurance Policy. If any Insured owes any amounts to the Insurers (other than unpaid premiums), whether in connection with the Insurance Policy or any other policy underwritten by the Insurers, the Insurers waive any right they may have to set off or counterclaim against and agree not to deduct any such amount from any Insurance Proceeds payable under the Insurance Policy to the Security Agent (as defined in a Designated Loan Agreement (if any)) (on behalf of itself and the Secured Parties (as defined in a Designated Loan Agreement (if any))) as co-Insured.

9. The State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or the Finance Parties and their respective officers, directors, employees, servants, agents and assigns are named Insureds under the Insurance Policy.

10. Without prejudice to any applicable aggregate liability limits approved by the Agent Bank, the sums insured and risks covered under the Insurance Policy may not be reduced in any way without the prior written consent of the Agent Bank.

11. Insurers to consult with the Grantor and/or the State (as applicable) in relation to any claim in circumstances where the Grantor and/or the State (as applicable) requests.

12. Unless and until the Agent Bank shall have notified the Insurers to the contrary, in which case all Insurance Proceeds payable under or in relation to this Insurance Policy payable by any Insurers to the Insureds shall be paid directly to the Agent Bank or as it may direct, all Insurance Proceeds shall be paid without any deduction or deductions from the agreed claim figure whatsoever (except the appropriate Insurance Policy excess or deductible if applicable) to the Insurance Proceeds Account (as defined in a Designated Loan Agreement (if any)).

13. The Insurers agree that they will advise the Agent Bank in writing:

    i. at least 45 days (or such lesser period (if any) as may be specified from time to time by the Insurers in the case of war, terrorism, strikes and kindred perils) before any cancellation is to take effect if any Insurer cancels or gives notice of such cancellation of any Insurance Policy for any reason, including the non-payment of premiums;

    ii. at least 45 days (or such lesser period (if any) as may be specified from time to time by Insurers in the case of war, strikes and kindred perils) before any reduction in limits or coverage, any increase in deductibles or any termination before the original expiry date of this Insurance Policy is to take effect;

    iii. promptly if any Insurer has not agreed to renew (or failed to invite the Insureds to review) this Insurance Policy at its next expiry date;

    iv. of any act or omission or of any event of which any Insurer has knowledge and which might invalidate, terminate, suspend or render unenforceable in whole or in part this Insurance Policy

or any claim thereunder, as soon as reasonably practicable after any Insurer becomes aware of any such act, omission or event; and

v. any such cancellation, reduction, increase or other change shall not be effective until 60 days (or such lesser period as referred to above) after the issue of a notice to such effect to the Agent Bank.

14. Each Insurer acknowledges receipt of consideration for the insurance of the State, the Grantor, the HCAA and the Lenders and/or Finance Parties under the Insurance Policy.

15. Each Insurer confirms that:

i. it has received from the Concessionaire all information required by it that is material to the risks insured against by this Insurance Policy; and

ii. there is no information that has been relied on or is required by that Insurer in respect of its decision to co-insure the State, the Grantor, the HCAA and the Lenders and/or Finance Parties.

16. Each Insurer confirms that it has not been notified of any other pledge or assignment of or security interest in this Insurance Policy and the proceeds thereof.

17. All notices or other communications under or in connection with this Insurance Policy will be given in writing or by fax. Any such notices will be deemed to be given as follows:

i. if in writing, when delivered; and

ii. if by fax, when transmitted, but only if, immediately after the transmission, the sender's fax machine records the correct answerback.

18. The address and fax number of a party to be served are those notified from time to time in writing to the Concessionaire's insurance broker by the Concessionaire.

19. The initial address and fax number of the Agent Bank are as follows:

- Name & Address:
- Fax No:
- Attention:

20. The Agent Bank is not the agent of any party other than the Participants for receipt of any notice or any other purpose in relation to this Insurance Policy.

21. During the term of this Insurance Policy, the provisions of these endorsements may only be amended by written agreement between the Concessionaire, the Insurers, the State, the Grantor and the Agent Bank, such amendment to be endorsed on the Insurance Policy.

22. Each Insurer agrees that each provision of this Insurance Policy is severable from every other provision and is intended by it to be valid, binding and enforceable in accordance with its terms, notwithstanding any purported repudiation, avoidance or termination.

23. The provisions of these specifically negotiated endorsements override any conflicting provision in the rest of this Insurance Policy (excluding these endorsements).

24. The Insurance Policy shall be governed by and interpreted in accordance with the laws of Greece.

Part 2B

Insurance Endorsements for Aviation TPL (Including Construction Aviation TPL) Only

This Part of Appendix 16 shall apply to the aviation third party liability insurance cover provided under the following required insurances:

Construction Aviation Third Party Liability Insurance under [x]

Airport Aviation Owners And Operators Liability under [x]

Notwithstanding any other provision of this Insurance Policy, the following endorsement shall take effect immediately:

1. Interpretation

In this endorsement, the following terms shall have the below meaning:

"**Insurance Policy**" means the insurance agreement to which this endorsement is attached and into which this endorsement is incorporated in its entirety.

"**Insureds**" means the insured parties named in the Insurance Policy, collectively, and "**Insured**" means each and any of the insured parties named in the Insurance Policy.

"**Insurer**" means the insurer or insurers from time to time participating in the Insurance Policy.

"**Vitiating Act**" means any circumstances of fraud, misrepresentation, non-disclosure or any breach of warranty or condition of an insurance policy provided that the party so protected by the breach of warranty or condition has no actual constructive knowledge of, has not condoned, caused or contributed to the said act or omission.

Terms used but not defined in these endorsements have the meaning given to them in this Agreement.

2. Separate Policy

All the provisions of this Insurance Policy (except for those relating to limits of liability) shall operate as if there were a separate policy covering each Insured. Accordingly, the liability of the Insurers under this Insurance Policy to any one of the Insured shall not be conditional upon the due observance and fulfilment of any other Insured of the terms of this Insurance Policy and shall not be affected by any failure in the observance or fulfilment by any other Insured of any duties relating to this Insurance Policy, provided that the party so protected by the breach of warranty or condition has no actual constructive knowledge of, has not condoned, caused or contributed to the said act or omission.

3. Interest of the Participants

The Insurers acknowledge that the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/ or the Finance Parties and its respective officers, directors, employees, secondees and assigns are each additional co-Insureds under this Insurance Policy and that the premium specified in this Insurance Policy provides consideration for their being co-Insureds.

4. Liability for Premium

The Insurers acknowledge that the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or Finance Parties are not liable for the payment of any premium or any other obligation owed to the Insurers under this Insurance Policy, although any such body may choose to pay the premium. This shall not relieve the Concessionaire from its obligations to pay any premium under this Insurance Policy.

5. Disclosure

Neither the State, the Grantor, the Agent Bank and the Lenders and/or the Finance Parties, nor their agents shall have any duty of disclosure to the Insurers in relation to this Insurance Policy. Each Insurer waives any rights it may have to disclosure of any documents, facts or information and any right it may have to avoid this Insurance Policy or recover damages or decline to indemnify any Insured on the grounds of non-disclosure (whether negligent or otherwise) by the Secured Parties (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)) or any of them and/or any of their agents.

6. Non-Vitiation and Waiver of Subrogation

(a) Each of the Insurers notes and agrees that if the Insured described in the Schedule comprises more than one insured party each operating as a separate and distinct entity then cover hereunder shall apply in the same manner and to the same extent as if individual policies had been issued to each such insured party provided that the total liability of the Insurers to all of the Insureds collectively shall not exceed the sums insured and limits of indemnity including any inner limits set by memorandum or endorsement stated in the Insurance Policy and that the amount of deductibles shall not be increased as a result thereof.

(b) Subject to paragraphs (c) and (d) below and paragraph 5 above, it is further understood and agreed that the Insurers shall be entitled to avoid liability to or (as may be appropriate) claim damages from an Insured in circumstances of that Insured party's fraud, material misrepresentation, material non-disclosure or breach of any warranty or condition of this Insurance Policy, each referred to in this clause as a **Vitiating Act**, provided that the party so protected by the breach of warranty or condition has no actual constructive knowledge of, has not condoned, caused or contributed to the said act or omission.

(c) It is however agreed that a Vitiating Act committed by one Insured shall not prejudice the right to indemnity of any other Insured who has an insurable interest and who has not committed a Vitiating Act.

(d) Insurers hereby agree to waive all rights of subrogation which they may have or acquire against any Insured except where the rights of subrogation or recourse are required in consequence of or otherwise following a Vitiating Act, in which circumstances, except as provided in paragraph (e) below, Insurers may enforce such rights notwithstanding the continuing or former status of the vitiating party as an Insured.

(e) Notwithstanding paragraph (d) above, the Insurers waive all rights they may acquire against the Concessionaire through subrogation to the rights of the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or the Finance Parties.

7. Cancellation

Except in respect of any provision for Cancellation or Automatic Termination specified in the Policy or any endorsement thereof, cover provided may only be cancelled or materially altered in a manner adverse to the additional Insureds by the giving of not less than thirty (30) days' notice, but seven (7) days or such lesser period as may be customarily available in respect of War and Allied Risks coverage in writing to the Appointed Broker. Notice shall be deemed to commence from the date such notice is given by the Insurers. Such notice will NOT, however, be given at normal expiry date of the Policy or any endorsement.

8. Changes in Cover

The Insurers shall give the Agent Bank 45 days' notice in writing (or such lesser period (if any) as may be specified from time to time by Insurers in the case of AVN46 and AVN52G perils) before any reduction in limits or coverage, any increase in deductibles or any termination before the original expiry date of this Insurance Policy is to take effect.

9. Amendments to Endorsement

During the term of this Insurance Policy, the provisions of this endorsement may only be amended by written agreement between the Concessionaire, the State, the Grantor, the Insurers and the Agent Bank, such amendment to be endorsed on the Insurance Policy.

10. Notice of Claims

Notice of claim by the Concessionaire, the State, the Grantor or the Agent Bank or any other party entitled to indemnity under the Insurance Policy shall, in the absence of manifest error, be accepted by Insurers as a valid notification of claim on behalf of all other Insureds subject to the full terms of the Insurance Policy.

11. Claim Payments

The insurers will consult with the Grantor and/or the State (as applicable) in relation to any claim in circumstances where the Grantor and/or the State (as applicable) requests such consultation.

Payments made in accordance with this Clause 11 shall, to the extent of the payment, discharge the Insurers' liability to pay the Concessionaire or other claimant Insured.

All claim payments in respect of a third party liability shall be paid to person(s) whose claim(s) constitute the risk or liability insured against **provided that** such person has executed a discharge of all claims made against the Insureds in respect of the risk or liability in relation to which the claim was made, save in cases where (notwithstanding the policy terms to the contrary) an Insurer accepts liability to indemnify the Insured in respect of the claims or liabilities which the Insured has settled directly with the claimant, and where cash has been paid to such claimant, in which case payment under the policy of such sums shall be made in accordance with the instructions of the relevant Insured.

Any return premiums shall be paid to the Insurance Proceeds Account (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)) or such other account as the Security Agent (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)) directs in writing.

12. Primary Insurance

It is expressly understood and agreed that the Insurance Policy provides cover for the Insureds and that in the event of liability covered by this Insurance Policy which is also covered either in whole or in part under any other policy or policies of insurance effected by or on behalf of any of the parties comprising the Insureds, the Insurers will indemnify the Insured as if such other policy or policies of insurance were not in force and the Insurers waive their rights of recourse (if any) against the Insurers of other such policy or policies of insurance.

13. Reductions in Cover

No reductions in limits or coverages or increases in deductibles, exclusions or exceptions shall be made under the Insurance Policy, whether at the request of any Insured or otherwise, without the prior written consent of the Agent Bank. For the avoidance of doubt, this shall not affect or alter the rights of the Insurer(s) to suspend cover in accordance with the terms and conditions of the Insurance Policy, provided always that the Agent Bank is advised in accordance with paragraph 7 or 8 (as applicable) above.

14. Notice

All notices or other communications under or in connection with the Insurance Policy will be given by fax and post. Any such notice given by Insurers will be deemed to be given on the earlier of:

(a) if by electronic mail, when transmitted but only if the sender's computer confirms successful transmission; and

(b) if by post, within two Business Days of release from the relevant Insurer's office.

The address and email address of the Secured Parties (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)) for all notices under or in connection with the Insurance Policy are those notified from time to time by the Secured Parties (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)) for this purpose to the insurance broker at the relevant time. The initial address and email address of the Agent Bank is as follows:

Name & Address:

Fax No:

Attention:

15. Role of the Agent Bank

The Agent Bank is not the agent of any party other than the Participants for receipt of any notice or any other purpose in relation to this Insurance Policy.

16. Disclosure

Each Insurer confirms that it has received from the Concessionaire all information required by it material to the risks insured against by this Insurance Policy and that there is no information that has been relied on or is required by that Insurer in respect of its decision to co-insure the Secured Parties (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)).

17. Endorsements Override

The terms of these specifically negotiated endorsements override any conflicting provision in the Insurance Policy.

This Insurance Policy shall not cover any direct or indirect loss or damage of an Insured where the loss or damage arises out of a failure to act, neglect, error, misrepresentation, omission, or breach by that Insured, but only if such failure to act, neglect, error, misrepresentation, omission or breach was deliberate or intentional on the part of that Insured. It is however agreed that deliberate or intentional failure to act, neglect, error, misrepresentation, omission or breach committed by one Insured shall not prejudice the right to indemnity of any other Insured who has an insurable interest and who has not committed a deliberate or intentional failure to act, neglect, error, misrepresentation, omission or breach.

18. Governing Law & Jurisdiction

The Insurance Policy shall be governed by and interpreted in accordance with the laws of Greece.

Part 3 Form of Broker's Letter of Undertaking

[*On Insurance Broker's Headed Notepaper*]

Date: [•]

To: [Bank] acting as the Agent Bank for [•] the State, the Grantor and the HCAA.

Dear Sirs,

The Upgrade, Maintenance, Management and Operation of Aegean regional airports concession agreement (the Concession Agreement).

We, ***[Name of Insurance Broker]***, act as insurance broker ("**Insurance Broker**") ("**we**" or "**us**") to ***[Name of Company]*** (the "**Company**"), and pursuant to instructions from them provide you with certain confirmations relating to the insurances arranged by us in relation to the above project. Accordingly we provide you with the confirmations set out below. For the avoidance of doubt, all the confirmations set out in this letter are given by reference to our state of knowledge at the date hereof and in our capacity as insurance and reinsurance broker to the Concessionaire in respect of the Insurances (as defined below).

Terms used but not defined in this letter have the meaning given to them in the Concession Agreement.

In our capacity as Insurance Broker we have arranged insurance protection in respect of the Concession evidenced by the cover notes (certified copies of which are attached to this letter) in relation to Construction All Risks insurance, Construction All Risks Delay in Start Up insurance, Construction Third Party Liability Insurance, Airport Contractor's Legal Liability insurance, Political Violence and Terrorism, Marine Cargo Insurance, Marine Cargo Delay in Start Up insurance, Project Specific Professional Liability insurance, Employers' Liability insurance, All Risks Insurance (Property Damage), Business Interruption insurance, Political Violence, Airport Owners and Operator's Liability and Employer's Liability insurance (the "**Insurances**"). We confirm that such Insurances are in full force and effect as at the date hereof. We also confirm that the relevant endorsements (the "**Endorsements**") attached as Part X (*Endorsements*) have been endorsed to the Insurances to the extent any of the clauses listed in Part X (*Endorsements*) are not already contained in the policy.

At the date of this letter, with respect to each of the Insurances we further confirm that all premiums due to date in respect of the Insurances, as applicable, have been paid.

We have arranged the Insurances on the basis of information and instructions given by the Concessionaire. We have not made any particular or special enquiries regarding the Insurance and Reinsurance beyond those we usually make in the ordinary course of arranging insurances on behalf of our clients.

1 We confirm that:

(a) we shall arrange for the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or Finance Parties to be named as an additional insured party of the Insurances for its insurable interests.

(b) the Insurances are, to the best of our knowledge and belief, in full force and effect as evidenced by the attached policies or, failing these, the attached cover notes placed with insurers, as applicable, which as at the time of placement were reputable and financially sound. We do not, however, make any representations regarding the reputation or financial position of any captive insurer with whom the Insurances are placed, nor regarding any insurers' current or future solvency or ability to pay claims;

(c) no information disclosed by us to the insurers in relation to the Insurances was actually known by us to be inaccurate, incomplete or misleading;

(d) to the best of our knowledge and belief, (after making reasonable enquiries) there is no reason why any insurer may be unwilling or unable to honour its obligations in relation to the Insurances, or to avoid the Insurances or any claim, in whole or in part;

2 Pursuant to instructions received from the Concessionaire in connection with the interests of the Secured Parties (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)) in the Insurances, we hereby agree:

(a) to notify you in writing:

i. as soon as reasonably practicable when we are informed of any proposed changes in the terms of the Insurances which we reasonably believe would, if effected, result in any material reduction in limits or alteration in coverage (including those resulting from extensions) or increase in deductibles, exclusions or exceptions;

ii. at least 30 business days prior to the expiry of any of the Insurances or Reinsurances if we have not received instructions from the Concessionaire to negotiate an extension or renewal, and, in the event of our receiving instructions to renew, to advise you promptly of the details thereof;

iii. as soon as reasonably practicable on becoming aware if any premium due, in accordance with the instalment regime applicable, has not been paid when due;

iv. as soon as reasonably practicable of any act or omission or of any event of which we have actual knowledge and which invalidates or renders unenforceable the Insurances in whole or in part;

v. as soon as reasonably practicable on becoming aware if any insurer cancels or gives notice of cancellation of an Insurances;

vi. as soon as reasonably practicable on becoming aware of any downgrading of the credit rating of any insurer below A- by Standard & Poor's or equivalent rating by AM Best, Moody's or Fitch or another rating as approved by the Grantor at any time if we become aware of any such downgrading;

vii. in the event of us being notified or otherwise becoming aware of an assignment or purported assignment of the Insurances;

(b) to pay to insurers all premiums received from the Concessionaire or you or for which we are liable in order to ensure that the Insurances are valid and enforceable in accordance with their respective terms;

(c) to advise the Concessionaire of the type of information which needs to be disclosed to the relevant insurer or reinsurer;

(d) pursuant to instructions to be received from the Concessionaire we shall inform you in writing as soon as reasonably practicable if we receive or give notice that we are to cease to act as insurance or reinsurance brokers to the Concessionaire for the purpose of arranging, maintaining and/or monitoring any Insurances or Reinsurances previously arranged by us;

(e) to request the insurers to have endorsed on each and every policy in respect of the Insurances as applicable, as and when the same is issued, endorsements substantially in the forms attached in Part X (*Endorsements*) to the extent any clauses listed in Part X (*Endorsements*) are not already contained in the policy;

(f) to pay to the relevant revenue account, after deduction of any fees or brokerage which are due to us in relation to the relevant Insurances but otherwise without any set-off or deduction of any kind for any reason any and all proceeds from any Insurances (except for third party liability and miscellaneous insurances) received by us from the insurers as applicable, except (i) as might be otherwise permitted in the relevant loss payable clauses set out in the endorsements set out in Part X (*Endorsements*), or (ii) as otherwise directed by the relevant Lender and/or Finance Party or the Agent Bank;

(g) to the extent to which we are required to make such documents available to the Concessionaire, to make available to you on reasonable request copies of any documents from our placing and claims files in respect of the Insurances but excluding any information that is commercially sensitive and does not relate to any claims made under the Insurances thereof, or any information which is confidential to third parties;

(h) to use our reasonable endeavours to procure their acknowledgement of receipt of any notices of assignment in relation to the Insurances and to use reasonable endeavours to have the

notices endorsed on the policies of Insurances thereof, and to provide you with true copies of such notices and endorsements;

(i) to hold all Insurance received by us to your order, free from any lien, if any, in respect of monies owing to us in respect of any insurance save for liens that secures any premium that we have paid on behalf of the Concessionaire or any claim that we have paid on behalf of the insurers;

(j) to promptly forward to you copies of any notice given by any insurer of the Concessionaire under or in respect of the Insurances; and

(k) to treat as confidential information all information supplied to us by any person for the purposes of disclosure to the insurers or reinsurers under the Insurances and not to disclose, without the written consent of that person, such information to any third party other than the insured parties under the relevant Insurances or the insurers under the Insurances in satisfaction of our undertaking in paragraph 2(a)i.

3 The confirmations given above are subject to our continuing appointment as Insurance Brokers to the Concessionaire in relation to the Insurances concerned and the handling of claims in relation to it and subject to the relevant insurers' or reinsurers' right of cancellation or rescission of the Insurances.

4 We hereby acknowledge that you, the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or the Finance Parties have a direct or indirect interest in all of the policies relating to the Insurances arising from their security interest in them.

5 We hereby acknowledge that the Agent Bank is not the agent of any other party other than the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or the Finance Parties for the receipt of any notices of any other purpose in relation to this letter.

6 For the avoidance of doubt, all the confirmations given in this letter relate solely to the Insurances. They do not apply to any other insurances, and nothing in this letter should be taken as providing undertakings or confirmations in relation to any insurance that ought to have been placed by, has been placed by or may at some future date be placed by, other parties.

7 Our liability to you shall be limited as follows:

(a) we shall not be liable in any circumstances for (whether direct or indirect) loss of revenue, loss of opportunity, loss of profits, loss of interest, loss of anticipated savings or any indirect or consequential losses; and

(b) our aggregate liability in respect of any claim for negligence, breach of duty or other claim shall be limited to five million Euro (€5,000,000)

provided always that in respect of any claim for personal injury or death caused by our negligence, or any claim which results from our wilful default or fraudulent acts (including theft or conversion) by us, no limit shall apply.

8 You shall not disclose this letter to any third party with the exception of your professional advisers (including legal and financial advisers). Notwithstanding that you may disclose this letter to your professional advisers, all liability to any third party to whom this letter is disclosed is hereby expressly excluded to the extent permitted by law.

9 Except as provided in this letter, it is to be understood by you that you may not rely on any advice which we have given to the Concessionaire, and we do not represent that the Insurances or Reinsurances are suitable or sufficient to meet the needs of the Concessionaire. You are advised to take your own independent advice relating to such matters.

10 We express no view as to the solvency or ability to pay of any of the insurers or reinsurers of the Insurances, as applicable.

11 This letter is given by us on the instructions of the Concessionaire and with their full knowledge and consent as to its terms.

12 This letter shall be governed by and shall be construed in accordance with the laws of Greece and any dispute as to its terms shall be submitted to the exclusive jurisdiction of the their courts.

Yours faithfully,

....

Duly authorised, for and on behalf of
[Name of Insurance Broker]

[On duplicate]

We acknowledge receipt of the original of this letter and confirm our acceptance to its terms.

....

For and on behalf of
[Name of Concessionaire]

We acknowledge receipt of the original of this letter and confirm our acceptance to its terms.

....

Agent Bank

For and on behalf of the Participants

Part 4
Insurance Premium Risk Sharing Mechanism

1 Required Definitions

Actual Premium has the meaning given to it in paragraph 2(a) of this Part 4 of Appendix 16.

Base Costs means the premium (exclusive of Insurance Premium Tax and all broker's fees and commissions) of each respective insurance that the Concessionaire is obliged to effect in accordance with this Agreement for a Concession Year which shall be Euro (€)[10] (Indexed) as adjusted to take into account when the Works are actually performed.

Decrease means a decrease to the cost of the insurance premia solely attributable to changes in the airport insurance market generally and not attributable to any increase voluntary taken by the insured to any deductible.

Insurance Review Date means the first anniversary of the Concession Commencement Date and each subsequent anniversary thereof.

Increase means an increase to the cost of the insurance premia solely attributable to changes in the airport insurance market generally and not attributable to any increase arising from the claims history of the insured or the insured permitting a state of affairs at an insured location that leads overall to a rate increase.

Insurance Premium Tax means any tax payable on a premium payable for an insurance.

Insurance Report has the meaning given to it in paragraph 2(a) of this Part 4 of Appendix 16.

Premium Increase means on each Insurance Review Date when the Renewal Premia at the Insurance Review Date exceed fifty per cent (50%) of the Base Costs, that part of the Increase which is greater than fifty per cent (50%) of the Base Costs.

Premium Decrease means on each Insurance Review Date when the Renewal Premia at the Insurance Review Date is reduced by eighty per cent (80%) of the Base Costs, that part of the Decrease which is less than eighty per cent (80%) of the Base Costs.

Renewal Premia means the aggregate of the proposed Actual Premium for the benchmarked insurances in respect of a Concession Year.

2 Setting the premia

(a) In case of a Premium Increase, the Concessionaire shall, not less than thirty (30) Business Days prior to each Insurance Review Date, deliver to the Grantor a report (the **Insurance Report**). The cost of producing the Insurance Report shall be met by the Concessionaire. The Insurance Report shall set out the premium inclusive of any Insurance Premium Tax payable for the respective insurance in respect of the next Concession Year (the **Actual Premium**) and set out in respect of the respective insurance the reasons for any difference between the aggregate Actual Premium and the Base Costs and specify any element of such difference arising from:

- changes in the European insurance market generally;
- changes in the scope and limits of indemnity of the Insurance;
- claims history;
- indexation adjustment; and

[10] To be filled in in accordance with the Financial Model appended in Appendix 25 of this Agreement.

- any other cause.

(b) The State shall, within fifteen (15) Business Days after receipt of the Insurance Report, notify the Concessionaire of any matters in the Insurance Report with which it does not agree. If the Parties fail to agree on any of the matters contained in the Insurance Report within fifteen (15) Business Days after the State's notification pursuant to this paragraph 2(b), the Parties shall consult an independent internationally recognised insurance broker and/or law firm with experience in the insurance of major concession projects, to be jointly selected by the Parties to opine on the matters contained in the Insurance Report. The opinion of the independent internationally recognised insurance broker and/or law firm shall not be binding on the Parties. If, following the receipt of the opinion of the independent internationally recognised insurance broker and/or law firm, the Parties still fail to agree on any of the matters contained in the Insurance Report within fifteen (15) Business Days after the receipt by the Parties of the opinion of the independent internationally recognised insurance broker and/or law firm pursuant to this paragraph 2(b), such Dispute shall be resolved in accordance with Article 39 (*Dispute Resolution*).

3 **Benchmarking Adjustment**

Following either agreement between the Parties or determination pursuant to Article 39 (*Dispute Resolution*), then where there has been a Premium Increase, the State shall either:

(a) pay to the Concessionaire the Premium Increase, such payment to be effected by a decrease in the Levy on the next payment date for payment of the Levy before the date that such increased premium is payable or, if this is after the due date for payment of the increased (or decreased) premium, the State shall make payment to the Concessionaire on the date notified by the Concessionaire to the State as being three (3) Business Days before such due date; or

(b) where relevant, state that the relevant risk to which the Premium Increase relates is uninsurable in accordance with this Agreement.

Following either agreement between the Parties or determination pursuant to Article 39 (*Dispute Resolution*), then where there has been a Premium Decrease, the Concessionaire shall either:

(a) pay to the State the Premium Decrease, such payment to be effected by an increase in the Levy on the next payment date for payment of the Levy before the date that such Decreased Premium is payable or, if this is after the due date for payment of the Decreased Premium, the Concessionaire shall make payment to the Concessionaire on the date notified by the Concessionaire to the State as being three (3) Business Days before such due date; or

(b) where relevant, state that the relevant risk to which the Premium Decrease relates is uninsurable in accordance with this Agreement.

The Concessionaire shall inform the State and the Grantor, at the end of each insurance term, of any Premium Increase or Premium Decrease, if any.

Appendix 17

Air Navigation Services Provision Allocation Matrix

Split of responsibilities between Concessionaire and Air Navigation Services Provider (**ANS provider**), which shall be the HCAA at civil airports and HAF at Joint Use Airports.

1	2
Responsible Party	Responsibility at all Regional Airports
ANS provider	Planning, financing, operation and maintenance of all air navigation equipment such as radar, VOR, DME, ILS, etc. Operation of the airfield lighting system
Concessionaire	Planning, financing and maintenance of the airfield lighting system (runway, civil taxiways, civil aprons as well as approach lighting system adjacent to the concession perimeter) Markings and signage on the airfield

Appendix 18 Air Activities

Part 1
Facilities and services within Air Activities

The provision, operation, maintenance, repair, renewal, staffing and supervision of the following services, facilities and equipment:

Aerodrome control services (at Joint Use Airports according to Appendix 20)

Airfield (at Joint Use Airports according to Appendix 20)

Airfield lighting (at Joint Use Airports according to Appendix 20)

Airside and landside access roads and forecourts including writing, traffic signals, signage and monitoring as far as it is on the Concession Sites

Airside chapels

Apron and aircraft parking areas (at Joint Use Airports according to Appendix 20)

Apron control and allocation of aircraft stands

Arrivals concourses and meeting areas (excluding a share for purely commercial activities)

Baggage systems including outbound and reclaim and including baggage cart services

Check-in counters and concourses

Cleaning, heating, lighting and air conditioning public areas (excluding a share for purely commercial areas)

Customs and immigration halls and counters

Disabled aircraft removal within Concession Sites

Emergency services

Escalators and elevators

Facilities for the disabled and other special needs people

Fire service

Flight information and public address systems

Foul and surface water drainage (excluding a share for purely commercial activities)

General aviation terminals

Fixed ground power to aircraft (where available)

Guidance systems and marshalling

Information desks and staffing

Inter-terminal transit systems

Landscaping and horticulture

Lifts, escalators and Passenger conveyors

Loading bridges (where available)

Lost property

Aircraft noise mitigation

Passenger and hand baggage search

Piers and gate rooms

Pre-conditioned air for aircraft (where available)

Runways (at Joint Use Airports according to Appendix 20)

Safety of aircraft and vehicles

Signage

Staff search

Taxiways (at Joint Use Airports according to Appendix 20)

Toilets and nursing mothers' rooms (excluding a share for purely commercial activities)

Trolley service

Utilities (including electricity, gas, telecommunications and water) excluding a fair share for purely non-aeronautical activities

Waste and refuse treatment and disposal (excluding a share for purely commercial activities)

Wildlife risk management within Concession Sites

Part 2

Facilities and services not within Air Activities

Any non-aeronautical activities that do not form part of the Air Activities and which involve the provision of services, facilities or equipment at any of the Regional Airports.

The provision, operation, maintenance, repair, renewal, staffing and supervision of the following non-exhaustive list of services, facilities and equipment:

Airside lounges

Airport to/from Hotel transport services

Airside and perimeter security including access control and patrolling (subject to the HAF Memorandum of Understanding)

Amusement centres

Banks

Bureaux to Change

Business centre

Car parking

Duty free sales

Duty Paid Sales

Estate agency

Exhibitions

Free Trade Zones

Cargo consolidators/forwarders or agents

General retail shops

Aircraft Hangars

Hotels

Hotel reservation services

Locker rental

Lottery agents

Messenger services

Observation terrace

Offices

Policing and general security

Porter service

Post office

Public telephones

Restaurant, bars and other refreshment facilities

Sports/health centre

Tourist information services

Travel agency

Vehicle rental

Vending machines

VIP/Special lounges

Warehouses

Welcoming services

Appendix 19 Variations

1 General

Subject to receiving the Variation Confirmation issued in accordance with the terms of this Appendix 19 and to any Permit which must be obtained or modified being so obtained or modified and subject to the other provisions of this Appendix 19, the Concessionaire is under a duty to implement a Variation. The Concessionaire is not entitled to any payment or compensation for or in respect of a Variation or a Concessionaire Variation (as the case may be) save as provided in accordance with this Appendix 19.

2 Variation Enquiries

2.1 A Variation Enquiry is a document issued by the State which:

(a) states on its face that it is a Variation Enquiry;

(b) states, whether it is the intention of the State that the State is to pay a capital sum in respect of the Variation or whether it is the intention of the State that the Concessionaire should seek to obtain finance in accordance with paragraph 3.1(c) of this Appendix 19; and

(c) in the case of:

(i) a State Works Variation, specifies the nature of the State Works Variation and which (if any) of the provisions of the requirements set out in Appendix 12 (*Works*) are required to be amended to accommodate the relevant State Works Variation; or

(ii) a State Service Variation, specifies the nature of the State Service Variation and what amendments are required to Airport Services and/or Performance Standards.

2.2 The State may not issue a Variation Enquiry other than in accordance with the provisions of this Appendix 19.

3 The Concessionaire Response to Variation Enquiry

Preliminary Indicative Information

3.1 Prior to giving a notice referred to in paragraph 4(a):

(a) the Concessionaire may within fourteen (14) Business Days after receipt of a Variation Enquiry:

(i) give to the State in good faith a preliminary non-binding indication of the estimated cost of implementing the Variation and provide such other information about the Variation as is available to the Concessionaire and which it believes is useful to the State; and

(ii) such information is to include the Concessionaire's estimated effect on the Imminent Works Implementation Time Schedule or on the Future Works Implementation Time Schedule;

(b) if the Concessionaire provides an indication referred to in paragraph 3.1(a) the State must within a further fourteen (14) days after its receipt confirm whether or not it wishes the Concessionaire to proceed to respond to the Variation Enquiry in accordance with provisions of paragraph 4. If the State fails to confirm whether or not it wishes to proceed within such fourteen (14) day period then the relevant Variation Enquiry shall be deemed to have been withdrawn; and

(c) in the case of a Variation Enquiry where the State has stated an intention that the Concessionaire should obtain finance, the Concessionaire must, if so required in the Variation Enquiry, use reasonable endeavours to obtain an initial non-binding response from the Lenders as to availability of finance for the Variation in advance of performing its obligations under this Appendix 19.

MG

4 The Concessionaire Response

Within one (1) month of receipt of a Variation Enquiry or (if the provisions of paragraph 3.1(b) apply) within one (1) month of the State confirming that it wishes the Concessionaire to proceed with responding to the Variation Enquiry or in either case such longer period as may be agreed by the Parties or determined in accordance with Article 39 (*Dispute Resolution*) as reasonable given the nature of the Variation Enquiry and all other relevant considerations, the Concessionaire must either:

(a) give notice to the State that it objects to the Variation Enquiry stating the grounds of the objection. The Concessionaire may only object to a Variation Enquiry on one or more of the following grounds:

(i) that implementation of the Variation would materially and adversely affect the health and safety of any person; or

(ii) that implementation of the Variation would:

(A) infringe any Law; or

(B) cause any existing Permit (which is not reasonably likely, on a balance of probabilities, to be capable of modification) to be revoked or amended or have additional conditions imposed on such Permit and which would result in the Concessionaire being in breach of this Agreement; or

(C) require a new Permit which is not (using all reasonable endeavours) obtainable within a reasonable period or which is likely to be made subject to conditions and which would result in the Concessionaire being in breach of this Agreement; or

(D) have a material and adverse effect on the performance of the Airport Services (except those Airport Services which have been specified as requiring to be amended in the Variation Enquiry) in a manner not compensated pursuant to this Appendix 19; or

(E) be a departure from Good Industry Practice; or

(iii) that the State does not have the legal power or capacity to require the Variation to be implemented or to do anything envisaged by this Appendix 19 in respect of, or in connection with, the Variation; or

(iv) in the case of a Variation Enquiry where the State has stated an intention that the Concessionaire should obtain finance, the Concessionaire has performed its obligations under this Appendix 19 and that finance is not available at the date of such notice to the Concessionaire to implement the Variation; or

(v) that the Variation Enquiry does not comply with paragraph 2.1; or

(vi) that the information contained in the Variation Enquiry is inadequate to enable the Concessionaire to respond in accordance with this Appendix 19; or

(vii) that the Concessionaire's capital costs would be decreased or increased by more than 20% (in aggregate); or

(viii) that the Variation would, if implemented, result in a fundamental change in the nature or scope of the Concession; or

(ix) that the Variation would, if implemented, materially and adversely change the risk allocation of the Concession; or

(x) that the Variation would, if implemented, result in a delay to any planned completion date relating to any Works in excess of thirty per cent (30%) when aggregated with any other extensions granted pursuant to Events of Delay; or

(xi) the proposed Variation is not possible on construction, operational, engineering or other technical grounds or there is insufficient time to effect that Variation prior to the end of the Concession Period,

or

(b) give notice to the State stating:

(i) the steps which the Concessionaire proposes to take to implement the Variation giving such level of detail as is reasonable and appropriate in all the circumstances;

(ii) the Concessionaire's estimated out of pocket expenditure, any change in the operation maintenance and exploitation cost of the concession, loss of Revenues or estimated savings in respect of the Variation having regard to all relevant facts and matters, including any costs (by line item) incurred or to be incurred, and by reference to the Works Price List (where available);

(iii) whether, in the view of the Concessionaire, implementing the Variation Enquiry would be likely to prevent the completion of any Works occurring on their planned completion date (prior to any adjustment being made to such planned completion date by reason of the implementation or proposed implementation of the Variation) and, if so, giving an estimate of the extension of time likely to be required (including any further time required to obtain or amend any Permit);

(iv) any Permit which must be obtained or amended for the Variation to be implemented and the latest date by which the Concessionaire must receive a Variation Confirmation and any such Permit must be obtained or modified such date being a reasonable period of time after service of the notice by the Concessionaire under this paragraph to enable the State to consider any relevant matter;

(v) such amendments to the provisions of Appendix 6 (*Performance Measurement*) and other associated provisions of this Agreement which are necessary as a consequence of the Variation, the objective of such amendments being to ensure that (save for the obligation of the State to make payments or altered payments in respect of the Variation or any other adverse consequences for the State arising from the Variation itself) the Parties are in no better and no worse position in relation to the Concession than they would have been in if such Variation had not been implemented; and

(vi) whether, in the view of the Concessionaire, implementing the Variation, would cause the issue of any Deficiency Points, giving an estimate in each case of relief from any Deficiency Points required to put the Parties in no better and no worse position in relation to the Project than they would have been in if such Variation had not been implemented.

5 Finance

If the Concessionaire cannot obtain finance from the sources referred to in paragraph 3.1(c) the timetable for implementation of the Variation is to be suspended until the State either confirms that it is willing to provide finance for implementation of the Variation in accordance with paragraph 14 and instructs the Concessionaire to proceed with, or withdraws, the Variation (which the State is to decide and notify the Concessionaire within twenty eight (28) days after the notification from the Concessionaire to the State in accordance with paragraph 4).

6 Resolution of Disputes and Variation Confirmation

6.1 Within fourteen (14) days after receipt by the Concessionaire of the State's notice referred to in paragraph 5:

(a) if the Concessionaire has served a notice under paragraph 4(a) but the State does not accept that the Concessionaire may object to the Variation Enquiry, the matter may be referred for resolution in accordance with Article 39 (*Dispute Resolution*) and if the Dispute is resolved in favour of the State then the Concessionaire must forthwith give the notice referred to in paragraph 4(b);

(b) if the contents of the notice under paragraph 4(b) are to the satisfaction of the State it must so inform the Concessionaire and the Parties must proceed to agree or determine all the matters referred to in paragraph 4(b); or

(c) if the State wishes to consider further any matter, it may give notice to that effect to the Concessionaire provided that if no response is given under paragraph 6.1(a) the Variation Enquiry is deemed to have been withdrawn; or

(d) if any aspect of a notice under paragraph 4(b) is not to the State's satisfaction it must so notify the Concessionaire and specify the alterations to the notice which it would require in order to be so satisfied.

6.2 If the State has given a notice referred to in paragraph 6.1(d) then, unless agreement has been reached with the Concessionaire within a further fourteen (14) days from the date of issue of that notice (in which case the State must proceed pursuant to paragraph 6.1(a)) or the State withdraws the Variation Enquiry, the outstanding Dispute is to be referred for resolution in accordance with Article 39 (*Dispute Resolution*) to be determined (if the State so requires it) concurrently with any matter referred to in paragraph 9. In seeking to reach agreement and/or in so determining a Dispute pursuant to this paragraph or to paragraph 6.1(a) the criterion to be applied to resolve any such Dispute (except where another criterion or other criteria are expressly or by implication stated in this Appendix 19) is that the Concessionaire is to be in no better or no worse position in relation to the Concession after the Variation is implemented than it would have been in had the Variation not been implemented.

6.3 The Parties shall meet and seek to agree the matters referred to in paragraph 4(b) in relation to the Variation, failing which agreement being reached in a reasonable period of time, either Party may refer any matter for resolution in accordance with the Dispute Resolution Procedure. The matters to be agreed or determined are without limitation:

(a) in relation to the terms of the Variation:

(i) any alteration to any planned completion date of any Works;

(ii) the Capital Expenditure required to implement the Variation or saved by such implementation and any costs or expenditure recoverable by the Concessionaire and/or any out of pocket costs or expenditure to be met by the State under this Appendix 19 each, by reference to the Works Price List where available, in connection with or as a consequence of the Variation and the timing and method of payment thereof;

(iii) the specification of any State Service Variation (including any further State Service Variation) required in connection with the Variation and whether the Concessionaire has any right to object to such State Service Variation under the provisions of this Appendix 19;

(iv) any alteration to the Levy pursuant to the provisions of paragraph 7;

(v) any amendment to the provisions of this Agreement or any Concession Document;

(vi) any relief to be granted to the Concessionaire in respect of any Deficiency Points; and

(vii) any other matter arising under paragraph 4(b) on which the Parties are unable to reach agreement,

in each case occasioned by the Variation; and

(b) the terms of a supplementary agreement under which:

(i) as required to give effect to the Variation in each case, the requirements set out in Appendix 12 (*Works*) are amended (in respect of any Variation); and/or provision is made for the amendment of the Designs; and/or the Airport Services, the Performance Standards or Service Quality Standards are amended in respect of any Variation; and

(ii) the matters referred to in paragraph (a) are fully recorded and given effect as amendments to and/or other variations to the provisions of this Agreement and/or such other documentation as is necessary.

7 State Funding Information

7.1 The State must upon request from the Concessionaire provide information to the Concessionaire to show how the Levy may vary and/or any Capital Expenditure payable in accordance with paragraph 6.3(a) is to be funded by the State.

7.2 Upon the agreement or determination of all the matters referred to in paragraph 6.3, and upon any State Permit and/or the Concessionaire Permit having been modified or obtained, in accordance with paragraph 4 in terms reasonably satisfactory to the Concessionaire and the State, and upon the provision by the Concessionaire to the State of evidence reasonably satisfactory to the State of the availability of committed funding for the Variation (subject only to any condition relating to the issue of the Variation Confirmation pursuant to this paragraph), the State must, by notice (a **Variation Confirmation**) confirm the Variation. Upon the issue of the Variation Confirmation, the Parties shall enter into the supplementary agreement referred to in paragraph 6.3(b), subject to and conditional upon any relevant funding procured by the Concessionaire becoming unconditionally available for drawdown to the Concessionaire.

7.3 Upon the Variation Confirmation being issued and the supplementary agreement referred to in paragraph 6.3(b) becoming unconditional in all respects the relevant Variation is to be a Qualifying Variation and the rights and liabilities of the Parties under this Agreement are construed accordingly.

8 Consent and Variations

If it is not possible to obtain any such Permit as is referred to in paragraph 4 by the latest date when a Variation Confirmation could be given with regard to the Variation in question in accordance with the notice by the Concessionaire pursuant to paragraph 4(b)(iv), the Variation Enquiry is deemed to be withdrawn and the provisions of paragraph 6.2 apply accordingly. In relation to a the Concessionaire Variation, if it is not possible to obtain any such Permit as is referred to in paragraph 4 in relation to a the Concessionaire Variation then the relevant Concessionaire Variation Notice shall be deemed withdrawn and the provisions of paragraph 6.3 shall apply.

9 Valuation of Variations

State Works Variations

9.1 The provisions of Appendix 23 (*Financial Adjustments*) shall apply in respect of State Works Variations so that, subject to the other provisions of this Agreement providing for the adjustment of any amount payable under this Agreement, the Capital Expenditure used to assess the effect of the Qualifying Variation in respect of the State Works Variation is to be:

(a) the proposed amount of Capital Expenditure in respect of the State Works Variation specified in the Concessionaire's notice under paragraph 4(b); or

(b) (if that sum was not agreed by the State) the corresponding sum in respect of that State Works Variation which was agreed by the State and the Concessionaire or determined in accordance with Article 39 (*Dispute Resolution*).

MG

State Service Variations

9.2 The provisions of Appendix 23 (*Financial Adjustments*) shall apply in respect of State Service Variations so that the variation in the Concessionaire's costs used to assess the effect of the Qualifying Variation is the actual variation in costs which the Concessionaire is to incur in order to implement the State Service Variation (whilst preserving (but not increasing) any margin charged by the Concessionaire on its costs). The Concessionaire must disclose to the State the costs to date of providing the Airport Service to which the State Service Variation relates together with a computation of the variation in its costs resulting from the State Service Variation, taking into account among other things:

(a) existing labour rates applying to providers of services which correspond to the service to which the State Service Variation relates, in the open market;

(b) the changes in the Airport Services or Performance Standards and any other variations or amendments to this Agreement arising out of the State Service Variation;

(c) any change in risk transfer;

(d) changes in working methods including associated capital investment (and the costs of providing such capital) reasonably required to be made by the Concessionaire; and

(e) any loss of revenue.

9.3 If the State Service Variation would result in any employees of the Concessionaire and/or the relevant Subcontractor becoming redundant, the costs of any redundancy payments which require to be paid to each such employee and the terms and conditions of their employment must be paid by the State to the Concessionaire in the contract month in which redundancy occurs save to the extent that such redundancy payments have been increased by reason of any failure by the relevant employer to act reasonably so as to minimise such payments (including any failure to take reasonable efforts to re-deploy such employees within the business of the Concessionaire).

10 Withdrawal

The State may withdraw a Variation Enquiry at any time prior to the issue of a Variation Confirmation, or, in the case of a Variation which requires the obtaining of, or an amendment to any Permit, the date when the last such Permit is granted, whichever is later. In the case of a withdrawal or deemed withdrawal of any Variation Enquiry pursuant to this Appendix 19 the State must pay the Concessionaire all out of pocket expenses reasonably and properly incurred by the Concessionaire in connection with the Variation.

11 General Principle

11.1 The Concessionaire must use reasonable endeavours to obtain finance from the Lenders for any Capital Expenditure required in respect of a Variation in accordance with the other paragraphs of this Appendix 19.

11.2 The Concessionaire is not required to take any steps to obtain finance beyond those contemplated in paragraph 3.1(c). If within twenty one (21) days (or such longer period as the Concessionaire may decide which cannot, in any event, exceed forty two (42) days) after the Concessionaire has initiated discussions with the Lenders, confirmation has not been obtained from the Lenders that they are prepared to enter into their respective credit processes with a view to obtaining credit approval to finance the Variation, the Concessionaire must notify the State reporting on the response received from the Lenders. Within twenty eight (28) days after receiving such notice the State must:

(a) subject to the provisions of this Appendix 19, instruct the Concessionaire to proceed with development of the Variation on the basis that the State makes payment to the Concessionaire in accordance with paragraph 14 in respect of the expenditure incurred and any increased cost of funding due to any delay to the planned completion date of the relevant Works (as applicable) agreed or determined pursuant to this Appendix 19; or

(b) withdraw the requirement for the Concessionaire to implement the Variation in accordance with the provisions of this Appendix 19, and the State makes payment to the Concessionaire for all out of pocket expenses reasonably and properly incurred by the Concessionaire in connection with the Variation.

12 Funding Shortfalls

12.1 If the Concessionaire cannot obtain finance for any part of Capital Expenditure required in respect of a Variation (the **Funding Shortfall**) from the sources referred to in paragraph 3.1(c) and such Capital Expenditure exceeds one hundred thousand Euro (€100,000) (Indexed) then, at the State's request, the Concessionaire must use all reasonable endeavours to procure such finance on such reasonable terms as are available to it. The use of reasonable endeavours includes the preparation of an appropriate business plan in respect of the business of the Concessionaire as affected by the Variation to demonstrate the ability of the Concessionaire successfully to implement the relevant financing strategy in respect of the Funding Shortfall. For the avoidance of doubt, all the costs incurred by the Concessionaire (both internal and external) following the State's request under this paragraph 12 will be paid by the State as they are incurred.

12.2 If having used reasonable endeavours for a period of no less than eighty four (84) days (or such shorter period as may be reasonable in all the circumstances) after the determination of the amount of the Funding Shortfall, the Concessionaire cannot obtain such finance on terms reasonably satisfactory to the Concessionaire and the State then it must notify the State reporting on the activities it has undertaken in seeking finance. Within twenty eight (28) days after receiving such notice the State must:

(a) subject to the provisions of this Appendix 19 instruct the Concessionaire to proceed with development of the relevant Variation on the basis that the State is to make payments to the Concessionaire in respect of the Funding Shortfall in accordance with paragraph 12.2; or

(b) withdraw the requirement for the Concessionaire to implement the relevant Variation in accordance with the provisions of this Appendix 19 all out of pocket expenses reasonably and properly incurred by the Concessionaire in connection with the Variation.

13 Payment of capital sum by the State

Where pursuant to any provision of this Appendix 19 the State is to pay a capital sum in respect of a Variation:

(a) the State and the Concessionaire are to agree:

(i) a payment schedule in respect of the payment of such sum reflecting the amount and timing of the costs to be incurred by the Concessionaire in carrying out the Variation to the extent borne by the State providing for these costs to be calculated and certified on a monthly basis and determined by reference to the Works Price List (where available) after taking into account a reduction of the prices set out therein; and

(ii) where payment for part of the Variation reflects the carrying out of, or specific progress towards, an element within the Variation, an objective means of providing evidence confirming that the part of the Variation corresponding to each occasion when payment is due under the payment schedule appears to have been duly carried out,

(such payment schedule and evidence to be determined in accordance with Article 39 (*Dispute Resolution*) in the event of the State and the Concessionaire failing to agree as to its terms) provided that where all or any part of the Variation is being carried out by a third party under a contract with the Concessionaire, subject to the terms of any contract between the Concessionaire and that third party in relation to the implementation of the Variation having been approved by the State (such approval not to be unreasonably withheld), the process under Article 39 (*Dispute Resolution*) may not determine a payment schedule or evidence which would not enable the Concessionaire to be funded by the State in time to make payments to that third party in accordance with its contract with the Concessionaire;

(b) the State must make payment to the Concessionaire within one (1) month after receipt by the State of invoices presented to the State (in all material respects) in accordance with the agreed payment schedule (as the case may be, varied by agreement from time to time) accompanied by the relevant evidence (where applicable) that the relevant part of the Variation has been carried out; and

(c) if payment is not made in accordance with paragraph 13.1(b), the State is to pay interest to the Concessionaire on the amount unpaid from the date one (1) month after receipt of the relevant invoice until paid at the Reference Interest Rate.

14 General

The Concessionaire Variations in Works and Airport Services

(a) If the Concessionaire wishes to introduce a change in the Works and/or Airport Services it must serve a Concessionaire notice of variation on the State with a copy to the Independent Engineer in the case of a Works Variation;

(b) The Concessionaire Notice of Variation must:

(i) set out the proposed change in the Works or Airport Services in sufficient detail to enable the State to evaluate it in full;

(ii) specify the Concessionaire's reasons for proposing the change in the Works or Airport Services;

(iii) request the State to consult with the Concessionaire with a view to deciding whether to agree to the change in the Works or Airport Services and if so, what consequential changes to the Works or Airport Services the State requires as a result;

(iv) indicate any implications of the change in the Works or Airport Services;

(v) indicate, in particular, whether an adjustment to the Levy and/or the Concession Fee is proposed (and, if so, give a detailed cost estimate of such proposed change); and

(vi) indicate if there are any dates by which a decision by the State is critical.

(c) The State shall evaluate the Concessionaire's proposed change to the Works or Airport Services, taking into account all relevant issues, including whether:

(i) the change affects the quality of the Works or Airport Services or the likelihood of successful delivery of the Works or Airport Services;

(ii) the change will interfere with the relationship of the State and/or the Grantor with third parties;

(iii) the financial strength of the Concessionaire is sufficient to perform the changed Works or Airport Services;

(iv) the change affects the risks or costs to which the State and/or the Grantor is exposed; or

(v) the residual value of the assets used in the Concession and/or facilities are reduced.

(d) As soon as practicable after receiving the Concessionaire Notice of Variation, the Parties shall meet and discuss the matter referred to in it. During their discussions the State may (acting reasonably) propose modifications or may, subject to paragraph 14(i), in its absolute discretion either accept or reject the Concessionaire Notice of Variation.

(e) If the State accepts the Concessionaire Notice of Variation (with or without modification) the relevant change in the Works or Airport Services shall be implemented in accordance with its

terms and the Parties shall consult and agree the remaining details as soon as practicable and shall enter into any documents to amend this Agreement or any relevant Concession Documents which are necessary to give effect to the change in the Works or Airport Services.

(f) If the State rejects the Concessionaire Notice of Variation, it shall give its reasons for such a rejection and if the rejection is not challenged by the Concessionaire, or if it is challenged by the Concessionaire and the rejection is upheld by the Dispute Resolution Procedure then the Concessionaire shall not be entitled to implement the Concessionaire Notice of Variation. If a Concessionaire Notice of Variation is accepted (with or without modification) or the Concessionaire Notice of Variation is accepted as a result of the Dispute Resolution Procedure then paragraphs 11 to 13 shall apply as relevant.

(g) Unless the State's and/or the Grantor's acceptance specifically agrees to a decrease in the Levy and/or the Concession Fee, there shall be no decrease in the Levy and/or the Concession Fee as a result of a change in the Works or Airport Services proposed by the Concessionaire.

(h) If the change in the Works or Airport Services results in an actual net saving to the Concessionaire in carrying out the Works or in performing the relevant Airport Services in any Concession Year (**Net Service Saving**), then the Levy payable in that Concession Year shall be increased by an amount equal to fifty per cent (50%) of the Net Service Saving applicable to that Concession Year.

(i) The State shall not be entitled to reject a change in the Works:

(i) which is required in order to conform to a Change in Law;

(ii) which is required in order for the Concessionaire to comply with the Law and/or any State Permits and/or the Concessionaire Permit;

(iii) where the Concessionaire has demonstrated to the reasonable satisfaction of the State that such change to the Works does not adversely affect the quality, nature and extent of the Works from that set out at Appendix 12 (*Works*) and where the Concessionaire has demonstrated to the reasonable satisfaction of the State that such a change to the Works shall not affect the Imminent Works Implementation Time Schedule; and

(iv) which does not adversely affect the risks or costs to which the State and/or the Grantor is exposed.

(j) The State shall not be entitled to reject a change in Airport Services:

(i) which is required in order to conform to a Change in Law; or

(ii) which is required in order for the Concessionaire to comply with the Law and/or any State Permits and/or the Concessionaire Permit.

(k) The costs of introducing a change to the Works resulting from a Qualifying Change in Law (including any resulting adjustment to the Levy and, if applicable, the Concession Fee) shall be dealt with in accordance with Article 41 (*Applicable Law - Change in Law - Language*) and to the extent not dealt with shall be borne by the Concessionaire.

15 Withdrawal

The Concessionaire may withdraw a Concessionaire Notice of Variation at any time.

Appendix 20

Cooperation Framework between the Hellenic Air Force (HAF), the Hellenic Civil Aviation Authority (HCAA) and the Concessionaire at Joint Use Airports

1 Introduction

The purpose of this Annex is:

(a) To demarcate the remit of (i) the Concessionaire and (ii) the HAF and HCAA as agents of the Greek State, in relation to the Category 2 Joint Use Airport which is within the scope of the Concession Agreement;

(b) To specify the provisions of the Concession Agreement relating to the rights and obligations of the Concessionaire and the Greek State concerning financing, upgrades to, maintenance of and running of Category 2 Joint Use Airport; and

(c) To demarcate the framework of cooperation and coordination of activities between the Concessionaire and the said agents of the Greek State, in relation to the Category 2 Joint Use Airport.

2 Definition of Joint Use Airports

Joint Use Airports which are within the scope of the Concession Agreement are divided into categories based on the existing operational plan and use thereof by the HAF and the plans for potential future development of further HAF activities at those airports. The categories which exist are listed below:

Category 1: Airports with a high level of HAF activity. Cluster B does not include airports of this category.

Category 2: Airports with a limited level of HAF activity, which includes the airport of Santorini (hereinafter the **Category 2 Joint Use Airport**).

Note that the airport of Santorini is included in the NATO plan and the relevant obligations thereunder apply.

3 Scope of Concession

3.1 All infrastructure will be conceded to the Concessionaire at the Category 2 Joint Use Airport. In all events it must be made clear that the areas today occupied by the HAF at such airport will continue to be the exclusive responsibility of the HAF, including the parking areas for military, transport and/or fire-fighting aircraft, the command centre, HAF support units, HAF runways, the squadron fencing, in line with the survey diagrams referred to in paragraph 3.2 below. The HAF will be able to use the runways and taxiways that are of the responsibility of the Concessionaire free of charge and any relevant services will be provided by the Concessionaire.

3.2 The survey diagrams referred to in Appendix 3 (*Concession Site Plans*) clearly show the segregation between the area within HAF's remit and that within the Concessionaire's remit at the Category 2 Joint Use Airport, in line with the principles set out above.

4 Aerodrome Certification

4.1 The airports shall be certified by the HCAA, as the competent authority, based on the relevant legislation and the regulations governing it. Any costs incurred during initial certification of the Category 2 Joint Use Airport shall not burden the Concessionaire or HAF's budget and shall be paid by the Greek State in accordance with the specific provisions of this Concession Agreement (Article 17 (*Permits*)).

4.2 The Concessionaire shall be responsible at the Category 2 Joint Use Airport for obtaining the relevant Aerodrome Certificate issued in accordance with point 4.1 above by the HCAA and retaining it in effect, in accordance with the specific provisions of this Concession Agreement (Article 17 (*Permits*)). In this case, the HAF shall provide the Concessionaire with all information, documents, reports and data relating to the part of the Airport within its remit which is considered necessary in

accordance with the relevant legislation for issuing and retaining in effect the relevant Aerodrome Certificate. Classified information relating to national defence and security is excluded from this obligation.

4.3 To the extent that there exist systems which are necessary for military aircrafts' flights but do not comply with the legislation regulating civil aviation flights or pose problems in the certification process for the Category 2 Joint Use Airport, HAF and HCAA, following consultation also with the Concessionaire, will seek a mutually agreed technical solution that will purport to tackle such problems preserving at the same time the functionality of such systems that are necessary for the conduct of military aircrafts' flights. Settlement of the relevant expenditure shall be done in accordance with paragraph 4.1 above.

5 Environmental authorisation and liability

5.1 Compliance with Environmental Requirements at the Category 2 Joint Use Airport shall, among other things, include submitting an annual report on environmental strategy and an environmental management plan to the Ministry of Environment & Energy, notified to the HAF and the HCAA, in accordance with the specific provisions of the Concession Agreement. The Environmental Management Plan shall form the basis for monitoring and managing waste, water, rainwater run-off, ecosystems, and bird strike control systems, and for monitoring air quality and noise and the carrying of radioactive and other dangerous materials, waste collection, and protection from electromagnetic radiation, etc. Permanent monitoring systems may need to be installed at each Airport in accordance with the Environmental Requirements. Moreover ICAO Manual: Airport Planning Manual (Doc 9184) – Part 2 Land Use and Environmental Control supplements ICAO Annex 14 and provides guidelines on environmental protection at airports. The airport operating manual includes airport provisions on pollution prevention and control (procedures, actions, competent officers, suitable means, etc.).

5.2 At the Category 2 Joint Use Airport, responsibility for Environmental Permits and for complying with Environmental Requirements lies with the Concessionaire in accordance with the provisions of the Concession Agreement.

6 Priority Use and Service Levels

6.1 The Category 2 Joint Use Airport must facilitate both civilian aviation transport needs and the operational needs of the HAF without impediment.

The necessary plans and/or works must be in place at these airports relating to:

(a) the infrastructure required;

(b) human resources and airport operations; and

(c) communication, navigation and surveillance (CNS) systems,

so that there are no barriers or distortions to how the operational needs of the HAF are met, and how demand for civil aviation transportation needs are met.

6.2 **Infrastructure**

6.2.1 The Concessionaire shall ensure that the infrastructure required at Category 2 Joint Use Airport is operated and is maintained in line with the Specifications referred to in paragraph 9 below. Where the HAF wishes to upgrade the operational characteristics of a Joint Use Airport of this category, it will seek together with HCAA and following consultation with the Concessionaire a mutually accepted technical solution within the framework of the current memorandum of cooperation existing between HAF and HCAA together with the settlement of the relevant expenditure and it shall do so in accordance with the specific provisions of Appendix 19 (*Variations*) applicable to State Variations.

6.2.2 Each year the HAF, the HCAA and the Concessionaire shall jointly assess the current state of infrastructure, including layed surfaces, in order to regularly evaluate that they are operating properly and are safe.

6.3 **Procedures**

6.3.1 The framework for providing air traffic control services at civil and military airports, to civil and military aircraft is set and is laid down in the aeronautical manual AIP – Greece and MAIP in line with the applicable legislation, including the Regulations (EC) on the creation of the Single European Sky (Regulations 549/2004 to 552/2004).

6.3.2 The provision of air traffic management (**ATM**) services at Joint Use Airports, and within military terminal areas (**MTMAs**), as published in AIP – Greece and MAIP, is the responsibility of the HAF, which will provide an equivalent level of services taking into account the operational rules of the European Aviation Safety Agency, for ATM and air traffic flow management (**ATFM**) applicable for civil aviation. The Greek State shall pay the HAF a price for these services and also for the services set out in detail in paragraph 6.3.3 below.

6.3.3 The following specific matters are regulated:

(a) The aircraft movement area, Aircraft traffic – and the Airport Pavement Management System, Pavement Condition Index, Pavement Classification Number etc.

(b) Wildlife hazard management

(c) Obstacle Clearance Control

(d) Communication, navigation and surveillance (CNS) systems

(e) Visual approach aids (VASIS, PAPI, etc.)

In accordance with the points published in AIP Greece.

(f) Inspections, checks and safe operation of Airports

(g) Readiness, including management of maintenance, preventative maintenance and power supply requirements.

6.3.4 As far as Category 2 Joint Use Airport are concerned, the HAF (or the HCAA as appropriate) shall be responsible for the points made in paragraph 6.3.3(c), and (d), which must comply with the Specifications laid down in paragraph 9 below. The same shall also apply to navigation visual aids (signage, obstacle lights) provided that they are not located in or in contact with the airport grounds. The Concessionaire shall be responsible for the others in accordance with the Specifications laid down in this Concession Agreement.

6.4 **Service Level Required and General Provisions**

6.4.1. Aircraft Needed for Defence shall have priority when it comes to using airspace and airports.

Aircraft Needed for Defence are those which are involved in missions to safeguard national defence and security and to meet obligations deriving from international defence agreements. This category specifically includes:

(a) Combat aircraft for national and allied purposes

(b) Aircraft participating in publicised national, NATO and multinational drills.

6.4.2 In addition to the defence aircraft referred to in paragraph 6.4.1 the following aircraft will also have priority in using the air space and airports in accordance with international regulations:

(a) VIP aircraft in accordance with the provisions of AIP Greece.

(b) Aircraft participating in airlifts.

(c) Aircraft involved in fire fighting

(d) Aircraft involved in search and rescue operations.

Other civilian and military aircraft traffic should be handed in accordance with the procedures specified by ICAO.

7 Rescue and fire fighting services

7.1. The required level of rescue and fire fighting services at civilian airports is specified in Annex B of the Aerodromes Regulation 2014, while for HAF airports of all categories, there are different specifications in the aeronautical manuals AIP – Greece and MAIP.

7.2 At the Category 2 Joint Use Airport, responsibility for providing rescue and fire-fighting services will lie with the Concessionaire in accordance with the relevant provisions of the Concession Agreement, apart from incidents which only involved HAF aircraft, which the HAF will be responsible for dealing with, with the assistance of the Concessionaire, where required, under the conditions laid down in the Airport Manual.

7.3 The Concessionaire -in collaboration with the HAF and possibly the Hellenic Fire Brigade which may be involved- shall prepare and publish the necessary guidelines (manuals) and put in place an Airport Fire Safety – Rescue Plan, an Airport Emergency Plan which is suitable for local needs, in accordance with the provisions of the Aerodromes Regulation 2014 and other applicable regulations.

8 Securing the airports from illegal acts

8.1 The Concessionaire in collaboration with the HCAA, the Hellenic Police and the military authorities shall prepare an Airport Security Plan for the Category 2 Joint Use Airport in accordance with the provisions of European and national law, including the national civil aviation security regulations applicable from time to time, and shall submit it to the HCAA for approval.

8.2 Responsibility for guarding the perimeter of the airport and for guarding access to it shall be shared by the HAF and the Concessionaire, depending on the remit of each, based on the relevant survey diagrams referred to in paragraph 3.2 above. The allocation of responsibility for other security requirements, as these are provided in the relevant applicable national and European legislation, shall be laid down in the relevant Airport Security Plan referred to in paragraph 8.1 above, after discussions between the HAF, the HCAA and the Concessionaire, and having taken into account the remit of the HAF and the Concessionaire in accordance with paragraph 3.2 above.

9 Allocation of costs and compensation

At the Category 2 Joint Use Airport, there is no special charge for the benefit of the HAF other than the amounts specified in the Concession Agreement, provided no specific services are provided by the HAF.

10 Steering Body

As part of how the Liaison Committee specified in Article 7.1 (*Liaison Committee*) of the Concession Agreement operates, a three-member Joint Use Airports Cooperation Team will be set up comprised of representatives of the HAF, the HCAA and the Concessionaire in order to implement this framework and to deal with day-to-day issues concerning Joint Use Airports by preparing agreements on collaboration and the coordination of the activities of the bodies involved. At the first meeting of this Team, the representatives of the Greek State shall appoint two persons to represent the HAF and the HCAA on the Team while the third member of the Team shall be appointed by the Concessionaire's Representatives. Moreover, at the same meeting, the representatives of the Greek State and the Concessionaire shall agree on the procedures for convening the Team and how it will operate and take decisions.

Appendix 21
NOT USED

Appendix 21A
HDFS Ministerial Decisions

Airports	Establishment desicion	Relocation / amendment / expansion decisions
Rodos	Τ.4792/436/29.10.1976	ΥΠΑ/Δ11/Γ/36781/16854/28.8.1998 Ρ.515/1/16.11.2006 (Government Gazette 1772/Β/2006) Ρ.320/6/17.7.2005 (Government Gazette 1061/Β/2005) Δ 19 5012134 ΕΞ/17.3.2011 (Government Gazette 614/Β/2011)
Kos	Τ.2500/57/16.6.1983	Τ1230/21/Β0019/21.3.2003 (Government Gazette 449/Β/2003) Κ22/3/Β0019/27.1.2004 (Government Gazette 207/Β/2004) 5009241.1/1152.2/Γ0019/25.8.2009 (Government Gazette 1842/2009) Δ18Γ 5035496 ΕΞ/13.9.2012 (Government Gazette 2584/Β/2012) Δ18Γ 5029307 ΕΞ/7.8.2013 (Government Gazette 2038/Β/2013)
Santorini	Θ.344/5/Β0019/11.9.1998 (Government Gazette 1040/Β/5.10.1998)	Δ11/Γ/15484/6665/16.4.1999 Θ 3170/36/5.11.2007 (Government Gazette 2260/Β/2007)
Mikonos	Μ.1101/35/Β0019/10.6.1992	ΥΠΑ/Δ11/Γ/12854/5616/29.3.1999 Μ 1080/105/Β0019/4.7.2000 (Government Gazette 928/Β/2000)
Mitilini	Μ.1317/56/Β0019/4.9.1996 (Government Gazette 828/Β/10.9.1996)	Μ 4916/17πε/26.1.2007 (Government Gazette 166/Β/2007)
Samos	Π.3005/14/21.12.1987	Π 2716/23/Β0019/3.6.2003 (Government Gazette 782/Β/2003)
Skiathos	Κ.3426/121/Β0019/31.3.1992 (Government Gazette 273/Β/20.4.1992)	Δ11/Γ/23090/13270/10.6.1992 Σ 1236/6/Β0019/3.6.2002

Appendix 22
NOT USED

Appendix 23
Financial Adjustments

1 FINANCIAL ADJUSTMENTS

1.1 Financial Consequences

(a) Whenever a Relevant Event occurs, the financial consequences shall (save where otherwise provided in this Agreement or where the Parties mutually agree otherwise) be determined in accordance with the relevant Article or Articles of this Agreement which govern the Relevant Event and this Appendix 23 (*Financial Adjustments*). Where for the purposes of this Appendix 23 (*Financial Adjustments*) the Financial Model is to be adjusted by reference to a Relevant Event, this shall be carried out by the Concessionaire, in consultation with the Grantor and/or the State (as applicable) to reflect the impact of any Relevant Event on the version of the Financial Model applicable immediately prior to the relevant adjustment and to reflect the impact of the Relevant Event in respect of which such adjustment is being undertaken, including the effect of Estimated Change in Concession Costs. The Concessionaire shall submit to the State for approval all relevant calculations and the Financial Model adjusted under this Appendix 23 (*Financial Adjustments*) (the **Revised Financial Model**) and the Financial Model or Updated Financial Model, as the case may be, applicable immediately prior to the relevant adjustment (such approval not to be unreasonably withheld or delayed). In calculating any Change in Costs and any Change in Revenue, and in assessing adjustments to be made to the Financial Model, the Financial Model shall be adjusted to take into account:

(i) the relevant economic assumptions prevailing at the time;

(ii) an update of forecasts (if necessary and/or relevant);

(iii) in respect of the Revised Financial Model only, changes in the prospective performance of the project arising as a result of the Relevant Event; and

(iv) the assumptions used in the Financial Model used by the Parties or, if necessary, the Financial Model itself shall have been updated (including as to the performance of the project) so as to be current immediately prior to the relevant adjustment,

in accordance with Article 31 (*Financial Model*) of this Agreement and the Designated Loan Agreements (if any).

1.2 Application and change to Levy

Where, pursuant to this Agreement, the Concessionaire or the State is entitled to payment of any sum the assessment of which properly requires reference to the Financial Model, the adjustment (either an increase or decrease, as applicable) to the Levy or amounts payable by the State to the Concessionaire (or the extension of the Concession if the Concessionaire so elects in accordance with Article 31.5 (*Financial Model*) of this Agreement (either on a one-off or on a recurring basis) over the remainder of the Concession Period, as appropriate) shall be that required to ensure that, by reference to the Revised Financial Model, the Concessionaire is left in a no better and no worse position than under the version of the Financial Model applicable immediately prior to the relevant adjustment and where, in the event the adjustment is in the favour of the Concessionaire, the level of such adjustment exceeds the amount of the next then due Levy payment, the State shall pay to the Concessionaire (in addition to any adjustment to the Levy) an amount equal to the excess of any such adjustment on the date that such Levy payment is due.

1.3 No Better and no Worse

Any reference in this Agreement to "no better and no worse" or to leaving the Concessionaire in a "no better and no worse position" or a "no better no worse position" shall be construed by reference to the Concessionaire's:

(a) rights, duties and liabilities under or arising pursuant to performance of this Agreement, the Designated Loan Agreements (if any) or the Concession Documents; and

(b) ability to perform its obligations and exercise its rights under this Agreement, the Designated Loan Agreements (if any) or the Concession Documents,

so as to ensure that:

(c) the Concessionaire, having regard to any respective Change in Costs and Change in Revenue, is left in a position which is no better and no worse in relation to the Threshold Equity IRR (as calculated by the Financial Model as at each Calculation Date) and the profile of Equity IRR by reference to the version of the Financial Model as updated (including as to the performance of the project) so as to be current immediately prior to the occurrence of the Relevant Event; and

(d) the ability of the Concessionaire to comply with this Agreement and the Designated Loan Agreements (if any) is not adversely affected or improved as a consequence of the Relevant Event.

1.4 **Adjustments to the Financial Model**

Where the Parties agree that adjustments to the Financial Model or the Updated Financial Model, as the case may be, are required to comply with this Appendix 23 (*Financial Adjustments*) any such agreed adjustments shall be incorporated into the Financial Model or the Updated Financial Model, as the case may be, pursuant to paragraph 1.1 above and the Revised Financial Model shall become the Financial Model or the Updated Financial Model, as the case may be, for the purposes of this Agreement until its further amendment in accordance with this Agreement.

1.5 **Rights of Audit and Rectification**

The Grantor and/or the State or Lenders, shall at all times upon giving seven (7) Business Days' notice have the right to carry out a full audit of the Concessionaire's records and Revised Financial Model (including any amendments to the assumptions thereto) to determine the validity and recovery of the no better and no worse assessments made pursuant to this Appendix 23 (*Financial Adjustments*).

Where a Revised Financial Model has been provided by the Concessionaire pursuant to paragraph 1.4 above, and an audit carried out by the Grantor, the State and/or the Lenders pursuant to this paragraph 1.5 identifies an error in the Revised Financial Model, the Revised Financial Model shall be amended to correct the error and the Concession Fee over the remainder of the Concession Period shall be amended pursuant to paragraph 1.2 above. Where actual costs have already been incurred by the Parties prior to the identification of the error, the Parties agree that the first one hundred thousand Euro (€100,000) of such costs shall not be subject to repayment. For the avoidance of doubt, a difference of five (5) basis points shall not be regarded as an error in the Revised Financial Model.

1.6 **Copies of the Revised Financial Model**

Following any change to the Financial Model or the Updated Financial Model, as the case may be, under the provisions of this Appendix 23 (*Financial Adjustment*), the Concessionaire shall promptly deliver a copy of the Revised Financial Model to the State in the same form as is established at the date of this Agreement or in such other form as may be agreed between the Parties and in accordance with this Agreement.

1.7 **Mechanism for dealing with Updated Information**

Whenever a Relevant Event occurs and the procedure set out in this Appendix 23 (*Financial Adjustment*) is required to be carried out by the Parties then if either Party reasonably believes that it has more accurate estimates or new information in relation to any Estimated Change in Concession Costs or if the Concessionaire is to or does incur increased Estimated Change in Concession Costs compared to those previously agreed by the Parties in respect of the same Relevant Event then the procedure of paragraph 1.8 below will be followed.

1.8 **Extended Period to Claim**

Where the Relevant Event giving rise to that claim has continuing direct effects on the Concession past the date that is twenty (20) Business Days after the date that the State received notice of the Relevant Event, and the Concessionaire notifies the State that it is not possible for the Concessionaire to submit a fully documented and substantiated claim within such twenty (20) Business Day period, the Concessionaire shall submit as many of the supporting details which are available within such twenty (20) Business Day period, and those supporting details shall be considered to be interim details. The Concessionaire shall submit further reasonable interim details and documents thereafter at intervals of not more than twenty (20) Business Days until the continuing direct effects of the Relevant Event on the Concession cease. Full and final supporting details of such claim shall be submitted to the State within ten (10) Business Days after the date on which the continuing direct effects cease.

The Concessionaire is entitled to submit claims which are in relation to a Change in Law or a Discriminatory Change in Law with continuing direct effects in accordance with this paragraph 1.8, whilst the direct effects continue. Such claims cannot be filed more frequently than every three (3) months.

1.9 **Defined Terms**

For the purposes of this Appendix 23 (*Financial Adjustments*) the following defined terms shall mean:

"**Change in Costs**" means in respect of any Relevant Event, the change (whether of a one-off or recurring nature, and whether positive or negative) in the actual or anticipated costs, losses or liabilities of the Concessionaire (whether of a capital or operational nature and without double counting), including, without limitation as relevant and so far as they are reasonably incurred, the following:

(a) the reasonable costs of complying with the requirements of Articles 30 (*Compensations*) and/or Article 41 (*Applicable law - Change in Law - Language*) and/or Article 42 (*Variation Procedure*) and Appendix 17 (*Variations*) and/or this Appendix 23 (*Financial Adjustments*), including the reasonable costs of preparation of design and estimates;

(b) the costs of continued employment of, or making redundant, staff who are no longer required;

(c) the costs of employing additional staff;

(d) reasonable professional fees;

(e) the costs to the Concessionaire of financing any Relevant Event (and the consequences thereof) including commitment fees and capital costs interest and hedging costs, lost interest on any of a party's own capital employed and any finance required pending adjustments to the Concession Fee;

(f) the effects of costs on implementation of any insurance reinstatement in accordance with this Agreement, including any adverse effect on the insurance proceeds payable to the Concessionaire (whether arising from physical damage insurance or business interruption insurance (or their equivalent)) in respect of that insurance reinstatement and any extension of the period of implementation of the insurance reinstatement;

(g) operating costs, or life cycle, maintenance or replacement costs;

(h) Capital Expenditure and/or Operational Expenditure;

(i) the costs required to ensure continued compliance with the Designated Loan Agreements (if any);

(j) any deductible or increase in the level of deductible, or any increase in premium under or in respect of any insurance policy; and

(k) liability to third parties and subcontractors, including legal expenses on an indemnity basis;

"**Change in Revenue**" means in respect of any Relevant Event, the change (whether of a one-off or recurring nature, and whether positive or negative) in the actual or anticipated income or revenues of the Concessionaire and/or any subcontractors (without double counting);

"**Estimated Change in Concession Costs**" in respect of the Relevant Events being Article 30 (*Compensations*), Article 41 (*Applicable law - Change in Law - Language*) and Article 42 (*Variation Procedure*) means the aggregate of any estimated increased Change in Costs and/or Change in Revenue less the aggregate of any reduced Change in Costs and/or Change in Revenue; and

"**Relevant Event**" means any Variation, any Change in Law pursuant to Article 41 (*Applicable law - Change in Law - Language),* any State Responsible Event and/or Event of Delay or any other matter as a result of which there may be an adjustment to the Levy or other payment under this Agreement, in accordance with Appendix 23 (*Financial Adjustments*).

Appendix 24
Financial Offer

Upfront Concession Fee (for the Concession Agreement) = Euro Six hundred nine million.---

(€ 609,000,000.00)

Annual Concession Fee (for the Concession Agreement) = Euro Eleven million, three hundred thousand.-------

(€ 11,300,000.00)

Applying the Total Score Evaluation Formula this results in an aggregate Financial Consideration (for the Concession Agreement) of:

Six hundred seventy-six million, eight hundred thousand.---------

(676,800,000.00)

and

Upfront Concession Fee (for the Cluster B Concession Agreement) = Euro six hundred twenty-five million.-----------------

(€ 625,000,000.00)

Annual Concession Fee (for the Cluster B Concession Agreement) = Euro Eleven million six hundred thousand.-------------------------

(€11,600,000.00)

Applying the Total Score Evaluation Formula this results in an aggregate Financial Consideration (for the Cluster B Concession Agreement) of:

Six hundred ninety-four million, six hundred thousand.------

(694,600,000.00)

CONSORTIUM CANDIDATE:

For and on behalf of Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

(Signature): ....

Representative's name: Christoph Hans Nanke

Full business address: Flughafen, Geb. 162 (Airport, Building 162), 60547 Frankfurt am Main
Passport number (issuing authority): C5J6P9Y73 (LANDESHAUPTSTADT WIESBADEN)

(Signature): ....

Representative's name: Charles Weinland
Full business address: : Flughafen, Geb. 162 (Airport, Building 162), 60547 Frankfurt am Main
Passport number (issuing authority): C5NV9FNR1 (STADT SCHWALBACH AM TAUNUS)

For and on behalf of SLENTEL LIMITED

(Signature): ....

Representative's name: AIKATERINI IMELLOU
Full business address: 17A Dodekanissou str, 14572, Drosia, Attica, Greece
ID number (and issuing authority): AK221264 (T. A. Neas Erythraias)

ΣΥΝΔΥΑΣΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ

Από: **Κοινοπραξία "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"**

Προς: Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.
Κολοκοτρώνη 1 και Σταδίου
10562 Αθήνα
Ελλάδα

Ημερομηνία: 10 Οκτωβρίου 2014

Θέμα: Προτεινόμενη λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Α και των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Β του Ελληνικού Δημοσίου – Συνδυαστική Οικονομική Προσφορά

Αξιότιμοι Κύριοι,

1. Αυτή η οικονομική προσφορά παρέχεται σε σχέση με την πρόσκληση υποβολής προσφοράς που εκδόθηκε από το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε. (το **ΤΑΙΠΕΔ**) την 4 Φεβρουαρίου 2014 σε σχέση με τη Συναλλαγή (η **Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς**), καθώς και την πρόσκληση υποβολής προσφοράς που εκδόθηκε από το ΤΑΙΠΕΔ την 4 Φεβρουαρίου 2014 σε σχέση με τη Συναλλαγή για την Ομάδα Β (η **Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς για την Ομάδα Β**).
Όλοι οι όροι με κεφαλαία γράμματα που χρησιμοποιούνται και δεν ορίζονται διαφορετικά στην παρούσα οικονομική προσφορά έχουν την αντίστοιχη έννοια που τους αποδίδεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς και την Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς για την Ομάδα Β (συμπεριλαμβανομένου και του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης και του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης για την Ομάδα Β, ανάλογα την περίπτωση).

2. Κάθε Εκπρόσωπος Προεπιλεγέντος Επενδυτή όπως προσδιορίζεται κατωτέρω, υπό την ιδιότητά τους ως Εκπρόσωποι της **Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide** και της **SLENTEL LIMITED**, με το παρόν δηλώνουν ότι έχουν κατανοήσει πλήρως και αποδεχτεί:

(i) όλους τους όρους και τις προϋποθέσεις της Διαγωνιστικής Διαδικασίας για τη Συναλλαγή, όπως οι όροι αυτοί έχουν οριστεί στην Πρόσκληση Υποβολής Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος και στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς, καθώς και στις διευκρινίσεις που δόθηκαν γραπτώς από το ΤΑΙΠΕΔ, καθώς και τους αντίστοιχους όρους και προϋποθέσεις της Διαγωνιστικής Διαδικασίας για την Ομάδα Β και της Συναλλαγής για την Ομάδα Β, όπως οι όροι αυτοί έχουν οριστεί στην Πρόσκληση Υποβολής Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος και στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς για την Ομάδα Β και στις διευκρινίσεις που δόθηκαν από το ΤΑΙΠΕΔ σε σχέση με αυτούς και

MG

(ii) όλους τους όρους και τις προϋποθέσεις όπως έχουν τεθεί στο Τελικό Σχέδιο της Σύμβασης Παραχώρησης και στο Τελικό Σχέδιο της Σύμβασης Παραχώρησης για την Ομάδα Β και επιβεβαιώνουν ότι δεν θα υπάρξει καμία περαιτέρω διαπραγμάτευση των εν λόγω συμβάσεων από την ημερομηνία της παρούσας πλην όπως εξειδικεύεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς και στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς για την Ομάδα Β.

3. Με το παρόν υποβάλουμε εκ μέρους και για λογαριασμό της Κοινοπραξίας **"FRAPORT AG-SLENTEL LTD"** την ακόλουθη οικονομική προσφορά όπως ορίζεται παρακάτω, **που εφαρμόζεται μόνο σε περίπτωση που η προσφορά μας επιλεγεί ως η Επιλεγείσα Συνδυαστική Προσφορά:**

Προκαταβολή Αμοιβής Παραχώρησης (για τη Σύμβαση Παραχώρησης) = Ευρώ Εξακόσια εννέα εκατομμύρια.---

(€ 609.000.000,00)

Ετήσια Αμοιβή Παραχώρησης (για τη Σύμβαση Παραχώρησης) = Ευρώ Έντεκα εκατομμύρια τριακόσιες χιλιάδες.----

(€ 11.300.000,00)

Εφαρμόζοντας τον Τύπο Αξιολόγησης **Συνολικής** Βαθμολογίας αυτό έχει ως αποτέλεσμα το συνολικό Οικονομικό Αντάλλαγμα (για τη **Σύμβαση** Παραχώρησης) των:

Εξακοσίων εβδομήντα έξι εκατομμυρίων οχτακοσίων χιλιάδων.--------

(676,800,000.00)

και

Προκαταβολή Αμοιβής Παραχώρησης (για τη Σύμβαση Παραχώρησης της Ομάδας Β) = Ευρώ

Εξακοσίων είκοσι πέντε εκατομμυρίων.-------

(€ 625.000.000,00)

Ετήσια Αμοιβή Παραχώρησης (για τη Σύμβαση Παραχώρησης της Ομάδας Β) = Ευρώ

Έντεκα εκατομμυρίων εξακοσίων χιλιάδων.-------

(€11.600.000,00)

Εφαρμόζοντας τον Τύπο Αξιολόγησης Συνολικής Βαθμολογίας αυτό έχει ως αποτέλεσμα το συνολικό Οικονομικό Αντάλλαγμα (για τη Σύμβαση Παραχώρησης της Ομάδας Β) των:

Εξακοσίων ενενήντα τεσσάρων εκατομμυρίων εξακοσίων χιλιάδων.-----

(694,600,000.00)

ΥΠΟΨΗΦΙΑ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ:

Εκ μέρους και για λογαριασμό της Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

(Υπογραφή): *ΥΠΟΓΡΑΦΗ*
Όνομα Εκπροσώπου: Christoph Hans Nanke
Πλήρης διεύθυνση εργασίας: Flughafen, Geb. 162 (Αεροδρόμιο, Κτίριο 162), 60547 Φρανκφούρτη επί του Main
Αριθμός Διαβατηρίου (εκδούσα αρχή): C5J6P9Y73 (Πόλη του WIESBADEN)

(Υπογραφή): *ΥΠΟΓΡΑΦΗ*
Όνομα Εκπροσώπου: Charles Weinland
Πλήρης διεύθυνση εργασίας: Flughafen, Geb. 162 (Αεροδρόμιο, Κτίριο 162), 60547 Φρανκφούρτη επί του Main
Αριθμός Διαβατηρίου (εκδούσα αρχή): C5NV9FNR1 (Πόλη SCHWALBACH επί του TAUNUS)

Εκ μέρους και για λογαριασμό της SLENTEL LIMITED

(Υπογραφή): *ΥΠΟΓΡΑΦΗ*
Όνομα Εκπροσώπου: ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΗΜΕΛΛΟΥ
Πλήρης διεύθυνση εργασίας: Οδός Δωδεκανήσου 17[Α], Δροσιά, Αττική, Αθήνα
Αριθμός Δελτίου ταυτότητας (εκδούσα αρχή): ΑΚ221264 (Τ. Α. Νέας Ερυθραίας)

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα από του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.
Αθήνα, 10/10/2014
ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

COMMITTED INVESTMENT COMMITMENT LETTER

From:
FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE; and

SLENTEL LIMITED;

together, the Investors

To:

Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" (the Candidate)

Hellenic Republic Asset Development Fund S.A.
1 Kolokotroni and Stadiou Str.
10562 Athens
Greece (the HRADF)
Date: 10 October 2014

Dear Sirs

Re: Proposed operation and maintenance of the Cluster A Regional Airports of the Hellenic Republic – Committed Investment Commitment Letter

1. We understand that, pursuant to the request for proposal sent to the Candidate by the HRADF on 4 February 2014 (the **RfP**), the Candidate intends to submit a binding offer in relation to the proposed award of a concession for the operation and maintenance of the Cluster A Regional Airports by the Candidate (or a SPV). We understand that, pursuant to **Appendix 5** of the RfP, the Candidate is required to confirm the amounts that are available to the Candidate in connection with its financing of the Transaction. All capitalised terms used but not otherwise defined in this letter have the meanings given to them in the RfP (including the Final Version of the Concession Agreement).

2. We each hereby severally (and not jointly or jointly and severally) irrevocably undertake to procure that there is provided, directly or indirectly, to the Candidate (and not directly or indirectly extracted, withdrawn, repaid or redeemed from or by the Candidate (or otherwise used by the Candidate)) the amount set out against our respective names in the table in paragraph 3 below (each Initial Shareholders' Commitment Investment being an **Individual Commitment**, and the Initial Shareholders' Individual Commitments in aggregate being the required Committed Investment), in each case, in cash, in immediately available funds, to ensure that the Candidate shall have (in conjunction with the other amounts available to it in cash or cash equivalents or by way of existing debt facilities) sufficient funds to satisfy its financial obligations in accordance with the Final Version of the Concession Agreement full financial consideration at closing of the Transaction (the **Funding Obligation**).

3. The Individual Commitments to be made by each of the Investors are as follows:

Name of Initial Shareholder	Individual Commitment

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT
SERVICES WORLDWIDE EUR four hundred nineteen million, one hundred fifteen thousand, three hundred sixty-eight and sixty-five cents.----

(€ 419,115,368.65)

Name of Initial Shareholder	Individual Commitment

SLENTEL LIMITED EUR two hundred twenty-five million, six hundred seventy-seven thousand, five hundred six and twenty cents.----

(€225,677,506.20)

Total Equity Commitment EUR six hundred forty-four million, seven hundred ninety-two thousand, eight hundred seventy-four and eighty-five cents.------

(€ 644,792,874.85)

The Individual Commitments to be made by each of the Investors, to support our Bundled Financial Offer, but only in respect of Cluster A Regional Airports, are as follows:

Name of Initial Shareholder	Individual Commitment

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT
SERVICES WORLDWIDE EUR four hundred twenty-three million, seven hundred ten thousand, five hundred forty-nine and forty-eight cents.-----

(€ 423,710,549.48)

Name of Initial Shareholder	Individual Commitment

SLENTEL LIMITED EUR two hundred twenty-eight million, one hundred fifty-one thousand, eight hundred thirty-four and thirty-three cents.--

(€228,151,834.33)

Total Equity Commitment EUR six hundred fifty one million, eight hundred sixty-two thousand, three hundred eighty-three and eighty-one cents.-----

(€651,862,383.81)

4. The maximum aggregate amounts payable:

(a) by the Initial Shareholders under this letter shall not exceed the required Commitment Investment; and

(b) by each Investor under this letter shall not exceed that Investors' Individual Commitment.

5. As soon as reasonably practicable after the incorporation of the SPV, the Investors and the Candidate shall use all reasonable endeavours to procure that the SPV shall accede to this letter as if it were an original party to it and references herein to the Candidate shall, in such an event and where appropriate, be deemed to be references to the SPV as well.

6. Each Initial Shareholder warrants as at the date of this letter that:

(a) it has obtained all corporate authorisations and all other governmental, statutory, regulatory or other consents, licenses or authorisations required to empower it to enter into and perform its obligations under this letter where failure to obtain them would adversely affect its ability to enter into and perform its obligations under this letter;

(b) entry into and performance of its obligations under this letter will not: (i) breach any provision of its memorandum and articles of association, by-laws or equivalent constitutional documents; or (ii) result in a breach of any laws or regulations in its jurisdiction of incorporation or any order, decree or judgment of any court or any governmental or regulatory authority where any such breach would adversely affect its ability to enter into or perform its obligations under this letter;

(c) its obligations under this letter constitute binding obligations on that Investor;

(d) it has received all necessary internal approvals (including, without limitation, the necessary investment committee approvals) in relation to its obligations contained in this letter;

(e) it has available financial resources which will provide the immediately available cash to fund its Individual Commitment and:

(i) it is not aware of any reason why those funds for its own Individual Commitment will not be available when required; and

(ii) it will not take any action or fail to take any steps which might result in the funds or any part of the funds for its own Individual Commitment not being available when required;

(f) it will issue, in accordance with the terms of the Concession Agreement a Committed Investment Guarantee for an amount equal to its Individual Commitment.

7. Each Investor hereby undertakes that the Candidate, will, and (to the extent that it is legally capable of doing so) procure that no other person will, in a way which would, or might reasonably be expected to, prejudice the ability of the Candidate to meet its Funding Obligation:

(a) amend or agree to amend the terms of this letter, or any term of any other financing arrangement to fund the Transaction; or

(b) waive or agree to waive any rights or obligations of the Candidate or any other parties under this letter or any other financing arrangement to fund the Transaction.

8. Each Investor waives and relinquishes any right of set off or counterclaim, deduction or retention which that Investor might otherwise have in respect of any claim against or out of any payments which the Investor may be obliged to make (or procure to be made) to the Candidate (or the HRADF, as the case may be) pursuant to this letter.

9. The Investors and the Candidate agree that any claim of any Investor against the Candidate will be subordinate in rights of payment to any claims brought by the HRADF against the Candidate.

10. A person who is not a party hereto has no right under Article 411 of the Greek Civil Code to enforce or to enjoy the benefit of any term of this letter.

11. Unless the parties hereto and HRADF specifically agree in writing, no person shall assign, transfer, charge or otherwise deal with all or any of its rights under this letter nor grant, declare, create or dispose of any right or interest in it. Any purported assignment in contravention of this paragraph 11 shall be void.

12. No amendment of this letter shall be valid unless it is in writing and signed by the parties hereto.

13. Any sum payable under this letter is exclusive of any applicable tax. Consequently, in the event that any such tax is chargeable, the payer shall pay to the payee an additional amount equal to the amount of such tax upon presentation of a proper invoice issued by the payee.

14. Each of the provisions of this letter is severable. If any provision is held to be or becomes invalid or unenforceable in any respect under the law of any jurisdiction, such provision shall have no effect in that respect and the parties shall use all reasonable efforts to replace it in that respect with a valid and enforceable substitute provision the effect of which is as close to its intended effect as possible.

15. This letter may be executed in any number of counterparts, and by each party on

MG

constitute one and the same instrument. Delivery of a counterpart of this letter by e-mail attachment (PDF) or telecopy shall be an effective mode of delivery.

16. This letter is governed by Greek law. Each of the parties to this letter accepts their submission to the exclusive jurisdiction of the Courts of Athens, Greece in relation to any dispute as regards to this letter.

17. The Investors each acknowledge that the other parties to this letter may be irreparably harmed by any breach of the terms of this letter and that damages alone may not necessarily be an adequate remedy. Accordingly, such other parties shall be entitled to seek the remedies of final or interim injunction, specific performance and other equitable relief, or any combination of these remedies, for any threatened or actual breach of its terms, and no proof of special damages shall be necessary to enforce this letter.

Yours faithfully

For and on behalf of **FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE**

Name: Christoph Hans Nanke
Position: Representative

Name: Charles Weinland
Position: Representative

For and on behalf of **SLENTEL LIMITED**

Name: Aikaterini Imellou
Position: Representative

Agreed and Accepted:

For and on behalf of **Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"**

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE

Name: Christoph Hans Nanke
Position: Representative

Charles Weinland
Representative

SLENTEL LIMITED

Aikaterini Imellou
Representative

Agreed and Accepted:

For and on behalf of Hellenic Republic Asset Development Fund S.A.

Name:
Position:

ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΔΕΣΜΕΥΣΗΣ ΔΕΣΜΕΥΤΙΚΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

Από:

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE και

SLENTEL LIMITED

από κοινού, οι *Επενδυτές*

Προς:

Κοινοπραξία "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" (ο Υποψήφιος)

Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.
Κολοκοτρώνη 1 και Σταδίου
10562 Αθήνα
Ελλάδα (το ΤΑΙΠΕΔ)

Ημερομηνία: 10 Οκτωβρίου 2014

Αξιότιμοι Κύριοι,

Θέμα: Προτεινόμενη λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Α του Ελληνικού Δημοσίου –Επιστολή Δέσμευσης Δεσμευτικής Επένδυσης

1 Αντιλαμβανόμαστε ότι, σύμφωνα με την πρόσκληση υποβολής προσφοράς που εστάλη στον Υποψήφιο από το ΤΑΙΠΕΔ την 4 Φεβρουαρίου 2014 (η **Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς**), ο Υποψήφιος προτίθεται να υποβάλει δεσμευτική προσφορά αναφορικά με την προτεινόμενη ανάθεση της παραχώρησης για τη λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Α από τον Υποψήφιο (ή από την ΕΕΣ). Αντιλαμβανόμαστε ότι, δυνάμει του **Παραρτήματος 5** της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς, ο Υποψήφιος είναι υποχρεωμένος να επιβεβαιώσει τα διαθέσιμα σε αυτόν ποσά σε σχέση με τη χρηματοδότηση της Συναλλαγής. Όλοι οι όροι που γράφονται με κεφαλαία και δεν ορίζονται διαφορετικά στην παρούσα επιστολή θα έχουν την έννοια που τους αποδίδεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς (συμπεριλαμβανομένου του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης).

2 Ο καθένας μας με την παρούσα μεμονωμένα (και όχι από κοινού ή από κοινού και εις ολόκληρον) αναλαμβάνει την υποχρέωση ανέκκλητα να μεριμνήσει ώστε να παρασχεθεί, άμεσα

Η έμμεσα, στον Υποψήφιο (και όχι άμεσα ή έμμεσα να προέλθει, αναληφθεί, επιστραφεί ή εξαγοραστεί από τον Υποψήφιο (ή άλλως χρησιμοποιηθεί από τον Υποψήφιο)) το ποσό που παρατίθεται έναντι των αντίστοιχων εταιρικών μας επωνυμιών στον κάτωθι πίνακα της παραγράφου 3 (κάθε δεσμευτική επένδυση Αρχικού Μετόχου αποτελεί μια **Ατομική Δέσμευση**, και **το σύνολο** των Ατομικών Δεσμεύσεων αποτελεί τη **Δεσμευτική Επένδυση**), σε κάθε περίπτωση, σε μετρητά, σε άμεσα διαθέσιμα κεφάλαια, για να εξασφαλισθεί πως ο Υποψήφιος θα έχει (σε συνδυασμό με τα άλλα διαθέσιμα σε αυτόν ποσά σε μετρητά ή ταμειακά ισοδύναμα ή υφιστάμενες πιστώσεις διευκόλυνσης) χρηματικά διαθέσιμα επαρκή για να ικανοποιήσει τις οικονομικές του υποχρεώσεις σε σχέση με το πλήρες οικονομικό αντάλλαγμα του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης κατά το κλείσιμο της Συναλλαγής (η **Υποχρέωση Χρηματοδότησης**).

3 Οι Ατομικές Δεσμεύσεις που πρόκειται λάβουν χώρα από κάθε Επενδυτή έχουν ως ακολούθως:

Όνομα Αρχικού Μετόχου **Ατομική Δέσμευση**

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE **Ευρώ** τετρακόσια δεκαεννέα εκατομμύρια εκατόν δεκαπέντε χιλιάδες τριακόσια εξήντα οχτώ και εξήντα πέντε λεπτά.-----

(€ 419.115.368,65)

Όνομα Αρχικού Μετόχου **Ατομική Δέσμευση**

SLENTEL LIMITED **Ευρώ** Διακόσια είκοσι πέντε εκατομμύρια εξακόσιες εβδομήντα επτά χιλιάδες πεντακόσια έξι και είκοσι λεπτά.----

(€225.677.506,20)

Συνολική Δεσμευτική Επένδυση **Ευρώ** Εξακόσια σαράντα τέσσερα εκατομμύρια επτακόσιες ενενήντα δύο χιλιάδες οχτακόσια εβδομήντα τέσσερα και ογδόντα πέντε λεπτά.----

(€ 644.792.874,85)

Οι Ατομικές Δεσμεύσεις που πρόκειται λάβουν χώρα από κάθε Επενδυτή, για να υποστηρίξουν τη Συνδυαστική Οικονομική Προσφορά μας, αλλά μόνο αναφορικά με τα Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ομάδας Α, έχουν ως ακολούθως:

Όνομα Αρχικού Μετόχου **Ατομική Δέσμευση**

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE Ευρώ Τετρακόσια είκοσι τρία εκατομμύρια επτακόσιες δέκα χιλιάδες πεντακόσια σαράντα εννέα και σαράντα οχτώ λεπτά.-----

(€ 423.710.549,48)

Όνομα Αρχικού Μετόχου	Ατομική Δέσμευση

SLENTEL LIMITED Ευρώ Διακόσια είκοσι οχτώ εκατομμύρια εκατόν πενήντα μια χιλιάδες οχτακόσια τριάντα τέσσερα και τριάντα τρία λεπτά.-----

(€228.151.834,33)

Συνολική Δεσμευτική Επένδυση Ευρώ Εξακόσια πενήντα ένα εκατομμύρια οχτακόσιες εξήντα δύο χιλιάδες τριακόσια ογδόντα τρία και ογδόντα ένα λεπτά.------

(€651.862.383,81)

4 Το μέγιστο συνολικό πληρωτέο ποσό:

(α) από τους Αρχικούς Μετόχους βάσει της παρούσας επιστολής δε θα υπερβεί την απαιτούμενη Δεσμευτική Επένδυση και

(β) από τον κάθε Επενδυτή βάσει της παρούσας επιστολής δε θα υπερβεί το ποσό της Ατομικής Δέσμευσης του κάθε Επενδυτή.

5 Το συντομότερο δυνατόν μετά την σύσταση της ΕΕΣ, οι Επενδυτές και ο Υποψήφιος θα καταβάλλουν κάθε εύλογη προσπάθεια για να εξασφαλίσουν ότι η ΕΕΣ θα προσχωρήσει στην εν λόγω επιστολή σαν να ήταν αρχικά συμβαλλόμενο μέρος στην παρούσα επιστολή και εφεξής αναφορές στον Υποψήφιο, σε μια τέτοια περίπτωση και όπου αρμόζει, θεωρούνται αναφορές επίσης και στην ΕΕΣ.

6 Κάθε Αρχικός Μέτοχος εγγυάται κατά την ημερομηνία της παρούσας επιστολής ότι:

(α) έχει λάβει όλες τις εταιρικές εγκρίσεις και όλες τις άλλες κυβερνητικές, νομικές, κανονιστικές ή άλλες συναινέσεις, άδειες ή εγκρίσεις που απαιτούνται για την ικανότητα του να εισέλθει και να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας επιστολής, όπου η αδυναμία απόκτησής τους θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς την ικανότητά του να εισέλθει και εκτελέσει τις υποχρεώσεις που απορρέουν δυνάμει της παρούσας επιστολής,

(β) η ανάληψη και εκτέλεση των υποχρεώσεών του βάσει της παρούσας επιστολής δεν θα:

και οποιοδήποτε άλλων ισοδύναμων εγγράφων σύστασης ή (ii) έχει ως αποτέλεσμα την παραβίαση των νόμων ή κανονισμών της δικαιοδοσίας σύστασης ή οποιασδήποτε εντολής, διατάγματος ή απόφασης οποιουδήποτε δικαστηρίου ή οποιασδήποτε κυβερνητικής ή κανονιστικής αρχής, όπου η οποιαδήποτε τέτοια παραβίαση θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς την ικανότητά του να εισέλθει ή να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας επιστολής,

(γ) οι υποχρεώσεις που απορρέουν δυνάμει της παρούσας επιστολής αποτελούν δεσμευτικές υποχρεώσεις για τον Επενδυτή,

(δ) έχει λάβει όλες τις απαραίτητες εσωτερικές εγκρίσεις (συμπεριλαμβανομένων, χωρίς περιορισμό, των απαραίτητων εγκρίσεων επιτροπής επενδύσεων) σε σχέση με τις υποχρεώσεις του που απορρέουν από την παρούσα επιστολή,

(ε) διαθέτει τους οικονομικούς πόρους ώστε να παρασχεθούν άμεσα διαθέσιμα μετρητά για τη χρηματοδότηση της Ατομικής Δέσμευσης και ότι:

(i) δεν είναι ενήμερος για οποιοδήποτε λόγο για τον οποίο αυτά τα κεφάλαια ως προς την Ατομική του Δέσμευση δεν θα είναι διαθέσιμα όποτε απαιτείται και

(ii) δεν θα προβεί σε καμία ενέργεια ή παράλειψη που θα μπορούσε να οδηγήσει στο αποτέλεσμα αυτά τα κεφάλαια ή μέρος αυτών των κεφαλαίων της Ατομικής του Δέσμευσης να μην είναι διαθέσιμα όποτε απαιτείται,

(στ) θα εκδώσει, σύμφωνα με τους όρους της Σύμβασης Παραχώρησης, Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης για ποσό ίσο με την Ατομική του Δέσμευση.

7 Κάθε Επενδυτής αναλαμβάνει με την παρούσα την υποχρέωση να εξασφαλίσει ότι τόσο ο Υποψήφιος όσο και κανένα άλλο πρόσωπο (στο βαθμό που αυτό είναι νομικά σε θέση να το κάνει) το οποίο με οποιονδήποτε τρόπο θα μπορούσε ή αναμένεται εύλογα ότι θα μπορούσε, δεν θα θίξει την ικανότητα του Υποψηφίου να εκπληρώσει την Υποχρέωση Χρηματοδότησης:

(α) να τροποποιήσει ή να συμφωνήσει την τροποποίηση των όρων της παρούσας επιστολής, ή οποιουδήποτε όρου οποιασδήποτε άλλης χρηματοδοτικής ρύθμισης για τη χρηματοδότηση της Συναλλαγής ή

(β) να παραιτηθεί ή να συμφωνήσει να παραιτηθεί από τα δικαιώματα ή τις υποχρεώσεις του Υποψηφίου ή οποιωνδήποτε άλλων μερών στο πλαίσιο της παρούσας επιστολής ή οποιασδήποτε άλλης χρηματοδοτικής ρύθμισης για τη χρηματοδότηση της Συναλλαγής.

8 Κάθε Επενδυτής παραιτείται από κάθε δικαίωμα συμψηφισμού ή ανταπαίτησης, μείωσης ή κράτησης που ο Επενδυτής μπορεί να είχε διαφορετικά σε σχέση με οποιαδήποτε αξίωση κατά ή από τις πληρωμές τις οποίες ο Επενδυτής μπορεί να υποχρεούται να πραγματοποιήσει (ή να εξασφαλίσει ότι θα πραγματοποιηθούν) στον Υποψήφιο (ή στο ΤΑΙΠΕΔ, ανάλογα με την περίσταση) βάσει της παρούσας επιστολής.

9 Οι Επενδυτές και ο Υποψήφιος συμφωνούν ότι οποιαδήποτε αξίωση οποιουδήποτε Επενδυτή έναντι του Υποψηφίου θα έπεται τυχόν αξιώσεων του ΤΑΙΠΕΔ έναντι του Υποψηφίου όσον αφορά δικαιώματα πληρωμής.

10 Πρόσωπο που δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της παρούσας επιστολής δεν έχει κανένα δικαίωμα σύμφωνα με το άρθρο 411 το Ελληνικού Αστικού Κώδικα να εκτελέσει ή να απολαύσει τα οφέλη οποιουδήποτε όρου της παρούσας επιστολής.

11 Εκτός αν τα μέρη της παρούσας και το ΤΑΙΠΕΔ ρητά συμφωνήσουν εγγράφως, κανένα πρόσωπο δεν θα εκχωρήσει, μεταβιβάσει, επιβαρύνει ή με άλλο τρόπο χειριστεί όλα ή οποιοδήποτε από τα δικαιώματά της παρούσας επιστολής ούτε θα χορηγήσει, διακηρύξει, δημιουργήσει ή διαθέσει οποιοδήποτε δικαίωμα ή συμφέρον σε αυτήν. Οποιαδήποτε απόπειρα εκχώρησης κατά παράβαση της παρούσας παραγράφου 11 είναι άκυρη.

12 Καμία τροποποίηση της παρούσας επιστολής δεν είναι έγκυρη εκτός αν γίνεται εγγράφως και υπογράφεται από τα συμβαλλόμενα μέρη της παρούσας.

13 Κάθε ποσό που καταβάλλεται στο πλαίσιο της παρούσας επιστολής δεν περιλαμβάνει τυχόν εφαρμοστέο φόρο. Κατά συνέπεια, σε περίπτωση που οποιοσδήποτε τέτοιος φόρος καθίσταται απαιτητός, ο πληρωτής οφείλει να καταβάλει στον δικαιούχο ένα επιπλέον ποσό ίσο με το ποσό του εν λόγω φόρου μετά την προσκόμιση κατάλληλου τιμολογίου που εκδίδεται από τον δικαιούχο.

14 Κάθε μία από τις διατάξεις της παρούσας επιστολής μπορεί να διαχωριστεί. Εάν κάποια διάταξη κριθεί ή καταστεί άκυρη ή ανεφάρμοστη για οποιοδήποτε λόγο σύμφωνα με το νόμο οποιασδήποτε δικαιοδοσίας, η διάταξη αυτή δεν θα έχει καμία επίδραση εν προκειμένω και τα μέρη θα καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να αντικατασταθεί εν προκειμένω με μια έγκυρη και εκτελεστή υποκατάστατη διάταξη, το αποτέλεσμα της οποίας θα είναι όσο το δυνατόν πιο κοντά στο επιδιωκόμενο αποτέλεσμα.

15 Η παρούσα επιστολή μπορεί να υπογραφεί σε οποιοδήποτε αριθμό αντιγράφων, καθώς και από κάθε μέρος σε ξεχωριστά αντίγραφα. Κάθε αντίγραφο αποτελεί ένα πρωτότυπο έγγραφο, αλλά όλα τα αντίγραφα μαζί αποτελούν ένα και το αυτό έγγραφο. Παράδοση του αντιγράφου της παρούσας επιστολής ως συνημμένο σε ηλεκτρονική αλληλογραφία σε μορφή (PDF) ή τηλεομοιοτυπία, αποτελεί αποτελεσματικό τρόπο παράδοσης.

16 Η παρούσα επιστολή διέπεται από το ελληνικό δίκαιο. Έκαστο μέρος αυτής της επιστολής αποδέχεται την υποβολή του στην αποκλειστική δικαιοδοσία των Δικαστηρίων των Αθηνών, Ελλάδα, αναφορικά με οποιαδήποτε διαφορά σχετικά με την παρούσα επιστολή.

17 Κάθε Επενδυτής αναγνωρίζει ότι τα υπόλοιπα μέρη της παρούσας επιστολής μπορεί να βλαφθούν ανεπανόρθωτα από οποιαδήποτε παράβαση των όρων της παρούσας επιστολής και ότι η αποζημίωση από μόνη της δεν συνιστά κατ' ανάγκη κατάλληλο διορθωτικό μέτρο. Ως εκ τούτου, τα υπόλοιπα μέρη έχουν το δικαίωμα να χρησιμοποιήσουν τα ένδικα μέσα της τελικής ή προσωρινής διαταγής, της καταδίκης σε εκτέλεση και οποιοδήποτε άλλο νόμιμο μέσο ή οποιοδήποτε συνδυασμό αυτών των μέσων, για οποιαδήποτε απειλούμενη ή τετελεσμένη παραβίαση των όρων της επιστολής, ενώ δεν απαιτείται απόδειξη της ειδικής ζημίας για την εκτέλεση της παρούσας επιστολής.

Ειλικρινά υμέτεροι,

Στο όνομα και για λογαριασμό της FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE

ΥΠΟΓΡΑΦΗ
Επωνυμία: Christoph Hans Nanke
Ιδιότητα: Εκπρόσωπος

ΥΠΟΓΡΑΦΗ
Επωνυμία: Charles Weinland
Ιδιότητα: Εκπρόσωπος

Στο όνομα και για λογαριασμό της **SLENTEL LIMITED**

ΥΠΟΓΡΑΦΗ
Επωνυμία: Αικατερίνη Ήμελλου
Ιδιότητα: Εκπρόσωπος

Συμφωνήθηκε και έγινε αποδεκτό:

Στο όνομα και για λογαριασμό της Κοινοπραξίας **"FRAPORT AG-SLENTEL LTD"**

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE

ΥΠΟΓΡΑΦΗ
Επωνυμία: Christoph Hans Nanke
Ιδιότητα: Εκπρόσωπος

ΥΠΟΓΡΑΦΗ
Charles Weinland
Εκπρόσωπος

SLENTEL LIMITED

ΥΠΟΓΡΑΦΗ
Αικατερίνη Ήμελλου
Εκπρόσωπος

Συμφωνήθηκε και έγινε αποδεκτό:

Στο όνομα και για λογαριασμό του **Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.**

Επωνυμία:

Ιδιότητα:

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική ... επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική
Αθήνα, 16/10/2014
Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα Δικηγόρος

FINANCING DESCRIPTION LETTER FOR BUNDLED FINANCIAL OFFER

From: Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"

To: Hellenic Republic Asset Development Fund S.A.
1 Kolokotroni and Stadiou Str.
105 62 Athens
Greece

Date: 10 October 2014

Proposed operation and maintenance of the Cluster A Regional Airports and Cluster B Regional Airports of the Hellenic Republic – Financing Description Letter

Dear Sirs,

All capitalised terms used but not otherwise defined in this letter have the respective meaning given to them in the request for proposal (including the Final Version of the Concession Agreement) issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. (the **HRADF**) on 4 February 2014 (the **RfP**) and the request for proposal in relation to the Cluster B Transaction (including the Cluster B Final Version of the Concession Agreement) issued by the HRADF on 4 February 2014 (the **Cluster B RfP**).

We hereby declare that the funding and/or financing of the Upfront Concession Fee and the Imminent Works (including any working capital requirements on or prior to the Imminent Works End Date at each of the Cluster A Regional Airports) and the Cluster B Upfront Concession Fee and the Cluster B Imminent Works (including any working capital requirements on or prior to the Imminent Works End Date at each of the Cluster B Regional Airports) in our Bundled Financial Offer will be drawn from the following sources:

For Cluster A Regional Airports:

1 (a) EUR Six hundred fifty-one million, eight hundred sixty-two thousand, three hundred eighty-three and eighty-one cents **(€651,862,383.81)** from Committed Investment from the Initial Shareholders (as defined in the Final Version of the Concession Agreement); and

2 (a) EUR Zero (€ 0) from debt sources.

For Cluster B Regional Airports:

1 (b) EUR Six hundred seventy-six million, two hundred seventy-five thousand, four hundred thirty-eight and seventy-five cents **(€676,275,438.75)** from Cluster B Committed Investment from the Initial Shareholders (as defined in the Cluster B Final Version of the Concession Agreement); and

2 (b) EUR Zero (€ 0) from debt sources.

We hereby confirm that in respect of:

Items 1 (a) and 1 (b) above, our investors will subscribe for equity equal to, in aggregate,

EUR one billion, three hundred twenty-eight million, one hundred thirty-seven thousand, eight hundred twenty-two and fifty-six cents **(€1,328,137,822.56)**. A copy of the equity commitment letter of the relevant subscribers substantially in the form included as **Appendix 6** to the RfP is attached to this letter.

We also irrevocably commit to keep these funds available in order to satisfy the payment of the Financial Offer in accordance with the terms of the Final Version of the Concession Agreement and the Cluster B Financial Offer in accordance with the terms of the Cluster B Final Version of the Concession Agreement.

For and on behalf of Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"

Name: Christoph Hans Nanke	Charles Weinland	Aikaterini Imellou
Title: Representative	Representative	Representative
FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE		SLENTEL LIMITED

MG

ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΓΙΑ ΣΥΝΔΥΑΣΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ

Από: **Κοινοπραξία “FRAPORT AG-SLENTEL LTD”**

Προς: Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.
Κολοκοτρώνη 1 και Σταδίου
10562 Αθήνα
Ελλάδα

Ημερομηνία: 10 Οκτωβρίου 2014

Θέμα: Προτεινόμενη λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Α και των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Β του Ελληνικού Δημοσίου – Επιστολή Περιγραφής Χρηματοδότησης

Αξιότιμοι Κύριοι,

Όλοι οι όροι με κεφαλαία γράμματα που χρησιμοποιούνται και δεν ορίζονται διαφορετικά στην παρούσα επιστολή, έχουν την αντίστοιχη έννοια που τους αποδίδεται στην πρόσκληση υποβολής προσφοράς (συμπεριλαμβανομένου και του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης) που εκδόθηκε από το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε. (το **ΤΑΙΠΕΔ**) την 4 Φεβρουαρίου 2014 (η **Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς**) και στην πρόσκληση υποβολής προσφοράς σε σχέση με τη Συναλλαγή για την Ομάδα Β (συμπεριλαμβανομένου και του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης για την Ομάδα Β) που εκδόθηκε από το ΤΑΙΠΕΔ την 4 Φεβρουαρίου 2014 (η **Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς για την Ομάδα Β**).

Με το παρόν επιβεβαιώνουμε ότι η παροχή κεφαλαίων και/ή χρηματοδότηση της Προκαταβολής Αμοιβής Παραχώρησης και των Επικείμενων Έργων (συμπεριλαμβανομένων κάθε αναγκών σε κεφάλαιο κίνησης κατά την ή πριν από την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο της Ομάδας Α) και της Προκαταβολής Αμοιβής Παραχώρησης για την Ομάδα Β και των Επικείμενων Έργων για την Ομάδα Β (συμπεριλαμβανομένων κάθε αναγκών σε κεφάλαιο κίνησης κατά την ή πριν από την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο της Ομάδας Β) στην Συνδυαστική Οικονομική μας Προσφορά θα προέρχεται από τις ακόλουθες πηγές:

Για τα Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ομάδας Α:

1. (α) Ευρώ Εξακόσια πενήντα ένα εκατομμύρια οχτακόσια εξήντα δύο χιλιάδες τριακόσια ογδόντα τρία και ογδόντα ένα λεπτά **(€651.862.383,81)** προέρχονται από Δεσμευτική Επένδυση από τους Αρχικούς Μετόχους (όπως καθορίζονται στο Τελικό Σχέδιο της Σύμβασης Παραχώρησης) και

2. (α) Ευρώ Μηδέν (€ 0) από δανειακά κεφάλαια.

Για τα Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ομάδας Β:

1. (β) Ευρώ Εξακόσια εβδομήντα έξι εκατομμύρια διακόσιες εβδομήντα πέντε χιλιάδες τετρακόσια τριάντα οχτώ και εβδομήντα πέντε λεπτά **(€676.275.438,75)** προέρχονται από Δεσμευτική Επένδυση για την Ομάδα Β από τους Αρχικούς Μετόχους (όπως καθορίζονται στο Τελικό Σχέδιο της Σύμβασης Παραχώρησης για την Ομάδα Β) και

2. (β) Ευρώ Μηδέν (€ 0) από δανειακά κεφάλαια.

Με το παρόν επιβεβαιώνουμε ότι:

Τα στοιχεία 1(α) και 1(β) ανωτέρω οι επενδυτές μας θα καλύψουν με ίδια κεφάλαια που

ισοδυναμούν με συνολικό ποσό Ευρώ Ένα δισεκατομμύριο τριακόσια είκοσι οχτώ εκατομμύρια εκατόν τριάντα επτά χιλιάδες οχτακόσια είκοσι δύο και πενήντα έξι λεπτά **(€1.328.137.822,56)**.

Αντίγραφο της επιστολής δέσμευσης δεσμευτικής επένδυσης από τους σχετικούς επενδυτές από κάθε ουσιώδη άποψη υπό το υπόδειγμα που παρέχεται στο **Παράρτημα 6** της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς, επισυνάπτεται στην παρούσα επιστολή

Επίσης, δεσμευόμαστε ανέκκλητα να διατηρήσουμε διαθέσιμα τα κεφάλαια αυτά με σκοπό την καταβολή της Οικονομικής μας Προσφοράς σύμφωνα με τους όρους του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης και της Οικονομικής μας Προσφοράς για την Ομάδα Β σύμφωνα με τους όρους του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης για την Ομάδα Β.

ΥΠΟΓΡΑΦΗ *ΥΠΟΓΡΑΦΗ* *ΥΠΟΓΡΑΦΗ*

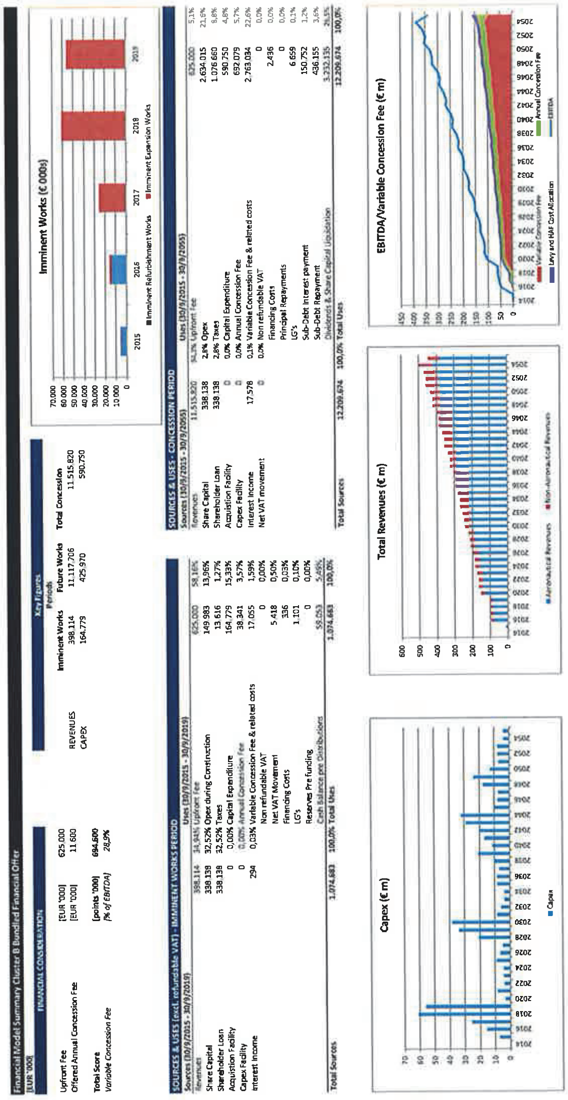
Εκ μέρους και για λογαριασμό της Κοινοπραξίας "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"

Επωνυμία:	Christoph Hans Nanke	Charles Weinland	Αικατερίνη Ήμελλου
Τίτλος:	Εκπρόσωπος	Εκπρόσωπος	Εκπρόσωπος
	FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE		SLENTEL LIMITED

στην αγγλική.
Αθήνα, 10/10/2014
Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα Δικηγόρος

Appendix 25 Financial Model

It is noted that the Financial Model in xls. Which was submitted along with the Offer last saved 10 October 2014. 15.44 pm is provided in a CD-ROM, while only the summary page is included in the present Appendix 25.



Appendix 26 Technical Offer

Strategic Rationale for the Cluster B Regional Airports

Introduction

On the 4 February 2014 the Hellenic Republic Asset Development Fund (HRADF) on behalf of the Hellenic Republic issued the Request for Proposal for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Regional Airports of the Hellenic Republic for a period of 40 years. The airports are grouped into two Clusters of 7 each, having an approximately equal amount of traffic and being split according to the specific regional areas, i.e. indicated as "Cluster A" for the airports located on Continental Greece, the Ionian Sea and Crete, and "Cluster B" for the airports in the Aegean region.

Under evaluation and consideration of all information made available, the site visits carried out and the interviews held the Consortium has compiled a comprehensive proposal. For a quick reference the main facts of the proposal including an outline of the Consortium´s future strategy are consolidated in this summary. A descriptive outline of the proposed approach, measures, objectives, principles and stages for the upgrade and/or expansion of existing infrastructure and facilities for the Imminent New or Expansion as well as Future Works of the Regional Airports will form part of an additional set of documents.

This outline covers following topics:

- Consortium's Commitment and Business Strategy
- Organizational structure of the operating company and at the regional airports
- Transition Period
- Staff Training
- Traffic Forecast
- Operations
- Safety and Security/ RFFS
- Commercial and Marketing Activities, Airport Charges Policy
- Utilities, Waste and Environmental Management

Consortium's Commitment and Business Strategy

Our commitment for the Greek Regional Airports: Fulfilling customer demands is the biggest compliment we can receive for our capabilities.

Fraport in consortium with Slentel Limited of Copelouzos Group, as Eligible Investors for the tender for provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster B Regional Airports, are aware of all technical, operational and management requirements to make the integration of the group of 7 Cluster B Regional Airports to a success story, not staying behind Fraport´s already realized projects.

In case being awarded as Preferred Investor we are fully committed to implement the project and will liaise with the relevant stakeholders. Based on our internal experience, gained from managing an international airport portfolio and more than 150 consulting projects around the world we are prepared for a smooth transition and count on the current employees at the Regional Airports. Our long-term investment view will result in advantages through the performance of the Greek Regional Airports over years of operation rather than short-term cash-profits.

Furthermore we will act in compliance with the Concession Agreement, as proven at our other international operations and will provide the required Committed Investment to develop the Greek Regional Airports into tourism gateways to the islands and mainland locations with increasing comfort for all airport users.

Fraport AG and the Copelouzos Group perfectly combine renowned world-class airport management know-how with in-depth knowledge of the Greek market, its environment and introducing international clients to this marketplace. Fraport is representing more than half a century´s track record of successful airport management and offer of aviation services, i.e. airport management contracts worldwide. Copelouzos Group will ascertain the seamless transition into the Greek marketplace with the experience of a worldwide acting technology and industry company and with its roots and base in Greece. Both Consortium partners have since 2010 formed a long lasting partnership in managing the international airport of Pulkovo, St. Petersburg/ Russia, representing 2 out of 3 shareholders of the airport´s shareholders.

The Consortium will maintain and develop the Regional Airports and all its existing and future assets to take advantage of all development opportunities additionally supported by our expertise and innovations. The undertaken development program of the airport infrastructure will accommodate the increasing passenger and cargo volumes, thereby securing not only jobs for current employees but also creating new work places. We endeavor to develop the Airports to gateways for the local tourism regions with high class service quality standards for airlines, passengers as well as for air cargo and being an important engine for the economic development of the Greek tourism region with the following characteristics:

- relaxing and pleasant port of entry/departure for both international and domestic visitors and tourists of the respective region,
- outstanding examples in terms of operations excellence and efficiency,
- construction of new passenger and ancillary facilities to international design and comfort standards,
- quality leadership in terms of customer satisfaction,
- compliance with highest aviation safety and security standards,
- outstanding example in terms of environmental friendliness,
- labor productivity comparable with that of leading Western European airports and
- regional leadership in terms of employee satisfaction and employer's image.

These ambitious goals will be reached by following measures:

- attracting new airline business through dedicated marketing efforts, which is covered in detail in chapter "Aviation Marketing",
- offering highest safety and service standards for all airport customers,
- developing the non-aviation business through the expansion of retail as well as food & beverage spaces and introduction of an attractive product mix as set forth in the chapter "Commercial and Marketing Activities",
- combining the know-how of the Consortium's partners with the existing knowledge of employees of the Airport in order to improve all processes, to raise productivity and to enhance quality levels (please see chapter "Transition Period"),
- integrating newly recruited staff through personalized training and education programs, thus creating highly motivated teams, gaining operational flexibility and increasing productivity at the same time, which is described in the chapter "Staff Training",

- implementing new technologies and innovations as well as marketing and management techniques to allow for further increase of traffic and productivity,
- stimulating further growth by developing and implementing joint activities of all involved parties (authorities as well as clients) suitable to increase traffic,
- making use of Fraport's worldwide experience at different airports to support the development of the airports,
- smooth transition to the concession based on Fraport's experience from similar projects, which is covered in the chapter "Transition Period" and
- know-how transfer from Fraport as Lead Operator.

To achieve its strategic goals, the Consortium will establish an inspiring relationship and extensive co-operation between the relevant stakeholders, Greek authorities (Ministry of Infrastructure, Transportation and Networks, Ministry of Culture and Sports, Hellenic Central Archaeological Council, Hellenic Civil Aviation Authority), Hellenic Air Force, ATC, the Greek tourism industry (tourist agencies, local tourist industry, etc.), the airport employees and the aviation related service providers to set the foundation for a long-term trustful partnership.

The Consortium will develop all airports individually, but under one joint roof. The strategic alignment will focus on the main objective of stimulating and supporting additional growth of the different regions. Such additional growth will stimulate additional traffic at the airports as well as economical prosperity in the respective municipalities. Furthermore it is a key objective of the Consortium to develop all airports to a level that makes travelers feel welcome on arrival and maintain their fond memory of visiting Greece on departure.

An individual approach for the different regional airports seems to be appropriate, accompanied by a generic joint approach for the entire company. Clients should be equally well served at all airports, and airlines allocation decisions should be driven by traffic demand only. However, to achieve a customized development for each airport, individual plans have to be developed reflecting the specific operational and investment requirements of the airports. It is the Consortium´s intention to become a long- term strategic partner for the Government of the Hellenic Republic and sharing its strong know-how basis for the development of a long-term business relationship in Greece. The seriousness of the Consortium´s long-term view will result in advantages through the performance of its foreign assets over years of operation rather than short-term cash-profits.

Reflecting on all aspects of successful airport development, the Consortium is convinced to have prepared a comprehensive strategic plan suitable to address the expected growth rates, and be flexible enough should the unexpected occur. The success of Fraport´s approach in developing airports worldwide is already proven e. g. at the airports of Antalya, Lima, St. Petersburg, Varna, Bourgas and Xi`an.

An overview of the assumed traffic development is described in the respective airport outline, featuring the technical needs and constructional requirements of each airport.

Organizational Structure

The organizational structure is seen as the key for the successful management of a group consisting of a number of airports.

Having the experience of operating airports worldwide Fraport AG contributes its knowledge in managing all airport related tasks, as shown at several affiliates all over the world. The

Consortium is convinced to develop an organizational structure that fits best to the requirements of modern management principles as well as to the challenges of local environment.

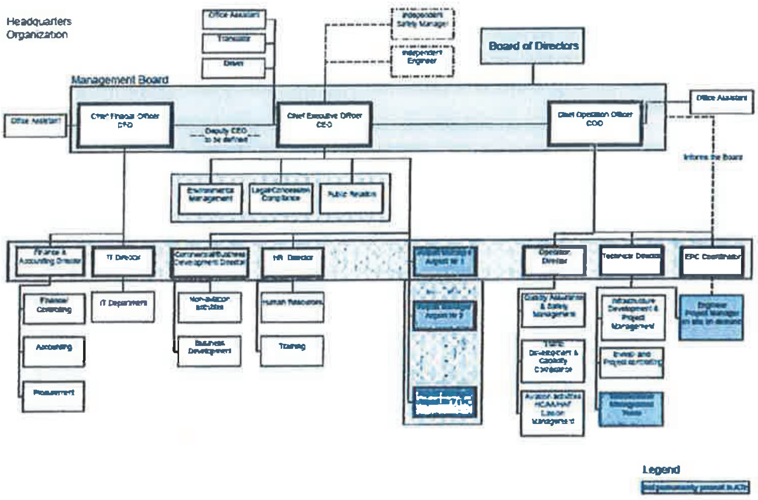
The company structure will consist of a Board of Directors and a Management Board and will set-up separate Regional Airport organizations responsible for the day-to-day business at the Regional Airports. The Management Board will comprise of a Chief Executive Officer (CEO), a Chief Financial Officer (CFO) and a Chief Operating Officer (COO). During the transition period a team of highly skilled airport management experts (Transition Team) will complete the management team.

Centralized Headquarters

The characteristic of the organizational structure is that the key functions with a high potential of synergy will be bundled and concentrated into business units at the Headquarters to enhance efficiency and effectiveness for the entire group. All other functions with a particular local focus are located at the respective airports. At the Headquarters itself the Management Board forms the vital part of the organization together with the general management on the second level. The airport managers of the regional airports, although residing on site will have a direct reporting line to the CEO and they also form part of the company's general management. Thus, there will be a lean management structure with short reporting line, clear responsibilities and strong competencies.

The CEO is the head of the staff units: Environmental Management, Legal/Concession Compliance and Public Relations (PR). Besides the already mentioned airport managers, the Commercial/Business Development Director and HR Director will have also a direct reporting line to the CEO. Moreover he is also the contact person for the Independent Engineer and the Independent Safety Manager; these special functions will have direct access to the CEO. The Chief Financial Officer (CFO) will be responsible for the Finance and Accounting Section, the Procurement and the IT Department. The Chief Operating Officer (COO) is the third Management Board member, thus having the Operation Director, Technical Director and Engineering and Construction (EPC) Coordinator reporting to him.

Under the Management Board, on a second level, there will be a strong general management consisting of seven directors and furthermore the airport managers of the respective local airports representing another fundamental part of the Headquarters' management structure. Along with the airport manager, responsible for the regional airports, the respective managers are heading sub-divisions of relevant Headquarters' functions such as: Finance, Accounting, Procurement, Information Technologies, Commercial and Business Development, Human Resources, Operations Department, Technical department or EPC Coordination. This setup ensures that all airports are following the same standards and quality of service within the Consortium whatever it will be: reporting standards, procurement policies, quality of services or safety standards.



The expansion planning, procurement, legal and contractual framework, as well as the coordination with the Independent Engineer and the respective state authorities of all expansion and refurbishment projects, either they are Imminent or Future Works, are managed and controlled from the Centralized Headquarters. Furthermore the Centralized Headquarters will act as first point of contact in regards to third parties for all strategic projects. Any commercial activities and the promotion of the individual airports will be coordinated and managed in a centralized manner, thus allowing the airport managers and their staff at the Regional Airports to concentrate on the day-to-day operation.

The Consortium emphasizes a good and close relation to the HCAA and HAF. For that purpose a special liaison management will be established under the Operation Director not only to coordinate all day-by-day activities but also to agree upon a common strategy concerning future challenges.

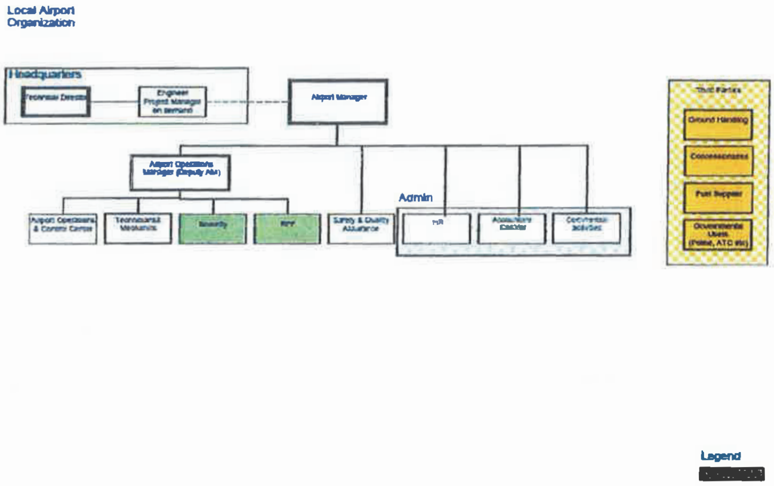
Local Airport Management

For the management of the Regional Airports the Consortium plans to have a small and effective management team on site, specialized on the operation activities and technical issues of the airports.

The local management team is headed by the Airport Manager, who himself is considered to be on level two of the company's management. Although the Airport Manager reports directly to the CEO, he takes full responsibility for the respective airport and simultaneously acts as the Consortium´s representative towards the local communities and authorities. The general

principles of management and operation are determined by the Headquarters, the day to day operations are, however, in the hands of the Airport Manager and his team in all aspects.

The Airport Manager controls directly some staff functions such as Human Resources, Finance and Accounting and Retail and Concessions. Certainly he is also responsible for the Public Relations in the community to which an airport belongs to. Functions such as human resources and finance are working closely and coordinated with the respective department within the Headquarters. Other areas such as Legal and Quality Management are covered by the Headquarters.



To ensure capability for 24/7 operations at the airports there will be two Airport Operations Managers, one on duty per shift, acting as Deputy Airport Managers, once the Airport Manager is out of office.

A small team of technicians and mechanics is also in place to act immediately whenever a break-down occurs. Major maintenance work will be part of the centralized engineer department.

Other functions are outsourced or be done by third parties. Such functions or services are Rescue and Fire Fighting, Security Services, Ground Handling, ATC and others. To these parties close relation will be maintained to ensure a smooth operation at all times. This in addition falls under the responsibility of the Airport Manager.

Transition Period

The Consortium is aware that a conscious and efficient interaction with and dedication to human resources is key to the short-, medium- and long-term success of the Project and the airports. Not less important is the establishment and maintenance of a training structure that matches operational and functional flows as well as client needs.

Fraport as the designated Lead Operator of the Consortium has a proven track record and wide-ranging experience in the operation and development of airports worldwide, to which the management of human resources (both operational staff and management) and appropriate training are decisive factors.

The experience that Fraport gained at other international airports e.g.; Hanover, Germany; Lima, Peru; Varna and Bourgas, Bulgaria; Riyadh and Jeddah, Saudi Arabia; Delhi, India, Antalya, Turkey and St Petersburg, Russia – (all operated/managed by Fraport) is fully reflected in the approach of the transfer of staff to the Consortium. However, it is not intended to apply an existing, proven organizational structure of Frankfurt Airport or any other airport within the Fraport Group to the new company. The Consortium fully appreciates the individuality of each airport with its staff, cultural background and operational requirements and will develop an organization and staff base which will fully match the relevant structural conditions within the Consortium and the associated airports.

It needs to be mentioned that the approach pursued by the Consortium is to make best use of the entire personnel (both operational staff and management) that is willing to form part of the company and its structures.

The Consortium counts on the existing HCAA employees and their skills, doing an excellent job in the difficult infrastructure of the Regional Airports. The Consortium will apply its best efforts to employ the existing employees at market terms in its new organization and will offer them on the one hand a secure job and working place according to their competencies, skills and experiences and to take on responsibility for the future development of the Regional Airports, on the other hand to show self-employment, flexibility and creativity. The Consortium will furthermore support the existing organization/staff base by experts in different areas.

One vital part for a smooth transition and change management is the communication process towards and with the various stakeholders of the different airports. Employees as an essential part of an airport are one of the most important stakeholders and are also one of the main groups affected by the transition and related changes. The Consortium is aware about possible uncertainty and concerns about their future due to the upcoming change. Therefore the Consortium will address these concerns of the employees through proper communication and counseling.

The main approach of the Consortium with regard to communication will be based on transparency and involvement.

"Continuity with Change"

The Consortium will use the premise to provide employees with insight into the background of the relevant shareholders and their development plans already at a very early stage. This aim for transparency and involvement will guard against potential uncertainty and fear of the staff about the upcoming change and make clear that it is not expected or intended to conduct a complete change in all areas. The Consortium rather pursues to benefit from the existing strength to the staff and organization, identifying potential areas of improvement and develop these areas in the best way.

An initial meeting with the current managers will be the first step to inform them on the Project, the Consortium's vision, objectives and expectations as well as to answer all the ques-

tions that can come up. This will be reinforced by an information campaign and by meetings with employees on an appropriate basis.

Staff Training

The training programs are an indispensable part supporting the overall target to position the Regional Airports as best in practice facilities

Fraport's training department developed a full set of various training programs related to all aspects of airport management and airport operations. Over the past years, two virtual training institutions have been developed in order to ensure that the Fraport Group's objectives are achieved. These institutions - while working with the same principles and guidelines – address different target groups:

Fraport College offers a wide range of specific training and development programs for all employees composing of but not limited to:

- Operational Training,
- Working Skills and Methods,
- Electronic Data Processing,
- Foreign Languages,
- Quality Management,
- Leadership Development,
- Management Techniques and
- Tailored programs to meet current challenges of the aviation industry's business.

Personnel training and development is regarded as one of the supporting pillars of our Fraport's corporate strategy and promotes a mutual business understanding. All programs are tailored to the participants' needs, are practice oriented and relevant for the daily business, facilitating knowledge exchange and networking.

Fraport Academy is the Corporate University of Fraport AG. It is responsible for the strategic development of 800 top and middle managers, experts and candidates for management positions within the Fraport Group. This program offers courses including but not limited to:

- Integration of New Employees,
- Aviation Business,
- Leadership in Practice,
- Real Estate Economics,
- Master of Business Administration,
- Project Management,
- Business Planning,
- Finance and Controlling,
- Mentoring Programs,
- Change Management etc.

The aim of the training and development program being implemented within the Consortium is to increase staff skills and knowledge basis thus raising quality levels and service standards at all airports.

It is envisaged to start with the training, both for professional and personal skills, and know-how transfer immediately after Concession Commencement Date. The degree of flexibility and the potential for development of the Regional Airports depend on the employees' ability to adequately react to the challenges of a permanently changing industry and a highly dynamic professional environment. The Consortium intends to pursue the training and development program over several years to accommodate for phasing of technological advances, service upgrades and innovations as well as new procedures. It is imperative to constantly update and train the workforce on improved operational procedures or to remedy service flaws. These demands will dictate the pace of the Consortium's activities in this area.

Traffic Forecast

Basis for the development of each airport is a long-term forecast, allowing for a detailed analysis of capacity requirements and the design and implementation of appropriate processes. The traffic forecast also forms the basis for the calculation of movements, aircraft mix and peak hour passengers, which are necessary for the design of additional terminal and airside capacities.

The Consortium has carried out such a traffic forecast considering the expected traffic volume for the specific region and its foreseeable development potential as these are the markets that the airports are serving. Based on the results of the forecast the Consortium has planned all required infrastructure investments as well as all operational issues, e. g. airport procedures, staff numbers and non- aviation features. Details of the traffic forecast for each airport can be found in the respective outline.

Operations

Most Regional Airports in this cluster are operating beyond their capacity limits. Therefore, the immediate focus of the Consortium right after the take-over of the airports will be to expand the already existing facilities in a way suitable to better accommodate the operational needs, i. e. the planned Imminent Works (refurbishment and expansion) will ensure not only to cater for the expected traffic growth for the short and medium term period but will also improve the quality and comfort of passengers and other stakeholders. Simultaneously, the design of major extensions will start for all airports in order to improve immediate relief from the constraints currently faced. Further details of the planned works are described in the respective airport´s outline.

Terminal

Terminal Operations comprises the overall management of terminal facilities and passenger and baggage processes. Terminal Operations, as understood by the Consortium, includes:

- Provision of safe and appropriate terminal and passenger handling facilities in accordance with applicable rules and regulations,
- Responsibility for operating safety, efficiency and cleanliness of the terminal facilities especially guaranteeing cleanliness,
- Passenger flow management,
- Passenger Service, which encompasses the Information Services, public Lost & Found, telephone Switch Board and the VIP/ CIP Service, if applicable,

- Supplying departing and arriving passengers as well as meeters and greeters with current flight data at critical points of decision and
- Providing sufficient passenger amenity facilities within the public and non-public areas.

It goes without saying that implementing new technologies and innovations form a major part for a modern and forward- looking terminal operation, e. g. introducing WLAN or providing LED FIDS boards.

To ensure a continuous and smooth arrival and departure process, an important focus is put on the provision of sufficient space not only for passengers and baggage handling, but also for terminal staff, state agencies and other third parties. To warrant a stable terminal operation in the short and intermediate term the Imminent Refurbishment and Expansion Works are planned in such way to provide the areas required in combination with the implementation of new and improved existing technologies.

In the long run additional terminal expansions are planned at an interval of approx. 10 years to allow a longer period of uninterrupted operation in and outside of the terminal areas as well as providing sufficient options to react to unforeseen changes within the aviation sector, e. g. higher passenger numbers, juridical changes in passenger handling (intra/extra Schengen, EU/non-EU) etc. All terminal expansions will primarily be based on future traffic scenarios. A detailed investment program is outlined in the Financial Model of our Bid. Outlined and detailed design periods have been allowed for in the expansion program along with time for a reasonable period of revisions and improvements to the design, caused by operational requirements, e.g. changes in ICAO/ IATA recommendations before submission for approval and construction. This also includes a sufficient time frame for the mandatory examination by the Independent Engineer as stipulated in the Concession Agreement (CA).

The Consortium understands that there is no "One-Size-Fits-All" solution that can be applied to all terminal extensions. Every situation will be assessed and solutions will be developed to meet the requirements of the users, i. e. passengers, airlines, governmental agencies, concessionaires or staff.

The designs developed will be rigorously appraised and evaluated to identify constraints and mitigate them, as well as to develop efficiencies through space optimization. This can be undertaken by using tools and techniques such as passenger simulation modeling, desktop analysis, passenger surveys and establishment of a collaborative working environment within the team. A combination of the above methods has been proven to be extremely efficient in planning and constructing new passenger facilities at Frankfurt Airport, where a continuous terminal expansion program has been ongoing for the last decades.

This procedure will apply from day one onwards for all expansions, whether Imminent or Future Works, through the design and construction processes to the opening day and beyond, when evaluating additional capacity enhancement programs.

Airside

The core functions of Airside Operations are the:

- Availability of airfield lighting, signage and markings according to applicable rules and regulations,

- Operational readiness of the runway, taxiway and apron system,
- Parking stand provision and allocation,
- Responsibility for operating safety, efficiency and cleanliness of the airside facilities especially guaranteeing safety,
- Availability of airside services, such as marshalling and cleaning,
- Supplying current flight data to all involved parties and
- Reduction of wildlife hazard mitigation.

The subjects mentioned above are of utmost importance to ensure a safe, efficient, punctual and smooth airside operation. To fulfill these requirements in the nearest future, the Consortium´s general main principles are the provision of dedicated IT-systems (FIDS), conversion of the current aircraft stands into push-back and developing of additional aircraft parking areas.

Similar to the future terminal expansion program the development and upgrade of the airfields need to be carefully planned. Some airports require an imminent refurbishment of the runway/ taxiway system, others need an extension of the existing apron areas, some airports need both improvements. An individual solution for each airport will be provided taking into account the current condition of the airside facilities and the future traffic scenarios.

On top of the traffic driven expansions national and international regulations must be adhered to, e. g. ICAO and EASA rules and regulation.

A specific characteristic within the concession frame is formed by the fact of a joint military and civilian usage of some of the airports. For those airports the runway system comes under full responsibility of the Hellenic Air Force (HAF). Fraport, owner and operator of Frankfurt International Airport has a vast experience with such relationship, as part of the airport has been under military jurisdiction for decades until 31 December 2005. It goes without saying that the Consortium will continue the trustful partnership between military and civilian airport users from day one onwards for the benefit of both partners. Furthermore the Consortium will do its utmost to support the HAF as well as other state entities with any operational or technical assistance, if required.

Safety and Security/ RFFS

In terms of security all airports are working fairly well. The Consortium will implement some improvements in order to reach and maintain all requirements set by the related rules and regulations as well as by ICAO. Fraport´s experience and close contact to the European authorities will ensure all activities are fully compliant with the respective EU legislation.

Main focus in security will be given to the elimination of the bottlenecks created by passenger control as well as by baggage control systems (HBS). Additional facilities will be created as part of the immediate measures at all airports.

The first line of defense in airport security, the perimeter boundary, includes fences, barriers, and walls. Fences and walls should be tall and difficult for people to climb over. Ideally, they should also be able to withstand the force of a vehicle trying to drive through them. An airport with sea, lake, or river banks needs to consider restricting access from the water.

Security personnel should patrol the area regularly to keep watch for people trying to cut through the fence and surveillance technology, intrusion-detection technology and other IT -

solutions should complement perimeter security. Surveillance cameras should be at all entry points, as well as in sensitive areas such as fuel depots.

The safety aspect is worth similar attention. In the aviation world, safety is a primary concern. As passenger traffic increases, the high standard of safety will only be sustainable with continuous reductions of safety relevant occurrences.

Forming part of the Hellenic Fire Fighting Services, the RFFS staff at the airports shows a wide range of professional skills in providing solid fire protection. The Consortium will fully support the RFFS in carrying out its duties, e. g. rehabilitate and modernize the RFFS stations where necessary and required. The RFFS will form an integrated part of the airport´s overall operation and thus being an important partner in all modernization and expansion activities at the airports.

Analysis of potential hazards as well as risks, proactive evaluation of procedures, risk management, internal reporting systems, safety policies, safety targets, as well as safety performance monitoring are necessary components of a successful Safety Management system (SMS) and contribute consistently to the avoidance of incidents and accidents. Furthermore all stakeholders, companies, organizations and their personnel on the airport contribute to the success of the system. Effective 25 November 2005 the International Civil aviation Organization (ICAO) has introduced and obligatory implemented a SMS for all their member states.

The airport SMS is a vital component within the Fraport AG´s organization, based on the standards and recommendations outlined in ICAO Annex 14, Annex 19 and the annotations laid down in ICAO Document 9774 (Manual on Certification of Aerodromes). Furthermore guidelines on the tasks and effects of a formal SMS are found in ICAO Document 9859, Safety Management manual (SMM). Additional mandatory implementing regulations within the European Union are described in Regulation EU 216/2008 and EU 139/2014.

In order to ensure the continued role as a key player in safety, the SMS was embedded as a steering process within the Integrated Management System (IMS) of Fraport AG. To manifest the importance of a sustainable and powerful SMS, Fraport´s SMS Manager has a direct communication and reporting line to Fraport´s Management Board. As this system has been proven a successful practice, the Consortium will plan to adopt the same procedure for theRegional Airports, as depicted on the organizational chart in chapter "Organizational Structure".

Commercial and Marketing Activities, Airport Charges Policy

Commercial

Fraport as well as the Copelouzos Group have vast experience in successfully responding to business opportunities and realizing custom-tailored solutions worldwide. Especially Fraport´s knowledge gained during operation of international tourist airports in Antalya, Lima, Varna and Bourgas.

The commercial plan of the Consortium considers aviation, non-aviation and other activities. Currently the Regulated Aeronautical Charges (passenger fees, aircraft landing and parking fees) form the major part of the overall airport revenues. It is the Consortium´s belief that the

non-aviation activities offer huge possibilities for improvements at all Regional Airports. The basic strategy is to offer improved, attractive shopping and food & beverage opportunities to passengers and visitors by re-designing the retail and commercial areas at the airports while at the same time changing the structure of the offer itself. Improvements will be possible almost immediately, on product structure and selection as well as advertising and promotion, and the refurbished and, even to a greater extend the new terminals will provide the layout, flow and space elements necessary to fully exploit the existing potential. All new terminals or terminal expansions will be designed according latest developments in commercial business, especially focusing on the retail activities on the airside of the terminals and creating modern and attractive market places sill maintaining the Greek style.

Aviation Marketing

The former sections detailed the Consortium´s short and long- term strategies for the development of the airports to transform them into modern and competitive traffic areas.

The current section contains a description of the Consortium´s marketing measure and tools to successfully reach the goals proposed.

Presently, operations at all airports are very seasonal. Even if the spring and fall months are used more strongly in the future, the main trust will always be marketing the locations as destinations in the sun.

The East Mediterranean is enjoying increasing popularity not only among Western European tourists but also among travelers from the CIS countries.

The profile of the different regions features the following attributes: reasonably prized, family-friendly and safe. But the regions are not only a bathing and sunshine area. Thanks to a varied landscape and cultural and historical richness it also has tourism potential that has not yet completely exploited. Therefore the Consortium strongly believes that the level of awareness of the vacation region and its airports can be further increased.

This should be achieved by following strategic steps, among others:

- Gaining new source countries together with new airlines
- Acquire additional low-cost airlines, e. g. from Eastern Europe

Following describes a variety of activities and tools which support the above mentioned goals:

- Direct approach to airlines operating at airports of the Fraport Group
- Integration into Fraport Group´s Internet marketing platform: www.fraport.com with a hit rate of more than 450,000 page impressions
- Advertising at other ´Fraport´ locations addressing approx. 90 million passengers each year

It is the clear understanding of the Consortium that the combined efforts of all involved parties, i.e. Tourism Agencies, State Authorities and local communities will lead to the desirable effects.

Airport Charges Policy

Another important factor for Aviation marketing is the applied airport charges regime at the Regional Airports. The Consortium´s approach to fees and charges to airport users is governed by the current regulations of the Hellenic Civil Aviation Authority (HCAA), by the CA applicable to this transaction and the best practices as observed in the global aviation industry. The Consortium plans to develop a pricing policy with individual charges for landing, parking, passenger service, etc., to stimulate further traffic growth, honor noise reduction (by managing arrival/departure time and aircraft turnaround time) and to remain competitive versus other Mediterranean tourist destinations. The Consortium fully commits to IATA´s position that there should be no discrimination between the different groups of users with regard to airport charges.

Utilities, Waste and Environmental Management

Caused by continuous increase of electrical consumption at the airports, as well as a permanent increase of areas to be cooled, a sufficient number of the existing utility installation at various airports need a major rehabilitation or a complete new set-up. To optimize the consumption of the various installations, Fraport is using a wide variety of Building Management Systems (BMS) to control the in- and output of the different utility systems.

A BMS manages the electromechanical systems in a facility, including security, lighting, cooling, heating, and ventilation. These are also known sometimes as HVAC (heat, ventilation & air conditioning) systems. Sensors and other devices used by a BMS are called "points." These include thermostats, fire detection sensors, sprinklers, etc.

Building management is a key component of intelligent building design, where several subsystems tightly integrate so that they can operate with much greater efficiency, anticipating changes in weather and adjusting for the number of people in a given location, etc. Building management can also include rent and fees based on tenant occupancy and utilization.

The general outlook in regards to future utilities management cannot be completed without introducing the vital topic of Waste Management and Environment.

The Consortium intends to establish an environmental management system to protect and enhance the environment by improving environmental performance and avoiding or reducing environmental pollution, e. g. airport waste, where technically, organizationally, and economically feasible. Extensive self-monitoring within the scope of a continuous corporate eco audit program is an essential element of environmental management. The two guiding principles of the Consortium´s environmental efforts are: accepting responsibility and ensuring transparency.

This strategic outset of the Consortium includes measures to improve current processes influencing environmental impact at all Regional Airports.

A waste management program shall be prepared to monitor the activities of waste utilization. The program has the following goals:

- Decreasing or limiting the generation of waste, as well as its hazardousness
- Making it in-noxious in conformity with the ecological requirements
- Introducing a system for separate waste collections
- Improving the monitoring system and controlling the waste activities

For reaching the goals of the waste management program it is necessary to:

- Monitor the activities producing waste
- Monitor the movement of waste from its generation to the treatment and its final deposit
- Prepare and update the requirements of the normative base documents on waste management of the Consortium

Climate protection is one of the most important environmental challenges of our time. More than two percent of the CO2 emissions caused by humans are attributed to air traffic. According to an Airports Council International (ACI) estimate, the worldwide umbrella organization of airport operators, up to five percent of this amount is considered to come from airports.

Although airport operation causes only little damage to the world climate, the Consortium recognizes the significance of this issue and is reducing the emissions of gases affecting the climate at all its locations. Our activities focus on buildings and infrastructure facilities as well as on logistics and traffic.

The Consortium considers waste management and the impact on the environment as another important element of its general philosophy, thus having the responsibility assigned to the Headquarters, i. e. being part of the Quality Assurance Department.

Στρατηγική Ανάλυση για την Ομάδα Β των Περιφερειακών Αεροδρομίων

Εισαγωγή

Στις 4 Φεβρουαρίου 2014 το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), λειτουργώντας εκ μέρους του Ελληνικού Δημοσίου, εξέδωσε την Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με τη λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων του Ελληνικού Δημοσίου για περίοδο 40 ετών. Τα αεροδρόμια χωρίζονται σε 2 ομάδες των 7 αεροδρομίων η κάθε μία, οι οποίες παρουσιάζουν περίπου τα ίδια μεγέθη επιβατικής κίνησης και διαχωρίζονται ανάλογα με τις συγκεκριμένες περιφέρειες που είναι εγκατεστημένα, δηλαδή αναφέρονται ως «Ομάδα Α» τα αεροδρόμια που βρίσκονται στην Ηπειρωτική Ελλάδα, το Ιόνιο και την Κρήτη ενώ ως «Ομάδα Β» τα αεροδρόμια της περιοχής του Αιγαίου.

Βάσει της αξιολόγησης και της μελέτης όλων των πληροφοριών που διατέθηκαν, των επιτόπιων επισκέψεων και των ενημερώσεων που πραγματοποιήθηκαν, η Κοινοπραξία έχει συντάξει μια ολοκληρωμένη πρόταση. Τα κύρια στοιχεία της πρότασης, συμπεριλαμβανομένου ενός περιγράμματος της μελλοντικής στρατηγικής της Κοινοπραξίας, περιλαμβάνονται στην παρούσα σύνοψη. Το αναλυτικό περίγραμμα των προτεινόμενων προσεγγίσεων, μέτρων, στόχων, αρχών και φάσεων για την αναβάθμιση ή/και επέκταση των υφιστάμενων υποδομών και των εγκαταστάσεων των Επικείμενων Νέων Έργων ή Έργων Επέκτασης καθώς και Μελλοντικών Έργων των Περιφερειακών Αεροδρομίων θα αποτελέσει μέρος ενός επιπρόσθετου συνόλου εγγράφων.

Σε αυτήν την σύνοψη καλύπτονται τα ακόλουθα θέματα:

- Δέσμευση Κοινοπραξίας και Επιχειρηματική Στρατηγική
- Οργανωτική δομή της εταιρείας διαχείρισης κεντρικά και στο επίπεδο των περιφερειακών αεροδρομίων
- Μεταβατική Περίοδος
- Εκπαίδευση Προσωπικού
- Πρόβλεψη επιβατικής κίνησης
- Λειτουργίες
- Προστασία και Ασφάλεια/ RFFS
- Εμπορικές Δραστηριότητες και Μάρκετινγκ, Τιμολογιακή Πολιτική Αεροδρομίων
- Υποδομές Λειτουργίας Αεροδρομίων, Διαχείριση Απορριμμάτων και Περιβάλλοντος

Δέσμευση Κοινοπραξίας και Επιχειρηματική Στρατηγική

Η δέσμευσή μας για τα Ελληνικά Περιφερειακά Αεροδρόμια: Η ικανοποίηση των απαιτήσεων των πελατών είναι ο καλύτερος έπαινος που μπορούμε να λάβουμε για τις ικανότητές μας.

Η Fraport σε κοινοπραξία με την Slentel Limited του Ομίλου Κοπελούζου, ως Προεπιλεγέντες Επενδυτές για την υποβολή προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με τη λειτουργία και συντήρηση της «Ομάδας Β» των Περιφερειακών Αεροδρομίων, είμαστε ενήμεροι αναφορικά με όλες τις τεχνικές, επιχειρησιακές και διαχειριστικές απαιτήσεις ώστε η Ομάδα Β των 7

Περιφερειακών Αεροδρομίων να εξελιχθεί σε ένα επιτυχημένο έργο και να μην υπολείπεται από τα έργα της Fraport που έχουν ήδη υλοποιηθεί.

Στην περίπτωση που η Κοινοπραξία ανακηρυχθεί Επιλεγείς Επενδυτής δεσμευόμαστε πλήρως για την υλοποίηση του έργου και ότι θα συνεργαζόμαστε με τα ενδιαφερόμενα μέρη. Σύμφωνα με την δική μας εμπειρία, που έχει αποκτηθεί από την διαχείριση του διεθνούς χαρτοφυλακίου αεροδρομίων μας και από περισσότερα από 150 έργα μας στα οποία ενεργούμε ως σύμβουλοι παγκοσμίως είμαστε έτοιμοι για μια ομαλή μετάβαση και υπολογίζουμε στο υφιστάμενο προσωπικό των Περιφερειακών Αεροδρομίων. Η μακροπρόθεσμη προοπτική των επενδύσεων μας θα οδηγήσει σε οφέλη μέσω των επιδόσεων των Ελληνικών Περιφερειακών Αεροδρομίων κατά τα έτη λειτουργίας, έναντι βραχυπρόθεσμων οικονομικών κερδών.

Επιπροσθέτως, η κοινοπραξία θα ενεργήσει σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης, όπως έχει αποδειχθεί και στις άλλες μας διεθνείς δραστηριότητες και θα παράσχει την απαιτούμενη Δεσμευτική Επένδυση για την ανάπτυξη των Ελληνικών Περιφερειακών Αεροδρομίων σε τουριστικές πύλες νησιωτικών και ηπειρωτικών προορισμών αυξάνοντας την άνεση για όλους τους χρήστες των αεροδρομίων.

Η Fraport AG και ο Όμιλος Κοπελούζου, συνδυάζουν τέλεια την αναγνωρισμένη παγκοσμίου κλάσης τεχνογνωσία σε θέματα διαχείρισης αεροδρομίων με την σε βάθος γνώση της ελληνικής αγοράς, το περιβάλλον της και την είσοδο διεθνών πελατών σε αυτήν την αγορά. Η Fraport διαθέτει ιστορικό επιτυχούς διαχείρισης αεροδρομίων και προσφορά υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών δηλ. συμβάσεις διαχείρισης αεροδρομίων σε όλο τον κόσμο για περισσότερο από μισό αιώνα. Ο Όμιλος Κοπελούζου θα εξασφαλίσει την ομαλή μετάβαση στην Ελληνική αγορά μέσω της εμπειρίας του ως όμιλος εταιρειών που δραστηριοποιείται στους τομείς της τεχνολογίας και της βιομηχανίας με έδρα στην Ελλάδα. Οι δύο εταίροι της Κοινοπραξίας έχουν ήδη από το 2010 διαμορφώσει μια μακροχρόνια συνεργασία στη διαχείριση του διεθνούς αεροδρομίου του Pulkovo, της Αγίας Πετρούπολης στην Ρωσία, αντιπροσωπεύοντας τους 2 από τους 3 μετόχους του αεροδρομίου.

Η Κοινοπραξία θα συντηρήσει και θα αναπτύξει τα Περιφερειακά Αεροδρόμια και όλα τα υφιστάμενα και μελλοντικά περιουσιακά τους στοιχεία εκμεταλλευόμενη όλες τις ευκαιρίες ανάπτυξης που θα υποστηρίζονται επιπροσθέτως και από την τεχνογνωσία και τις καινοτομίες μας. Το πρόγραμμα ανάπτυξης των υποδομών των αεροδρομίων που θα αναληφθεί από κοινού θα εξυπηρετεί τα αυξανόμενα μεγέθη επιβατών και εμπορευμάτων, διασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο όχι μόνο εργασία για το υφιστάμενο προσωπικό, αλλά και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Στόχος μας είναι η ανάπτυξη των Αεροδρομίων ως πύλες των τοπικών τουριστικών περιοχών με υψηλού επιπέδου ποιότητα υπηρεσιών για αεροπορικές εταιρείες, επιβάτες καθώς και τα αερομεταφερόμενα εμπορεύματα, αποτελώντας μια σημαντική κινητήρια δύναμη για την οικονομική ανάπτυξη της Ελληνικής τουριστικής επικράτειας με τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- άνετη και ευχάριστη πύλη εισόδου/αναχώρησης για διεθνείς και εγχώριους επισκέπτες και τουρίστες της εκάστοτε περιοχής,
- υποδείγματα εξαιρετικής λειτουργίας και απόδοσης,
- κατασκευή νέων εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών και βοηθητικών εγκαταστάσεων με σχεδιασμό και άνεση διεθνούς επιπέδου,
- υψηλή ποιότητα στην ικανοποίηση πελατών,
- συμμόρφωση με τα αυστηρότερα πρότυπα ασφάλειας και προστασίας των αερομεταφορών,

- εξαιρετικά υποδείγματα φιλικότητας προς το περιβάλλον,
- εργασιακή παραγωγικότητα συγκρίσιμη με εκείνη των κορυφαίων Δυτικών Ευρωπαϊκών αεροδρομίων,
- περιφερειακή πρωτοπορία ως προς την ικανοποίηση των υπαλλήλων και την εικόνα του εργοδότη.

Αυτοί οι φιλόδοξοι στόχοι θα επιτευχθούν με τα ακόλουθα μέτρα:

- προσέλκυση νέων αεροπορικών επιχειρήσεων μέσω στοχευμένων προσπαθειών μάρκετινγκ, οι οποίες καλύπτονται αναλυτικά στο κεφάλαιο "Αεροπορικό Μάρκετινγκ",
- προσφορά των υψηλότερων επιπέδων ασφάλειας και εξυπηρέτησης για όλους τους πελάτες του αεροδρομίου,
- ανάπτυξη μη-αεροπορικών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων μέσω επέκτασης των χώρων λιανικής πώλησης και εστίασης και εισαγωγής ενός ελκυστικού συνδυασμού προϊόντων, όπως παρουσιάζεται στο κεφάλαιο «Εμπορικές Δραστηριότητες και Μάρκετινγκ»,
- συνδυασμός της τεχνογνωσίας των εταίρων της κοινοπραξίας με την υπάρχουσα γνώση των υπαλλήλων του Αεροδρομίου για την βελτίωση όλων των διαδικασιών, την αύξηση της παραγωγικότητας και την ενίσχυση των επιπέδων ποιότητας (παρακαλώ ανατρέξτε στο κεφάλαιο «Μεταβατική Περίοδος»),
- ενσωμάτωση του νεοπροσλαμβανόμενου προσωπικού μέσω εξατομικευμένων προγραμμάτων κατάρτισης και εκπαίδευσης, δημιουργώντας έτσι ομάδες με υψηλά κίνητρα, κερδίζοντας ταυτόχρονα επιχειρησιακή ευελιξία και αύξηση της παραγωγικότητας, όπως αυτά παρουσιάζονται στο κεφάλαιο «Εκπαίδευση Προσωπικού»,
- εφαρμογή νέων τεχνολογιών και καινοτομιών καθώς και τεχνικών μάρκετινγκ και διαχείρισης που θα επιτρέπουν την περαιτέρω αύξηση της επιβατικής κίνησης και παραγωγικότητας,
- περαιτέρω τόνωση της ανάπτυξης, αναπτύσσοντας και εφαρμόζοντας κοινές δράσεις μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων μερών (διοικητικές αρχές καθώς και πελάτες) κατάλληλες για την αύξηση της επιβατικής κίνησης,
- εκμετάλλευση της παγκόσμιας εμπειρίας της Fraport σε διάφορα αεροδρόμια για την υποστήριξη της ανάπτυξης των αεροδρομίων,
- ομαλή μετάβαση στο καθεστώς παραχώρησης βασιζόμενη στην εμπειρία της Fraport από παρόμοια έργα, όπως παρουσιάζεται στο κεφάλαιο «Μεταβατική Περίοδος» και
- μεταφορά τεχνογνωσίας από την Fraport ως Επικεφαλής Διαχειριστής.

Για την επίτευξη των στρατηγικών της στόχων, η Κοινοπραξία θα καθιερώσει καλές σχέσεις και ευρεία συνεργασία μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών, τις Ελληνικές Αρχές (Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού, Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο, Ελληνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας), την Ελληνική Πολεμική Αεροπορία, τους διαχειριστές εναέριας κυκλοφορίας, την Ελληνική τουριστική βιομηχανία (τουριστικά γραφεία, τοπικοί φορείς τουρισμού, κλπ), τους εργαζόμενους του αεροδρομίου και τους φορείς παροχής υπηρεσιών που σχετίζονται με την αεροπορία προκειμένου να τεθούν τα θεμέλια για μια μακροχρόνια σχέση εμπιστοσύνης.

Η Κοινοπραξία θα αναπτύξει όλα τα αεροδρόμια ανεξάρτητα, αλλά κάτω από μία ενιαία κεντρική διοίκηση. Η στρατηγική κατεύθυνση θα επικεντρωθεί στον κύριο στόχο να τονώσει και να υποστηρίξει την επιπρόσθετη ανάπτυξη στις διάφορες περιοχές. Αυτή η πρόσθετη αύξηση θα τονώσει περαιτέρω την επιβατική κίνηση των αεροδρομίων, καθώς και θα προσδώσει οικονομική ευημερία στις αντίστοιχες τοπικές κοινωνίες. Επιπλέον, είναι βασικός στόχος της Κοινοπραξίας η ανάπτυξη όλων των αεροδρομίων σε ένα επίπεδο στο οποίο οι ταξιδιώτες θα αισθάνονται φιλόξενα κατά την άφιξή τους και θα διατηρούν τις ωραίες αναμνήσεις τους από την επίσκεψη τους στην Ελλάδα κατά την αναχώρηση.

Ο ανεξάρτητος τρόπος διαχείρισης για κάθε αεροδρόμιο συνοδευόμενος από μια κοινή γενική διοίκηση για ολόκληρη την εταιρεία, θεωρείται ως ο πλέον κατάλληλος τρόπος διοίκησης. Οι πελάτες θα πρέπει να εξυπηρετούνται εξίσου καλά σε όλα τα αεροδρόμια, και οι αποφάσεις για την παραχώρηση θέσεων στις αεροπορικές εταιρείες θα πρέπει να καθοδηγούνται μόνο από τη ζήτηση της επιβατικής κίνησης. Ωστόσο, για να επιτευχθεί μια προσαρμοσμένη ανάπτυξη για κάθε αεροδρόμιο, θα πρέπει να εφαρμοστούν εξειδικευμένα σχέδια ανάπτυξης των αεροδρομίων ανταποκρινόμενα στις ειδικές/συγκεκριμένες λειτουργικές και επενδυτικές απαιτήσεις των αεροδρομίων. Ο στόχος της κοινοπραξίας είναι να αποτελέσει έναν μακροχρόνιο στρατηγικό συνεργάτη της Ελληνικής Κυβέρνησης και να μεταφέρει την υψηλή τεχνογνωσία της, ούτως ώστε να αναπτύξει μια μακροχρόνια επιχειρηματική σχέση στην Ελλάδα. Η σοβαρότητα του μακροχρόνιου οράματος της Κοινοπραξίας θα επιφέρει πλεονεκτήματα μέσω της απόδοσης των διεθνών της δραστηριοτήτων πολυετούς διάρκειας και όχι απλώς βραχυπρόθεσμο κέρδος.

Αντιμετωπίζοντας όλες τις πτυχές μιας επιτυχούς αεροπορικής ανάπτυξης, η Κοινοπραξία είναι πεπεισμένη ότι έχει προετοιμάσει ένα ολοκληρωμένο στρατηγικό σχέδιο κατάλληλο για να απευθύνεται σε όλα τα αναμενόμενα επίπεδα ρυθμών ανάπτυξης, και ταυτόχρονα να είναι αρκετά ευέλικτο στην περίπτωση που παρουσιαστεί κάποιο αναπάντεχο συμβάν. Η επιτυχία προσέγγισης της Fraport στην ανάπτυξη αεροδρομίων σε όλο τον κόσμο έχει ήδη αποδειχθεί μέσω των αεροδρομίων της στην Αττάλεια, στη Λίμα, στην Αγία Πετρούπολη, στην Βάρνα, στο Μπουργκάς και στην Xi`an.

Στην αντίστοιχη σύνοψη ανάπτυξης του κάθε αεροδρομίου, παρουσιάζεται η επισκόπηση της εκτιμώμενης ανάπτυξης της επιβατικής κίνησης, περιγράφοντας τις τεχνικές και κατασκευαστικές απαιτήσεις του κάθε αεροδρομίου.

Οργανωτική Δομή

Η οργανωτική δομή θεωρείται το κλειδί για την επιτυχή διαχείριση μιας Ομάδας αεροδρομίων.

Η Fraport AG, διαθέτοντας την διεθνή εμπειρία της στη λειτουργία αεροδρομίων, προσφέρει την γνώση της στην διαχείριση όλων των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τα αεροδρόμια, όπως αυτό φαίνεται από αρκετές θυγατρικές σε όλον τον κόσμο. Η Κοινοπραξία έχει την πεποίθηση ότι θα αναπτύξει μια οργανωτική δομή που ταιριάζει καλύτερα στις απαιτήσεις των κανόνων της σύγχρονης διαχείρισης, καθώς και στις προκλήσεις του τοπικού περιβάλλοντος.

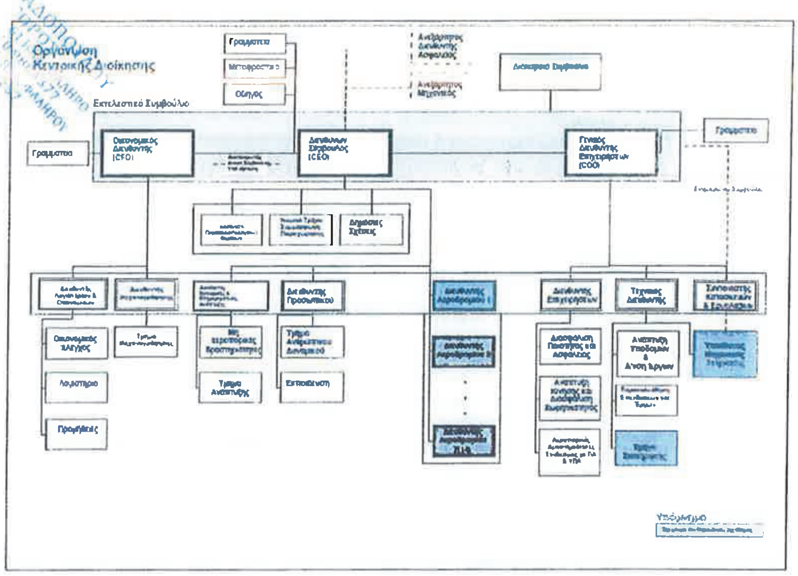
Η δομή της εταιρείας θα περιλαμβάνει ένα Διοικητικό Συμβούλιο και ένα Εκτελεστικό Συμβούλιο ενώ θα συσταθούν ξεχωριστές διοικήσεις Περιφερειακών Αεροδρομίων, υπεύθυνες για την καθημερινή διαχείριση των Περιφερειακών Αεροδρομίων. Το Εκτελεστικό Συμβούλιο θα αποτελείται από έναν Διευθύνοντα Σύμβουλο (Chief Executive Officer), έναν Οικονομικό Διευθυντή (Chief Financial Officer) και έναν Γενικό Διευθυντή Επιχειρήσεων (Chief Operating Officer). Κατά την μεταβατική περίοδο, μια ομάδα από εξειδικευμένους εμπειρογνώμονες διαχείρισης αεροδρομίων (Transition Team) (Ομάδα Μετάβασης) θα συμπληρώσει την ομάδα διοίκησης.

Κεντρική Διοίκηση

Το χαρακτηριστικό της οργανωτικής δομής είναι ότι οι βασικές λειτουργίες με υψηλές δυνατότητες συνέργειας θα ομαδοποιούνται και θα συγκεντρώνονται σε μονάδες επιχειρήσεων (business units) στα Κεντρικά Γραφεία (Έδρα) ώστε να ενισχύεται η αποδοτικότητα και η αποτελεσματικότητα όλης της Ομάδας. Όλες οι άλλες λειτουργίες με συγκεκριμένο τοπικό ενδιαφέρον θα βρίσκονται στα αντίστοιχα αεροδρόμια. Στα ίδια τα Κεντρικά Γραφεία, το Εκτελεστικό Συμβούλιο αποτελεί το μεγαλύτερης ζωτικής σημασίας τμήμα του οργανισμού, μαζί με την γενική διεύθυνση σε δεύτερο επίπεδο. Οι διευθυντές των περιφερειακών αεροδρομίων, αν και θα εδρεύουν στον χώρο του αεροδρομίου, θα αναφέρονται απευθείας στο Διευθύνοντα Σύμβουλο και θα αποτελούν επίσης τμήμα της γενικής διεύθυνσης της εταιρείας. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται μια ευέλικτη διαχειριστική δομή με μικρές γραμμές αναφοράς, σαφή καθήκοντα και ισχυρές αρμοδιότητες.

Ο Διευθύνων Σύμβουλος θα είναι επικεφαλής των επιμέρους τμημάτων: της Διαχείρισης Περιβαλλοντικών Θεμάτων, του Νομικού Τμήματος/Τμήματος Συμμόρφωσης με την Σύμβαση Παραχώρησης και του τμήματος Δημοσίων Σχέσεων (PR). Εκτός από τους προαναφερθέντες διευθυντές αεροδρομίων, ο Διευθυντής Εμπορικής & Επιχειρηματικής Ανάπτυξης και ο Διευθυντής Ανθρώπινου Δυναμικού θα αναφέρονται επίσης απευθείας στο Διευθύνοντα Σύμβουλο. Επιπλέον, θα είναι και ο υπεύθυνος επικοινωνίας με τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και το Ανεξάρτητο Διευθυντή Ασφάλειας - αυτές οι ειδικές λειτουργίες θα έχουν απευθείας πρόσβαση στον Διευθύνοντα Σύμβουλο. Ο Οικονομικός Διευθυντής θα είναι υπεύθυνος του τμήματος Οικονομικού Ελέγχου και του Λογιστηρίου, του τμήματος Προμηθειών και του τμήματος Μηχανογράφησης. Ο Γενικός Διευθυντής Επιχειρήσεων είναι το τρίτο μέλος του Εκτελεστικού Συμβουλίου, με το Διευθυντή Επιχειρήσεων, τον Τεχνικό Διευθυντή και το Συντονιστή Κατασκευών & Εργολάβων να αναφέρονται σε αυτόν.

Κάτω από το Εκτελεστικό Συμβούλιο, σε δεύτερο επίπεδο, θα υπάρχει μια ισχυρή γενική διεύθυνση αποτελούμενη από επτά διευθυντές και επιπλέον τους διευθυντές των αντίστοιχων τοπικών αεροδρομίων αντιπροσωπεύοντας ένα άλλο θεμελιώδες τμήμα της διοικητικής δομής των Κεντρικών Γραφείων. Μαζί με το διευθυντή αεροδρομίων, ο οποίος θα είναι υπεύθυνος για τα περιφερειακά αεροδρόμια, αντίστοιχοι διευθυντές θα είναι επικεφαλής των υπο-τμημάτων για τις λειτουργίες των Κεντρικών Γραφείων όπως: Οικονομικό Τμήμα, Λογιστήριο, Προμήθειες, Μηχανογράφηση, Εμπορική και Επιχειρηματική Ανάπτυξη, Ανθρώπινο Δυναμικό, Λειτουργικές Δραστηριότητες, Τεχνικό τμήμα και Συντονισμού EPC (Κατασκευών και Εργολαβιών). Αυτή η δομή εξασφαλίζει ότι όλα τα αεροδρόμια θα ακολουθούν τα ίδια πρότυπα και προδιαγραφές στην ποιότητα υπηρεσιών στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας, οποιαδήποτε κι αν είναι αυτά: πρότυπα αναφοράς, πολιτικές προμηθειών, ποιότητα υπηρεσιών ή προτύπων ασφαλείας.



Ο σχεδιασμός της επέκτασης, οι προμήθειες, το νομικό και συμβατικό πλαίσιο καθώς και ο συντονισμός με τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και τις αντίστοιχες κρατικές αρχές, όλων των έργων επέκτασης και ανακαίνισης είτε ανήκουν στα Επικείμενα είτε στα Μελλοντικά Έργα, διευθύνονται και ελέγχονται από τα Κεντρικά Γραφεία. Επιπλέον τα Κεντρικά Γραφεία θα λειτουργούν ως το πρώτο σημείο επαφής σε σχέση με τρίτα μέρη για όλα τα στρατηγικά έργα. Όλες οι εμπορικές δραστηριότητες και η προώθηση των επιμέρους αεροδρομίων θα συντονίζονται και θα διοικούνται κεντρικά, επιτρέποντας έτσι στους διευθυντές και το προσωπικό των επιμέρους Περιφερειακών Αεροδρομίων να επικεντρώνονται στην καθημερινή λειτουργία τους.

Η Κοινοπραξία δίνει ιδιαίτερη έμφαση στις καλές και στενές σχέσεις με την Ελληνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και την Ελληνική Πολεμική Αεροπορία. Για αυτό το σκοπό θα συσταθεί ειδικό τμήμα Συνδέσμου με ΠΑ και ΥΠΑ και θα ανήκει στη σφαίρα ευθύνης του Διευθυντή Επιχειρήσεων, όχι μόνο για τον συντονισμό της καθημερινής λειτουργίας, αλλά και για την επίτευξη μιας κοινής στρατηγικής που θα αφορά σε μελλοντικές προκλήσεις.

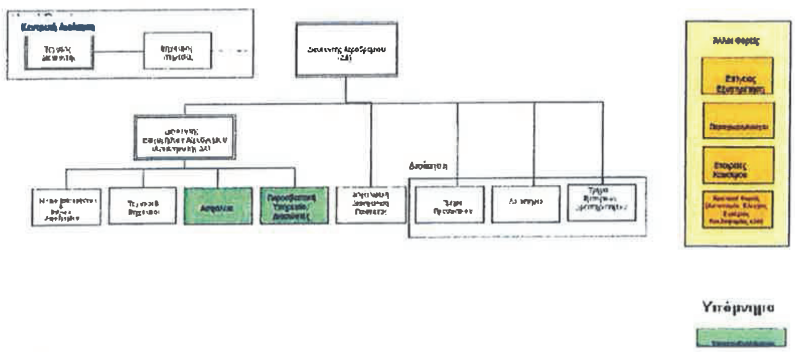
Τοπική Διαχείριση Αεροδρομίων

Για την διαχείριση των Περιφερειακών Αεροδρομίων η Κοινοπραξία σχεδιάζει μια μικρή και αποτελεσματική ομάδα διαχείρισης για κάθε αεροδρόμιο τοπικά, που θα είναι εξειδικευμένη στη λειτουργία και στα τεχνικά θέματα των αεροδρομίων.

Επικεφαλής της τοπικής ομάδας διαχείρισης αεροδρομίου θα είναι ο Διευθυντής Αεροδρομίου, ο οποίος θεωρείται ότι ανήκει στο δεύτερο επίπεδο διοίκησης της εταιρείας. Παρόλο που ο Διευθυντής Αεροδρομίου αναφέρεται απευθείας στον Διευθύνοντα Σύμβουλο, φέρει την πλήρη ευθύνη για το αντίστοιχο αεροδρόμιο και ταυτόχρονα ενεργεί ως εκπρόσωπος της Κοινοπραξίας

απέναντι στις τοπικές αρχές και τις κοινότητες. Οι γενικές αρχές διαχείρισης και λειτουργίας κάθε αεροδρομίου καθορίζονται από τα Κεντρικά Γραφεία, ωστόσο η καθημερινή λειτουργία βρίσκεται, από κάθε άποψη, στη σφαίρα ευθύνης του Διευθυντή του Αεροδρομίου και της ομάδας του. Ο Διευθυντής Αεροδρομίου διατηρεί άμεσο έλεγχο επί ορισμένων τμημάτων λειτουργίας του προσωπικού, όπως αυτές του Τμήματος Ανθρώπινου Δυναμικού, Οικονομικών και Λογιστηρίου καθώς και του Εμπορικού Τμήματος και Συμβάσεων Παραχώρησης. Είναι ασφαλώς υπεύθυνος και για τις Δημόσιες Σχέσεις με την τοπική κοινότητα στην οποία ανήκει το αεροδρόμιο. Τμήματα όπως αυτά που αφορούν δραστηριότητες ανθρώπινου δυναμικού και οικονομικών θεμάτων συνεργάζονται στενά και συντονίζονται με το αντίστοιχο τμήμα των Κεντρικών Γραφείων. Άλλα τμήματα, όπως το Νομικό Τμήμα και το Τμήμα Διασφάλισης Ποιότητας καλύπτονται από τα Κεντρικά Γραφεία.

Τοπική Οργάνωση Αεροδρομίου



Για να εξασφαλιστεί η δυνατότητα απρόσκοπτης λειτουργίας των αεροδρομίων σε εικοσιτετράωρη βάση (24/7), θα υπάρχουν δύο Διευθυντές Επιχειρήσεων Αεροδρομίου, ένας ανά βάρδια, οι οποίοι θα είναι και Αναπληρωτές Διευθυντές Αεροδρομίου, σε περίπτωση απουσίας του Διευθυντή Αεροδρομίου.

Θα υπάρχει επίσης επί τόπου μια μικρή ομάδα αποτελούμενη από τεχνικούς και μηχανικούς οι οποίοι θα βρίσκονται σε ετοιμότητα να επέμβουν άμεσα κάθε φορά που λαμβάνει χώρα κάποια βλάβη. Οι βασικές εργασίες συντήρησης αποτελούν μέρος του Κεντρικού Τεχνικού Τμήματος.

Άλλες λειτουργίες θα αναθέτονται σε εξωτερικούς συνεργάτες ή θα διεκπεραιώνονται από τρίτους. Τέτοιες λειτουργίες ή υπηρεσίες περιλαμβάνουν τις Υπηρεσίες Διάσωσης και Πυρόσβεσης, Ασφαλείας, Εξυπηρέτησης Εδάφους, Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, κ.ά. Στενές σχέσεις πρέπει να διατηρούνται με τα παραπάνω τρίτα μέρη, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία του αεροδρομίου ανά πάσα στιγμή. Το τελευταίο εμπίπτει και αυτό στη σφαίρα ευθύνης του Διευθυντή Αεροδρομίου.

Μεταβατική Περίοδος

Η Κοινοπραξία γνωρίζει πολύ καλά ότι μια συνειδητή και αποδοτική αλληλεπίδραση με το ανθρώπινο δυναμικό, είναι το κλειδί για τη βραχυπρόθεσμη, μεσοπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη επιτυχία του Έργου και των αεροδρομίων. Εξίσου σημαντική είναι η δημιουργία και η διατήρηση μιας εκπαιδευτικής δομής που να ταιριάζει με τις επιχειρησιακές και λειτουργικές ροές, καθώς και με τις ανάγκες του πελάτη.

Η Fraport ως Επικεφαλής Διαχειριστής της Κοινοπραξίας έχει αποδεδειγμένο ιστορικό και ευρεία εμπειρία σε μεγάλο φάσμα της λειτουργίας και της ανάπτυξης των αεροδρομίων σε όλο τον κόσμο, στα οποία η διαχείριση των ανθρώπινων πόρων (τόσο του προσωπικού λειτουργίας όσο και της διοίκησης) και η κατάλληλη εκπαίδευση είναι καθοριστικοί παράγοντες.

Η εμπειρία που έχει αποκομίσει η Fraport από άλλα διεθνή αεροδρόμια, όπως, για παράδειγμα, του Ανόβερου στην Γερμανία, της Λίμα στο Περού, της Βάρνα και του Μπουργκάς στην Βουλγαρία, του Ριάντ και της Τζέντα στην Σαουδική Αραβία, του Δελχί στην Ινδία, της Αττάλειας στην Τουρκία και της Αγίας Πετρούπολης στην Ρωσία (όλα τα διαχειρίζεται η Fraport), αντανακλάται πλήρως στην προσέγγιση για τη μεταφορά προσωπικού στην Κοινοπραξία. Ωστόσο, δεν επιδιώκεται η εφαρμογή μιας υφιστάμενης, αποδεδειγμένης οργανωτικής δομής του αεροδρομίου της Φρανκφούρτης ή οποιουδήποτε άλλου αεροδρομίου του Ομίλου Fraport στη νέα εταιρεία. Η Κοινοπραξία αναγνωρίζει πλήρως τη μοναδικότητα του κάθε αεροδρομίου με το προσωπικό του, το πολιτιστικό/πολιτισμικό υπόβαθρο και τις λειτουργικές απαιτήσεις του, και θα αναπτύξει μια βάση οργάνωσης και προσωπικού που θα ταιριάζει απόλυτα με τις σχετικές διαρθρωτικές συνθήκες που διέπουν την Κοινοπραξία και τα ελεγχόμενα αεροδρόμια.

Πρέπει να επισημανθεί ότι η προσέγγιση που ακολουθεί η Κοινοπραξία αποσκοπεί στην καλύτερη δυνατή αξιοποίηση του συνόλου του προσωπικού (τόσο του επιχειρησιακού προσωπικού όσο και της διοίκησης) που είναι πρόθυμο να αποτελέσει μέρος της εταιρείας και των δομών της.

Η Κοινοπραξία βασίζεται στους υφιστάμενους εργαζόμενους της ΥΠΑ και στις ικανότητες τους, οι οποίοι εκτελούν εξαιρετική δουλειά στο δύσκολο περιβάλλον των υφιστάμενων υποδομών των Περιφερειακών Αεροδρομίων. Η Κοινοπραξία θα καταβάλει τη μέγιστη δυνατή προσπάθεια προκειμένου να απασχολήσει το υφιστάμενο προσωπικό σύμφωνα με τους όρους της αγοράς στον νέο οργανισμό της, προσφέροντάς τους αφενός ασφαλή εργασία και χώρο εργασίας σύμφωνα με τις ικανότητες, τις δεξιότητες και την προϋπηρεσία τους καθώς και την ανάληψη ευθύνης για τη μελλοντική ανάπτυξη των Περιφερειακών Αεροδρομίων, και αφετέρου την επίδειξη πρωτοβουλίας, ευελιξίας και δημιουργικότητας. Η Κοινοπραξία περαιτέρω θα υποστηρίξει την υφιστάμενη δομή οργάνωσης/ προσωπικού από εμπειρογνώμονες σε διάφορους τομείς.

Ζωτικής σημασίας για την ομαλή μετάβαση και την αλλαγή διοίκησης είναι το κομμάτι της επικοινωνίας προς και με τους διάφορους ενδιαφερόμενους φορείς των διαφόρων αεροδρομίων. Οι εργαζόμενοι ως ένα ουσιώδες τμήμα ενός αεροδρομίου, αποτελούν όχι μόνο έναν από τους σημαντικότερους φορείς του αεροδρομίου, αλλά και μία από τις βασικές ομάδες που θα επηρεαστούν από τις μεταβατικές και άλλες σχετικές αλλαγές. Η Κοινοπραξία έχει πλήρη επίγνωση για το ενδεχόμενο της αβεβαιότητας και των ανησυχιών των υπαλλήλων για το μέλλον τους εξαιτίας της επικείμενης αλλαγής. Ως εκ τούτου, η Κοινοπραξία θα αντιμετωπίσει αυτές τις ανησυχίες των εργαζομένων μέσω σωστής επικοινωνίας και παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών.

Η βασική προσέγγιση της Κοινοπραξίας αναφορικά με την επικοινωνία θα πρέπει να βασίζεται στη διαφάνεια και τη συμμετοχή.

"Συνέχεια με Αλλαγή"

Η Κοινοπραξία θα παράσχει στους εργαζομένους ενημέρωση αναφορικά με το υπόβαθρο των μετόχων της και τα σχέδιά τους για ανάπτυξη ήδη σε πολύ πρώιμο στάδιο. Αυτή η επιδίωξη για διαφάνεια και συμμετοχή θα περιορίσει την πιθανή αβεβαιότητα και τον φόβο του προσωπικού σχετικά με την επερχόμενη αλλαγή ενώ θα καταστήσει σαφές ότι δεν αναμένεται ή επιδιώκεται η υλοποίηση πλήρους αλλαγής σε όλους τους τομείς. Η Κοινοπραξία επιδιώκει αντίθετα να επωφεληθεί από το υφιστάμενο δυναμικό του προσωπικού και του οργανισμού, εντοπίζοντας πιθανούς τομείς βελτίωσης και να αναπτύξει ς αυτούς τους τομείς με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

Μια πρώτη συνάντηση με τους σημερινούς διευθυντές θα είναι το πρώτο βήμα για να τους ενημερώσουμε σχετικά με το Έργο, το όραμα της Κοινοπραξίας, τους στόχους και τις προσδοκίες, καθώς και να απαντήσουμε σε όλα τα ερωτήματα που μπορεί να προκύψουν. Αυτή η συνάντηση θα ενισχυθεί από μια εκστρατεία ενημέρωσης και από συναντήσεις με τους εργαζόμενους, σε κατάλληλη βάση.

Εκπαίδευση Προσωπικού

Τα προγράμματα εκπαίδευσης αποτελούν ένα απαραίτητο κομμάτι για την υποστήριξη του συνολικού στόχου τοποθέτησης των Περιφερειακών Αεροδρομίων ως τα καλύτερα στη πράξη.

Το τμήμα εκπαίδευσης της Fraport έχει αναπτύξει ένα πλήρες σύνολο διαφόρων εκπαιδευτικών προγραμμάτων που σχετίζεται με όλες τις πτυχές διαχείρισης και λειτουργίας αεροδρομίων. Κατά τα τελευταία χρόνια, δύο εκπαιδευτικά ιδρύματα μέσω διαδικτύου έχουν αναπτυχθεί, προκειμένου να εξασφαλίζεται η επίτευξη των στόχων του Ομίλου Fraport. Τα ιδρύματα αυτά, αν και εφαρμόζουν τις ίδιες αρχές και κατευθυντήριες γραμμές, απευθύνονται σε διαφορετικές ομάδες–στόχους (target groups):

Το Fraport College προσφέρει ένα ευρύ φάσμα ειδικών προγραμμάτων εκπαίδευσης και εξέλιξης για όλους τους υπαλλήλους, το οποίο απαρτίζεται από, αλλά δεν περιορίζεται, στα παρακάτω:

- Επιχειρησιακή Εκπαίδευση,
- Εργασιακές Δεξιότητες και Μέθοδοι,
- Επεξεργασία Ηλεκτρονικών Δεδομένων,
- Ξένες Γλώσσες,
- Διαχείριση Ποιότητας,
- Ανάπτυξη Ηγετικών Ικανοτήτων,
- Τεχνικές Διαχείρισης και
- Προσαρμοσμένα προγράμματα για την κάλυψη των τρεχουσών προκλήσεων της επιχειρηματικότητας στην αεροπορική βιομηχανία.

Η εκπαίδευση και εξέλιξη του προσωπικού θεωρείται ως ένας από τους πυλώνες υποστήριξης της εταιρικής στρατηγικής της Fraport και προωθεί την αμοιβαία επιχειρηματική κατανόηση. Όλα τα προγράμματα είναι προσαρμοσμένα στις ανάγκες των συμμετεχόντων, επικεντρωμένα στην πρακτική και σχετικά με την καθημερινή εργασία, υποστηρίζοντας την ανταλλαγή γνώσης και την δικτύωση.

Η *Fraport Academy* είναι το Εταιρικό Πανεπιστήμιο της Fraport AG. Είναι υπεύθυνο για τη στρατηγική εξέλιξη 800 κορυφαίων και μεσαίων στελεχών, εμπειρογνωμόνων και υποψηφίων για θέσεις διαχείρισης του Ομίλου Fraport. Αυτό το πρόγραμμα προσφέρει μαθήματα που περιλαμβάνουν αλλά δεν περιορίζονται στα κάτωθι:

- Ενσωμάτωση Νέων Υπαλλήλων,
- Αεροπορική Επιχειρηματικότητα,
- Ηγεσία σε Εφαρμογή,
- Οικονομικά Ακίνητης Περιουσίας,
- Μεταπτυχιακό Διοίκησης Επιχειρήσεων,
- Διαχείριση Έργων,
- Επιχειρηματικός Σχεδιασμός,
- Χρηματοοικονομικά και Έλεγχος,
- Προγράμματα Καθοδήγησης,
- Διαχείριση Αλλαγών κλπ.

Ο στόχος του προγράμματος εκπαίδευσης και εξέλιξης που υλοποιείται στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας είναι η αύξηση των δεξιοτήτων και του γνωστικού υπόβαθρου του προσωπικού, αυξάνοντας έτσι τα επίπεδα ποιότητας και τα πρότυπα των υπηρεσιών σε όλα τα αεροδρόμια.

Το πρόγραμμα προβλέπεται να ξεκινήσει με την εκπαίδευση, τόσο για επαγγελματικές όσο και προσωπικές δεξιότητες του προσωπικού, καθώς και με τη μεταφορά τεχνογνωσίας αμέσως μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης. Ο βαθμός ευελιξίας και η προοπτική ανάπτυξης των Περιφερειακών Αεροδρομίων εξαρτώνται από την ικανότητα των εργαζομένων να αντιδράσουν επαρκώς στις προκλήσεις μιας διαρκούς μεταβαλλόμενης βιομηχανίας και ενός ιδιαίτερα δυναμικού επαγγελματικού περιβάλλοντος. Η Κοινοπραξία σκοπεύει να συνεχίσει το πρόγραμμα εκπαίδευσης και εξέλιξης για πολλά χρόνια προκειμένου να εξυπηρετήσει στην αντιμετώπιση των τεχνολογικών εξελίξεων, την αναβάθμιση των υπηρεσιών και των καινοτομιών καθώς και των νέων διαδικασιών. Είναι επιτακτική ανάγκη η συνεχής ενημέρωση και εκπαίδευση του εργατικού δυναμικού σχετικά με τη βελτίωση των διαχειριστικών διαδικασιών ή την διόρθωση ατελειών στις υπηρεσίες. Οι απαιτήσεις αυτές θα καθορίσουν το ρυθμό των δραστηριοτήτων της Κοινοπραξίας στον τομέα αυτό.

Πρόβλεψη Επιβατικής Κίνησης

Βάση για την ανάπτυξη του κάθε αεροδρομίου αποτελεί η μακροπρόθεσμη πρόβλεψη, η οποία επιτρέπει μια λεπτομερή ανάλυση των απαιτήσεων χωρητικότητας και το σχεδιασμό και την εφαρμογή των κατάλληλων διαδικασιών. Η πρόβλεψη της επιβατικής κίνησης διαμορφώνει επίσης τη βάση για τον υπολογισμό των κινήσεων, του συνδυασμού των αεροσκαφών και των επιβατών σε ώρα αιχμής, τα οποία είναι απαραίτητα για το σχεδιασμό επιπλέον χωρητικότητας του αεροσταθμού και του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου.

Η Κοινοπραξία έχει διεξάγει μια τέτοια πρόβλεψη της επιβατικής κίνησης λαμβάνοντας υπόψη τον αναμενόμενο όγκο της επιβατικής κίνησης για την κάθε συγκεκριμένη περιοχή και το προβλεπόμενο δυναμικό ανάπτυξής της, καθώς αυτές αποτελούν τις αγορές που εξυπηρετούν τα αεροδρόμια. Με βάση τα αποτελέσματα των προβλέψεων η Κοινοπραξία έχει σχεδιάσει όλες τις απαιτούμενες επενδύσεις σε έργα υποδομής, καθώς και όλα τα λειτουργικά θέματα π.χ. τις διαδικασίες του αεροδρομίου, τον αριθμό του προσωπικού, καθώς και τις μη αεροπορικές δραστηριότητες.

Λεπτομέρειες της πρόβλεψης της επιβατικής κίνησης για κάθε αεροδρόμιο μπορεί να βρεθεί στην αντίστοιχη σύνοψη.

Λειτουργίες

Τα περισσότερα Περιφερειακά Αεροδρόμια σε αυτήν την Ομάδα λειτουργούν υπερβαίνοντας τα όρια των δυνατοτήτων τους. Ως εκ τούτου, η Κοινοπραξία, αμέσως μετά την ανάληψη των αεροδρομίων, θα επικεντρώσει την προσοχή της στην επέκταση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων με τρόπο κατάλληλο ώστε να εξυπηρετηθούν στον καλύτερο δυνατό βαθμό οι λειτουργικές ανάγκες τους, για παράδειγμα τα προγραμματισμένα Επικείμενα Έργα (ανακαίνισης και επέκτασης) θα εξασφαλίσουν όχι μόνο την κάλυψη της αναμενόμενης αύξησης της επιβατικής κίνησης για την βραχυπρόθεσμη και μεσοπρόθεσμη περίοδο, αλλά θα βελτιώσουν επίσης την ποιότητα και την άνεση των επιβατών και των άλλων εμπλεκόμενων φορέων. Ταυτόχρονα, θα ξεκινήσει για όλα τα αεροδρόμια ο σχεδιασμός των κύριων επεκτάσεων, προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα περιορισμών που αντιμετωπίζονται σήμερα.

Οι περαιτέρω λεπτομέρειες σχετικά με τις προγραμματισμένες εργασίες παρουσιάζονται στην αντίστοιχη σύνοψη ανάπτυξης του εκάστοτε αεροδρομίου.

Αεροσταθμός

Η Λειτουργία του Αεροσταθμού περιλαμβάνει τη συνολική διαχείριση των εγκαταστάσεων του σταθμού και των διαδικασιών των επιβατών και των αποσκευών. Η Λειτουργία του Αεροσταθμού, όπως την αντιλαμβάνεται η Κοινοπραξία, περιλαμβάνει:

- Παροχή ασφαλών και ενδεδειγμένων εγκαταστάσεων αεροσταθμού και διαχείρισης των επιβατών σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες και κανονισμούς,
- Ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία, την αποδοτικότητα και την καθαριότητα των εγκαταστάσεων του αεροσταθμού, ιδιαιτέρως όσον αφορά τη διασφάλιση της καθαριότητας,
- Διαχείριση της ροής των επιβατών,
- Εξυπηρέτηση των επιβατών, η οποία περιλαμβάνει Υπηρεσίες Πληροφοριών, Απολεσθέντα, Τηλεφωνικό Κέντρο και την Υπηρεσία VIP/CIP, κατά περίπτωση,
- Παροχή τρέχουσας ενημέρωσης πτήσεων στους αναχωρούντες και αφιχθέντες επιβάτες, καθώς και στα πρόσωπα που τους αναμένουν ή τους αποχαιρετούν σε κύρια σημεία για την διευκόλυνση τους και
- Παροχή επαρκών βοηθητικών εγκαταστάσεων επιβατών εντός δημόσιων και μη χώρων.

Είναι αυτονόητο ότι η εφαρμογή νέων τεχνολογιών και καινοτομιών αποτελεί ένα σημαντικό μέρος της σύγχρονης λειτουργίας ενός τερματικού σταθμού που στοχεύει στο μέλλον, όπως για παράδειγμα εισαγωγή δικτύων WLAN ή η εξασφάλιση πινάκων LED FIDS.

Για να εξασφαλίζεται συνεχής και ομαλή διαδικασία κατά την άφιξη και την αναχώρηση, δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην παροχή επαρκούς χώρου, όχι μόνο για την διαχείριση επιβατών και αποσκευών, αλλά και για το προσωπικό του αεροσταθμού, τις κρατικές υπηρεσίες και τους άλλους εμπλεκόμενους φορείς. Για να είναι εγγυημένη η σταθερή λειτουργία του αεροσταθμού σε βραχυπρόθεσμη και μεσοπρόθεσμη βάση, τα Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης και Επέκτασης σχεδιάζονται με τέτοιο τρόπο ώστε να παρασχεθούν οι χώροι που απαιτούνται σε συνδυασμό με την εφαρμογή νέων και βελτιωμένων υφιστάμενων τεχνολογιών.

Όσον αφορά τις μακροπρόθεσμες επιπρόσθετες επεκτάσεις του αεροσταθμού, αυτές σχεδιάζονται σε ένα διάστημα διάρκειας περίπου 10 ετών ούτως ώστε να εξασφαλίζεται η αδιάλειπτη λειτουργία εντός και εκτός των χώρων του αεροσταθμού για το μεγαλύτερο χρονικό διάστημα καθώς και να παρέχονται επαρκείς επιλογές για την αντιμετώπιση τυχόν απρόβλεπτων αλλαγών στον τομέα των

αερομεταφορών, για παράδειγμα μεγαλύτερος αριθμός επιβατών, δικαιοδοτικές αλλαγές στην εξυπηρέτηση επιβατών (π.χ. εντός/εκτός Σένγκεν, ΕΕ/εκτός ΕΕ) κ.λπ. Όλες οι επεκτάσεις του αεροσταθμού θα βασίζονται κυρίως στο μελλοντικό σχεδιασμό της επιβατικής κίνησης. Στο Χρηματοοικονομικό Μοντέλο της Προσφοράς μας παρουσιάζεται το σχετικό λεπτομερές πρόγραμμα επενδύσεων.

Στο πρόγραμμα επεκτάσεων των αεροδρομίων έχουν αποτυπωθεί συγκεκριμένες περίοδοι με λεπτομερή σχεδιασμό επιτρέποντας βελτιώσεις του σχεδιασμού σε συνδυασμό με εύλογο χρονικό διάστημα για αναθεωρήσεις, που μπορεί να απαιτηθούν από λειτουργικές απαιτήσεις, όπως για παράδειγμα τυχόν αλλαγές στις οδηγίες του ICAO/IATA, πριν την υποβολή τους για έγκριση και κατασκευή. Επιπλέον εξασφαλίζεται επαρκές χρονικό πλαίσιο για την υποχρεωτική εξέταση από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό όπως ορίζεται στη Σύμβαση Παραχώρησης.

Η Κοινοπραξία έχει σαφή αντίληψη ότι δεν υπάρχει μία και μοναδική λύση για όλα ("One-Size-Fits-All" solution) που να μπορεί να εφαρμοστεί σε όλες τις επεκτάσεις των αεροσταθμών. Κάθε περίπτωση θα αξιολογηθεί ξεχωριστά και θα αναπτυχθούν λύσεις που θα ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των χρηστών, δηλαδή των επιβατών, των αεροπορικών εταιρειών, των κυβερνητικών οργανισμών, του παραχωρησιούχου ή των υπαλλήλων.

Τα σχέδια που θα αναπτυχθούν θα ελέγχονται αυστηρά και θα αξιολογούνται με σκοπό τον εντοπισμό και μετριασμό των περιορισμών, καθώς και την ανάπτυξη δραστηριοτήτων μέσω της βελτιστοποίησης των χώρων. Αυτό μπορεί να υλοποιηθεί με τη χρήση ειδικών εργαλείων και τεχνικών όπως μοντέλων προσομοίωσης των επιβατών, ανάλυση επιφάνειας εργασίας (desktop analysis), έρευνες επιβατών και τη δημιουργία ενός συνεργατικού περιβάλλοντος εργασίας με πνεύμα ομάδας.

Ο συνδυασμός των παραπάνω μεθόδων αποδείχθηκε ότι είναι εξαιρετικά αποτελεσματικός στο σχεδιασμό και την κατασκευή νέων εγκαταστάσεων επιβατών στο αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης, όπου ένα συνεχές πρόγραμμα επέκτασης του τερματικού σταθμού είναι εν εξελίξει τις τελευταίες δεκαετίες.

Η διαδικασία αυτή θα ισχύσει από την πρώτη ημέρα για όλες τις επεκτάσεις, είτε αφορά τα Επικείμενα είτε τα Μελλοντικά Έργα, μέσα από τις διαδικασίες σχεδιασμού και κατασκευής, μέχρι την έναρξη και μετά από αυτήν και κατά την αξιολόγηση των προγραμμάτων ενίσχυσης πρόσθετης χωρητικότητας.

Χώρος Ελεγχόμενης Πρόσβασης Αεροδρομίου (Airside)

Οι κύριες λειτουργίες στον Χώρο Ελεγχόμενης Πρόσβασης είναι:

- Διαθεσιμότητα του φωτισμού του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης και σήμανση σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες και κανονισμούς,
- Επιχειρησιακή ετοιμότητα των συστημάτων του διαδρόμου, του τροχοδρόμου και του χώρου ελιγμών,
- Παροχή και κατανομή των θέσεων στάθμευσης των αεροσκαφών,
- Ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία, την αποδοτικότητα και την καθαριότητα των εγκαταστάσεων του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης, με ιδιαίτερη έμφαση στην ασφάλεια,
- Παροχή και διαθεσιμότητα υπηρεσιών στον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης όπως καθοδήγησης των αεροσκαφών (marshalling) και καθαριότητας,

- Παροχή τρεχουσών πληροφοριών πτήσεων σε όλους τους ενδιαφερόμενους και
- Περιορισμός κινδύνων προερχόμενους από την πανίδα.

Τα παραπάνω θέματα είναι υψίστης σημασίας για να εξασφαλιστεί η ασφαλής, αποτελεσματική, έγκαιρη και ομαλή λειτουργία του ελεγχόμενου χώρου του αερολιμένα. Η πρόβλεψη εξειδικευμένων IT-συστημάτων (FIDS), η μετατροπή των υφιστάμενων θέσεων στάθμευσης των αεροσκαφών σε θέσεις με δυνατότητα οπισθέλκυσης και η ανάπτυξη επιπρόσθετων χώρων στάθμευσης αεροσκαφών, αποτελούν βασικές αρχές της Κοινοπραξίας με σκοπό να εξασφαλίζονται στο άμεσο μέλλον οι παραπάνω προϋποθέσεις.

Η ανάπτυξη και η αναβάθμιση των διαδρόμων προσγείωσης/απογείωσης θα πρέπει επίσης να σχεδιαστεί προσεκτικά σε συνδυασμό με το μελλοντικό πρόγραμμα επέκτασης του αεροσταθμού. Σε μερικά αεροδρόμια απαιτείται άμεσα ανακαίνιση των διαδρόμων/τροχοδρόμων, σε άλλα χρειάζεται επέκταση των υφιστάμενων χώρων ελιγμών/στάθμευσης αεροσκαφών, ενώ ορισμένα αεροδρόμια χρειάζονται βελτιώσεις και στους δύο αυτούς τομείς.

Σε κάθε αεροδρόμιο θα πρέπει να παρασχεθεί ξεχωριστή λύση, λαμβάνοντας υπόψη την υφιστάμενη κατάσταση των εγκαταστάσεων του ελεγχόμενου χώρου του αεροδρομίου και τα μελλοντικά σενάρια επιβατικής κίνησης.

Πλέον των επεκτάσεων που απαιτούνται λόγω της κίνησης επιβατών, θα πρέπει να εξασφαλίζεται η τήρηση των εθνικών και διεθνών κανονισμών, όπως για παράδειγμα οι κανόνες και οι κανονισμοί του ICAO και της EASA.

Ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό στα πλαίσια της παραχώρησης είναι το γεγονός της ταυτόχρονης στρατιωτικής και πολιτικής χρήσης ορισμένων αεροδρομίων. Για αυτά τα αεροδρόμια ο τομέας των του διαδρόμων υπάγεται στην πλήρη ευθύνη της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας (ΠΑ).

Η Fraport, ως ιδιοκτήτης και διαχειριστής του Διεθνούς Αεροδρομίου της Φρανκφούρτης διαθέτει τεράστια εμπειρία σε παρόμοιες σχέσεις, καθώς μέρος του αεροδρομίου ήταν υπό στρατιωτική δικαιοδοσία για δεκαετίες έως την 31 Δεκεμβρίου 2005. Είναι αυτονόητο ότι η Κοινοπραξία θα συνεχίσει την συνεργασία εμπιστοσύνης μεταξύ των στρατιωτικών και πολιτικών χρηστών του αεροδρομίου από την πρώτη μέρα, προς όφελος και των δύο μερών. Επιπλέον, η Κοινοπραξία θα καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για τη υποστήριξη της ΠΑ, καθώς και άλλων κρατικών φορέων με οποιαδήποτε επιχειρησιακή ή τεχνική βοήθεια, εφόσον απαιτηθεί.

Προστασία και Ασφάλεια/ RFFS

Από την άποψη της ασφάλειας όλα τα αεροδρόμια λειτουργούν αρκετά καλά. Η κοινοπραξία θα εφαρμόσει κάποιες βελτιώσεις προκειμένου να επιτύχει και να διατηρήσει όλες τις απαιτήσεις που καθορίζονται από τους σχετικούς κανόνες και κανονισμούς, καθώς και από τον ICAO. Η εμπειρία της Fraport και η στενή επαφή της με τις Ευρωπαϊκές αρχές θα διασφαλίσει ότι όλες οι δραστηριότητες συμμορφώνονται πλήρως με την αντίστοιχη νομοθεσία της ΕΕ.

Κύρια έμφαση στον τομέα της ασφάλειας θα πρέπει να δοθεί στην εξάλειψη του συνωστισμού που δημιουργείται κατά τον έλεγχο των επιβατών, καθώς και στα συστήματα ελέγχου αποσκευών

(HBS). Πρόσθετες εγκαταστάσεις θα διαμορφωθούν στο πλαίσιο των επικείμενων μέτρων σε όλα τα αεροδρόμια.

Η πρώτη γραμμή άμυνας στην ασφάλεια του αεροδρομίου, τα περιμετρικά όρια, περιλαμβάνουν φράκτες, εμπόδια και τοίχους. Οι περιφράξεις και οι τοίχοι θα πρέπει να είναι ψηλοί και να είναι δύσκολο για ανθρώπους να σκαρφαλώσουν από πάνω. Ιδανικά, θα πρέπει επίσης να είναι σε θέση να αντέχουν στην πρόσκρουση με ένα όχημα που προσπαθεί να τα παραβιάσει. Σε ένα αεροδρόμιο που συνορεύει με θάλασσα, λίμνη ή ποτάμι θα πρέπει να εξετάζεται ο περιορισμός της πρόσβασης από το υδάτινο περιβάλλον.

Το προσωπικό ασφαλείας θα πρέπει να περιπολεί την περιοχή τακτικά για να αποτρέπει τους ανθρώπους που προσπαθούν να περάσουν μέσα από το φράχτη ενώ τεχνολογίες επιτήρησης, ανίχνευσης εισβολής και άλλες λύσεις IT συστημάτων θα πρέπει να συμπληρώνουν την περιμετρική ασφάλεια. Κάμερες παρακολούθησης θα πρέπει να υπάρχουν σε όλα τα σημεία εισόδου, καθώς και σε ευαίσθητους χώρους, όπως οι αποθήκες καυσίμων.

Ο τομέας της προστασίας είναι εξίσου σημαντικός. Στον κόσμο της αεροπλοΐας, η προστασία είναι πρωταρχικό μέλημα. Καθώς η κίνηση των επιβατών αυξάνεται, το υψηλό επίπεδο της προστασίας θα είναι διατηρήσιμο μόνο με συνεχείς μειώσεις σχετικών περιστατικών.

Καθώς αποτελούν μέρος του Ελληνικού Πυροσβεστικού Σώματος, το προσωπικό υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης των αεροδρομίων παρουσιάζει ένα ευρύ φάσμα επαγγελματικών δεξιοτήτων στην παροχή πυροπροστασίας. Η κοινοπραξία θα υποστηρίξει πλήρως το τμήμα πυρόσβεσης και διασωστών στην εκτέλεση των καθηκόντων του, για παράδειγμα την αποκατάσταση και τον εκσυγχρονισμό των σταθμών υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης, όπου είναι απαραίτητο και απαιτείται. Τα τμήμα Πυρόσβεσης και Διάσωσης θα ενσωματωθεί πλήρως ως αναπόσπαστο μέρος της συνολικής λειτουργίας του αεροδρομίου και θα είναι επομένως ένας σημαντικός συνεργάτης σε όλες τις δραστηριότητες εκσυγχρονισμού και επέκτασης στα αεροδρόμια.

Ανάλυση των πιθανών αστοχιών καθώς και κινδύνων, προληπτική αξιολόγηση των διαδικασιών διαχείρισης κινδύνων, συστήματα εσωτερικής αναφοράς, πολιτικές ασφαλείας, στόχοι της ασφάλειας, καθώς και παρακολούθηση των επιδόσεων ασφάλειας είναι απαραίτητα συστατικά ενός επιτυχημένου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (SMS) και συνεισφέρουν με συνέπεια στην αποφυγή περιστατικών και ατυχημάτων. Επιπλέον, όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς, εταιρείες, οργανισμοί και το προσωπικό τους στο αεροδρόμιο συμβάλλουν στην επιτυχία του συστήματος. Με ισχύ από την 25 Νοεμβρίου 2005 ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) έχει εισαγάγει με υποχρεωτική εφαρμογή ένα Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας για όλα τα κράτη μέλη του.

Το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας του αεροδρομίου είναι ένα ζωτικής σημασίας στοιχείο για τον οργανισμό της Fraport AG, που βασίζεται στα πρότυπα και τις συστάσεις που αναφέρονται στο Παράρτημα 14 του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), το Παράρτημα 19 και τις επισημάνσεις που περιέχονται στο Έγγραφο του ICAO 9774 (Εγχειρίδιο για την Πιστοποίηση των Αεροδρομίων). Επιπλέον, κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με τα καθήκοντα και τις επιδράσεις ενός Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (SMS) παρουσιάζονται στο Έγγραφο 9859 του ICAO, Εγχειρίδιο Διαχείρισης Ασφάλειας (SMM). Επιπρόσθετες υποχρεωτικές διατάξεις εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης περιγράφονται στους κανονισμούς ΕΕ 216/2008 και ΕΕ 139/2014.

Προκειμένου να διασφαλιστεί ο ρόλος του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας ως βασικός παράγοντας στον τομέα της ασφάλειας, είχε ενσωματωθεί ως ρυθμιστική διαδικασία στο Σύστημα Ολοκληρωμένης Διαχείρισης (IMS) της Fraport AG. Για να επισημανθεί η σημασία ενός βιώσιμου

και ισχυρού Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (SMS), ο Διαχειριστής του Συστήματος της Fraport έχει άμεση επικοινωνία και γραμμή αναφοράς με το Εκτελεστικό Συμβούλιο της Fraport. Δεδομένου ότι το σύστημα αυτό έχει αποδειχθεί επιτυχημένο στη πράξη, η Κοινοπραξία σχεδιάζει να εφαρμόσει την ίδια διαδικασία για τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, όπως παρουσιάζεται και στο οργανόγραμμα του κεφαλαίου "Οργανωτική Δομή".

Εμπορικές Δραστηριότητες και Μάρκετινγκ, Τιμολογιακή Πολιτική Αεροδρομίων

Εμπορική Δραστηριότητα

Η Fraport, καθώς και ο Όμιλος Κοπελούζου διαθέτουν τεράστια εμπειρία στην επιτυχή ανταπόκριση σε επιχειρηματικές ευκαιρίες και στην υλοποίηση προσαρμοσμένων λύσεων σε όλο τον κόσμο. Ειδικά η εμπειρία της Fraport που αποκτήθηκε κατά τη διάρκεια της λειτουργίας των διεθνών τουριστικών αεροδρομίων στην Αττάλεια, την Λίμα, τη Βάρνα και το Μπουργκάς.

Το εμπορικό σχέδιο της Κοινοπραξίας περιλαμβάνει αεροπορικές, μη-αεροπορικές και άλλες δραστηριότητες. Επί του παρόντος τα Ρυθμιζόμενα Αεροπορικά Τέλη (τέλη επιβατών, τέλη προσγείωσης αεροσκαφών και στάθμευσης) αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος των συνολικών εσόδων. Η Κοινοπραξία υποστηρίζει την άποψη ότι οι μη αεροπορικές δραστηριότητες προσφέρουν τεράστιες δυνατότητες για βελτίωση σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια. Η βασική στρατηγική περιλαμβάνει την προσφορά βελτιωμένων και ελκυστικών υπηρεσιών αγορών και εστίασης για τους επιβάτες και τους επισκέπτες με τον εκ νέου σχεδιασμό των χώρων πωλήσεων λιανικής και των εμπορικών χώρων των αεροδρομίων, αλλάζοντας ταυτόχρονα τη δομή της ίδιας της προσφοράς. Βελτιώσεις θα υλοποιηθούν σχεδόν αμέσως, στην δομή και την επιλογή των προϊόντων, καθώς και τη διαφήμιση και προώθηση τους, ενώ τα ανακαινισμένα και επεκτεταμένα νέα κτίρια των αεροσταθμών θα παρέχουν τα στοιχεία διάταξης, ροής και χώρων που είναι απαραίτητα για την πλήρη αξιοποίηση του υπάρχοντος δυναμικού.

Όλοι οι νέοι αεροσταθμοί ή οι επεκτάσεις των αεροσταθμών θα είναι σχεδιασμένοι σύμφωνα με τις τελευταίες εξελίξεις της εμπορικής επιχειρηματικότητας, εστιάζοντας κυρίως στις δραστηριότητες λιανικού εμπορίου στον ελεγχόμενο χώρο πρόσβασης των αεροσταθμών και στη δημιουργία σύγχρονων και ελκυστικών χώρων αγορών διατηρώντας το Ελληνικό στυλ.

Αεροπορικό Μάρκετινγκ

Στις προηγούμενες ενότητες περιγράφονται με λεπτομέρεια οι βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες στρατηγικές της Κοινοπραξίας για την ανάπτυξη των αεροδρομίων ώστε να μετατραπούν σε σύγχρονους και ανταγωνιστικούς χώρους διακίνησης επιβατών.

Στην τρέχουσα ενότητα παρέχεται μια περιγραφή των μέτρων και των εργαλείων μάρκετινγκ της Κοινοπραξίας ώστε να επιτύχει τους στόχους που προτείνονται.

Επί του παρόντος, οι λειτουργίες όλων των αεροδρομίων είναι πολύ εποχιακές. Ακόμη και αν τους ανοιξιάτικους και φθινοπωρινούς μήνες χρησιμοποιηθούν πιο έντονα στο μέλλον, κύριο εργαλείο μάρκετινγκ θα είναι η προώθηση των αεροδρομίων αυτών ως ηλιόλουστων προορισμών.

Η Ανατολική Μεσόγειος απολαμβάνει αυξανόμενη δημοτικότητα όχι μόνο μεταξύ των δυτικοευρωπαίων τουριστών, αλλά και μεταξύ ταξιδιωτών των χωρών της Κοινοπολιτείας Ανεξάρτητων Κρατών (CIS).

Οι διάφορες περιοχές προορισμού διαθέτουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά: λογικές τιμές, φιλικότητα προς την οικογένεια και ασφάλεια. Αλλά οι προορισμοί δεν είναι μόνο περιοχές για θαλάσσια μπάνια και ήλιο. Χάρη στο ποικιλόμορφο τοπίο και τον πολιτιστικό και ιστορικό πλούτο διαθέτουν και τουριστικό δυναμικό που δεν έχει ακόμη πλήρως αξιοποιηθεί. Ως εκ τούτου, η Κοινοπραξία έντονα υποστηρίζει ότι το επίπεδο αναγνωρισιμότητας των προορισμών διακοπών και των αεροδρομίων τους μπορεί να αυξηθεί περαιτέρω.

Αυτό μπορεί να επιτευχθεί ακολουθώντας τα παρακάτω στρατηγικά βήματα, μεταξύ άλλων:

- Προσέλκυση νέων χωρών προέλευσης, μαζί με νέες αεροπορικές εταιρείες.
- Προσέλκυση επιπλέον αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους, για παράδειγμα. από την Ανατολική Ευρώπη

Ακολουθεί μια σειρά δραστηριοτήτων και εργαλείων που υποστηρίζουν τους παραπάνω στόχους:

- Άμεση προσέγγιση αεροπορικών εταιρειών που λειτουργούν σε αεροδρόμια του ομίλου Fraport
- Ενσωμάτωση των αεροδρομίων στην διαδικτυακή πλατφόρμα μάρκετινγκ του ομίλου Fraport: www.fraport.com που έχει ρυθμό προβολών πάνω από 450.000.
- Διαφήμιση σε άλλες τοποθεσίες που δραστηριοποιείται η Fraport, απευθυνόμενη σε περίπου 90 εκατομμύρια επιβάτες τον χρόνο

Είναι σαφώς κατανοητό από την Κοινοπραξία ότι οι συνδυασμένες προσπάθειες όλων των εμπλεκομένων μερών, για παράδειγμα των Ταξιδιωτικών Γραφείων, των Κρατικών Αρχών και των τοπικών κοινοτήτων θα οδηγήσουν στα επιθυμητά αποτελέσματα.

Τιμολογιακή Πολιτική Αεροδρομίων

Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας στο αεροπορικό μάρκετινγκ είναι η εφαρμογή καθεστώτος αεροπορικών χρεώσεων στα Περιφερειακά Αεροδρόμια. Η προσέγγιση της Κοινοπραξίας στην διαμόρφωση τελών και χρεώσεων στους χρήστες του αεροδρομίου διέπεται από τους ισχύοντες κανονισμούς της Ελληνικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), από την Σύμβαση Παραχώρησης που εφαρμόζεται στην παρούσα συναλλαγή και τις βέλτιστες πρακτικές, όπως εφαρμόζονται στην παγκόσμια αεροπορική βιομηχανία. Η Κοινοπραξία σχεδιάζει να αναπτύξει μια τιμολογιακή πολιτική με ξεχωριστά τέλη προσγείωσης, στάθμευσης, εξυπηρέτησης επιβατών κ.λπ., για να τονωθεί περαιτέρω η αύξηση της κίνησης, να μειωθεί ο θόρυβος (από την διαχείριση του χρόνου άφιξης/αναχώρησης και του χρόνου επανεξυπηρέτησης των αεροσκαφών) και να παραμείνει ανταγωνιστική σε σχέση με άλλους μεσογειακούς τουριστικούς προορισμούς. Η Κοινοπραξία δεσμεύεται πλήρως προς την θέση της Διεθνούς Ένωσης Αερομεταφορών (IATA) ότι δεν πρέπει να υπάρχει καμία διάκριση μεταξύ των διαφόρων ομάδων χρηστών σε ότι αφορά τις αεροπορικές χρεώσεις.

Υποδομές λειτουργίας αεροδρομίου, Διαχείριση Απορριμμάτων και Περιβάλλοντος

Λόγω της συνεχούς αύξησης της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας στα αεροδρόμια, καθώς και της μόνιμης αύξησης των χώρων που απαιτούν ψύξη, ένας σημαντικός αριθμός υφιστάμενων

υποδομών λειτουργίας σε διάφορα αεροδρόμια χρήζουν σημαντικής αποκατάστασης ή πλήρους αντικατάστασης. Για τη βελτιστοποίηση της κατανάλωσης των διαφόρων εγκαταστάσεων, η Fraport χρησιμοποιεί μια ευρεία ποικιλία Συστημάτων Διαχείρισης Ενέργειας Κτιρίων (BMS) για να ελέγχει την ενεργειακή κατανάλωση των διαφορετικών συστημάτων λειτουργίας.

Το σύστημα BMS διαχειρίζεται τα ηλεκτρομηχανολογικά συστήματα σε μια εγκατάσταση, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων ασφάλειας, φωτισμού, ψύξης, θέρμανσης και αερισμού. Τα τελευταία είναι επίσης γνωστά και ως συστήματα HVAC (heat, ventilation & air conditioning). Οι αισθητήρες και άλλες συσκευές που χρησιμοποιούνται από το BMS ονομάζονται "σημεία". Αυτά περιλαμβάνουν θερμοστάτες, αισθητήρες ανίχνευσης φωτιάς, sprinklers, κ.λπ.

Η διαχείριση κτιρίων αποτελεί βασικό συστατικό του ευφυούς κτιριακού σχεδιασμού, όπου πολλά υπο-συστήματα είναι ενσωματωμένα έτσι ώστε να μπορούν να λειτουργούν με πολύ μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα, να προβλέπουν τις αλλαγές του καιρού και να ρυθμίζονται ανάλογα με τον αριθμό των ατόμων σε μια δεδομένη τοποθεσία, κ.α. Η διαχείριση κτιρίων μπορεί επίσης να περιλαμβάνει υπολογισμούς ενοικίων και τελών με βάση την παραμονή και χρήση των εγκαταστάσεων από τον ένοικο.

Η γενική προοπτική σε ό, τι αφορά τη μελλοντική διαχείριση των υποδομών λειτουργίας δεν μπορεί να είναι ολοκληρωμένη χωρίς την εισαγωγή του θέματος της Διαχείρισης Απορριμμάτων και Περιβάλλοντος.

Η Κοινοπραξία σκοπεύει να καθιερώσει ένα σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης για την προστασία και βελτίωση του περιβάλλοντος μέσω της βελτίωσης των περιβαλλοντικών επιδόσεων και την αποφυγή ή τη μείωση της ρύπανσης του περιβάλλοντος, για παράδειγμα των αποβλήτων του αεροδρομίου, όπου αυτό είναι τεχνικά, οργανωτικά και οικονομικά εφικτό. Εκτεταμένη αυτό-παρακολούθηση εντός του πεδίου εφαρμογής ενός συνεχούς οικολογικού εταιρικού προγράμματος ελέγχου αποτελεί βασικό στοιχείο της περιβαλλοντικής διαχείρισης. Οι δύο κατευθυντήριες γραμμές των περιβαλλοντικών προσπαθειών της Κοινοπραξίας είναι: αποδοχή της ευθύνης και διασφάλιση διαφάνειας.

Αυτή η στρατηγική αρχή της Κοινοπραξίας περιλαμβάνει μέτρα για τη βελτίωση των σημερινών διαδικασιών που επηρεάζουν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

Ένα πρόγραμμα διαχείρισης απορριμμάτων θα προετοιμαστεί ώστε να παρακολουθούνται οι δραστηριότητες αξιοποίησης των αποβλήτων. Το πρόγραμμα έχει τους ακόλουθους στόχους:

- Μείωση ή περιορισμός της παραγωγής απορριμμάτων, καθώς και των κινδύνων που ενέχουν
- Επίτευξη συμμόρφωσης με τις οικολογικές απαιτήσεις
- Εισαγωγή συστήματος για ξεχωριστή περισυλλογή αποβλήτων
- Βελτίωση του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου των σχετικών με τα απόβλητα δραστηριοτήτων

Για την επίτευξη των στόχων του προγράμματος διαχείρισης απορριμμάτων, είναι αναγκαία τα ακόλουθα:

- Έλεγχος των δραστηριοτήτων από τις οποίες παράγονται απόβλητα
- Παρακολούθηση της κίνησης των αποβλήτων από την παραγωγή τους στην επεξεργασία και την τελική απόθεσή τους
- Προετοιμασία και ενημέρωση των απαιτήσεων των κανονιστικών βασικών εγγράφων για τη διαχείριση αποβλήτων της Κοινοπραξίας

Η προστασία του κλίματος είναι μία από τις σημαντικότερες περιβαλλοντικές προκλήσεις της εποχής μας. Περισσότερο από δύο τοις εκατό των εκπομπών CO2 που προκαλούνται από τον άνθρωπο οφείλονται στην εναέρια κυκλοφορία. Σύμφωνα με την εκτίμηση του Διεθνούς Συμβουλίου Αερολιμένων (ACI), της παγκόσμιας οργάνωσης των φορέων εκμετάλλευσης αερολιμένων, μέχρι πέντε τοις εκατό του ποσού αυτού θεωρείται ότι προέρχεται από τα αεροδρόμια.

Αν και η λειτουργία των αεροδρομίων προκαλεί μόνο μικρή ζημιά στο παγκόσμιο κλίμα, η Κοινοπραξία αναγνωρίζει τη σημασία του θέματος αυτού και θα μειώσει τις εκπομπές των αερίων που επηρεάζουν το κλίμα σε όλα τα αεροδρόμιά της. Οι δραστηριότητές μας θα επικεντρώνονται σε κτίρια και υποδομές, καθώς και στην εφοδιαστική αλυσίδα και την κυκλοφορία.

Η Κοινοπραξία θεωρεί ότι η διαχείριση αποβλήτων και οι επιπτώσεις στο περιβάλλον είναι ένα σημαντικό στοιχείο της γενικότερης φιλοσοφίας της, αναθέτοντας κατά συνέπεια την ευθύνη στα Κεντρικά Γραφεία, δηλαδή αποτελεί μέρος του Τμήματος Διασφάλισης Ποιότητας.

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.
Αθήνα, 06/10/2014
Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα
Δικηγόρος

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΝ. ΔΙΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΑΛΚΥΟΝΗΣ 27, 175 ... ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ.& FAX: 210 9884377
ΑΦΜ 043960730 - ΔΟΥ ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ
Α.Μ. Δ.Σ.Α. 20252

CLUSTER B

Rodos Airport Development Plan

Location and Connectivity: Rodos Airport is located in the east of the Aegean Sea and offers connections to international and domestic destinations by both scheduled and charter carriers.

Challenge: Terminal capacity is constrained due to limitations on the baggage system with additional refurbishments required to improve airside pavement condition and replacement of utilities.

KEY AIRPORT FACTS

Number of Runways: 1 [07/25]

Dimensions of Runways: 3,305m x 45m

Number of Terminals: 1

Number of Stands: 14

2013 Annual Passengers: 4.2 mppa

2013 Annual Movements: 32,441 ATMs

Current 2-Way Peak Hour Passengers: 2,752 pax / hour

Current 2-Way Peak Hour ATMs: 25 ATMs / hour

Calculated Runway Capacity: 28 ATMs / hour

Current Terminal Size: 46,211m²



RODOS AIRPORT

This is a busy and successful airport catering primarily for the tourism industry on the island of Rodos.

The terminal will benefit from expansion to alleviate constraints in order to enhance the passenger experience. Implementing a full in-line HBS in the basement and expanding the gate hold rooms will enable the airport toachieve greater operational efficiencies throughout the Concession period.

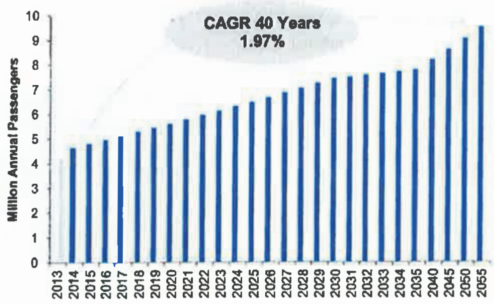
The airside pavement is currently in good condition but will require refurbishment in the future works period. Stand reconfiguration to allow pushbacks will increase overall stand capacity.

BACKGROUND

- The island of Rodos is the largest of the Dodecanese islands by both land area and population.
- Today, it is one of the most popular tourist destinations in Europe. The economy of the island is predominantly tourist-orientated with 75% of the econcomically active population involved in the industry.

TRAFFIC FORECAST

Passengers are forecasted to more than double from 4.2 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 9.5 mppa in 2055, with a CAGR of 1.97%. Air traffic movements (ATMs) are forecasted to increase from 32.4 to 61.2 thousand in 2055.



TERMINAL CAPACITY

- Adequate number of passenger processing facilities for both arriving and departing flows across all design hours in 2015.
- The inbound immigration area is 'capacity critical' in 2015 for LoS C in the design hour due to insufficient queuing and circulation space.

STAND CAPACITY

- Rodos Airport's current stand capacity of 14 stands is sufficient to meet current ATM peak hour demand with no stand expansion required in the Imminent Works period.



The terminal capacity at Rodos Airport can be optimised by reconfiguration of existing areas and providing additional passenger processing facilities.

ASSESSMENT OF CURRENT INFRASTRUCTURE

TERMINAL

The capacity assessment of the arriving and departing passenger processes within the terminal building has been informed by:

- A site visit to Rodos Airport.
- Planning assumptions driven by current airport operational performance, IATA standards and industry benchmarks.
- Information available from the data room and airport fact sheets.

The airport has a terminal area of over 46,000m^2, making it the largest terminal in the cluster. The terminal is adequately sized for the current number of passengers travelling through the airport, and has been maintained to a reasonable standard, however, some minor repairs are required to the flooring.

AIRFIELD

The airport has one runway with a full length parallel taxiway. The pavement is generally in a good condition, albeit with two areas requiring further attention. The apron will benefit from reconfiguration and it was noted that during the summer peak period the apron regularly has Boeing 747 charter operations along with scheduled Code C traffic. Runway 25 was rehabilitated in approximately 2009 and maintenance repairs are now required.

The current runway strip width for RWY 07/25 extends 75m from the runway end and therefore is not compliant with ICAO standards. This non-compliance can be addressed by extending the additional runway strip width.

Both of the runways have a Runway End Safety Area (RESA) in excess of ICAO requirements.

The airside pavements will require further investigatory works to establish formally their residual life and replacement year.

INFRASTRUCTURE HIGHLIGHT

The more recent part of the terminal is closed during the winter season, allowing for optimisation of the terminal operations during this period.

Rodos requires terminal reconfiguration to expand areas such as baggage reclaim and to provide for inline HBS.

CLUSTER B

TERMINAL – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

- No significant passenger processing capacity issues which precludes any Imminent Refurbishment Works.

TERMINAL – IMMINENT EXPANSION WORKS

- Terminal expansion of ~11,656m² to meet forecast demand and IATA LoS C standard for passenger processing.

AIRSIDE – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

- Two patches on the Taxiway Alpha require repairs.



Existing airside pavements need to be upgraded and strengthened to address two patches on the main parallel taxiway, as shown on the attached drawing.

IMMINENT WORKS

Expansion of the passenger processing facilities in the imminent works period will ensure that Rodos Airport achieves an IATA Level of Service (LoS) C and enhances the passenger experience.

The Alpha Taxiway requires patch repairs during the imminent works period but not other imminent airside works are required at this stage.

TERMINAL – IMMINENT WORKS

Refurbishment of the terminal is not required during the imminent works period but an expansion of the terminal will meet forecast demand and enhance the passenger experience. For reference, the current layout of the existing terminal is illustrated in the drawings below:

Ground floor (old)



1st floor (old)



AIRSIDE – IMMINENT WORKS

Localised patch repairs on the Alpha Taxiway will be required during the Imminent Works period.

Terminal – Future Expansion Works

- Future terminal and landside expansions have been sized to provide sufficient capacity over two phases: Phase 1 - 2030 to 2043, Phase 2 - 2044 to 2055.

Runway – Future Refurbishment Works

- The airside pavement is likely to require rehabilitation in 2034 due to the existing soil condition and observed pavement degradation.

Apron – Future Expansion Works

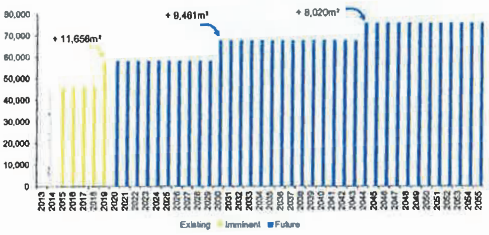
- In 2030 , reconfigure stands to allow pushbacks resulting in an increase in stand capacity from 14 stands to 26 stands.

Future Works

The Future Expansion Works will provide a two phased terminal development ensuring sufficient capacity until the end of the Concession period.

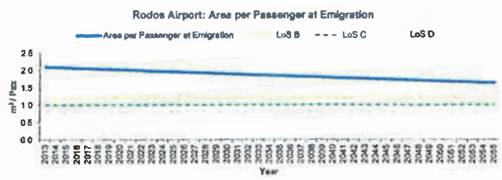
The Airside pavement is likely to require rehabilitation in 2034. Reconfiguring stands to allow pushbacks will increase overall stand capacity at the airport.

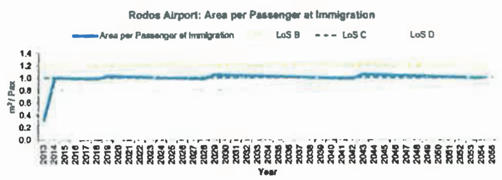
We have planned a phased expansion of the terminal and landside over the Concession period. The initial expansion will be constructed during the Imminent Works period with a further two expansions to be constructed during the Future Works period, as shown in the phasing chart below:

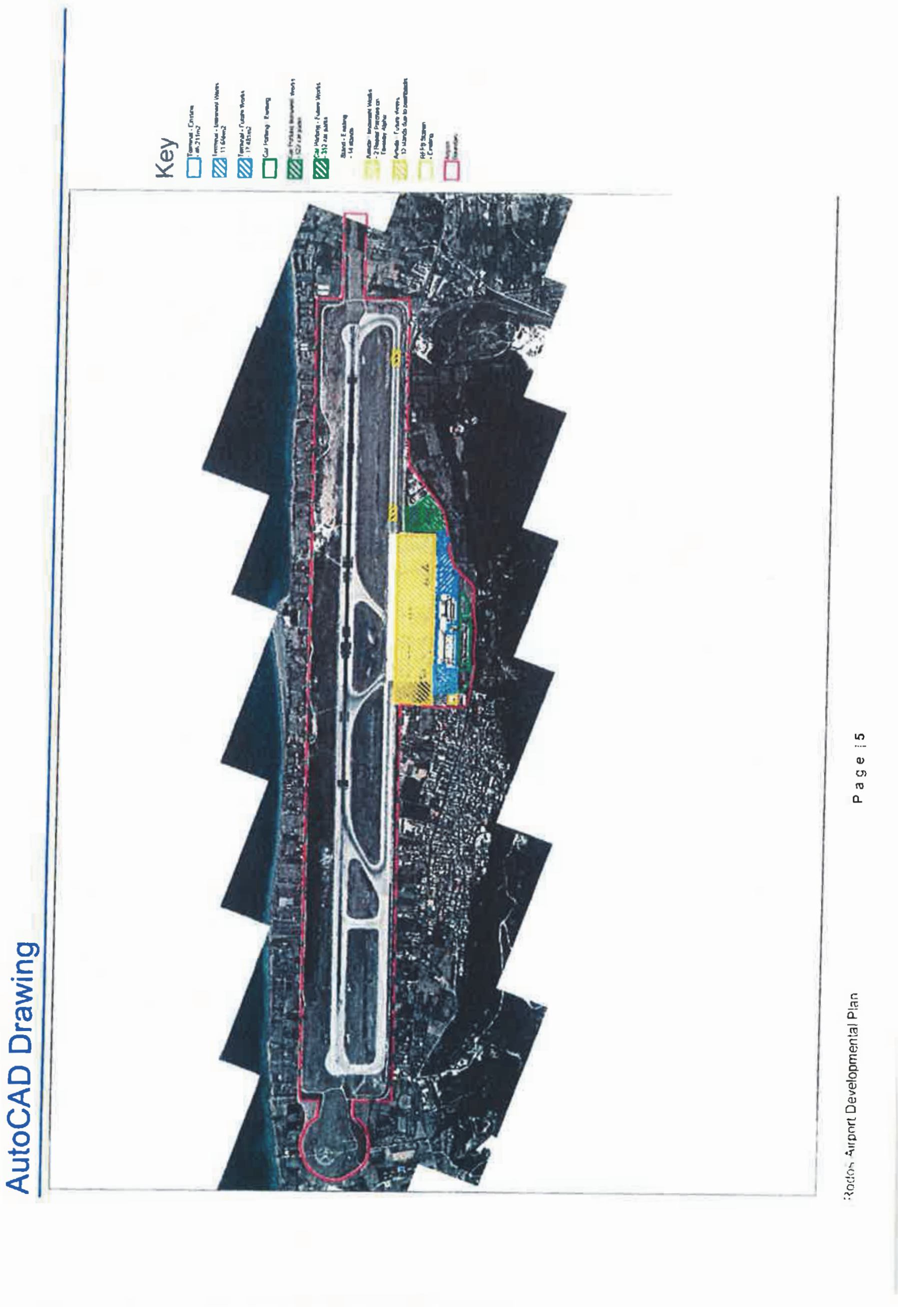


The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimum IATA LoS C across the duration of the Concession.

Our analysis, illustrated on the charts below, shows the two main capacity constrained processes at the airport. There are no capacity constrained departure processes, with Emigrationclearly achieving a service greater than LoS B. Immigration, the most capacity constrained arrival process, will achieve a LoS C after works completed in the Imminent Works period.






AutoCAD Drawing
Key
Rodos Airport Developmental Plan
Page 5

Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Ρόδου

Τοποθεσία και Διασυνδέσεις: Το Αεροδρόμιο της Ρόδου βρίσκεται στο Ανατολικό Αιγαίο και προσφέρει σύνδεση με διεθνείς και εγχώριους προορισμούς τόσο μέσω τακτικών όσο και μέσω ναυλωμένων (τσάρτερ) πτήσεων.

Πρόκληση: Η χωρητικότητα του αεροσταθμού είναι περιορισμένη λόγω περιορισμών στο σύστημα αποσκευών, ενώ απαιτούνται πρόσθετες επεμβάσεις αποκατάστασης για τη βελτίωση της κατάστασης του οδοστρώματος στο χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης, αλλά και αντικατάστασης λειτουργικών υποδομών.

ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Αριθμός Διαδρόμων: 1 [07/25]

Διαστάσεις Διαδρόμου: 3.305m x 45m

Αριθμός Αεροσταθμών: 1

Αριθμός Θέσεων Σταθμευσης Αεροσκαφών: 14

2013 Επιβάτες Ετησίως: 4,2 mppa (εκ. επιβ.)

2013 Μετακινήσεις Ετησίως: 32.441 ATMs

Αναχωρήσεις/Αφίξεις Επιβατών κατά την Ώρα Αιχμής: 2.752 επιβάτες / ώρα

Κινήσεις Αναχωρήσεων/Αφίξεων κατά την Ώρα Αιχμής: 25 ATMs / ώρα

Υπολογιζόμενη Χωρητικότητα Διαδρόμων: 28 ATMs / ώρα

Μέγεθος Υφιστάμενου Αεροσταθμού: 46 211m²



ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΡΟΔΟΥ

Είναι ένα επιτυχημένο αεροδρόμιο με πολλή κίνηση, το οποίο καλύπτει πρωτίστως τις ανάγκες της τουριστικής βιομηχανίας του νησιού της Ρόδου.

Τα οφέλη που θα αποκομίσει ο αεροσταθμός από την επέκταση, θα μετριάσουν τους υφιστάμενους περιορισμούς έτσι ώστε να βελτιώσουν την ταξιδιωτική εμπειρία των επιβατών. Η εφαρμογή ενός πλήρους in-line συστήματος ελέγχου αποσκευών (HBS) στο ισόγειο και η επέκταση των πυλών αναμονής, θα δώσουν τη δυνατότητα στο αεροδρόμιο να επιτύχει υψηλότερες λειτουργικές επιδόσεις καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης.

Το οδόστρωμα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης βρίσκεται επί του παρόντος σε καλή κατάσταση, ωστόσο θα χρειαστεί αποκατάσταση μέσα στην περίοδο των μελλοντικών έργων. Η αναδιάταξη των θέσεων των αεροσκαφών θα επιτρέπει την αποσυμφόρηση τους, και ως εκ τούτου θα αυξήσει τη συνολική χωρητικότητα.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- Το νησί της Ρόδου είναι το μεγαλύτερο νησί των Δωδεκανήσων, τόσο σε έκταση, όσο και σε πληθυσμό.
- Σήμερα, αποτελεί έναν από τους δημοφιλέστερους τουριστικούς προορισμούς στην Ευρώπη. Η οικονομία του νησιού είναι προσανατολισμένη κατά κύριο λόγο προς τον τουρισμό, με το 75% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού του νησιού να απασχολείται στον κλάδο αυτό.

ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Ο αριθμός των επιβατών προβλέπεται να υπερδιπλασιαστεί, από τους 4,2 mppa (εκ. επιβ. ετησίως) το 2013 στους 9,5 mppa το 2055, με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του 1,97%. Η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) προβλέπεται να αυξηθεί από 32.400 σε 61.200 το 2055.



Ομάδα Β

Χωρητικότητα Αεροσταθμού

- Επαρκής αριθμός εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης επιβατών και στις δυο ροές (αναχωρήσεις / αφίξεις) σε όλες τις ώρες σχεδιασμού μέσα στο 2015.
- Η περιοχή ελέγχου διαβατηρίων στις αφίξεις είναι «οριακής χωρητικότητας» για το 2015 για επίπεδο εξυπηρέτησης κλάσης LoS C στην ώρα σχεδιασμού, λόγω ανεπάρκειας στις αναμονές και στο χώρο κυκλοφορίας των επιβατών.

Θεσεις Σταθμευσης Αεροσκαφων

- Η υφιστάμενη χωρητικότητα των 14 θέσεων αεροσκαφών στο Αεροδρόμιο της Ρόδου ικανοποιεί την τρέχουσα ζήτηση σε μετακινήσεις (ATM) σε ώρες αιχμής, χωρίς να απαιτείται επέκταση κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων.



Η χωρητικότητα του αεροσταθμού στο Αεροδρόμιο της Ρόδου μπορεί να βελτιστοποιηθεί με μια αναδιάταξη των υφιστάμενων χώρων και της παροχής προς τους επιβάτες πρόσθετων εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτησή τους.

Αξιολογηση των Υφισταμενων Υποδομων

Αεροσταθμος

Η αξιολόγηση των διαδικασιών που αφορούν στις αναχωρήσεις και αφίξεις των επιβατών εντός του κτηρίου του αεροσταθμού βασίστηκε πάνω σε:

- Επιτόπια επίσκεψη στο Αεροδρόμιο της Ρόδου
- Παραδοχές σχεδιασμού από την τωρινή λειτουργική επίδοση του αεροδρομίου, τα πρότυπα της ΙΑΤΑ και τα σημεία αναφοράς του τομέα των αερομεταφορών.
- Διαθέσιμες πληροφορίες από το data room και τα πληροφοριακά δελτία του αεροδρομίου.

Η έκταση του αεροσταθμού του αεροδρομίου είναι πάνω από 46.000m^2, καθιστώντας τον έτσι το μεγαλύτερο αεροσταθμό σε αυτή την ομάδα αεροδρομίων. Το μέγεθος του αεροσταθμού είναι επαρκές για τον υφιστάμενο αριθμό επιβατών που ταξιδεύουν μέσω του αεροδρομίου, και η υποδομή διατηρείται σε λογικά επίπεδα, ωστόσο κάποιες μικρές επισκευές απαιτούνται στο δάπεδο.

Περιοχη Κινησης Αεροσκαφων

Το αεροδρόμιο διαθέτει έναν διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης με έναν παράλληλο διάδρομο τροχοδρόμησης σε όλο το μήκος του. Το οδόστρωμα βρίσκεται γενικά σε καλή κατάσταση, αν και δυο περιοχές απαιτούν περαιτέρω προσοχή. Ο χώρος ελιγμών των αεροσκαφών θα επωφεληθεί από μια αναδιαμόρφωση, και παρατηρείται ότι κατά τη διάρκεια της καλοκαιρινής περιόδου αιχμής ο χώρος ελιγμών των αεροσκαφών υποδέχεται σε τακτή βάση πτήσεις τσάρτερ με αεροσκάφη τύπου Boeing 747 μαζί με προγραμματισμένη κίνηση C Code. Ο διάδρομος 25 αποκαταστάθηκε το 2009 περίπου και τώρα χρειάζονται επισκευές συντήρησης.

Το υφιστάμενο πλάτος της λωρίδας του διαδρόμου για τον RWY 07/25 εκτείνεται 75m από το τέλος του διαδρόμου και ως εκ τούτου δε βρίσκεται σε συμμόρφωση με τα πρότυπα του ICAO. Αυτό μπορεί να αντιμετωπιστεί με επέκταση του επιπλέον πλάτους της λωρίδας του διαδρόμου.

Και οι δυο διάδρομοι διαθέτουν Ζώνες Ασφάλειας Τέλους Διαδρόμου (RESA) που υπερβαίνουν τις απαιτήσεις του ICAO.

Τα οδοστρώματα θα χρειαστούν περαιτέρω διερευνητικές εργασίες για να καθοριστεί επακριβώς η υπολειπόμενη διάρκεια ζωής και το έτος αντικατάστασης.

Βασικοτερα Σημεια Υποδομης

Το πιο πρόσφατο τμήμα του αεροσταθμού παραμένει κλειστό κατά τη χειμερινή περίοδο, επιτρέποντας έτσι τη βελτιστοποίηση των λειτουργιών του αεροσταθμού κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής.

Το αεροδρόμιο της Ρόδου απαιτεί μια αναδιάταξη του αεροσταθμού για να γίνουν επεκτάσεις σε χώρους όπως ο χώρος παραλαβής αποσκευών και για να εγκατασταθεί ένα in-line σύστημα ελέγχου αποσκευών HBS.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Δεν υπάρχουν σοβαρά ζητήματα χωρητικότητας στο χώρο εξυπηρέτησης επιβατών, και δεν προκύπτει ανάγκη για Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Μια επέκταση του αεροσταθμού της τάξης των 11.656m² περίπου για να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις της προβλεπόμενης ζήτησης και των προτύπων LoS C της IATA για την εξυπηρέτηση των επιβατών.

ΧΩΡΟΣ ΕΛΙΓΜΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Δυο τμήματα που έχουν αποκατασταθεί τοπικά (μπαλώματα) στο διάδρομο τροχοδρόμησης Άλφα χρήζουν επισκευής.



Τα υφιστάμενα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης χρειάζονται αναβάθμιση και ενίσχυση, έτσι ώστε να αντιμετωπιστούν δυο τμήματα στον κύριο παράλληλο διάδρομο τροχοδρόμησης στα οποία έχει γίνει τοπική αποκατάσταση (μπαλώματα), όπως φαίνεται και στη φωτογραφία παραπάνω.

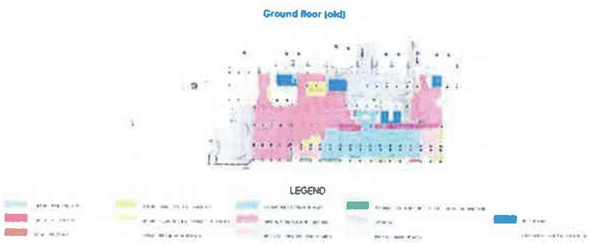
ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

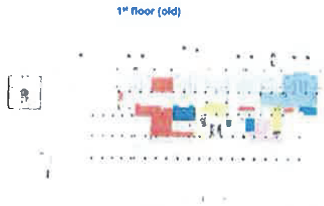
Η επέκταση των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης επιβατών κατά την περίοδο των επικείμενων έργων, θα εξασφαλίσει για το αεροδρόμιο της Ρόδου την επίτευξη ενός επιπέδου εξυπηρέτησης με βάση τα πρότυπα της IATA της τάξης του LoS C και θα βελτιώσει την ταξιδιωτική εμπειρία των επιβατών.

Ο διάδρομος τροχοδρόμησης Άλφα απαιτεί επισκευές στα τμήματα εκείνα στα οποία έχει γίνει τοπική αποκατάσταση (μπαλώματα) κατά την περίοδο άμεσων έργων, ωστόσο κανένα επιπλέον άμεσο έργο δεν απαιτείται στο χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης στο στάδιο αυτό.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Δεν απαιτείται ανακαίνιση του αεροσταθμού κατά την περίοδο των επικείμενων έργων, ωστόσο μια επέκτασή του μπορεί να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις της προβλεπόμενης κίνησης και να βελτιώσει την ταξιδιωτική εμπειρία των επιβατών. Στα παρακάτω σχέδια απεικονίζεται η διάταξη του υφιστάμενου αεροσταθμού:





ΧΩΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ (AIRSIDE) – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Τοπικές επισκευές στα τμήματα που έχουν υποστεί μερική αποκατάσταση (μπαλώματα) στο διάδρομο τροχοδρόμησης Άλφα θα χρειαστούν κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Μελλοντικές επεκτάσεις στον αεροσταθμό και στο αστικό χώρο του αεροδρομίου έχουν υπολογιστεί να προσφέρουν επαρκή χωρητικότητα μέσα σε δυο φάσεις:
  Φάση 1: 2030 - 2043,
  Φάση 2: 2044 - 2055.

ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Το οδόστρωμα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης είναι πιθανό να χρειαστεί αποκατάσταση μέσα στο 2034 εξαιτίας της υφιστάμενης κατάστασης του εδάφους και την υποβάθμιση του οδοστρώματος που έχει παρατηρηθεί.

ΧΩΡΟΣ ΕΛΙΓΜΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Το 2030, μια αναδιάταξη των θεσεων στάθμευσης των αεροσκαφών θα επιτρέπει την οπισθέλκυσή τους με αποτέλεσμα την αύξηση της χωρητικότητας των θέσεων από 14 σε 26.

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

Τα Μελλοντικά Έργα Επέκτασης προβλέπουν την ανάπτυξη του αεροσταθμού σε δυο φάσεις, εξασφαλίζοντας μια επαρκή χωρητικότητα του σταθμού ώς το τέλος της περιόδου Παραχώρησης.

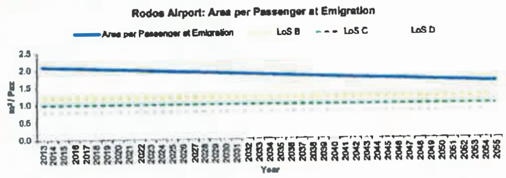
Το οδόστρωμα του Χώρου Ελεγχόμενης Πρόσβασης είναι πιθανό να χρειαστεί αποκατάσταση το 2034. Η αναδιάταξη των θέσεων στάθμευσης των αεροσκαφών θα δώσει τη δυνατότητα για οπισθέλκυσή τους, αυξάνοντας τη συνολική χωρητικότητα των θέσεων των αεροσκαφών στο αεροδρόμιο.

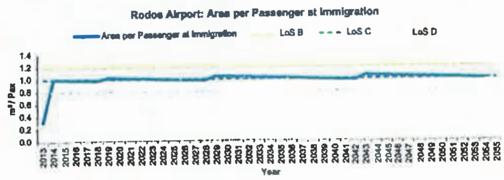
Έχουμε προγραμματίσει μια σταδιακή επέκταση του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου κατά τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης. Η αρχική επέκταση θα πραγματοποιηθεί κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων, ακολουθούμενη από δυο περαιτέρω επεκτάσεις που θα πραγματοποιηθούν μέσα στην περίοδο των Μελλοντικών Έργων, όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα:



Οι εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών του αεροσταθμού έχουν αξιολογηθεί κατά την ώρα σχεδιασμού με σκοπό να παρέχουν κατ' ελάχιστον επίπεδο εξυπηρέτησης με βάση τα πρότυπα της ΙΑΤΑ, κλάσης LoS C, καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης.

Η ανάλυσή μας, όπως απεικονίζεται στα παρακάτω διαγράμματα, παρουσιάζει τις δυο βασικές διαδικασίες του αεροδρομίου που εμφανίζουν περιορισμένη χωρητικότητα. Δεν υπάρχει περιορισμένη χωρητικότητα στις διαδικασίες αναχωρήσεων, με τον Έλεγχο Διαβατηρίων να επιτυγχάνει ξεκάθαρα ένα επίπεδο εξυπηρέτησης υψηλότερο από LoS B. Ο Έλεγχος Διαβατηρίων στις αφίξεις, η διαδικασία με την πιο περιορισμένη χωρητικότητα (από όλες τις διαδικασίες αφίξεων), με το πέρας της περιόδου των Επικείμενων Έργων θα επιτύχει ένα επίπεδο εξυπηρέτησης της τάξης του LoS C.






Σχέδιο AutoCAD
Υπόμνημα
Σχέδιο Ανάπτυξης για το Αεροδρόμιο της Ρόδου
Σελίδα 5

Ακριβής μετάφραση στην [illegible] γλώσσα [illegible] επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.

[illegible] 03/10/2014

[illegible]

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑ[illegible]ΥΛΟΥ
ΔΙΚ[illegible]ΡΟΣ
ΑΛΚΥΟΝΗΣ 3[illegible] ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ.& FAX: [illegible]
ΑΦΜ: [illegible] ΔΟΥ: ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ
[illegible]: 20257

Kos Airport Development Plan

Location and Connectivity: Kos Airport is located in the South Aegean region within close proximity to Turkey offering connections to Europe.

Challenge: Terminal capacity is constrained due to inadequate passenger processing facilities with additional refurbishments required to improve airside pavement condition and replacement of utilities.

Key Airport Facts

Number of Runways: 1 [14/32]

Dimensions of Runways: 2,390m x 45m

Number of Terminals: 1

Number of Stands: 7

2013 Annual Passengers: 2.02 mppa

2013 Annual Movements: 16,307 ATMs

Current 2-Way Peak Hour Passengers: 1,314 pax / hour

Current 2-Way Peak Hour ATMs: 14 ATMs / hour

Calculated Runway Capacity: 14 ATMs / hour

Current Terminal Size: 7,817m²



Kos Airport

Kos Airport is a successful airport catering mainly to European tourists and a phased expansion will fully exploit its potential.

The current airport is severly constrained, as a result there will be a ~17,700m expansion constructed during the Imminent Works Period, to alleviate the current capacity bottlenecks and provide a far superior passenger experience.

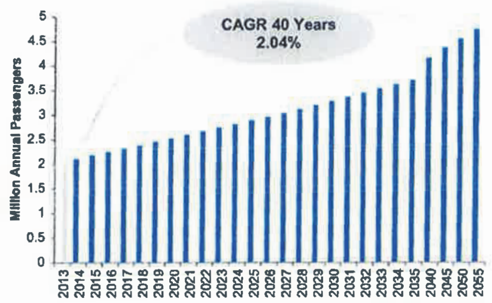
A further two expansions have been planned for the Future Works period combined with the rehabilitation of the airside pavement. Reconfiguration of stands to allow pushbacks will increase stand capacity.

Background

- Kos is a mountainous Island close to the ancient region of Carla and forms a separate municipality within the Kos regional unit.
- At 2.0 mppa, it is the second busiest aiport in Greece amongst the Cluster B airports, attracting mainly German, British and Italian tourists.

Traffic Forecasts

Passengers are forecast to grow from 2.0 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 4.7 mppa in 2055, with a CAGR of 2.04%. Air traffic movements (ATMs) are forecasted to increase from 16.3 to 37.6 thousand in 2055.



Terminal Capacity

- Inadequate check-in counters across all the design hours in 2015.
- The passenger processing areas, check-in and departure hall, emigration and immigration are 'capacity critical' in 2015 for LoS C in thedesign hour due to insufficient queuing and circulation space.

Stand Capacity

- Current stand capacity of 7 stands is sufficient to meet current ATM peak hour demand with no stand expansion required in the Imminent Works period.



The terminal capacity at Kos Airport is severely constrained and can be addressed by reconfiguration of existing areas and providing additional passenger processing facilities.

Assessment of Current Infrastructure

Terminal

The capacity assessment of the arriving and departing passenger processes within the terminal building has been informed by:

- A site visit to Kos Airport.
- Planning assumptions driven by current airport operational performance, IATA standards and industry benchmarks.
- Information available from the data room and airport fact sheets.

There is no passenger greeting area and signage and wayfinding is very poor. All terminal processing facilities are undersized for current demand with congestion and queuing being a significant issue during peak times.

Airfield

Kos Airport has one runway with no parallel taxiway. This reduces capacity as it requires aircraft to backtrack along the runway. The perimeter road is in good condition and provides access to a historic church that infringes the Obstacle Limitation Surfaces (OLS). It was observed that the runway is showing signs of deterioration and no construction records exist. Grass cutting occurs 4-5 times per year and there are no apron road markings.

The current runway strip length for RWY 14/32 is only 75m from the runway centreline and is therefore not compliant with ICAO standards. This non-compliance can be mitigated by extending the existing strip by a further 75m each side of the runway to comply with the ICAO standard of 150m from the runway centreline.

RWY 32 has a compliant Runway End Safety Area (RESA). The RESA for RWY 14 is not compliant with ICAO Annex 14, and would either require displacement of the runway threshold or land reclamation to enlarge the RESA. We assume that any existing exemptions for non-compliance will continue and must be discussed with the appropriate authority. Land expropriation of circa 3,600m^{2}would have to be undertaken to make the RESA compliant with ICAO standards.

Infrastructure Highlight

Land is available for future apron expansion works as demand requires.

Pavement construction records don't exist and further investigations will be required to establish the cause of pavement deterioration.

Terminal facilities are operating over capacity, are generally poor and require extensive maintenance and replacement.

CLUSTER B

Terminal – Imminent Refurbishment Works

- Reconfigure departures hall to provide a total of 24 check-in counters opposite terminal entrance with in-line HBS.
- Relocate security screening to the left of the reconfigured check-in area.
- Provide an additional immigration counter with zigzag queuing to increase immigration capacity.
- Consolidate baggage reclaim hall to increase queuing and circulation areas.

Terminal – Imminent Expansion Works

- Terminal expansion of ~17,703m² to meet forecast demand and IATA LoS C standard.

Airside – Imminent Refurbishment Works

- Replace existing fuel spill patches damaged by summer heat.
- Reflective cracking, layjoints opening, joint cracking and rutting.



Existing terminal facilities can be optimised to improve passenger check-in and immigration queuing waiting times.

Imminent Works

Reconfiguration of the existing terminal will increase the number of check-in desks, increase capacity at immigration and improve queuing and circulation by altering the baggage reclaim hall and relocating security screening.The terminal expansion will enable the airport to meet forecast demand and improve passenger processing. Minor airside maintenance works are required but these works are not considered to be of a significant nature.

Terminal – Imminent Works

The main purpose of the terminal refurbishments works it to reconfigure the existing facilities within the building to improve passenger flows and provide increased capacity at immigration, baggage reclaim and check-in. Following this, an expansion of over 17,000m² the terminal will improve the overall passenger experience. The digram below shows some of the key changes to be made during the reconfiguration:



Airside – Imminent Works

Numerous localised repairsto the pavement will be required during the Imminent Works period but no significant works are required at this stage.

TERMINAL – FUTURE EXPANSION WORKS

- Future terminal and landside expansions have been sized to provide sufficient capacity over two phases:
  Phase 1 - 2030 to 2043;
  Phase 2 - 2044 to 2055.

RUNWAY – FUTURE REFURBISHMENT WORKS

- The airside pavement is likely to require rehabilitation in 2024 due to the existing soil condition and observed pavement degradation.

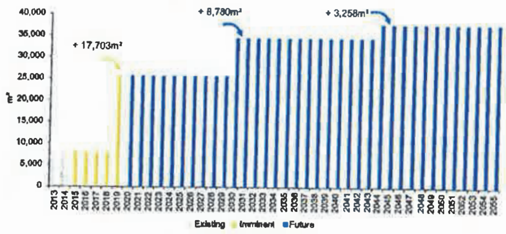
APRON – FUTURE EXPANSION WORKS

- In 2030 reconfigure stands to allow pushbacks resulting in an increase in stand capacity.

FUTURE WORKS

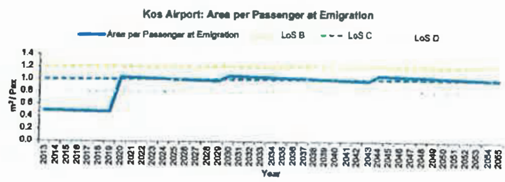
The Future Expansion Works will provide a two phased terminal development ensuring sufficient capacity until the end of the Concession period by applying the planning assumptions, ratios and criteria specified by ICAO, IATA, EU and the CA to determine the facility sizing and land area requirements as outlined below.

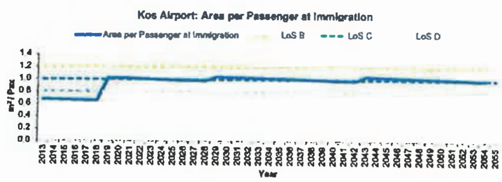
We have planned a phased expansion of the terminal and landside over the Concession period. The initial expansion will be constructed during the Imminent Works period with a further two expansions to be constructed during the Future Works period, as shown in the phasing chart below:

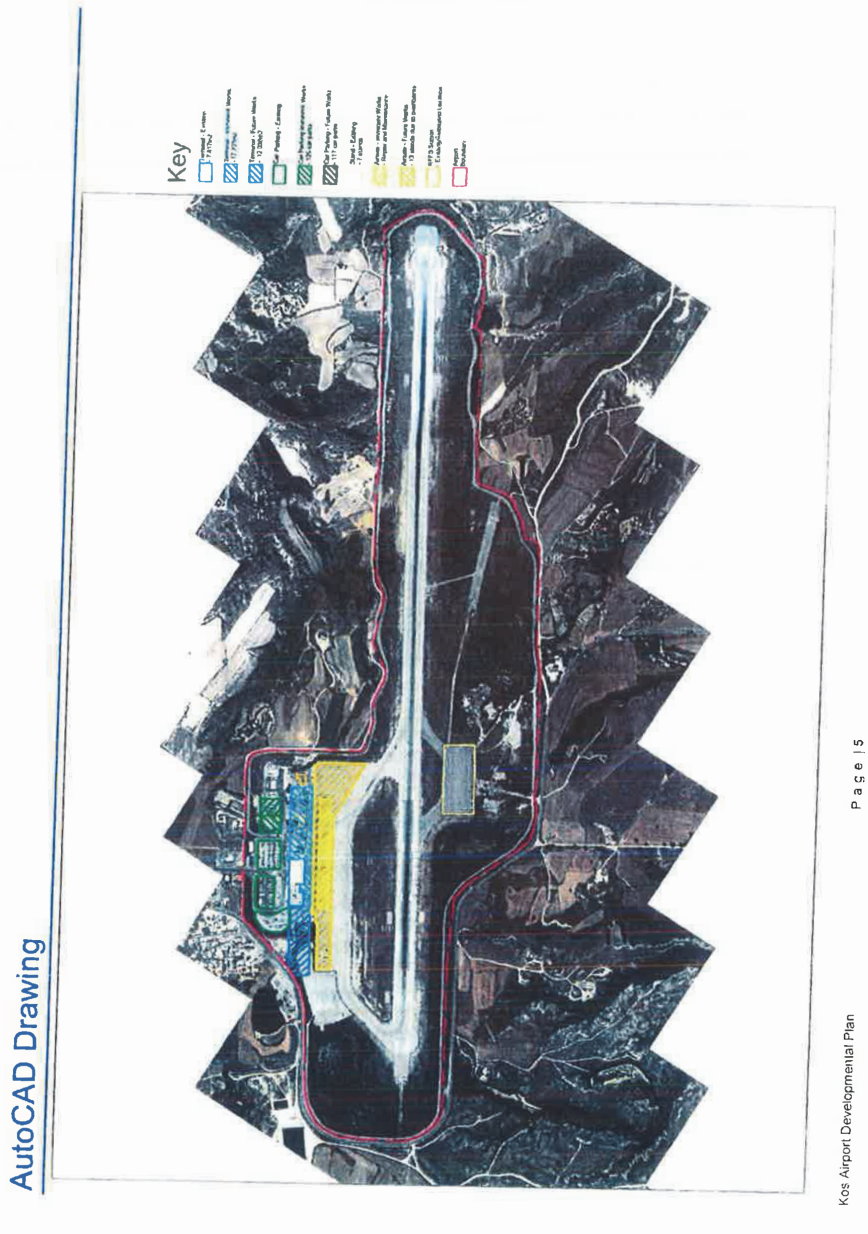


The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimum IATA LoS C across the duration of the Concession period.

Our analysis, illustrated in the charts below,shows that the two main capacity constrained processes at theairport are emigration and immigration. However future expansion works during the Imminent works will ensure that a minimum LoS C requirement will be retained during the rest of the Concession period for both key processes.






AutoCAD Drawing
Key
Kos Airport Developmental Plan
Page | 5

Ομάδα Β

Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Κω

Τοποθεσία και Διασυνδέσεις: Το Αεροδρόμιο της Κω βρίσκεται στην περιοχή του Νοτίου Αιγαίου σε κοντινή απόσταση από την Τουρκία, προσφέροντας σύνδεση με την Ευρώπη.

Πρόκληση: Η χωρητικότητα του αεροσταθμού είναι περιορισμένη, εξαιτίας της ανεπάρκειας των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης επιβατών, και απαιτούνται πρόσθετες εργασίες ανακαίνισης για τη βελτίωση της κατάστασης του οδοστρώματος στο χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης καθώς και αντικατάσταση των λειτουργικών υποδομών.

ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Αριθμός Διαδρόμων: 1 [14/32]

Διατάσεις Διαδρόμου: 2.390m x 45m

Αριθμός Αεροσταθμών: 1

Αριθμός Θέσεων Στάθμευσης Αεροσκαφών: 7

2013 Επιβάτες Ετησίως: 2,02 mppa (εκ. επιβ. / έτος)

2013 Μετακινήσεις Ετησίως: 16.307 ATMs

Αναχωρήσεις/Αφίξεις Επιβατών κατά την Ώρα Αιχμής: 1.314 επιβάτες / ώρα

Κινήσεις Αναχωρήσεων/Αφίξεων κατά την Ώρα Αιχμής: 14 ATMs / ώρα

Υπολογιζόμενη Χωρητικότητα Διαδρόμων:

14 ATMs / ώρα

Μέγεθος Αεροσταθμού: 7.817m²



Σχέδιο Ανάπτυξης για το Αεροδρόμιο της Κω

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΚΩ

Το αεροδρόμιο της Κω είναι ένα επιτυχημένο αεροδρόμιο το οποίο εξυπηρετεί κυρίως Ευρωπαίους τουρίστες και μια σταδιακή επέκταση του θα αξιοποιήσει πλήρως το δυναμικό του.

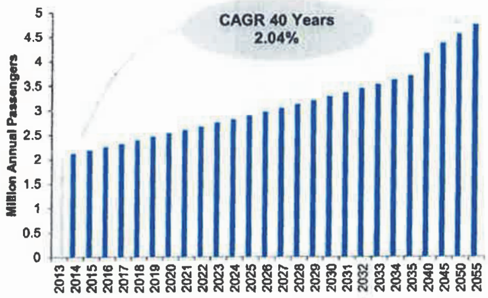
Η υφιστάμενη δομή του αεροδρομίου εμφανίζει σημαντικούς περιορισμούς, με αποτέλεσμα να προβλέπεται μια επέκταση της τάξης των 17.700m² κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων, η οποία θα μετριάσει τη σημερινή συμφόρηση και θα προσφέρει στους επιβάτες μια ταξιδιωτική εμπειρία πολύ υψηλού επιπέδου. Δύο ακόμα επεκτάσεις έχουν προγραμματιστεί για την περίοδο των Μελλοντικών Έργων σε συνδυασμό με την αποκατάσταση του οδοστρώματος στον ελεγχόμενο χώρο (airside). Η αναδιάταξη των θέσεων στάθμευσης των αεροσκαφών θα δώσει τη δυνατότητα για οπισθέλκυση, αυξάνοντας με τον τρόπο αυτό τη χωρητικότητα των θέσεων.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- Η Κως είναι ένα ορεινό νησί, κοντά στην αρχαία περιοχή της Καρίας και αποτελεί ένα ξεχωριστό δήμο μέσα στην ευρύτερη περιφέρεια της Κω.
- Με 2 εκ. επιβάτες ετησίως (mppa), είναι το δεύτερο πιο πολυσύχναστο Ελληνικό αεροδρόμιο της Β Ομάδας των περιφερειακών αεροδρομίων, προσελκύοντας κυρίως Γερμανούς, Βρετανούς και Ιταλούς τουρίστες.

ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Ο αριθμός των επιβατών αναμένεται να αυξηθεί από 2.0 mmpa (εκ. επιβ. ετησίως) το 2013, σε 4.7 mmpa το 2055, με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του 2,04%. Η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) προβλέπεται να αυξηθεί από 16.300 σε 37.600 το 2055.



Σελίδα | 1

ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ

- Επαρκής αριθμός γκισέ και στις **δυο ροές** (αναχωρήσεις / αφίξεις) σε όλες τις ώρες σχεδιασμού μέσα στο 2015
- Η περιοχή διαχείρισης επιβατών, στα γκισέ, η αίθουσα αναχώρησης και ο έλεγχος εισιτηρίων κατά την άφιξη και την αναχώρηση είναι «οριακής χωρητικότητας» για το 2015 για επίπεδο εξυπηρέτησης κλάσης LoS C στην ώρα σχεδιασμού, λόγω ανεπάρκειας για αναμονές και στο χώρο κυκλοφορίας των επιβατών.

ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

- Η υφιστάμενη χωρητικότητα των 7 θέσεων αεροσκαφών ικανοποιεί την τρέχουσα ζήτηση σε μετακινήσεις (ATM) σε ώρες αιχμής, χωρίς να απαιτείται επέκτασή τους κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων.



Η χωρητικότητα του αεροσταθμού στο Αεροδρόμιο της Κω παρουσιάζει σημαντικούς περιορισμούς, οι οποίοι μπορούν να αντιμετωπιστούν με αναδιάταξη των υφιστάμενων χώρων και την παροχή προς τους επιβάτες πρόσθετων εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτησή τους.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ

Η αξιολόγηση των διαδικασιών που αφορούν στις αναχωρήσεις και αφίξεις των επιβατών εντός του κτηρίου του αεροσταθμού βασίστηκε πάνω σε:

- Επιτόπια επίσκεψη στο Αεροδρόμιο της Κω
- Παραδοχές σχεδιασμού από την τωρινή λειτουργική επίδοση του αεροδρομίου, τα πρότυπα της IATA και τα σημεία αναφοράς του τομέα των αερομεταφορών.
- Διαθέσιμες πληροφορίες από το data room και τα πληροφοριακά δελτία του αεροδρομίου.

Δεν υπάρχει χώρος υποδοχής επιβατών, καθώς επίσης τα συστήματα σήμανσης και προσανατολισμού είναι εξαιρετικά ανεπαρκή. Το μέγεθος όλων των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης επιβατών του αεροσταθμού είναι πολύ μικρό για την υφιστάμενη ζήτηση, καθιστώντας με τον τρόπο αυτό τη συμφόρηση και τις ουρές στην αναμονή ένα σημαντικό θέμα κατά τις ώρες αιχμής.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Το Αεροδρόμιο της Κω διαθέτει έναν διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης χωρίς παράλληλο διάδρομο τροχοδρόμησης. Αυτό μειώνει τη δυναμικότητα, καθώς αυτό απαιτεί από τα αεροσκάφη να τροχοδρομούν στον ίδιο διάδρομο. Ο περιμετρικός δρόμος βρίσκεται σε καλή κατάσταση και προσφέρει πρόσβαση σε έναν ιστορικό ναό που παραβιάζει τα Όρια Επιφανειακών Εμποδίων - Obstacle Limitation Surfaces (OLS). Παρατηρήθηκε ότι ο διάδρομος εμφανίζει σημάδια φθοράς και δεν υπάρχουν αρχεία κατασκευής. Η κοπή του γρασιδιού γίνεται 4-5 φορές το χρόνο και δεν υπάρχει οδική σήμανση στο χώρο ελιγμών των αεροσκαφών.

Το υφιστάμενο πλάτος της λωρίδας του διαδρόμου για τον RWY 14/32 είναι μόνο 75m από τον κεντρικό άξονα του διαδρόμου και ως εκ τούτου δεν βρίσκεται σε συμμόρφωση με τα πρότυπα του ICAO. Η μη συμμόρφωση με τα πρότυπα μπορεί να αμβλυνθεί με επέκταση της υφιστάμενης λωρίδας κατά 75m ακόμη σε κάθε πλευρά του διαδρόμου, έτσι ώστε να βρίσκεται σε συμφωνία με τα πρότυπα του ICAO που απαιτούν 150m από τον κεντρικό άξονα του διαδρόμου. Ο RWY 32 διαθέτει Ζώνη Ασφαλείας Τέλους Διαδρόμου (RESA) συμβατή με τα πρότυπα. Η RESA για RWY 14 δεν είναι συμβατή με το Παράρτημα 14 του ICAO, και θα απαιτούσε είτε μετατόπιση του ορίου του διαδρόμου είτε εκχέρσωση για μεγέθυνση της RESA. Υποθέτουμε ότι οι υπάρχουσες εξαιρέσεις μη συμμόρφωσης θα συνεχιστούν και πρέπει να συζητηθούν με την αρμόδια αρχή. Θα πρέπει να γίνει απαλλοτρίωση περίπου 3,600m^2 έκτασης για να καταστεί η RESA σύμφωνη με τα πρότυπα του ICAO.

ΒΑΣΙΚΟΤΕΡΑ ΣΗΜΕΙΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

Υπάρχει διαθέσιμη γη για μελλοντική επέκταση του χώρου ελιγμών αεροσκαφών όπως απαιτεί η ζήτηση.

Δεν υπάρχουν αρχεία κατασκευής του οδοστρώματος και θα χρειαστούν περαιτέρω έρευνες για να καθοριστεί η αιτία φθοράς.

Οι εγκαταστάσεις του αεροσταθμού λειτουργούν πάνω από τη δυναμικότητά τους, είναι σε γενικές γραμμές ανεπαρκείς σε μεγάλο βαθμό και απαιτούν εκτεταμένη συντήρηση και αντικατάσταση.

Ομάδα Β

Αεροσταθμος – Επικειμενα Εργα Ανακαινισης

- Αναδιάταξη της αίθουσας αναχωρήσεων για να παρέχει ένα σύνολο 24 γκισέ απέναντι από την είσοδο του αεροσταθμού παράλληλα με in-line σύστημα αποσκευών HBS.
- Μετεγκατάσταση του χώρου ελέγχου ασφαλείας αριστερά της αναδιατεταγμένης περιοχής των γκισέ.
- Παροχή ενός επιπλέον πάγκου ελέγχου διαβατηρίων στις αφίξεις με αναμονή σε σχήμα ζιγκ ζαγκ έτσι ώστε να αυξηθεί η χωρητικότητα στο χώρο των αφίξεων.
- Συγχώνευση του χώρου παραλαβής αποσκευών για αύξηση των χώρων αναμονής και κυκλοφορίας.

Αεροσταθμος – Επικειμενα Εργα Επεκτασης

- Επέκταση του αεροσταθμού κατά 17.703m² περίπου για να μπορεί να ανταποκριθεί στην προβλεπόμενη ζήτηση και να ικανοποιεί τα πρότυπα LoS C της IATA.

Χωρος Ελεγχομενης Προσβασης (Airside) – Επικειμενα Εργα Ανακαινισης

- Αντικατάσταση των τμημάτων με εκχύσεις καυσίμων που καταστραφηκαν από τις υψηλές θερμοκρασίες του καλοκαιριού.
- Ανακλαστική ρηγμάτωση, άνοιγμα συνδέσμων και ρηγμάτωση και τροχοαυλάκωση των συνδέσμων



Οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις του αεροσταθμού μπορούν να βελτιστοποιηθούν για να βελτιωθούν οι χρόνοι αναμονής στα γκισέ και στον έλεγχο διαβατηρίων.

Επικειμενα Εργα

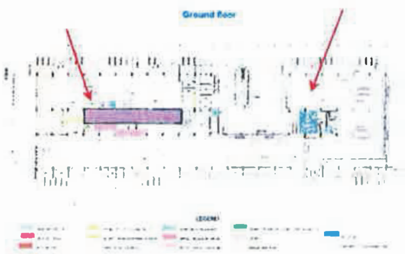
Η αναδιάταξη του υφιστάμενου αεροσταθμού θα αυξήσει των αριθμό των γκισέ και τη χωρητικότητα στον έλεγχο διαβατηρίων αφίξεων, και θα βελτιώσει τις ουρές της αναμονής και την κυκλοφορία των επιβατών με την τροποποίηση της αίθουσας παραλαβής αποσκευών και τη μετεγκατάσταση του χώρου ελέγχου ασφαλείας. Η επέκταση του αεροσταθμού θα δώσει στο αεροδρόμιο τη δυνατότητα να ανταποκριθεί στην προβλεπόμενη ζήτηση και θα βελτιώσει τις διαδικασίες εξυπηρέτησης των επιβατών. Μικρότερες εργασίες συντήρησης απαιτούνται στο χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης, αλλά οι εν λόγω εργασίες δεν θεωρούνται μείζονος σημασίας.

Αεροσταθμος – Επικειμενα Εργα

Ο βασικός σκοπός των εργασιών ανακαίνισης του αεροσταθμού είναι η αναδιάταξη των υφιστάμενων εγκαταστάσεων εντός του κτηρίου για τη βελτίωση της ροής των επιβατών και την αύξηση της χωρητικότητας στους χώρους ελέγχου διαβατηρίων των αφίξεων, παραλαβής αποσκευών και των γκισέ. Σε συνέχεια αυτών των έργων, μια επέκταση μεγαλύτερη των 17,000 m², θα βελτιώσει την ταξιδιωτική εμπειρία των επιβατών στο σύνολό της. Το παρακάτω διάγραμμα δείχνει κάποιες από τις βασικές αλλαγές που πρέπει να γίνουν στην αναδιάταξη:

Αναδιάταξη της αίθουσας αναχωρήσεων για τη δυνατότητα επιπλέον γκισέ και μετεγκατάσταση του χώρου ασφαλείας

Επιπλέον γκισέ για έλεγχο διαβατηρίων στις αφίξεις με ουρά αναμονής ζιγκ ζαγκ



Χωρος Ελεγχομενης Προσβασης (Airside) – Επικειμενα Εργα

Θα χρειαστούν πολλές τοπικές επισκευές στο οδόστρωμα κατά τη διάρκεια της περιόδου Επικείμενων Έργων, ωστόσο δεν απαιτούνται σημαντικές εργασίες σε αυτό το στάδιο.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Μελλοντικές επεκτάσεις στον αεροσταθμό και στον αστικό χώρο του αεροδρομίου έχουν υπολογιστεί να προσφέρουν επαρκή χωρητικότητα σε δυο φάσεις:
  Φάση 1: 2030 - 2043,
  Φάση 2: 2044 - 2055.

ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Το οδόστρωμα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης είναι πιθανό να χρειαστεί αποκατάσταση μέσα στο 2024 εξαιτίας της υφιστάμενης κατάστασης του εδάφους και την υποβάθμιση του οδοστρώματος που έχει παρατηρηθεί.

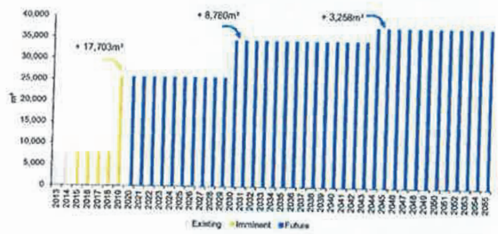
ΧΩΡΟΣ ΕΛΙΓΜΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Το 2030, μια αναδιάταξη των θέσεων στάθμευσης των αεροσκαφών θα επιτρέπει την οπισθέλκυση τους με αποτέλεσμα την αύξηση της χωρητικότητας των θέσεων.

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

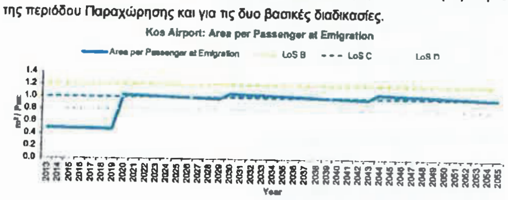
Τα Μελλοντικά Εργα Επέκτασης προβλέπουν την ανάπτυξη του αεροσταθμού σε δυο φάσεις, εξασφαλίζοντας μια επαρκή χωρητικότητα ως το τέλος της περιόδου Παραχώρησης, με εφαρμογή των παραδοχών σχεδιασμού, τους δείκτες και τα κριτήρια που προσδιορίζονται από τους ICAO, IATA, ΕΕ και ΥΠΑ, για τον καθορισμό των απαιτήσεων σε μεγέθη εγκαταστάσεων και χερσαίες ζώνες, όπως περιγράφονται παρακάτω:

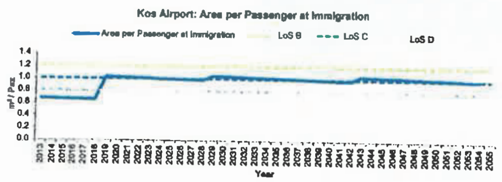
Έχουμε προγραμματίσει μια σταδιακή επέκταση του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου κατά τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης. Η αρχική επέκταση θα πραγματοποιηθεί κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων, ακολουθούμενη από δυο περαιτέρω επεκτάσεις που θα πραγματοποιηθούν μέσα στην περίοδο των Μελλοντικών Έργων, όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα:



Οι εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών του αεροσταθμού έχουν αξιολογηθεί κατά την ώρα σχεδιασμού με σκοπό να παρέχουν ένα ελάχιστο επίπεδο εξυπηρέτησης με βάση τα πρότυπα της IATA, κλάσης LoS C, καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης.

Η ανάλυσή μας, όπως απεικονίζεται στα παρακάτω διαγράμματα, δείχνει ότι οι δυο βασικές διαδικασίες του αεροδρομίου που εμφανίζουν περιορισμένη χωρητικότητα είναι ο έλεγχος διαβατηρίων στις αναχωρήσεις και στις αφίξεις. Ωστόσο, έργα μελλοντικής επέκτασης κατά τη διάρκεια των άμεσων έργων θα εξασφαλίσουν ένα ελάχιστο επίπεδο LoS C το οποίο απαιτείται, και θα διατηρηθεί καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης και για τις δυο βασικές διαδικασίες.





Σχέδιο AutoCAD



Ακριβής μετάφραση στην ελληνική [illegible] του [illegible] πρωτοτύπου [illegible]

03/10/2014

[illegible] βεβαιούσα Δικηγόρος

ΙΡΙΣ Ι. [illegible]ΠΟΥΛΟΥ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΑΛΚΥΟΝΗΣ [illegible] ΦΑΛΗΡΟ

ΤΗΛ.& [illegible]

ΑΦΜ: [illegible] - ΔΟΥ [illegible] ΦΑΛΗΡΟΥ

Α.Μ. Δ.Σ.Α.: [illegible]0257

Santorini Airport Development Plan

Location and Connectivity: Santorini Airport is located on an island in the Southern Aegean region. Santorini is the southernmost member of the Cyclades that offers connections to international and domestic destinations.

Challenge: The terminal is too small and facilities are constrained due to lack of space. Therefore an immediate expansion is needed.

KEY AIRPORT FACTS

Number of Runways: 1 [16L/34R]

Dimensions of Runways: 2,125m x 30

Number of Terminals: 1

Number of Stands: 4

2013 Annual Passengers: 0.89 mppa

2013 Annual Movements: 7,792 ATMs

Current 2-Way Peak Hour Passengers: 881 pax / hour

Current 2-Way Peak Hour ATMs: 5 ATMs / hour

Calculated Runway Capacity: 30 ATMs / hour

Current Terminal Size: 4,696m²



SANTORINI AIRPORT

The island of Santorini is served by an established and growing international airport.

Providing additional processing facilities in the terminal buildingwill deliver immediate benefits by reducing passenger queuing and waiting times whilst also increasing dwell times in commercial areas.

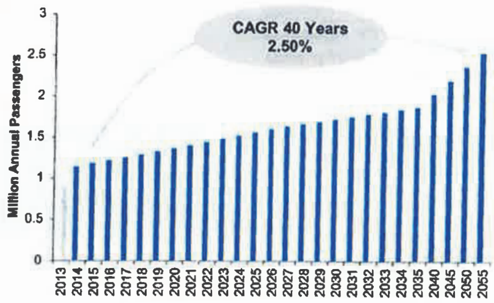
The runway, apron and taxiways are in good condition and reconfiguration of the existing stands will provide an increase in stand capacity.

BACKGROUND

- Santorini is a well-established short break destination for the internal Greek market. However, it is gaining popularity worldwide due to its special volcanic features and its traditional Cycladic character.
- Located around 200km South East of the Greek mainland, Santorini has previously been ranked as one of the world's top islands and holiday destinations.

TRAFFIC FORECAST

Passengers are forecast to grow from 0.9 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 2.5mppa in 2055, with a CAGR of 2.50%. Air traffic movements (ATMs) are forecasted to increase from 7.8 to 19.8 thousand in 2055.



TERMINAL CAPACITY

- Inadequate check-in counters and baggage reclaim capacity across all the design hours in 2015.
- All the passenger processing areas, except gate hold rooms and baggage reclaim are 'capacity critical' in 2015 for LoS C in the design hour due to insufficient queuing and circulation space.

STAND CAPACITY

- Current stand capacity of 4 stands is sufficient to meet current ATM peak hour demand with no stand expansion required in the Imminent Works period.



The terminal capacity at Santorini Airport is severely constrained. This would have to be addressed by building a new terminal as reconfiguration of existing areas would not be sufficient.

ASSESSMENT OF CURRENT INFRASTRUCTURE

TERMINAL

The capacity assessment of the arriving and departing passenger processes within the terminal building has been informed by:

- A site visit to Santorini Airport.
- Planning assumptions driven by current airport operational performance, IATA standards and industry benchmarks.
- Information available from the data room and airport fact sheets.

Given its age and wear the airport is in good condition. However, the terminal facilities are constrained resulting in large queues during peak periods, there is no inline HBS and it is generally too small for its current use with no logical flow for passengers. During the summer period the terminal offers the passenger an option of using the outside café/bar terrace on the first floor of the gate hold rooms.

AIRFIELD

The runway at Santorini has a full length parallel taxiway that can be used as a runway as required. Overall the airside pavements are in good condition with some weed killing required.

The current runway strip length is only 75m from the runway centreline and is therefore not compliant with ICAO standards. This non-compliance could be mitigated by extending the existing strip by a further 75m each side which would overlap with the secondary runway/parallel taxiway by approximately 25m.

RWY 34R has a compliant Runway End Safety Area (RESA). The RESA for RWY 16L is not compliant with ICAO Annex 14 and would either require displacement of the runway threshold or land reclamation to enlarge the RESA. We assume that any mitigations for non-compliance will continue and must be discussed with the appropriate authority. Land expropriation of ~7,200m^2would have to be undertaken to make the RESA compliant with ICAO standards.

INFRASTRUCTURE HIGHLIGHTS

Santorini has been maintained to a good standard, however, all terminal facilities are undersized with congestion and significant queues during peak times.

Terminal – Imminent Refurbishment Works

- Expand landside departures hall, add additional check-in counters, expand security, relocate ticketing counters, expand staff toilets for passenger use and expand landside the Food and Beverage offering (F&B).
- Expand airside holdrooms for both Intra-Schengen and Extra-Schengen passengers.
- Provide airside duty free and/or F&B both on the ground and the first floor.
- Extend baggage reclaim belt to increase presentation length and consequently reduce queuing times for arriving passengers.

Terminal – Imminent Expansion Works

- Terminal expansion of 720m² currently in progress.
- Terminal expansion of 17,079m² to meet forecast demand and IATA LoS C standard for passenger processing.

Airside – Imminent Refurbishment Works

- The runway, apron and taxiways were observed to be in very good condition with a PCN of 54 which means that the airside pavements would not require any imminent refurbishment works.

Imminent Works

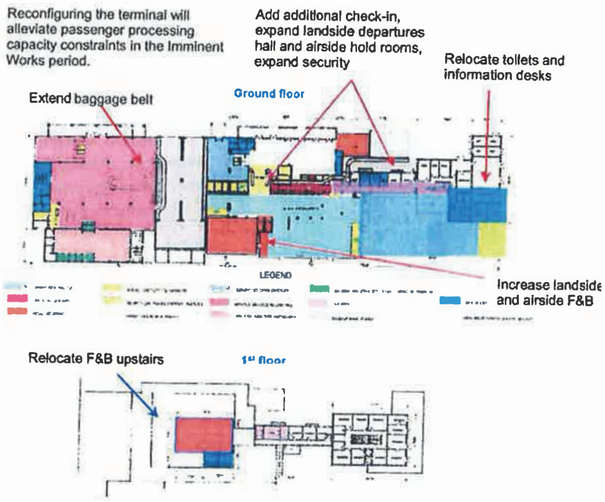
Optimisation and reconfiguration of the passenger processing facilities within the existing terminal footprint will ensure that Santorini Airport achieves an IATA Level of Service (LoS) C in the Imminent Works period.

A significant expansion in the Imminent Works period will provide the facilities and space required to ensure that the LoS improves from the current level and is maintained until a second expansion in the Future Works period.

The apron and taxiways are in good condition and will not require any imminent refurbishment works. The runway is also in a good condition.

Terminal – Imminent Works

The aim of the Imminent Works is to address the main constraints experienced by passengers. This will be achieved by upgrading and expanding several core areas in order to provide more passenger processing space. In addition the works will expand the food and beverage offering and provide increase capacity at baggage reclaim. The drawings below summarise the key changes during the imminent works period:





Airside – Imminent Works

The airside pavements were observed to be in a good condition and therefore will not require any refurbishment works in the Imminent Works period.

CLUSTER B

Terminal – Future Expansion Works

- Future terminal and landside expansions have been sized to provide capacity as follows:
  Phase 1 – 2030 to 2043,
  Phase 2 – 2044 to 2055.

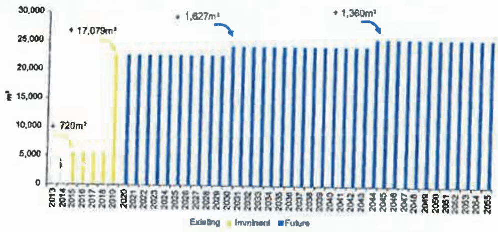
Apron – Future Expansion Works

- In 2030 reconfigure stands to allow pushbacks resulting in an increase in stand capacity from 4 stands to 17 stands.

Future Works

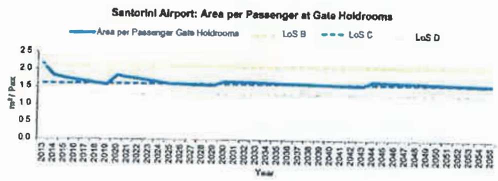
The Future Expansion Works provide a two phase terminal development ensuring sufficient capacity until the end of the Concession period A reconfiguration of stands to allow pushbacks will enable an increase in stand capacity.

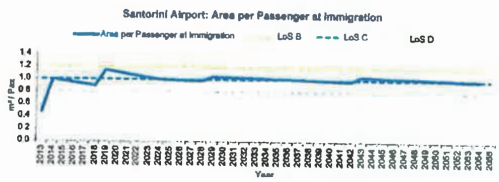
We have planned a phased expansion of the terminal and landside over the Concession period. The initial larger expansion will be constructed during the Imminent Works Period with a further two smaller expansions to be constructed during the Future Works period, as shown in the phasing chart below:



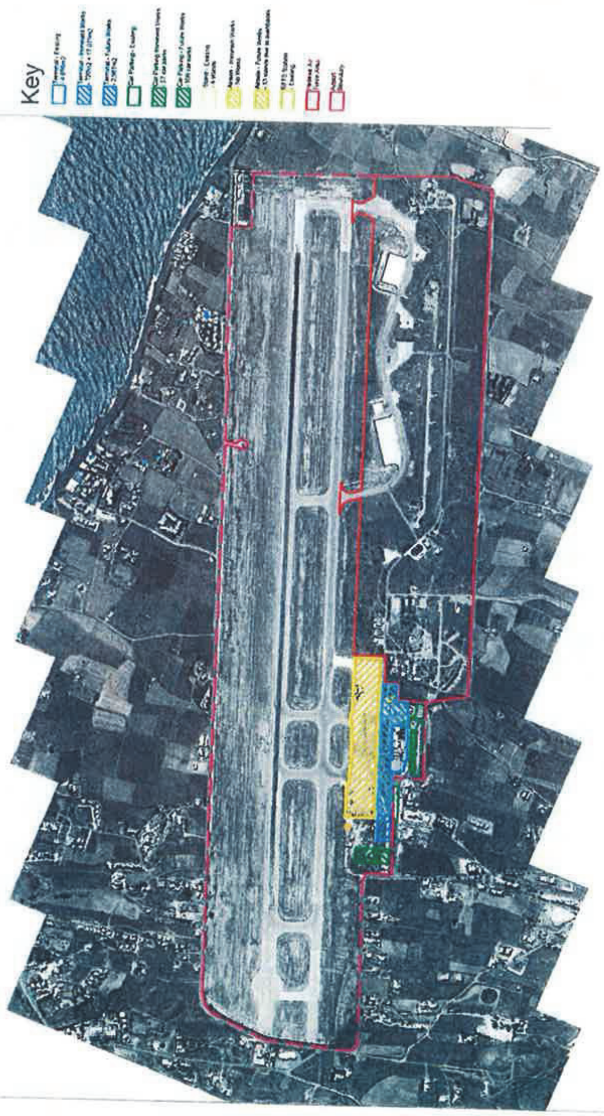
The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimum IATA LoS C across the duration of the Concession period.

Our analysis, illustrated in the charts below,shows that the two main capacity constrained processes at the airport are the Gate Holdrooms and Immigration. However Future Expansion Workswill ensure a minimum LoS C is delivered for both processes.





AutoCAD Drawing



Santorini Airport Developmental Plan

Ομάδα Β

Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Σαντορίνης

Τοποθεσία και Διασυνδέσεις: Το Αεροδρόμιο της Σαντορίνης βρίσκεται στη περιοχή του Νοτίου Αιγαίου. Η Σαντορίνη είναι το νοτιότερο νησί των Κυκλάδων, που προσφέρει σύνδεση με διεθνείς και εγχώριους προορισμούς.

Πρόκληση: Ο αεροσταθμός είναι πολύ μικρός και οι εγκαταστάσεις περιορίζονται λόγω έλλειψης χώρου. Ως εκ τούτου απαιτείται άμεση επέκταση.

ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Αριθμός Διαδρόμων: 1 [16L/34R]

Διατάσεις Διαδρόμου: 2.125m x 30

Αριθμός Αεροσταθμών: 1

Αριθμός θέσεων αεροσκαφών: 4

Αριθμός Επιβατών ανά Έτος (2013): 0,89 εκατ. επιβάτες

Αριθμός Μετακινήσεων ανά Έτος (2013): 7.792 ATMs

Αναχωρήσεις/Αφίξεις Επιβατών κατά την Ώρα Αιχμής: 881 επιβάτες / ώρα

Κινήσεις Αναχωρήσεων/Αφίξεων κατά την Ώρα Αιχμής: 5 ATMs / ώρα

Υπολογιζόμενη Χωρητικότητα Διαδρόμων: 30 ATMs / ώρα

Μέγεθος υφιστάμενου αεροσταθμού: 4.696m²



ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΣ

Το νησί της Σαντορίνης εξυπηρετείται από ένα διεθνές αεροδρόμιο το οποίο έχει καθιερωθεί και αναπτύσσεται.

Η κατασκευή πρόσθετων εγκαταστάσεων στο κτήριο του αεροσταθμού θα επιφέρει άμεσα οφέλη με τη μείωση χρόνων και ουράς στην αναμονή των επιβατών, ενώ παράλληλα θα αυξήσει τη διάρκεια που κάποιος επιβάτης θα παραμείνει στις εμπορικές περιοχές του σταθμού.

Ο διάδρομος, ο χώρος ελιγμών των αεροσκαφών και οι διάδρομοι τροχοδρόμησης βρίσκονται σε καλή κατάσταση, και η αναδιάταξη των υφισταμένων θέσεων των αεροσκαφών θα επιφέρει αύξηση της χωρητικότητας στάθμευσης.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- Η Σαντορίνη στην Ελληνική αγορά έχει καθιερωθεί ως ένας προορισμός για σύντομα διαλείμματα/μικρές αποδράσεις. Ωστόσο, αυξάνεται συνεχώς η δημοτικότητα της σε παγκόσμιο επίπεδο, λόγω των ιδιαίτερων ηφαιστειακών στοιχείων που διαθέτει και του παραδοσιακού κυκλαδίτικου χαρακτήρα της
- 200km περίπου νοτιοανατολικά της ηπειρωτικής χώρας, η Σαντορίνη βρίσκεται στη λίστα με τους κορυφαίους προορισμούς για διακοπές στον κόσμο.

ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Ο αριθμός των επιβατών αναμένεται να αυξηθεί από 0.9 mmpa (εκ. επιβ. ετησίως) το 2013 σε 2.5 mppa το 2055, με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του 2,50%. Η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) προβλέπεται να αυξηθεί από 7.800 σε 19.800 το 2055.



ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ

- Ανεπάρκεια σε υγιώς και στη χωρητικότητα της περιοχής παραλαβής αποσκευών για όλες τις ώρες σχεδιασμού το 2015.

- Η χωρητικότητα όλων των περιοχών εξυπηρέτησης επιβατών, εκτός των πυλών αναμονής και του χώρου παραλαβής αποσκευών, είναι σε «Κρίσιμη Χωρητικότητα» το 2015 για επίπεδο υπηρεσιών LoS C στην ώρα σχεδιασμού, εξαιτίας της ανεπάρκειας χώρων αναμονής και κυκλοφορίας.

ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

- Η υφιστάμενη χωρητικότητα των 4 θέσεων αεροσκαφών ικανοποιεί την τρέχουσα ζήτηση σε μετακινήσεις (ATM) σε ώρες αιχμής, χωρίς να απαιτείται επέκτασή τους κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων.



Η χωρητικότητα του αεροσταθμού στο Αεροδρόμιο της Σαντορίνης παρουσιάζει τεράστιους περιορισμούς. Αυτό πρέπει να αντιμετωπιστεί με την κατασκευή ενός νέου αεροσταθμού, καθώς πιθανή αναδιάταξη των υφιστάμενων υποδομών, δεν επαρκεί.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ

Η αξιολόγηση των διαδικασιών που αφορούν στις αναχωρήσεις και αφίξεις των επιβατών εντός του κτηρίου του αεροσταθμού βασίστηκε πάνω σε:

- Επιτόπια επίσκεψη στο Αεροδρόμιο της Σαντορίνης.
- Παραδοχές σχεδιασμού από την τωρινή λειτουργική επίδοση του αεροδρομίου, τα πρότυπα της IATA και τα σημεία αναφοράς του τομέα των αερομεταφορών.
- Πληροφορίες διαθέσιμες από το data room και ενημερωτικά δελτία του αεροδρομίου.

Δεδομένων της ηλικίας και της φθοράς, το αεροδρόμιο βρίσκεται σε καλή κατάσταση. Ωστόσο, οι εγκαταστάσεις του αεροσταθμού είναι περιορισμένες προκαλώντας μεγάλες ουρές επιβατών τις περιόδους αιχμής, ενώ δεν υπάρχει in-line σύστημα διαχείρισης αποσκευών (HBS) και είναι γενικότερα μικρό για την τρέχουσα χρήση του, χωρίς λογικές ροές επιβατών. Κατά την διάρκεια της θερινής περιόδου δίνεται η δυνατότητα στους επιβάτες χρήσης εξωτερικής καφετέριας που βρίσκεται στο δώμα των χώρων αναμονής των πυλών στον 1° όροφο.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Ο διάδρομος του αεροδρομίου της Σαντορίνης διαθέτει έναν τροχόδρομο κανονικού μήκους που μπορεί να χρησιμοποιηθεί και ως διάδρομος, εφόσον απαιτηθεί. Γενικά τα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης είναι σε καλή κατάσταση και απαιτείται μόνο μικρής έκτασης ζιζανιοκτονία.
Το υφιστάμενο πλάτος του διαδρόμου είναι μόνον 75μ από το κέντρο του διαδρόμου και επομένως δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των προτύπων του Διεθνή Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO). Αυτή η μη συμμόρφωση αντιμετωπίζεται με επέκταση του πλάτους του διαδρόμου κατά επιπλέον 75m εκατέρωθεν της άκρης του διαδρόμου, επικαλύπτοντας περίπου κατά 25μ τον δευτερεύοντα διάδρομο/τροχόδρομο.

Ο διάδρομος RWY 34R έχει επαρκή Ζώνη Ασφάλειας Τέλους Διαδρόμων (RESA). Η Ζώνη Ασφάλειας Τέλους Διαδρόμων (RESA) για διάδρομο RWY 16L δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παραρτήματος 14 του ICAO και απαιτείται μετατόπιση του αναβαθμού του διαδρόμου ή αναδιαμόρφωση έκτασης ώστε να αυξηθεί η RESA. Εκτιμούμε ότι οι υφιστάμενες απαλλαγές για μη συμμόρφωση θα διατηρηθούν και πρέπει να συζητηθούν με την αρμόδια αρχή. Απαιτείται απαλλοτρίωση έκτασης ~7,200m² ώστε να δημιουργηθεί Ζώνη Ασφάλειας Τέλους Διαδρόμων (RESA) σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ICAO.

ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Το Αεροδρόμιο Σαντορίνης έχει διατηρηθεί σε ένα καλό επίπεδο , ωστόσο όλες οι εγκαταστάσεις του αεροσταθμού είναι υποδιαστασιολογημένες εμφανίζοντας συμφορήσεις και σημαντικές ουρές επιβατών κατά τις περιόδους αιχμής.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Επέκταση της αίθουσας αναχωρήσεων στον αστικό χώρο του αεροδρομίου, προσθήκη επιπλέον γκισέ, επέκταση ελέγχου ασφαλείας, μετακίνηση γραφείων γκισέ έκδοσης εισιτηρίων, επέκταση των WC προσωπικού για χρήση επιβατών και επέκταση του αναψυκτηρίου (F&B) του αστικού χώρου.
- Επέκταση των χώρων αναμονής του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης τόσο για τις πύλες χώρων Schengen όσο και χωρών εκτός Schengen.
- Παροχή αφορολόγητων ειδών ή/και F&B στον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης τόσο στο ισόγειο όσο και στον 1° όροφο.
- Επέκταση του ιμάντα παραλαβής αποσκευών για αύξηση του μήκους εμφάνισης των αποσκευών και επομένως την μείωση του χρόνου αναμονής για τους αφιχθέντες επιβάτες

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Επέκταση 720m² του αεροσταθμού είναι σε εξέλιξη.
- Επέκταση ~17.079m² του αεροσταθμού ώστε να καλυφθεί η προβλεπόμενη ζήτηση και να τηρηθούν τα απαιτούμενα επίπεδα υπηρεσιών IATA LoS C της διαχείρισης επιβατών.

ΧΩΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Ο διάδρομος, ο χώρος ελιγμών των αεροσκαφών και οι τροχόδρομοι διαπιστώθηκε ότι είναι σε καλή κατάσταση με αριθμό ταξινόμησης οδοστρωμάτων (PCN) 54 που σημαίνει ότι δεν απαιτείται να γίνουν άμεσα εργασίες ανακαίνισης στα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων.



ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

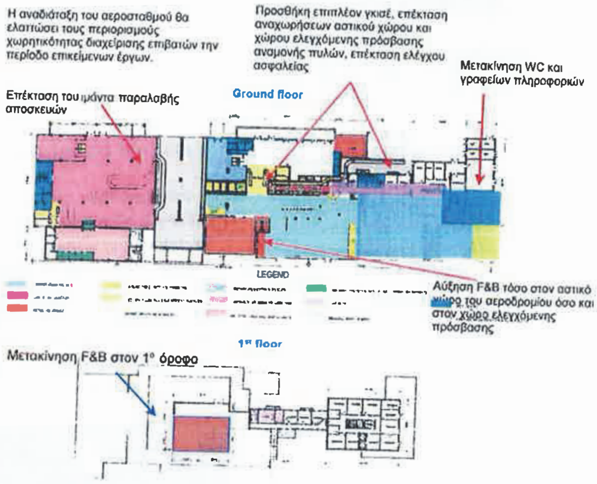
Η βελτίωση και αναδιαμόρφωση των εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών εντός της κάλυψης του κτιρίου του αεροσταθμού θα εξασφαλίσουν ένα επίπεδο υπηρεσιών IATA LoS C κατά την περίοδο επικείμενων έργων.

Μια σημαντική επέκταση την περίοδο των επικείμενων έργων θα δημιουργήσει τις εγκαταστάσεις και τους χώρους που απαιτούνται ώστε να εξασφαλίζεται βελτίωση του επιπέδου των υπηρεσιών από το τρέχον επίπεδο και διατήρηση του μέχρι την υλοποίηση δεύτερης επέκτασης κατά την περίοδο μελλοντικών έργων.

Ο χώρος ελιγμών και οι τροχόδρομοι είναι σε καλή κατάσταση και δεν απαιτείται υλοποίηση επικείμενων έργων ανακαίνισης. Ο διάδρομος είναι επίσης σε καλή κατάσταση.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Σκοπός των άμεσων έργων είναι η αντιμετώπιση των περιορισμών που αντιμετωπίζουν οι επιβάτες. Αυτό θα επιτευχθεί με την αναβάθμιση και επέκταση μέρους των βασικών χώρων ώστε να διαμορφώνεται περισσότερος χώρος διαχείρισης επιβατών. Επιπλέον τα έργα θα επεκτείνουν τους χώρους προσφοράς φαγητού και αναψυκτικών (F&B) και θα αυξήσουν την χωρητικότητα στον χώρο παραλαβής αποσκευών. Το παρακάτω σχέδιο συνοψίζει τις βασικές αλλαγές κατά την περίοδο των επικείμενων έργων:



ΧΩΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ (AIRSIDE) – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Τα οδοστρώματα διαπιστώθηκαν να είναι σε καλή κατάσταση και επομένως δεν απαιτείται υλοποίηση έργων ανακαίνισης κατά την περίοδο των επικείμενων έργων.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Έχουν διαστασιολογηθεί μελλοντικά έργα επέκτασης του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου ώστε να παρέχεται ικανή χωρητικότητα ως ακολούθως:
  Φάση 1 – 2030 με 2043
  Φάση 2 – 2044 με 2055

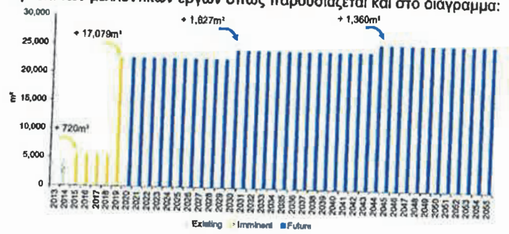
ΧΩΡΟΣ ΕΛΙΓΜΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

- Το 2030 αναδιαμόρφωση του χώρου ελιγμών για να επιτρέπεται η οπισθέλκυση, ώστε να αυξηθεί η χωρητικότητα των χώρων στάθμευσης από 4 σε 17.

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

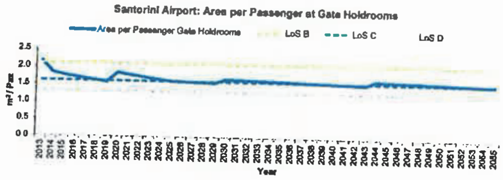
Με τα μελλοντικά έργα επέκτασης θα υλοποιηθεί ανάπτυξη του αεροσταθμού σε 2 φάσεις εξασφαλίζοντας επαρκή χωρητικότητα μέχρι το τέλους της περιόδου Παραχώρησης. Η αναδιαμόρφωση του χώρου ελιγμών για να επιτρέπεται η οπισθέλκυση, θα αυξήσει τον αριθμό των θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών.

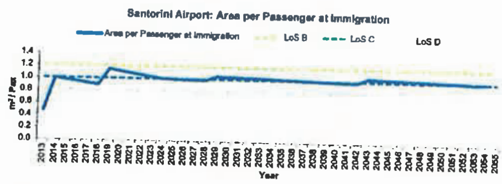
Έχουμε σχεδιάσει μια σταδιακή επέκταση του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου κατά την Περίοδο Παραχώρησης. Η αρχική μεγαλύτερη επέκταση θα υλοποιηθεί κατά την διάρκεια των επικείμενων έργων και θα ακολουθήσει υλοποίηση 2 μικρότερων επεκτάσεων κατά την διάρκεια των μελλοντικών έργων όπως παρουσιάζεται και στο διάγραμμα:

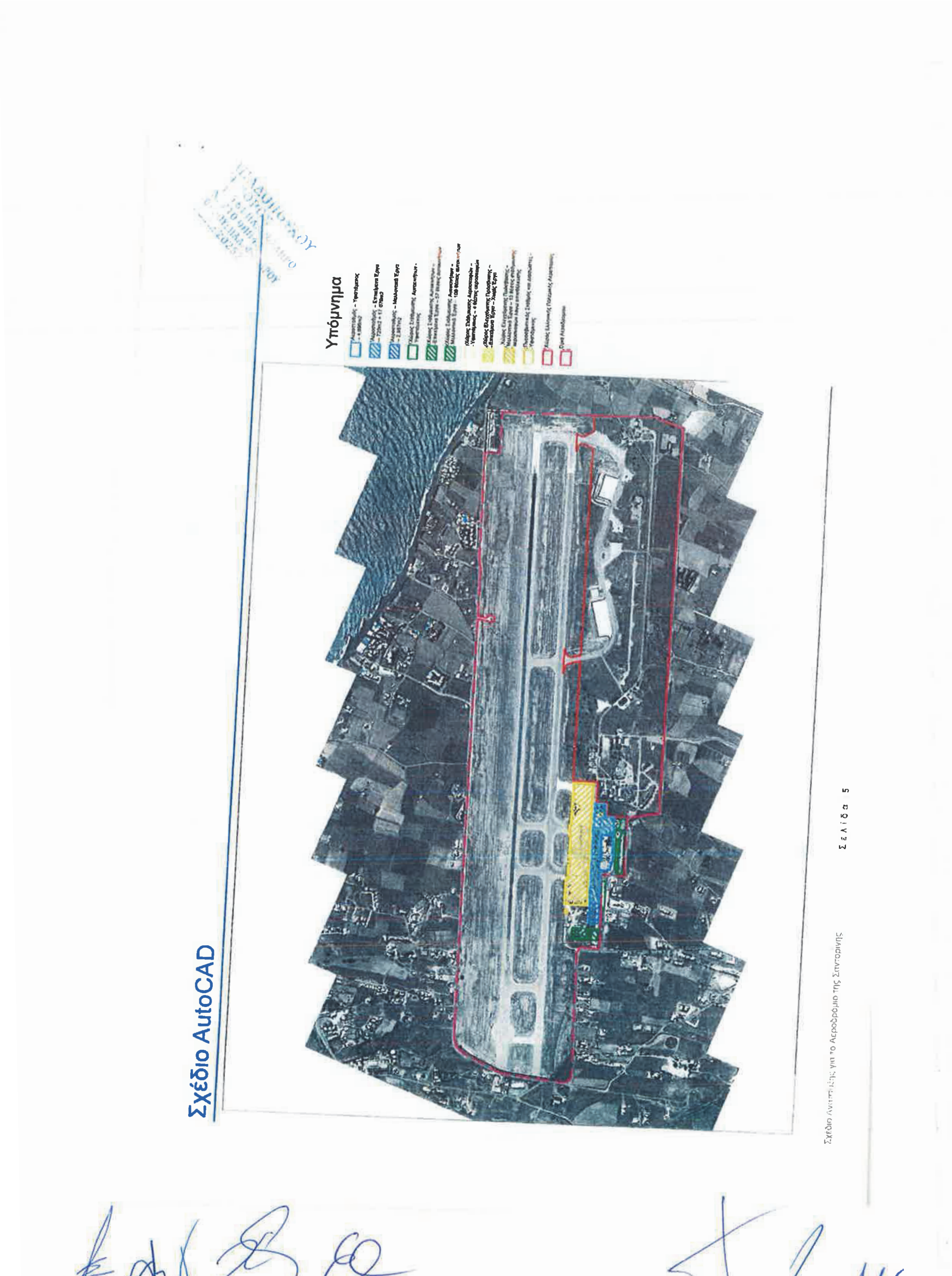


Οι εγκαταστάσεις διαχείρισης των επιβατών του αεροσταθμού έχουν αξιολογηθεί για ώρα σχεδιασμού που να παρέχεται επίπεδο υπηρεσιών κατ' ελάχιστον IATA LoS C για όλη την Περίοδο Παραχώρησης.

Η ανάλυσή μας έδειξε ότι υπάρχουν δύο βασικές διαδικασίες που περιορίζουν την χωρητικότητα, οι διαδικασίες στους χώρους αναμονής των πυλών και του ελέγχου διαβατηρίων κατά την άφιξη. Ωστόσο, με τα μελλοντικά έργα επέκτασης θα εξασφαλιστεί ότι οι εγκαταστάσεις των επιβατών και για τις δύο διαδικασίες θα επιτυγχάνουν ένα ελάχιστο επίπεδο υπηρεσιών LoS C.






Σχέδιο AutoCAD
Υπόμνημα
Σελίδα 5

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.
Αθήνα, 03/10/2014
Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα
Δικηγόρος

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΑΛΚΥΟΝΗΣ 37, [illegible] ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ.& FAX [illegible] 377
ΑΦΜ: [illegible] - ΔΟΥ: ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ
ΑΜ. Δ.Σ.Α.: 20257

Mikonos Airport Development Plan

Location and Connectivity: The Island of Mikonos Is part of the Cyclades and is the main airport on the island serving international and domestic destinations.

Challenge: Terminal capacity is constrained due to an inefficient layout with additional requirements to improve airside pavement condition, expand apron capacity and replacement of utilities.

KEY AIRPORT FACTS

Number of Runways: 1 [16/34]

Dimensions of Runways: 1,902m x 30

Number of Terminals: 1

Number of Stands: 3

2013 Annual Passengers: 0.61 mppa

2013 Annual Movements: 5,986 ATMs

Current 2-Way Peak Hour Passengers: 760 pax / hour

Current 2-Way Peak Hour ATMs: 6 ATMs / hour

Calculated Runway Capacity: 18 ATMs / hour

Current Terminal Size: 7,021m²



MIKONOS AIRPORT

Mikonos is a wellestablished holiday destination, particularly withvisitors from the UK. Apron rehabilitation and significant improvements in runwaypavement quality are required andwill result in increased stand numbers and the ability to accept larger aircraft types.

The airport is a very site constrained facility, with limited room for expansion. However, an increase in capacity can be achieved through the construction of multi-level terminal facilities.

BACKGROUND

- Mikonos is a popular destination amongst Greek nationalsduring the summer months, as well as attracting mainly Italian and British tourists from the EU.
- The island has many beaches and has gained the name of 'Capri of Greece'.

TRAFFIC FORECAST

Passengers are forecast to grow from 0.6 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 2.0mppa in 2055, with a CAGR of 2.99%. Air traffic movements (ATMs) are forecasted to increase from 6.0 to 17.5 thousand in 2055.



TERMINAL CAPACITY
- Adequate number of passenger processing facilities for both arriving and departing flows across all design hours in 2015.

STAND CAPACITY
- Current stand capacity of 3 stands is sufficient to meet current ATM peak hour demand.



The terminal capacity at Mikonos Airport is severely constrained and can be addressed by expansion to enhance and create additional passenger processing facilities.

ASSESSMENT OF CURRENT INFRASTRUCTURE

TERMINAL

The capacity assessment of the arriving and departing passenger processes within the terminal building has been informed by:

- A site visit to Mikonos Airport.
- Planning assumptions driven by current airport operational performance, IATA standards and industry benchmarks.
- Information available from the data room and airport fact sheets.

The terminal at Mikonos Airport is split into two separate areas, one for domestic and one for international, resulting in an inefficient process with two separate check-in areas and security screening lanes.During off peak winter season, only the domestic terminal is used. The terminal is in moderate condition in comparison to other airports in this cluster.

AIRFIELD

The airport has one runway with no parallel taxiway, requiring aircraft to backtrack along the runway, which reduces capacity. AGL and signage are not compliant with ICAO Annex 14. The pavement at the airport is particularly poor, where FOD is generated on the runway due to the condition of the pavement. The apron also requires significant rehabilitation works. Vegetation is growing on the side of the runway, resulting in cracking, this should be removed.

The current runway strip width for RWY 16/34 is not compliant with ICAO Annex 14. This non-compliance can be addressed by grading the additional runway strip width.

RWY 16L and RWY 34R both have non-compliant Runway End Safety Areas (RESAs). These will require either a displacement of the runway threshold or land reclamation of circa13,500m^{2}for RWY 16L and circa 4,500m^{2}for RWY 34R would have to be undertaken to make the RESA compliant with ICAO standards. We assume that any existing exemptions for non-compliance will continue and must be discussed with the appropriate authority.

The airside pavements will require significant investigatory works to establish formally their residual life and replacement year.

INFRASTRUCTURE HIGHLIGHT

The main works required are related to the airfield pavements, which will require significant rehabilitation along with maintenance tasks such as changing runway edge lights from blue to white, drain clearing and paint markings.

TERMINAL – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

- No significant passenger processing capacity issues which negates the requirement for Imminent Refurbishment Works.

TERMINAL – IMMINENT EXPANSION WORKS

- Terminal expansion of ~8,839m²to meet forecast demand and IATA LoS C standard for passenger processing.

AIRSIDE – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

- The runway and apron requires immediate attention and refurbishment.



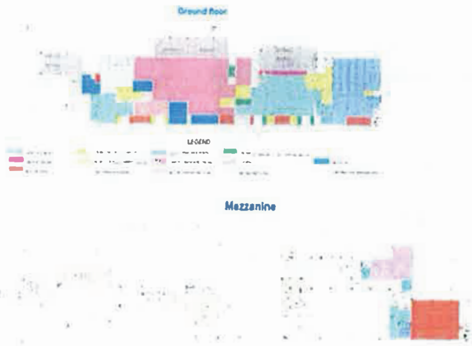
Existing airside pavements need to be upgraded and strengthened to address major unevenness and cracking.

IMMINENT WORKS

A terminal expansion in the imminent Works period will ensure the airport has sufficient capacity for passenger processing for the duration of the Concession period.Immediate refurbishment of the runway and apron is also requiredto address the pavement conditions witnessed during the site visits.

TERMINAL – IMMINENT WORKS

No imminent refurbishment works are required at Mikonos Airport. However, a terminal expansion in the Imminent Works phase will ensure that the airport meets forecast demand and IATA LoS C standards for passenger processing. For reference, the layout of the current terminal building is illustrated in the drawings below.



AIRSIDE – IMMINENT WORKS

The immediate focus of the airside refurbishment works is to address the most urgent maintenance issues. Therefore, the runway and apron will require immediate attention and refurbishment during the Imminent Works period; this will include the replacement of part of the apron and rehabilitation of the runway.

Terminal – Future Expansion Works

- No Future Expansion works will be required as the Imminent Works will provide enough capacity for the duration of the Concession period.

Runway – Future Refurbishment Works

- The airside pavement is likely to require further rehabilitation in 2035.

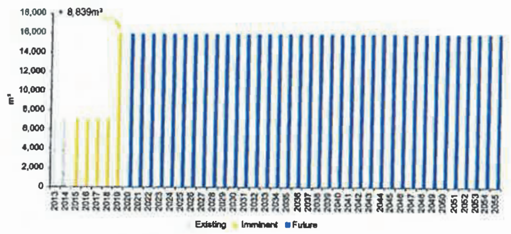
Apron – Future Expansion Works

- No anticipated future apron expansion works because in 2015 the stands will be reconfigured to allow pushbacks, resulting in an increase in stand capacity. This will be completed as part of the pavement rehabilitation works.

Future Works

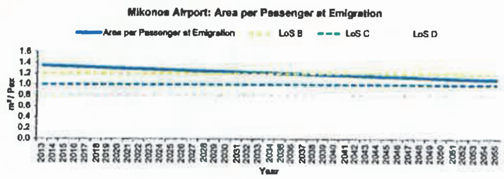
The Imminent Expansion works to the terminal will ensure Mikonos Airport achieves an IATA Level of Service (LoS) C in the Imminent Works period and this will be sufficient capacity for the duration of the Concession period.

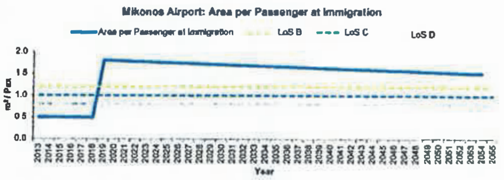
The initial expansion will be constructed during the Imminent Works period with no requirement to expand the terminal in the Future Works as shown in the chart below.

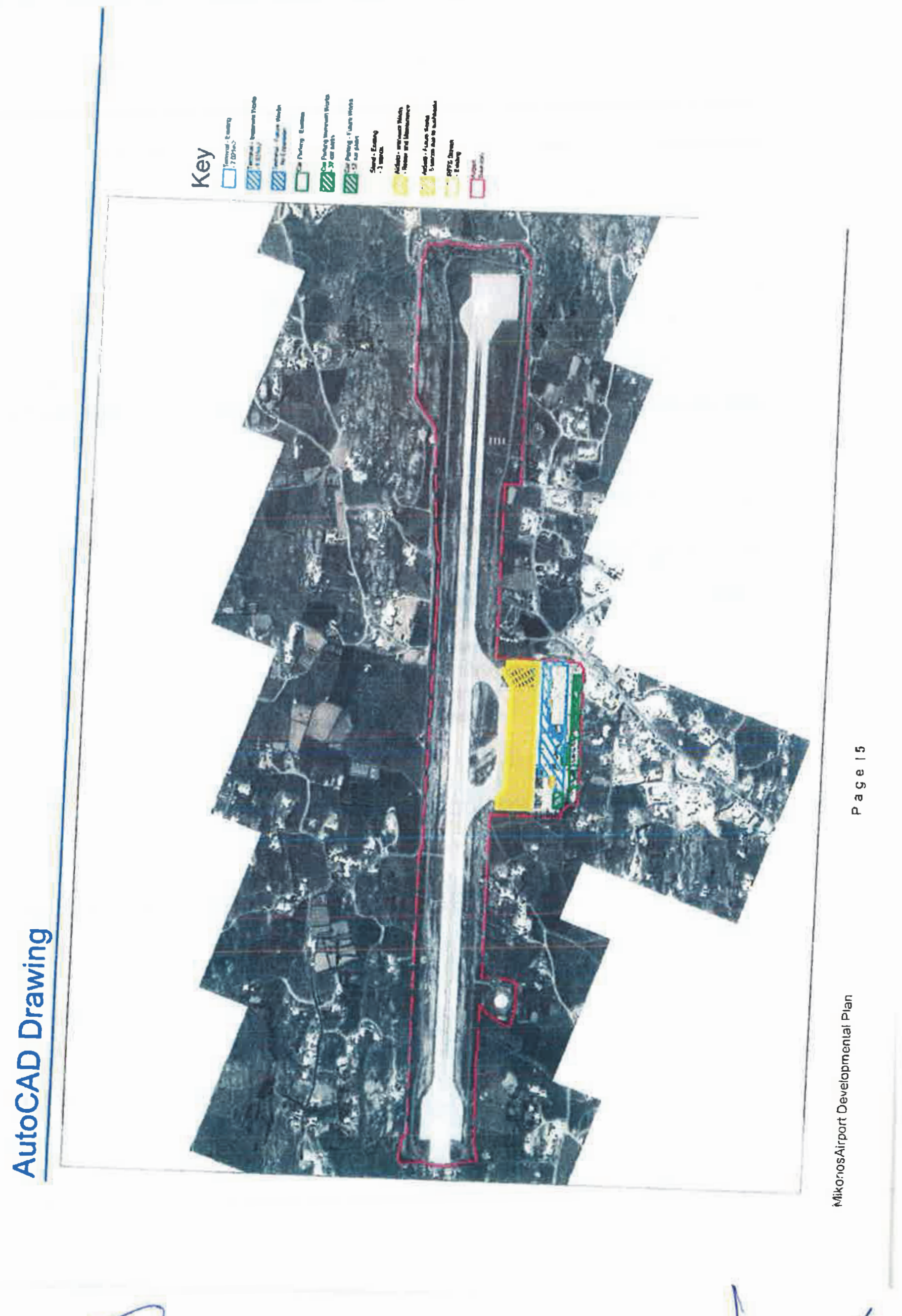


The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimumIATA LoS C across the duration of the Concession.

Our analysis, illustrated in the charts below, shows that the main capacity constrained passenger process facility is Immigration. However, Imminent Expansion Works will provide a sufficient level of comfort for passengers showing a value greater than LoS B for the entirety of the Concession period. There are no constrained departure processes, with the worst capacity constrained process being Emigration, although this still achieves the minimum Los C requirement for the duration of the Concession period.






AutoCAD Drawing
Key
Page | 5
MikonosAirport Developmental Plan

Ομάδα Β

Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Μυκόνου

Τοποθεσία και Διασυνδέσεις: Το νησί της Μυκόνου αποτελεί νησί των Κυκλάδων και το αεροδρόμιο του νησιού εξυπηρετεί διεθνείς και εγχώριους προορισμούς.

Πρόκληση: Η χωρητικότητα του αεροσταθμού περιορίζεται λόγω αναποτελεσματικού σχεδιασμού απαιτώντας επιπροσθέτως βελτιώσεις στο οδόστρωμα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης, επέκταση του χώρου ελιγμού των αεροσκαφών και αντικατάσταση των λειτουργικών υποδομών (utilities).

ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Αριθμός Διαδρόμων: 1 [16/34]

Διαστάσεις Διαδρόμων: 1.902m x 30

Αριθμός Αεροσταθμών: 1

Αριθμός Θέσεων Στάθμευσης: 3

2013 Επιβάτες Ετησίως: 0.61 εκατ. επιβάτες

2013 Μετακινήσεις Ετησίως: 5.986 ATMs

Αναχωρήσεις/Αφίξεις Επιβατών κατά την Ώρα Αιχμής: 760 επιβάτες / ώρα

Κινήσεις Αναχωρήσεων/Αφίξεων κατά την Ώρα Αιχμής: 6 ATMs / ώρα

Υπολογιζόμενη Χωρητικότητα Διαδρόμων: 18 ATMs / ώρα

Μέγεθος Υφιστάμενου Αεροσταθμού: 7.021m²



ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΜΥΚΟΝΟΥ

Η Μύκονος είναι ένας δημοφιλής προορισμός διακοπών, ιδιαίτερα για επισκέπτες από το Ηνωμένο Βασίλειο. Για την αύξηση του αριθμού των θέσεων στάθμευσης και τη δυνατότητα υποδοχής μεγαλύτερων τύπων αεροσκαφών απαιτείται αναδιαμόρφωση στον χώρο ελιγμού των αεροσκαφών και σημαντικές βελτιώσεις στην ποιότητα του οδοστρώματος του αεροδιαδρόμου.

Το αεροδρόμιο είναι εγκατεστημένο σε μια πολύ περιορισμένη έκταση, με περιορισμένους χώρους για επέκταση. Ωστόσο, η αύξηση της χωρητικότητας μπορεί να επιτευχθεί με την κατασκευή εγκαταστάσεων πολλαπλών επιπέδων στον αεροσταθμό.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- Η Μύκονος είναι ένας δημοφιλής προορισμός για τους Έλληνες κατά την θερινή περίοδο, καθώς και για Ιταλούς και Βρετανούς τουρίστες από την ΕΕ.
- Το νησί διαθέτει πολλές παραλίες και έχει αποκτήσει το όνομα «Κάπρι της Ελλάδος».

ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Ο αριθμός των επιβατών προβλέπεται να αυξηθεί από 0,6 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως (mppa) το 2013 σε 2,0 mppa το 2055, με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του 2.99%. Η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ΑΤΜ) προβλέπεται να αυξηθεί από 6.0 σε 17,5 χιλιάδες το 2055.



Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Μυκόνου

Σελίδα | 1

ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ

- Επαρκής αριθμός εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών και για τις δύο ροές αναχωρήσεων και αφίξεων για όλες τις ώρες σχεδιασμού για το 2015.

ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

- Ο αριθμός των 3 θέσεων στάθμευσης επαρκεί για να καλύψει την τρέχουσα ζήτηση ATM κατά την ώρα αιχμής.



Η χωρητικότητα του αεροσταθμού του αεροδρομίου της Μυκόνου είναι αρκετά περιορισμένη, κάτι που μπορεί να αντιμετωπιστεί με την επέκτασή του για την ενίσχυση και δημιουργία επιπρόσθετων εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ

Η εκτίμηση της χωρητικότητας των αφιχθέντων και αναχωρούντων επιβατών εντός του κτιρίου του αεροσταθμού έχει γίνει από:

- Επίσκεψη στο Αεροδρόμιο της Μυκόνου.
- Σχεδιαστικές παραδοχές που απορρέουν από τις τρέχουσες επιχειρησιακές επιδόσεις του αεροδρομίου, τα πρότυπα της IATA και σημεία αναφοράς του τομέα της αεροπλοΐας
- Πληροφορίες διαθέσιμες από το data room και ενημερωτικά δελτία του αεροδρομίου.

Ο αεροσταθμός του αεροδρομίου της Μυκόνου χωρίζεται σε δύο τμήματα, ένα για τις εσωτερικές και ένα για τις διεθνείς πτήσεις, δημιουργώντας μία αναποτελεσματική διαδικασία που περιλαμβάνει δύο ξεχωριστούς χώρους γκισέ και 2 διαδρόμους ελέγχου ασφαλείας. Κατά την χειμερινή περίοδο εκτός αιχμής, χρησιμοποιείται μόνο ο αεροσταθμός για εσωτερικές πτήσεις. Ο αεροσταθμός είναι σε μέτρια κατάσταση σε σύγκριση με άλλα αεροδρόμια αυτής της Ομάδας.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Το αεροδρόμιο έχει έναν διάδρομο χωρίς παράλληλο τροχόδρομο, και απαιτείται τα αεροσκάφη να τροχοδρομούν στον ίδιο διάδρομο, κάτι που μειώνει την χωρητικότητα. Ο φωτισμός του διαδρόμου και η σήμανση δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παραρτήματος 14 του Διεθνή Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO). Το οδόστρωμα του αεροδρομίου είναι σε ιδιαίτερα άσχημη κατάσταση, ενώ λόγω της κατάστασης του δημιουργούνται στο διάδρομο FOD. Στον χώρο ελιγμών των αεροσκαφών απαιτείται επίσης η υλοποίηση σημαντικών έργων αποκατάστασης. Βλάστηση έχει αναπτυχθεί στις πλευρές του διαδρόμου, δημιουργώντας ρωγμές, και πρέπει να αφαιρεθεί.

Το τρέχον πλάτος του διαδρόμου RWY 16/34 δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παραρτήματος 14 του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO). Αυτή η μη συμμόρφωση μπορεί να αντιμετωπιστεί αναβαθμίζοντας επιπροσθέτως το πλάτος.

Οι διάδρομοι RWY 16L and RWY 34R δεν έχουν επαρκείς Ζώνες Ασφάλειας Τέλους Διαδρόμων (RESAs).Απαιτείται είτε μετατόπιση του διαδρόμου προσγείωσης-απογείωσης ή αναδιάταξη γης 13,500m^2 για RWY 16L και 4,500m^2 για RWY 34R για Ζώνη Ασφάλειας Τέλους Διαδρόμων (RESAs) σύμφωνα με τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO). Υποθέτουμε ότι οι υφιστάμενες απαλλαγές μη συμμόρφωσης θα διατηρηθούν και πρέπει να συζητηθούν με την αρμόδια αρχή.

Απαιτείται σημαντική διερεύνηση στα οδοστρώματα του ελεγχόμενου χώρου (airside) για να διαμορφωθεί επίσημα γνώμη για τον υπολειπόμενο χρόνο ζωής τους και το έτος αντικατάστασης τους.

ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Οι κύριες εργασίες που απαιτούνται σχετίζονται με τα οδοστρώματα της περιοχής κίνησης αεροσκαφών, τα οποία χρήζουν σημαντικών αποκαταστάσεων μαζί με εργασίες συντήρησης, όπως αλλαγή χρωματισμού του φωτισμού στις άκρες του διαδρόμου από μπλε σε λευκό, καθαρισμό καναλιών αποστράγγισης και βαφή των σημάνσεων.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Δεν υπάρχουν σημαντικά προβλήματα στην διαχείριση επιβατών και δεν δημιουργούνται απαιτήσεις για Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Επέκταση του Αεροσταθμού ~8.839m² για ανταπόκριση στην προβλεπόμενη ζήτηση και τα πρότυπα LoS C της IATA για την διαχείριση επιβατών.

ΧΩΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Ο διάδρομος και ο χώρος ελιγμών των αεροσκαφών χρήζουν άμεσης προσοχής και ανακαίνισης.



Απαιτείται αναβάθμιση και ενίσχυση των υφιστάμενων οδοστρωμάτων για την αντιμετώπιση των μεγάλων ανισοσταθμιών και ρωγμών.

ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Η επέκταση του αεροσταθμού κατά την περίοδο των επικείμενων έργων θα εξασφαλίσει στο αεροδρόμιο επαρκή χωρητικότητα για την διαχείριση των επιβατών κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης. Απαιτείται επίσης άμεση ανακαίνιση του διαδρόμου και των χώρων ελιγμών των αεροσκαφών, για την αντιμετώπιση της άσχημης κατάστασης του οδοστρώματος που παρατηρήθηκε κατά τη διάρκεια των επισκέψεων.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Δεν απαιτούνται επικείμενα έργα ανακαίνισης στο αεροδρόμιο της Μυκόνου. Ωστόσο, η επέκταση του αεροσταθμού κατά την φάση των επικείμενων έργων θα διασφαλίσει ότι το αεροδρόμιο θα ανταποκριθεί στην προβλεπόμενη ζήτηση και τα πρότυπα LoS C της IATA για την διαχείριση επιβατών. Κατόψεις του κτιρίου του αεροσταθμού παρουσιάζονται στα παρακάτω σχέδια.





ΧΩΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ (AIRSIDE) – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Ο άμεσος στόχος των έργων ανακαίνισης του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης είναι να αντιμετωπιστούν τα πλέον επείγοντα ζητήματα συντήρησης. Ως εκ τούτου, ο διάδρομος και ο χώρος ελιγμών των αεροσκαφών απαιτούν άμεση προσοχή και ανακαίνιση κατά τη διάρκεια της περιόδου επικείμενων έργων. Σε αυτές θα περιλαμβάνεται η αντικατάσταση μέρους του χώρου ελιγμών των αεροσκαφών και η αποκατάσταση του διαδρόμου.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Δεν θα απαιτηθούν μελλοντικά έργα επέκτασης καθώς κατά τα Επικείμενα Έργα θα εξασφαλιστεί ικανή χωρητικότητα για όλη την διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης.

ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Αναμένεται να απαιτηθούν περαιτέρω εργασίες αποκατάστασης των οδοστρωμάτων το 2035.

ΧΩΡΟΣ ΕΛΙΓΜΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Δεν προβλέπονται μελλοντικά έργα επέκτασης στον χώρο ελιγμών καθώς το 2015 οι θέσεις στάθμευσης θα αναδιαμορφωθούν ώστε να επιτρέπεται η οπισθέλκυση, αυξάνοντας τον αριθμό των θέσεων στάθμευσης. Οι παραπάνω εργασίες θα ολοκληρωθούν ως μέρος των εργασιών αποκατάστασης των οδοστρωμάτων.

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

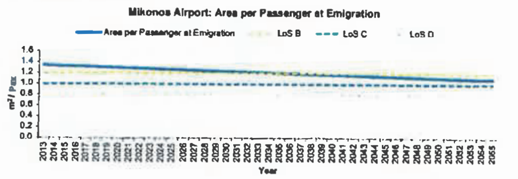
Με τα επικείμενα έργα επέκτασης του αεροσταθμού θα εξασφαλιστεί ότι το αεροδρόμιο της Μυκόνου επιτυγχάνει Επίπεδο Υπηρεσιών (LoS) C της IATA κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων και η χωρητικότητα θα είναι επαρκής για όλη την διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης.

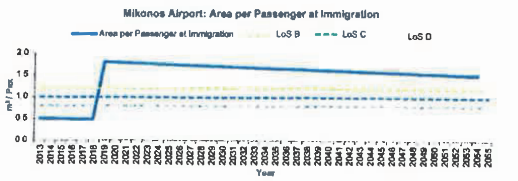
Η αρχική επέκταση θα υλοποιηθεί κατά την περίοδο των επικείμενων έργων χωρίς απαίτηση για επέκταση του αεροσταθμού σε μελλοντικές εργασίες, όπως παρουσιάζεται και στο παρακάτω διάγραμμα.

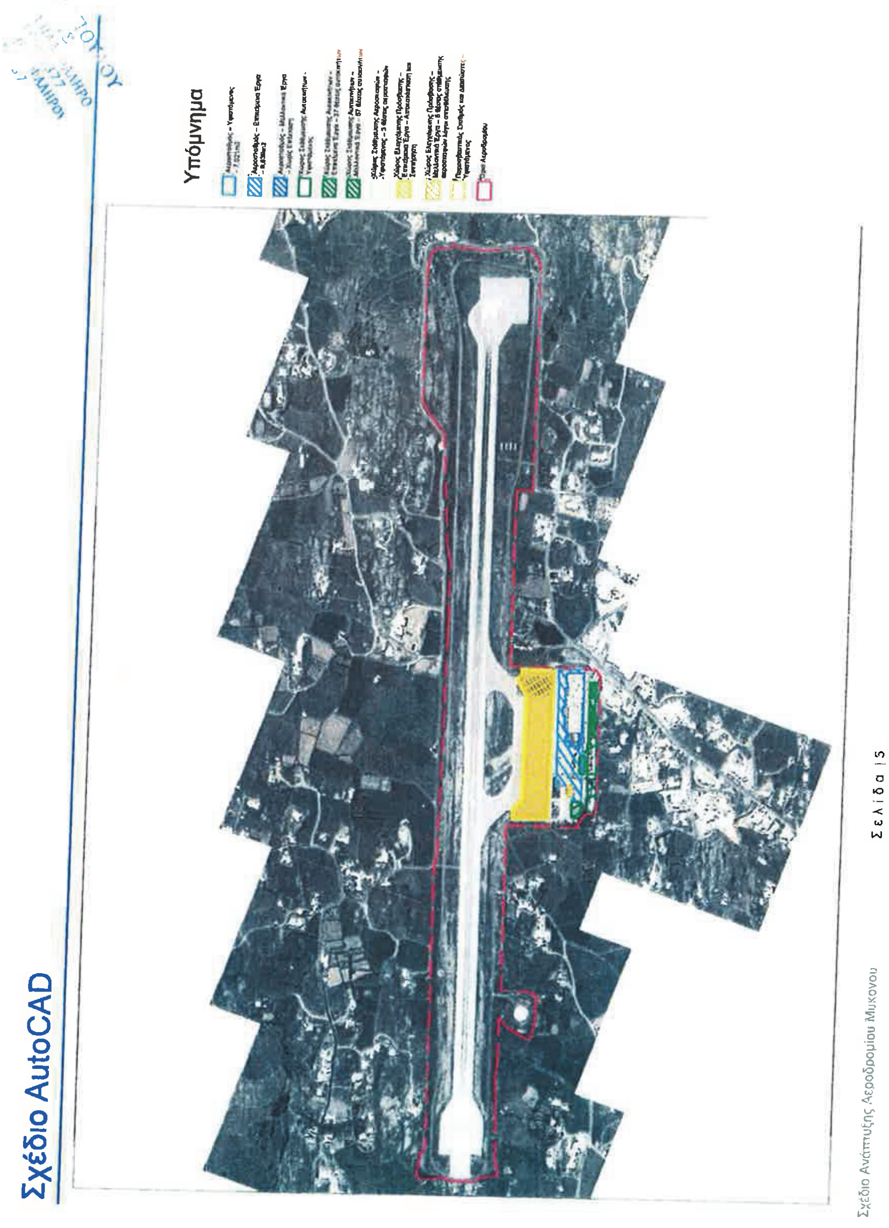


Οι εγκαταστάσεις διαχείρισης των επιβατών του αεροσταθμού έχουν αξιολογηθεί για ώρα σχεδιασμού που να παρέχεται επίπεδο υπηρεσιών κατ' ελάχιστον IATA LoS C για όλη την Περίοδο Παραχώρησης.

Η ανάλυσή μας, η οποία απεικονίζεται στα παρακάτω διαγράμματα, δείχνει ότι η χωρητικότητα της διαχείρισης επιβατών περιορίζεται κυρίως από την διαδικασία ελέγχου διαβατηρίων κατά την άφιξη. Ωστόσο, κατά τα επικείμενα έργα επέκτασης θα εξασφαλιστεί ένα επαρκές επίπεδο άνεσης για τους επιβάτες σε μια τιμή μεγαλύτερη από LoS B για όλη την Περίοδο Παραχώρησης. Δεν υπάρχουν διαδικασίες με περιορισμό της χωρητικότητας κατά την αναχώρηση, με την διαδικασία ελέγχου διαβατηρίων να είναι η χειρότερη, αν και επιτυγχάνεται ελάχιστη απαίτηση LoS C κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης.






Σχέδιο AutoCAD
Υπόμνημα
Σελίδα | 5
Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Μυκόνου

Ακριβής μετάφραση στην [illegible] εκ του [illegible] πρωτοτύπου στην αγγλική.

[illegible] 03/10/2014

Η [illegible] και βεβαιούσα Δικηγόρος

ΙΡΙΣ Ι. [illegible]ΠΟΥΛΟΥ
Δ[illegible]ΟΣ
ΑΛΚΥΟΝΗΣ [illegible] ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ.& [illegible] 4377
ΑΦΜ: 04396[illegible] - ΔΟΥ: ΠΑ[illegible]. ΦΑΛΗΡΟΥ
Α.Μ. Δ.Σ.Α.: 20[illegible]57

Mitilini Airport Development Plan

Location and Connectivity: Mitilini Airport is located on the island of Lesbos; the airport has one small terminal that serves international and domestic destinations.

Challenge: Terminal capacity is constrained due to inadequate passenger processing facilities. Additional refurbishments are required to improve airside pavement condition and replacement of utilities.

KEY AIRPORT FACTS

Number of Runways: 1 [14/32]

Dimensions of Runways: 2,406m x 45m

Number of Terminals: 1

Number of Stands: 6

2013 Annual Passengers: 0.42 mppa

2013 Annual Movements: 5,350 ATMs

Current 2-Way Peak Hour Passengers: 375 pax / hour

Current 2-Way Peak Hour ATMs: 2 ATMs / hour

Calculated Runway Capacity: 18 ATMs / hour

Current Terminal Size: 2,739m²



MITILINI AIRPORT

Mitilini Airport will be enhanced by renewed investment in the terminal facilities in order to maximise its full potential, particularly as a tourist destination.

Reconfiguration and expansion of the terminal facilities will deliver an enhanced passenger experience by improving queuing and waiting times.

Future works to reconfigure stands and localised pavement repairs will provide an increase in aircraft capacity whilst also improving operational efficiencies.

BACKGROUND

- The island of Lesbos is a relatively undiscovered tourist destination with pockets of tourist development scattered around the island. The majority of the island is restricted for development due to the protected NATURA.
- It has natural resources as well as a rich history and culture.
- At 0.42mppa, Mitilini is the fourth busiest airport within the Cluster B, attracting mainly Dutch and German tourists.

TRAFFIC FORECAST

Passengers are forecast to more than double from 0.4 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 1.2mppa in 2055, with a CAGR of 2.61%. Air traffic movements (ATMs) are forecasted to increase from 5.4 to 13.5 thousand in 2055.



TERMINAL CAPACITY

- Adequate number of passenger processing facilities for both arriving and departing flows across all design hours in 2015.
- Check-in, departure hall and immigration are the passenger processing areas which are 'capacity critical' in 2015 for LoS C in the design hour due to insufficient queuing and circulation space.

STAND CAPACITY

- Current stand capacity of 6 stands is sufficient to meet current ATM peak hour demand with no stand expansion required in the Imminent Works period.



The terminal capacity at Mitilini Airport is severely constrained. Therefore new terminal facilities would be required to address this.

ASSESSMENT OF CURRENT INFRASTRUCTURE

TERMINAL

The capacity assessment of the arriving and departing passenger processes within the terminal building has been informed by:

- A site visit to Mitilini Airport.
- Planning assumptions driven by current airport operational performance, IATA standards and industry benchmarks.
- Information available from the data room and airport fact sheets.

The terminal at Mitilini has been neglected for a number of years and is in a particularly poor condition. All areas are significantly undersized with little maintenance carried out over the last 2-3 years.

AIRFIELD

There is one runway at Mitilini Airport with no parallel taxiway. This requires aircraft to backtrack along the runway. There is an earth mound that infringes the approach surfaces, resulting in a displaced threshold. One patch requires minor attention on the middle of the runway due to fretting.

The dimensions of the current runway strip for RWY 14/32 are not stated in the airport AIP. The width of the runway strip for RWY 14/32 is not compliant with ICAO Annex 14.

However, since the area is available for extending the strip width, this non-compliance can be addressed by extending the additional runway strip width and removing excess foliage, i.e. 75m on either end from the existing strip edge.

Both the runways have a RESA in excess of ICAO requirements.

The airside pavements will require significant investigatory works to establish formally their residual life and replacement year.

INFRASTRUCTURE HIGHLIGHT

The runway condition is overall in fairly good condition, however it does require some patching and maintenance works.

Significant amounts of weedkilling and maintenance works are required. Due to the proximity to the sea, bird hazards are a problem.

Terminal – Imminent Refurbishment Works

- Relocate office space on the ground floor.
- Provide an additional baggage reclaim belt with additional queuing space.

Terminal – Imminent Expansion Works

- Relocate office space ~6,938m² and make space available for passenger processing and ensure compliance with IATA LOS C Standard.

Airside – Imminent Refurbishment Works

- The runway, apron and taxiways were observed to be in very good condition with a PCN of 54 which means that the airside pavements would not require any imminent refurbishment works.



Existing Terminal facilities can be optimised to improve passenger flow and reduce queues and waiting times.

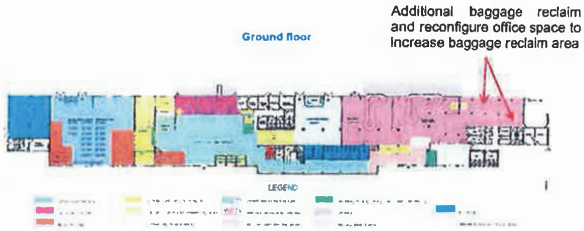
Imminent Works

Relocating office space and providing a terminal expansion during the imminent works phase will provide an additional baggage reclaim belt and increase passenger processing space.

Localised repairs to the Airside pavement are likely to be required in 2018. However, overall the Airside infrastructure is in a good condition and will not require any imminent refurbishment works.

Terminal – Imminent Refurbishment Works

The current terminal will benefit from reconfiguration and expansion. Relocating office space on the ground floor will provide an additional baggage reclaim belt and increased queuing space for passengers. Following this work an expansion of 6,938m² will create extra space for passenger processing. The drawing below summarises the key changes to be made during the imminent reconfiguration works.



Airside – Imminent Refurbishment Works

No imminent Airside refurbishment works are required at the airport, as the infrastructure has been observed to be in a good condition.

TERMINAL – FUTURE EXPANSION WORKS

- Future terminal and landside expansions have been sized to provide capacity as follows:
  Phase 1 – 2030 to 2055.

RUNWAY – FUTURE REFURBISHMENT WORKS

- The airside pavement is likely to require localised maintenance repairs in 2018 due to the observed pavement degradation.

APRON – FUTURE EXPANSION WORKS

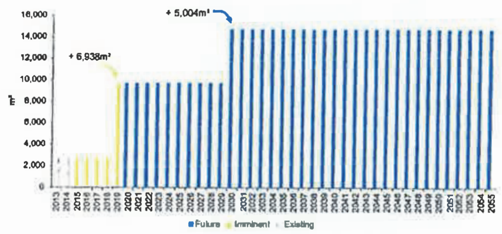
- In 2030 reconfigure stands to allow pushbacks resulting in an increase in stand capacity from 6 stands to 15 stands.

FUTURE WORKS

The Future Expansion Works ensure sufficient capacity until the end of the Concession period.

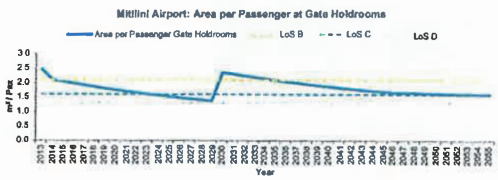
Reconfiguration of stands to allow pushbacks will increase the overall stand capacity.

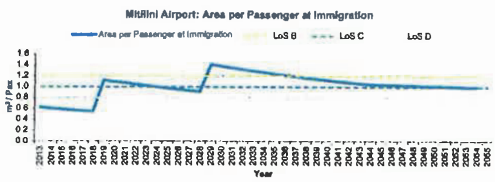
We have planned a phased expansion of the terminal and landside over the Concession, the initial expansion will be constructed during the Imminent Works Period with a second expansion to be constructed during the Future Works period, as shown in the phasing chart below:



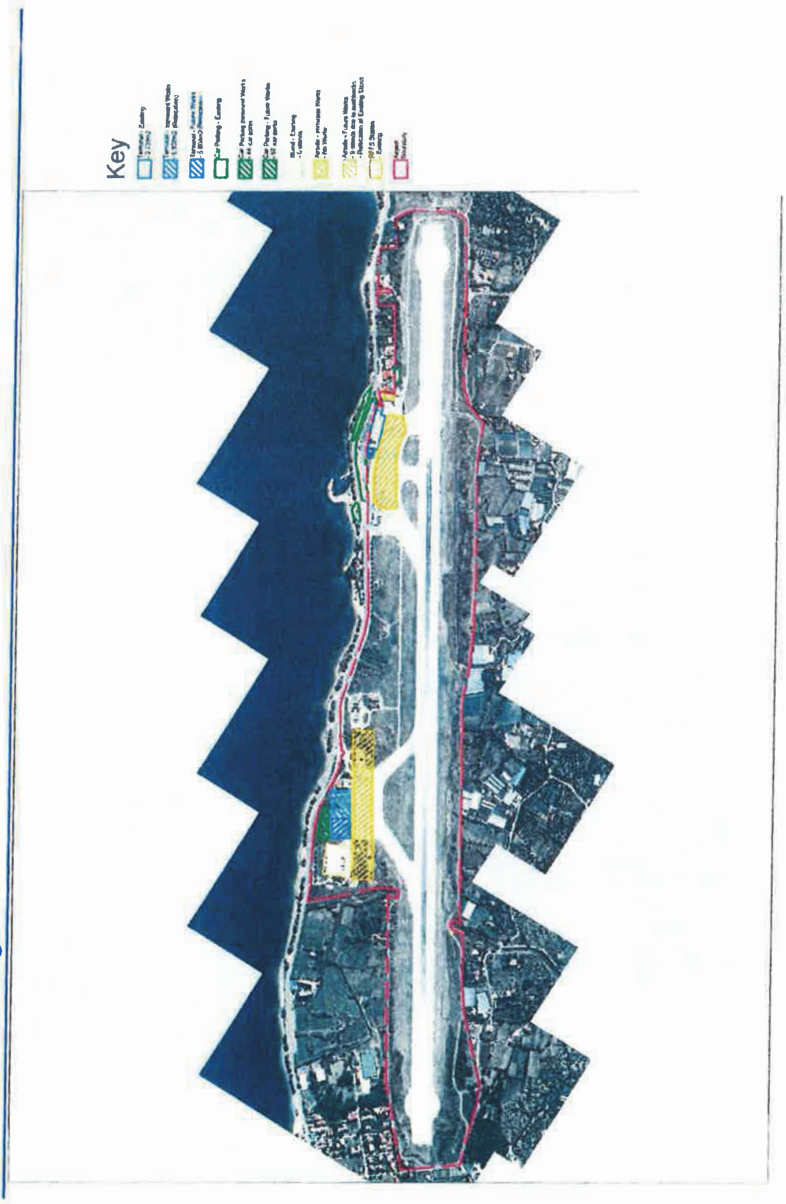
The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimum IATA LoS C across the duration of the Concession. The following charts illustrate the area per peak hour passenger for Gate Holdrooms and Immigration.

Our analysis has shown there are the two main capacity constrained processes at Mitilini Airport, Gate Holdrooms and Immigration. However future expansion works ensure that passenger facilities for both will retain a minimum LoS C requirement.





AutoCAD Drawing



Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Μυτιλήνης

Τοποθεσία και Διασυνδέσεις:
Το Αεροδρόμιο Μυτιλήνης βρίσκεται στην νήσο Λέσβο. Το Αεροδρόμιο διαθέτει έναν μικρό αεροσταθμό που εξυπηρετεί διεθνείς και εγχώριους προορισμούς.

Πρόκληση: Η χωρητικότητα του αεροσταθμού περιορίζεται λόγω ανεπαρκών εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών. Απαιτούνται βελτιώσεις στο οδόστρωμα του ελεγχόμενου χώρου του αεροδρομίου και αντικατάσταση των λειτουργικών υποδομών (utilities).

Βασικα Στοιχεια Αεροδρομιου

Αριθμός Διαδρομων: 1 [14/32]

Διαστάσεις Διαδρόμων: 2.406m x 45m

Αριθμός Αεροσταθμών: 1

Αριθμός Θέσεων Στάθμευσης: 6

2013 Επιβάτες Ετησίως: 0,42 εκατ. επιβάτες

2013 Μετακινήσεις Ετησίως: 5.350 ATMs

Αναχωρήσεις/Αφίξεις Επιβατών κατά την Ώρα Αιχμής: 375 επιβάτες / ώρα

Κινήσεις Αναχωρήσεων/Αφίξεων κατά την Ώρα Αιχμής: 2 ATMs / ώρα

Υπολογιζόμενη Χωρητικότητα Διαδρόμων: 18 ATMs / ώρα

Μέγεθος Αεροσταθμού: 2.739m²

Αεροδρομιο Μυτιληνης

Το αεροδρόμιο της Μυτιλήνης θα ενισχυθεί με νέες επενδύσεις στις εγκαταστάσεις του αεροσταθμού ώστε να μεγιστοποιηθούν οι δυνατότητές του, ιδίως ως τουριστικός προορισμός.

Η αναδιάρθρωση και επέκταση των εγκαταστάσεων του αεροσταθμού θα οδηγήσει σε βελτίωση της εμπειρίας που θα αποκομίσουν οι επιβάτες μέσα από την βελτίωση των χρόνων αναμονής.

Οι μελλοντικές εργασίες αναδιαμόρφωσης των θέσεων στάθμευσης και τοπικής αποκατάστασης των οδοστρωμάτων θα προσφέρουν αύξηση του αριθμού των αεροσκαφών καθώς επίσης και βελτίωση της λειτουργίας του αεροδρομίου.

Ιστορικο

- Το νησί της Λέσβου είναι ένας σχετικά ανεξερεύνητος τουριστικός προορισμός με θύλακες τουριστικής ανάπτυξης διάσπαρτους σε όλο το νησί. Στην πλειοψηφία των περιοχών του νησιού υπάρχουν περιορισμοί για ανάπτυξη λόγω προστατευμένων περιοχών NATURA.
- Διαθέτει φυσικούς πόρους, καθώς και πλούσια ιστορία και πολιτισμό.
- Με 0,42 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως (mppa), η Μυτιλήνη είναι το τέταρτο πιο πολυσύχναστο αεροδρόμιο της Ομάδας Β, προσελκύοντας κυρίως Ολλανδούς και Γερμανούς τουρίστες.

Προβλεψη Επιβατικης Κινησης

Ο αριθμός των επιβατών προβλέπεται να υπερδιπλασιαστεί από 0,4 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως (mppa) το 2013 σε 1,2 mppa το 2055, με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του CAGR 2,61%. Η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) προβλέπεται να αυξηθεί από 5,4 σε 13,5 χιλιάδες το 2055.



ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ

- Επαρκής αριθμός εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών και για τις δύο ροές αναχωρήσεων και αφίξεων για όλες τις ώρες σχεδιασμού για το 2015.
- Ο χώρος των γκισέ, η αίθουσα αναχωρήσεων και ο έλεγχος διαβατηρίων κατά την άφιξη είναι οι χώροι διαχείρισης επιβατών που είναι σε «Οριακή Χωρητικότητα» το 2015 για επίπεδο υπηρεσιών LoS C για την ώρα σχεδιασμού λόγω περιορισμένων χώρων αναμονής και κυκλοφορίας.

ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

- Ο υφιστάμενος αριθμός των 6 θέσεων στάθμευσης επαρκεί για να καλύψει την τρέχουσα ζήτηση ΑΤΜ κατά την ώρα αιχμής χωρίς να απαιτείται επέκταση κατά την περίοδο των επικείμενων εργων.



Η χωρητικότητα του αεροσταθμού στο αεροδρόμιο της Μυτιλήνης περιορίζεται σημαντικά. Ως εκ τούτου, θα απαιτηθούν νέες κτιριακές εγκαταστάσεις.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ

Η εκτίμηση της χωρητικότητας των αφιχθέντων και αναχωρούντων επιβατών εντός του κτιρίου του αεροσταθμού έχει γίνει από:

- Επίσκεψη στο Αεροδρόμιο της Μυτιλήνης.
- Σχεδιαστικές παραδοχές που απορρέουν από τις τρέχουσες επιχειρησιακές επιδόσεις του αεροδρομίου, τα πρότυπα της ΙΑΤΑ και σημεία αναφοράς του τομέα της αεροπλοΐας
- Πληροφορίες διαθέσιμες από το data room και ενημερωτικά δελτία του αεροδρομίου.

Ο αεροσταθμός στην Μυτιλήνη έχει παραμεληθεί για πολλά χρόνια και είναι σε ιδιαίτερα άσχημη κατάσταση. Όλοι οι χώροι είναι σημαντικά υποδιαστασιολογημένοι με ελάχιστη συντήρηση κατά τα τελευταία 2-3 χρόνια.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Το αεροδρόμιο έχει έναν διάδρομο χωρίς παράλληλο τροχόδρομο, και απαιτείται τα αεροσκάφη να τροχοδρομούν στον ίδιο διάδρομο. Υπάρχει ένα ανάχωμα που δυσχεραίνει τις επιφάνειες προσέγγισης του διαδρόμου, δημιουργώντας ουσιαστικά ένα άσχημα τοποθετημένο αναβαθμό. Ένα μπάλωμα στο οδόστρωμα στην μέση του διαδρόμου απαιτεί προσοχή λόγω διάβρωσης του.

Οι διαστάσεις του πλάτους του διαδρόμου για RWY 14/32 δεν δηλώνονται στο AIP (Aeronautical Information Publication) του αεροδρομίου. Το πλάτος του διαδρόμου για RWY 14/32 δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παραρτήματος 14 του ICAO.

Ωστόσο, δεδομένου ότι υπάρχει περιοχή διαθέσιμη για επέκταση του πλάτους, η μη συμμόρφωση μπορεί να αντιμετωπιστεί με την επέκταση του πλάτους του διαδρόμου και την απομάκρυνση της περίσσειας της βλάστησης (foliage), ήτοι 75m από τις υφιστάμενες άκρες του διαδρόμου.

Και οι δύο διάδρομοι έχουν επαρκείς RESA υπερβαίνοντας τις απαιτήσεις του ICAO.

Απαιτείται σημαντική διερεύνηση στα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης για να διαμορφωθεί επακριβής γνώμη για τον υπολειπόμενο χρόνο ζωής τους και το έτος αντικατάστασης τους.

ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Η κατάσταση του διαδρόμου είναι γενικά σε αρκετά καλή κατάσταση, ωστόσο, απαιτούνται συγκεκριμένα έργα επιδιόρθωσης και συντήρησης.

Απαιτούνται ζιζανιοκτονία και σημαντικά έργα συντήρησης. Λόγω της εγγύτητας προς την θάλασσα, υπάρχουν προβλήματα επικινδυνότητας λόγω πτηνών.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Μετακίνηση των γραφείων στο ισόγειο.
- Προμήθεια επιπρόσθετου ιμάντα παραλαβής αποσκευών με επιπρόσθετο χώρο αναμονής.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

Μετακίνηση γραφειακών χώρων ~6,938m² και δημιουργία διαθέσιμου χώρου διαχείρισης επιβατών και διασφάλιση συμμόρφωσης με IATA LoS C στανταρντ.

ΧΩΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

Ο διάδρομος, ο χώρος ελιγμών των αεροσκαφών και οι τροχόδρομοι διαπιστώθηκαν σε ιδιαίτερα καλή κατάσταση με αριθμό ταξινόμησης οδοστρωμάτων (PCN) 54 που σημαίνει ότι τα οδοστρώματα δεν χρήζουν επικείμενες εργασίες ανακαίνισης.



Οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις του αεροσταθμού μπορούν να βελτιστοποιηθούν για τη βελτίωση της ροής των επιβατών και την μείωση των χρόνων αναμονής.

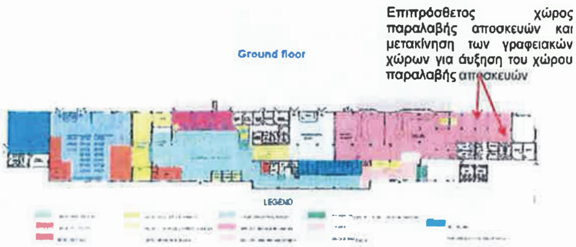
ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Η μετακίνηση των γραφειακών χώρων και η επέκταση του αεροσταθμού κατά την περίοδο των άμεσων έργων, θα δώσει την δυνατότητα τοποθέτησης επιπρόσθετου ιμάντα παραλαβής αποσκευών και αύξηση του χώρου διαχείρισης επιβατών.

Τοπικές αποκαταστάσεις στα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης είναι πιθανό να απαιτηθούν το 2018. Ωστόσο, συνολικά οι υποδομές του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης βρίσκονται σε καλή κατάσταση και δεν απαιτείται άμεσα υλοποίηση εργασιών.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

Ο υφιστάμενος αεροσταθμός θα ευνοηθεί από έργα αναδιάταξης και επέκτασης. Μετακινώντας τους γραφειακούς χώρους στο ισόγειο, δίνεται η δυνατότητα τοποθέτησης επιπρόσθετου ιμάντα παραλαβής αποσκευών και αύξηση του χώρου διαχείρισης επιβατών. Ακολούθως, επέκταση 6.938m² θα δημιουργήσει επιπρόσθετο χώρο για την διαχείριση επιβατών. Το παρακάτω σχέδιο συνοψίζει της βασικές αλλαγές που πρέπει να υλοποιηθούν κατά την περίοδο των επικείμενων έργων αναδιαμόρφωσης.



ΧΩΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ (AIRSIDE) – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

Δεν απαιτούνται άμεσα έργα ανακαίνισης καθώς οι υποδομές διαπιστώθηκε ότι είναι σε καλή κατάσταση.

Ομάδα Β

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Μελλοντικά έργα επεκτάσης του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου έχουν διαστασιολογηθεί ώστε να παρέχεται χωρητικότητα ως ακολούθως:
  Φάση 1 – 2030 με 2055.

ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Στα οδοστρώματα είναι πιθανό να απαιτηθούν τοπικά επιδιορθωτικές εργασίες συντήρησης το 2018 λόγω παρατήρησης αποδόμησης στα οδοστρώματα.

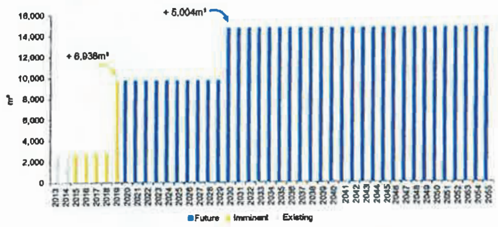
ΧΩΡΟΣ ΕΛΙΓΜΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Το 2030 η αναδιαμόρφωση των θέσεων στάθμευσης θα επιτρέπει την οπισθέλκυση αυξάνοντας τον αριθμό των θέσεων στάθμευσης από 6 σε 15.

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

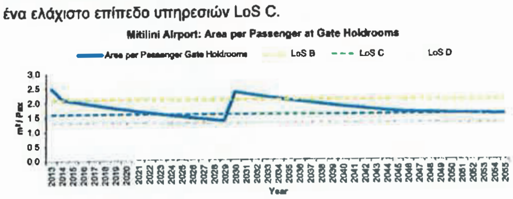
Με τα μελλοντικά έργα επεκτάσεων εξασφαλίζεται επαρκής χωρητικότητα μέχρι το τέλος της Περιόδου Παραχώρησης.
Η αναδιαμόρφωση των θέσεων στάθμευσης θα επιτρέπει την οπισθέλκυση αυξάνοντας τον αριθμό των συνολικών θέσεων στάθμευσης.

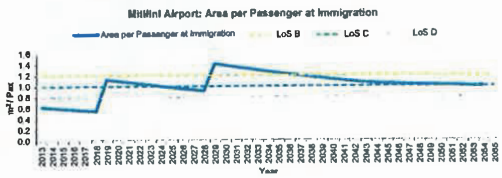
Έχουμε προγραμματίσει μια σταδιακή επέκταση του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου κατά την Περίοδο Παραχώρησης, η αρχική επέκταση θα υλοποιηθεί κατά τη διάρκεια της περιόδου επικείμενων έργων με την υλοποίηση μιας επιπλέον επέκτασης κατά τη διάρκεια των μελλοντικών έργων, όπως φαίνεται στο διάγραμμα παρακάτω:



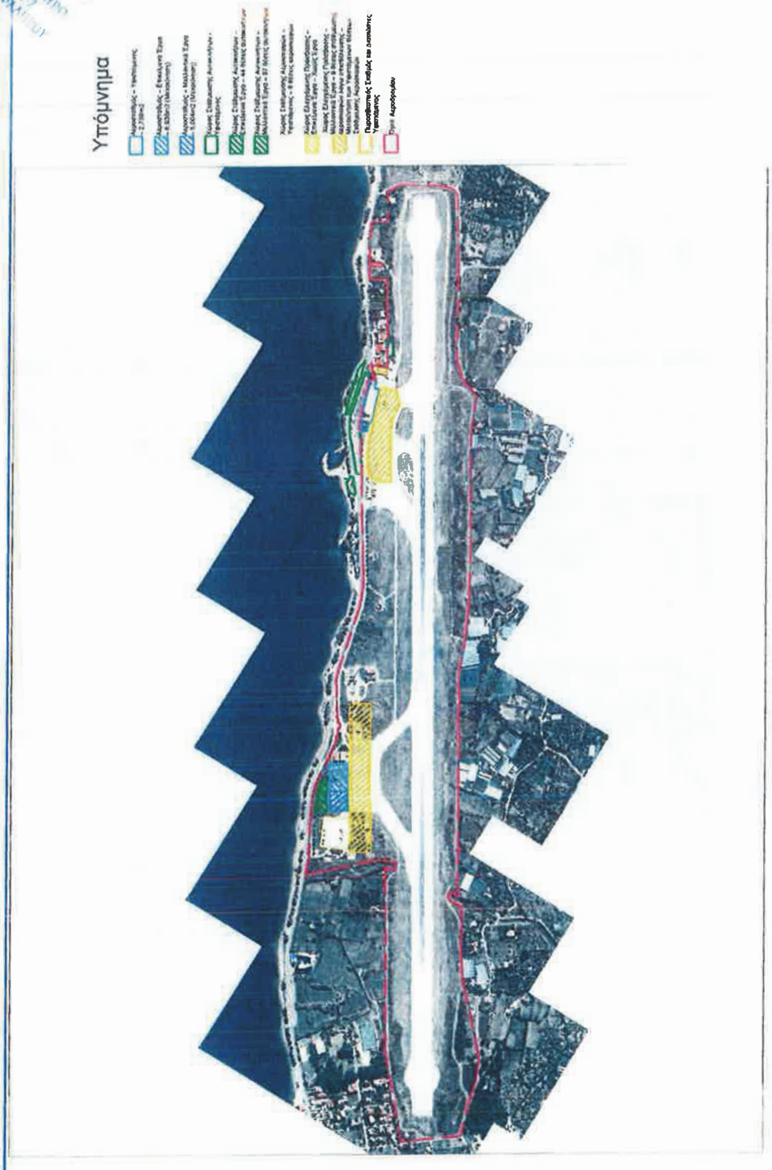
Οι εγκαταστάσεις διαχείρισης των επιβατών του αεροσταθμού έχουν αξιολογηθεί για ώρα σχεδιασμού που να παρέχεται επίπεδο υπηρεσιών κατ' ελάχιστον IATA LoS C για όλη την Περίοδο Παραχώρησης. Τα παρακάτω διαγράμματα απεικονίζουν την περιοχή ανά ώρα αιχμής επιβατών για τις αίθουσες αναμονής των πυλών και τον χώρο ελέγχου αφίξεων.

Η ανάλυσή μας έδειξε ότι υπάρχουν δύο βασικές διαδικασίες που περιορίζουν την χωρητικότητα στο αεροδρόμιο της Μυτιλήνης, οι διαδικασίες στους χώρους αναμονής των πυλών και του ελέγχου διαβατηρίων κατά την άφιξη. Ωστόσο, με τα μελλοντικά έργα επέκτασης θα εξασφαλιστεί ότι οι εγκαταστάσεις των επιβατών και για τις δύο διαδικασίες θα επιτυγχάνουν ένα ελάχιστο επίπεδο υπηρεσιών LoS C.





Σχέδιο AutoCAD



Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Μυτιλήνης

Σελίδα 15

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική

03/10/2014

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑ[illegible]ΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΑΛΚΥΟΝΗΣ 37, 175 [illegible] ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ.& FAX: 2[illegible]
ΑΦΜ: 04[illegible]960730 - ΔΟΥ ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ
Α.Μ. Δ.Σ.Α.: 20257

SamosAirport Development Plan

Location and Connectivity:
The island of Samos is located in the Eastern Aegean Sea and the airport offers international and domestic flights to Europe.

Challenge: Need to address airside capacity constraints and optimise terminal passenger processing facilities to maximise long-term potential of airport.

KEY AIRPORT FACTS

Number of Runways: 1 [09/27]

Dimensions of Runways: 2,044m x 45m

Number of Terminals: 1

Number of Stands: 8

2013 Annual Passengers: 0.34mppa

2013 Annual Movements: 4,480 ATMs

Current 2-Way Peak Hour Passengers: 578pax / hour

Current 2-Way Peak Hour ATMs: 6 ATMs / hour

Calculated Runway Capacity: 20 ATMs / hour

Current Terminal Size: 6,137m^2



SAMOS AIRPORT

The island of Samos attracts a wide range of tourists, particularly from the EU and is popular for sailing. The airport would benefit from an improved retail and catering offering, both airside and landside. In addition a more commercial approach on leasing airport space couldalso generate additional commercial opportunities.

Following the imminent terminal expansion and reconfiguration works no further terminal expansion works are required during the Concession period. This will include extra check-in desks to address peak-hour passenger demand. Future stand reconfiguration works would increase the overall aircraft capacity.

BACKGROUND

- The island of Samos is in a key location for holiday makers with its good climatic conditions for sailing in the Eastern Aegean. The western part of the island has had little development due to its mountainous terrain.
- The island mainly attracts tourists from Germany and Austria.

TRAFFIC FORECAST

Passengers are forecast to grow from 0.3 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 0.9mppa in 2055, with a CAGR of 2.21%. Air traffic movements (ATMs) are forecasted to increase from 4.5 to 10.3 thousand in 2055.



TERMINAL CAPACITY

- Adequate number of passenger processing facilities for both arriving and departing flows across all design hours in 2015.
- Immigration is the only passenger processing area which is 'capacity critical' in 2015 for LoS C in the design hour due to insufficient queuing and circulation space.

STAND CAPACITY

- Current stand capacity of 8 stands is sufficient to meet current ATM peak hour demand with no stand expansion required in the Imminent Works period.



The terminal capacity at Samos Airport is constrained. More facilities such additional check in desks, will be required to address peak hour passenger demand.

ASSESSMENT OF CURRENT INFRASTRUCTURE

TERMINAL

The capacity assessment of the arriving and departing passenger processes within the terminal building has been informed by:

- A site visit to Samos Airport.
- Planning assumptions driven by current airport operational performance, IATA standards and industry benchmarks.
- Information available from the data room and airport fact sheets.

The terminal at Samos Airport has an abundance of natural light. The year of construction is not known but it is likely to be prior to 2000. The gate holdrooms are undersized and HBS is required to be installed.

AIRFIELD

Samos Airport has one runway with no parallel taxiway and therefore aircraft are required to backtrack along the runway. The runway condition is good with minor fretting and minor patches that will need to be maintained. The apron was resurfaced in 2004 and is in a good condition. The airport has submitted a proposal to the Greek State to install PAPI on the runway.

The current runway strip width for RWY 09/27 is only 75m from the runway centreline and is therefore not compliant with ICAO standards. This non-compliance could be addressed by extending the additional runway strip width bya further 75m on either sideof the existing runway strip edge.

However, as there is not enough land available for extending the strip width at the end of RWY 27 due to the proximity of the coastline, this would require discussion with the appropriate authority on the area that would not be compliant if the runway strip were to be extended.

Both the runways have a compliant Runway End Safety Area (RESA) which is also in excess of ICAO requirements.

The airside pavements will require significant investigatory works to establish formally their residual life and replacement year.

INFRASTRUCTURE HIGHLIGHT

The terminal is in good condition and can easily be expanded for further traffic growth, with sufficient positions for anticipated aircraft traffic growth.

Military tunnels exist under the runway but the exact location and depth of these are not known. Further maintenance works for vegetation removal and drain clearing is required.

Terminal – Imminent Refurbishment Works

- 3 additional check-in counters at right angles to the existing check-in facilities.
- Relocate HBS in departures hall to simplify passenger flows and ensure bags are security screened prior to check-in.
- Relocate airside arrivals toilets and provide an additional reclaim belt with associated queuing space.

Terminal – Imminent Expansion Works

- Relocate office space ~10,094m² and make space available for passenger processing and meet IATA LoS C standard for passenger processing.

Airside – Imminent Refurbishment Works

- The runway, apron and taxiways were observed to be in very good condition with a PCN of 35 which means that the airside pavements would not require any imminent refurbishment works.



The pavement was observed to be in good condition with no FOD being generated.

Imminent Works

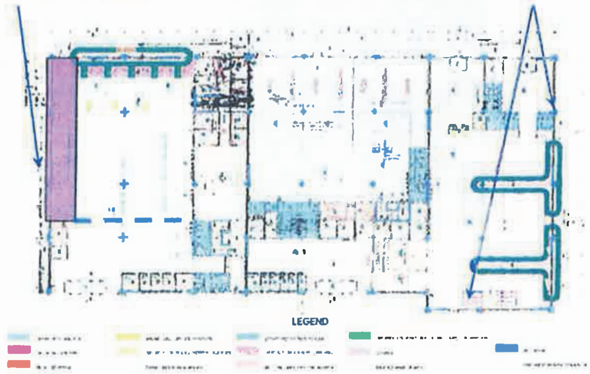
Optimisation and reconfiguration of the passenger processing facilities within the existing terminal footprint will ensure that Samos Airport achieves an IATA Level of Service (LoS) C in the Imminent Works period.

This work includes 3 additional check-in desks, relocate HBS, provide an additional baggage reclaim belt and relocate office space to provide more space for passenger processing.

No imminent airside works are required at Samos Airport.

Terminal – Imminent Refurbishment Works

The main purpose of the imminent refurbishment works in the terminal is to rationalise the available space to increase passenger processing space and provide extra check-in capacity. The drawing below shows some of the key changes to be made.



Airside – Imminent Refurbishment Works

The Airside pavements do not require any imminent refurbishment works, as they were observed to be in very good condition.

CLUSTER B

TERMINAL – FUTURE EXPANSION WORKS

- No future terminal expansions are envisaged at the airport following the initial expansion phase in the Imminent works period.

RUNWAY – FUTURE REFURBISHMENT WORKS

- The airside pavement is likely to require rehabilitation in 2034.

APRON – FUTURE EXPANSION WORKS

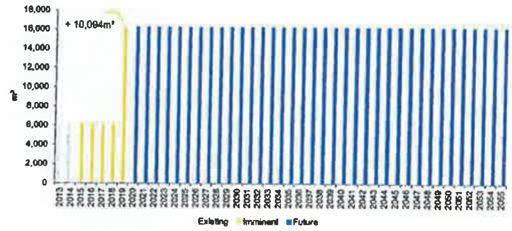
- Reconfigure stands to enable pushbacks resulting in an increase in stand capacity from 8 stands to 17 stands

FUTURE WORKS

We have considered a phased expansion of the terminal and landside over the Concession period. The initial expansion will be constructed during the Imminent Works period with no further expansions anticipated to be constructed during the Future Works period.

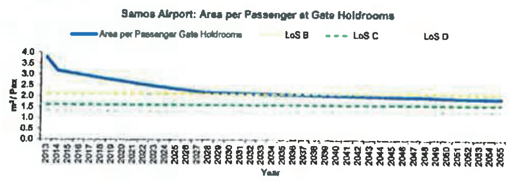
Future airside works to reconfigure stands to enable pushbacks will increase stand capacity. The airside pavement is likely to require rehabilitation in 2034.

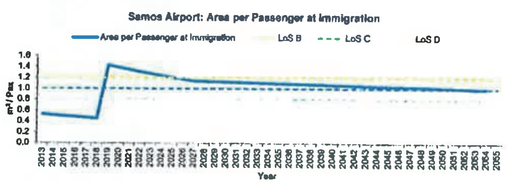
No future terminal expansions are envisaged during the Future Works period as show in the drawing below.

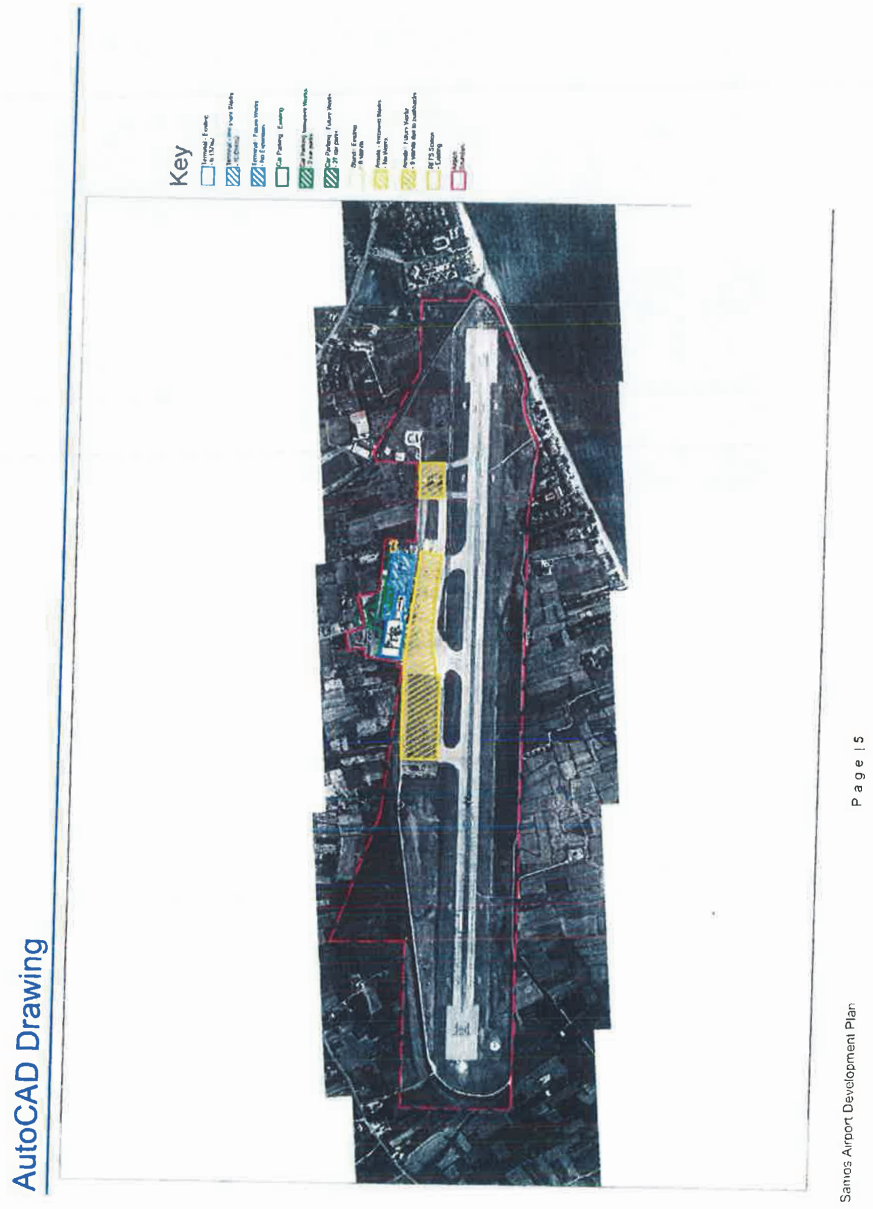


The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimum IATA LoS C across the duration of the Concession period.

Our analysis, illustrated in the charts below, shows that the main capacity constrained process at the airportis Immigration, there are no capacity constrained departure processes. The worst departure process, Holdroom capacity, meets a minimum IATA LoS B during the Concession period. Immigration, following the relocation of offices to provide additional space for passenger processing during the Imminent works period, will meet an IATA LoS C during the Concession period.






AutoCAD Drawing
Key
Samos Airport Development Plan
Page | 5

Ομάδα Β

Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Σάμου

Τοποθεσία και Διασυνδέσεις: Το νησί της Σάμου βρίσκεται στο Ανατολικό Αιγαίο και το αεροδρόμιο προσφέρει εγχώριες και διεθνείς πτήσεις προς την Ευρώπη.

Πρόκληση: Ανάγκη για αντιμετώπιση των περιορισμών χωρητικότητας του χώρου ελεύθερης πρόσβασης και βελτιστοποίηση των εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών του αεροσταθμού για μεγιστοποίηση των μακροπρόθεσμων δυνατοτήτων του αεροδρομίου.

ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Αριθμός Διαδρόμων: 1 [09/27]

Διαστάσεις Διαδρόμων: 2.044m x 45m

Αριθμός Αεροσταθμών: 1

Αριθμός Θέσεων Στάθμευσης: 8

2013 Επιβάτες Ετησίως: 0,34 εκατ. επιβάτες

2013 Μετακινήσεις Ετησίως: 4.480 ATMs

Αναχωρήσεις/Αφίξεις Επιβατών κατά την Ώρα Αιχμής: 578 επιβ / ώρα

Κινήσεις Αναχωρήσεων/Αφίξεων κατά την Ώρα Αιχμής: 6 ATMs / ώρα

Υπολογιζόμενη Χωρητικότητα Διαδρόμων: 20 ATMs / ώρα

Μέγεθος Υφιστάμενου Αεροσταθμού: 6.137m²



ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΣΑΜΟΥ

Το νησί της Σάμου προσελκύει ένα ευρύ φάσμα τουριστών, κυρίως από την ΕΕ και είναι δημοφιλής προορισμός για ιστιοπλοΐα. Το αεροδρόμιο μπορεί να επωφεληθεί από τη βελτίωση του τομέα των πωλήσεων λιανικής και της εστίασης, τόσο στον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου όσο και στον αστικό χώρο του αεροδρομίου. Επιπλέον, μια πιο εμπορική προσέγγιση, μέσω μίσθωσης χώρων του Αεροδρομίου, μπορεί να δημιουργήσει πρόσθετες εμπορικές ευκαιρίες.

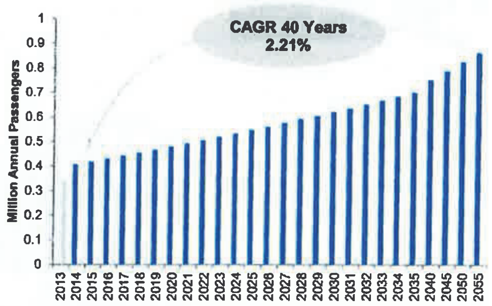
Δεν θα απαιτηθούν περαιτέρω εργασίες επέκτασης κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης, μετά την ολοκλήρωση των επικείμενων εργασιών επέκτασης και αναδιαμόρφωσης του αεροσταθμού. Σε αυτές θα περιλαμβάνονται επιπλέον γκισέ για να αντιμετωπιστεί η ζήτηση επιβατών κατά τις ώρες αιχμής. Μελλοντικές εργασίες αναδιάταξης των θέσεων στάθμευσης θα αυξήσει τη συνολική χωρητικότητα αεροσκαφών.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- Το νησί της Σάμου είναι σε κομβικό σημείο για παραθεριστές με καλές κλιματολογικές συνθήκες για ιστιοπλοΐα στο Ανατολικό Αιγαίο. Το δυτικό τμήμα του νησιού έχει μικρή ανάπτυξη που οφείλεται στην ορεινή μορφολογία του εδάφους.
- Το νησί προσελκύει κυρίως τουρίστες από τη Γερμανία και την Αυστρία.

ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Ο αριθμός των επιβατών προβλέπεται να αυξηθεί από 0,3 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως (mppa) το 2013 σε 0,9 mppa το 2055 με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του CAGR 2,21%. Η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) προβλέπεται να αυξηθεί από 4,5 σε 10,3 χιλιάδες το 2055.



ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ

- Επαρκής αριθμός εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών και για τις δύο ροές αναχωρήσεων και αφίξεων για όλες τις ώρες σχεδιασμού για το 2015.

- Ο χώρος ελέγχου διαβατηρίων κατά την άφιξη είναι ο μόνος χώρος διαχείρισης επιβατών που είναι σε «Οριακή Χωρητικότητα» το 2015 για LoS C για την ώρα σχεδιασμού λόγω περιορισμένων χώρων αναμονής και κυκλοφορίας.

ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

- Ο αριθμός των 8 θέσεων στάθμευσης επαρκεί για να καλύψει την τρέχουσα ζήτηση ΑΤΜ κατά την ώρα αιχμής χωρίς να απαιτείται επέκταση τους κατά την περίοδο των επικείμενων έργων.



Η χωρητικότητα του αεροσταθμού του αεροδρομίου της Σάμου είναι περιορισμένη. Περισσότερες εγκαταστάσεις όπως επιπλέον γραφεία γκισέ ελέγχου εισιτηρίων, θα απαιτηθούν για την κάλυψη της ζήτησης των επιβατών κατά την ώρα αιχμής.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ

Η εκτίμηση της χωρητικότητας των αφιχθέντων και αναχωρούντων επιβατών εντός του κτιρίου του αεροσταθμού έχει γίνει από:

- Επίσκεψη στο Αεροδρόμιο της Σάμου.
- Σχεδιαστικές παραδοχές που απορρέουν από τις τρέχουσες επιχειρησιακές επιδόσεις του αεροδρομίου, τα πρότυπα της ΙΑΤΑ και σημεία αναφοράς του τομέα της αεροπλοΐας.
- Πληροφορίες διαθέσιμες από το data room και ενημερωτικά δελτία του αεροδρομίου.

Ο αεροσταθμός στο αεροδρόμιο της Σάμου έχει αφθονία φυσικού φωτισμού. Το έτος κατασκευής δεν είναι γνωστό, αλλά είναι πιθανό να είναι πριν από το 2000. Οι αίθουσες αναμονής στις πύλες είναι υπο-διαστασιολογημένες και απαιτείται εγκατάσταση συστήματος διαχείρισης αποσκευών (HBS).

ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Το αεροδρόμιο έχει έναν διάδρομο χωρίς παράλληλο τροχόδρομο, και απαιτείται τα αεροσκάφη να τροχοδρομούν στον ίδιο διάδρομο. Η κατάσταση του διαδρόμου είναι καλή με ελάχιστες διαβρώσεις και τοπικά αποκατεστημένα σημεία (μπαλώματα) που χρήζουν συντήρησης. Ο χώρος ελιγμών των αεροσκαφών ανακατασκευάστηκε το 2004 και είναι σε καλή κατάσταση. Το αεροδρόμιο έχει καταθέσει πρόταση στο Ελληνικό Δημόσιο για εγκατάσταση συστήματος PAPI (Precision Approach Path Indicator) στον διάδρομο.

Το πλάτος του διαδρόμου για τον RWY 09/27 είναι μόνο 75μ από τον κεντρικό άξονα του διαδρόμου και επομένως δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των προτύπων του Διεθνή Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO). Αυτή η μη συμμόρφωση αντιμετωπίζεται με επέκταση του πλάτους κατά επιπλέον 75m εκατέρωθεν της άκρης του διαδρόμου.

Ωστόσο, δεδομένου ότι δεν υπάρχει αρκετή διαθέσιμη γη για την επέκταση του πλάτους στο τέλος του διαδρόμου RWY 27 λόγω της εγγύτητας με την ακτογραμμή, θα πρέπει να διεξαχθεί συζήτηση με τις αρμόδιες αρχές αναφορικά με την περιοχή που δεν θα συμμορφώνεται με τους κανονισμούς, αν ο διάδρομος τελικά επεκταθεί.

Και οι δύο διάδρομοι έχουν επαρκείς Ζώνες Ασφάλειας Τέλους Διαδρόμων (RESA) οι οποίες υπερβαίνουν τις απαιτήσεις του ICAO.

Απαιτείται σημαντική διερεύνηση στα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης για να διαμορφωθεί επακριβής γνώμη για τον υπολειπόμενο χρόνο ζωής τους και το έτος αντικατάστασης τους.

ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Ο αεροσταθμός είναι σε καλή κατάσταση και μπορεί εύκολα να επεκταθεί για περαιτέρω αύξηση της κυκλοφορίας, με επαρκείς θέσεις για αναμενόμενη αύξηση της κυκλοφορίας αεροσκαφών.

Κάτω από τον διάδρομο υπάρχουν στρατιωτικές σήραγγες, των οποίων η ακριβής θέση και το βάθος που βρίσκονται δεν είναι γνωστό. Απαιτούνται εργασίες συντήρησης για την απομάκρυνση βλάστησης και εκκαθάριση του δικτύου αποστράγγισης.

Ομάδα Β

Αεροσταθμος – Επικειμενα Εργα Ανακαινισης

- [illegible] επιπρόσθετα γκισέ καθέτως των υφιστάμενων εγκαταστάσεων.
- Μετακίνηση του συστήματος αποσκευών (HBS) στην αίθουσα αναχωρήσεων ώστε να απλουστευθεί η ροή των επιβατών και να διασφαλιστεί ο έλεγχος ασφαλείας των αποσκευών πριν από τα γκισέ.
- Μετεγκατάσταση των WC του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης των αφίξεων και παροχή επιπρόσθετου ιμάντα αποσκευών με αντίστοιχο χώρο αναμονής.

Τερματικος Σταθμος – Αμεσα Επικειμενα Επεκτασης

- Μετακίνηση γραφειακών χώρων ~10.094m² και δημιουργία διαθέσιμου χώρου διαχείρισης επιβατών για επίτευξη IATA LoS C σταντταρντ.

Χωρος Ελεγχομενης Προσβασης – Επικειμενα Εργα Ανακαινισης

- Ο διάδρομος, ο χώρος ελιγμών των αεροσκαφών και οι τροχόδρομοι παρατηρήθηκε να είναι σε πολύ καλή κατάσταση με αριθμό ταξινόμησης οδοστρωμάτων (PCN) 35 που σημαίνει ότι τα οδοστρώματα του αεροδρομίου δεν απαιτούν επικείμενα έργα ανακαίνισης.



Το οδόστρωμα παρατηρήθηκε να είναι σε καλή κατάσταση χωρίς να παράγει FOD.

Επικειμενα Εργα

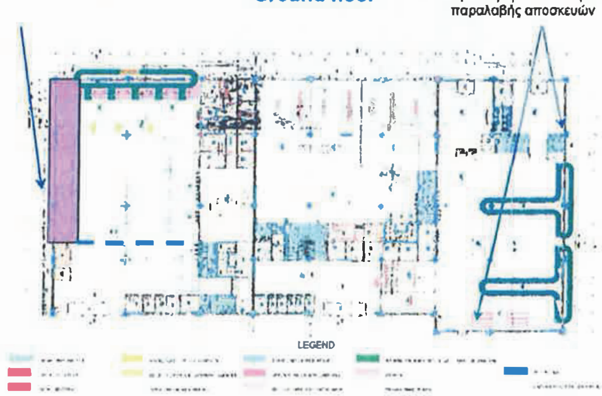
Η βελτιστοποίηση και επαναδιαμόρφωση των εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών εντός της υφιστάμενης κάλυψης του αεροσταθμού θα διασφαλίσει ότι το αεροδρόμιο Σάμου επιτυγχάνει επίπεδο υπηρεσιών IATA (LoS) C την περίοδο επικείμενων έργων.

Οι εργασίες περιλαμβάνουν κατασκευή 3 επιπρόσθετων γκισέ, μετεγκατάσταση του HBS, προμήθεια επιπλέον ιμάντα αποσκευών και μετεγκατάσταση γραφειακών χώρων για την παροχή επιπλέον χώρου διαχείρισης επιβατών.

Δεν απαιτούνται επικείμενα έργα στο χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου.

Αεροσταθμος – Επικειμενα Εργα Ανακαινισης

Κύριος στόχος των επικείμενων εργασιών ανακαίνισης του αεροσταθμού είναι ο εξορθολογισμός του διαθέσιμου χώρου προκειμένου να αυξηθεί ο χώρος διαχείρισης επιβατών και να παρασχεθεί επιπλέον χωρητικότητα για γκισέ. Το παρακάτω σχέδιο παρουσιάζει τις βασικές αλλαγές που μπορούν να γίνουν.



Χωρος Ελεγχομενης Προσβασης (Airside)– Επικειμενα Εργα Ανακαινισης

Δεν απαιτούνται επικείμενα έργα ανακαίνισης καθώς τα οδοστρώματα παρατηρήθηκαν να είναι σε πολύ καλή κατάσταση.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Δεν προβλέπονται μελλοντικά έργα επέκτασης στον αεροσταθμό μετά από την πρώτη φάση επέκτασης κατά την περίοδο επικείμενων έργων.

ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Είναι πιθανό να απαιτηθεί αναμόρφωση των οδοστρωμάτων το 2034.

ΧΩΡΟΣ ΕΛΙΓΜΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

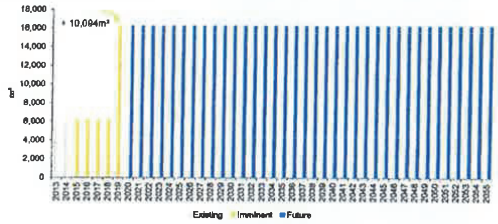
- Επαναδιαμόρφωση των θέσεων στάθμευσης ώστε να είναι δυνατή η οπισθέλκυση οδηγώντας σε αύξηση του αριθμού των θέσεων στάθμευσης από 8 σε 17.

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

Έχουμε εξετάσει την σταδιακή επέκταση του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου κατά την διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης. Η αρχική επέκταση θα υλοποιηθεί κατά την διάρκεια της περιόδου των επικείμενων έργων χωρίς να αναμένεται υλοποίηση επιπλέον εργασιών επέκτασης κατά την διάρκεια της περιόδου των μελλοντικών έργων.

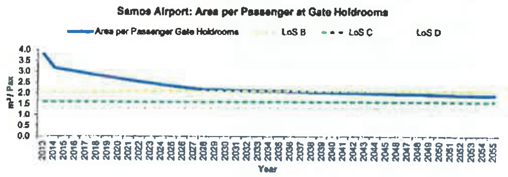
Με τα μελλοντικά έργα στον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης για την αναδιαμόρφωση των θέσεων στάθμευσης ώστε να είναι δυνατή οπισθέλκυση θα αυξηθεί ο αριθμός των θέσεων στάθμευσης. Είναι πιθανό να απαιτηθεί αναμόρφωση των οδοστρωμάτων το 2034.

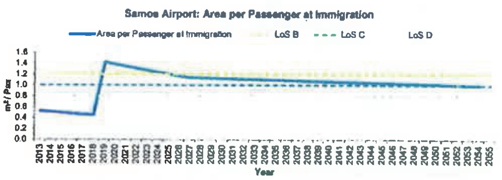
Δεν προβλέπονται μελλοντικές επεκτάσεις στον αεροσταθμό όπως παρουσιάζεται και στο παρακάτω διάγραμμα.

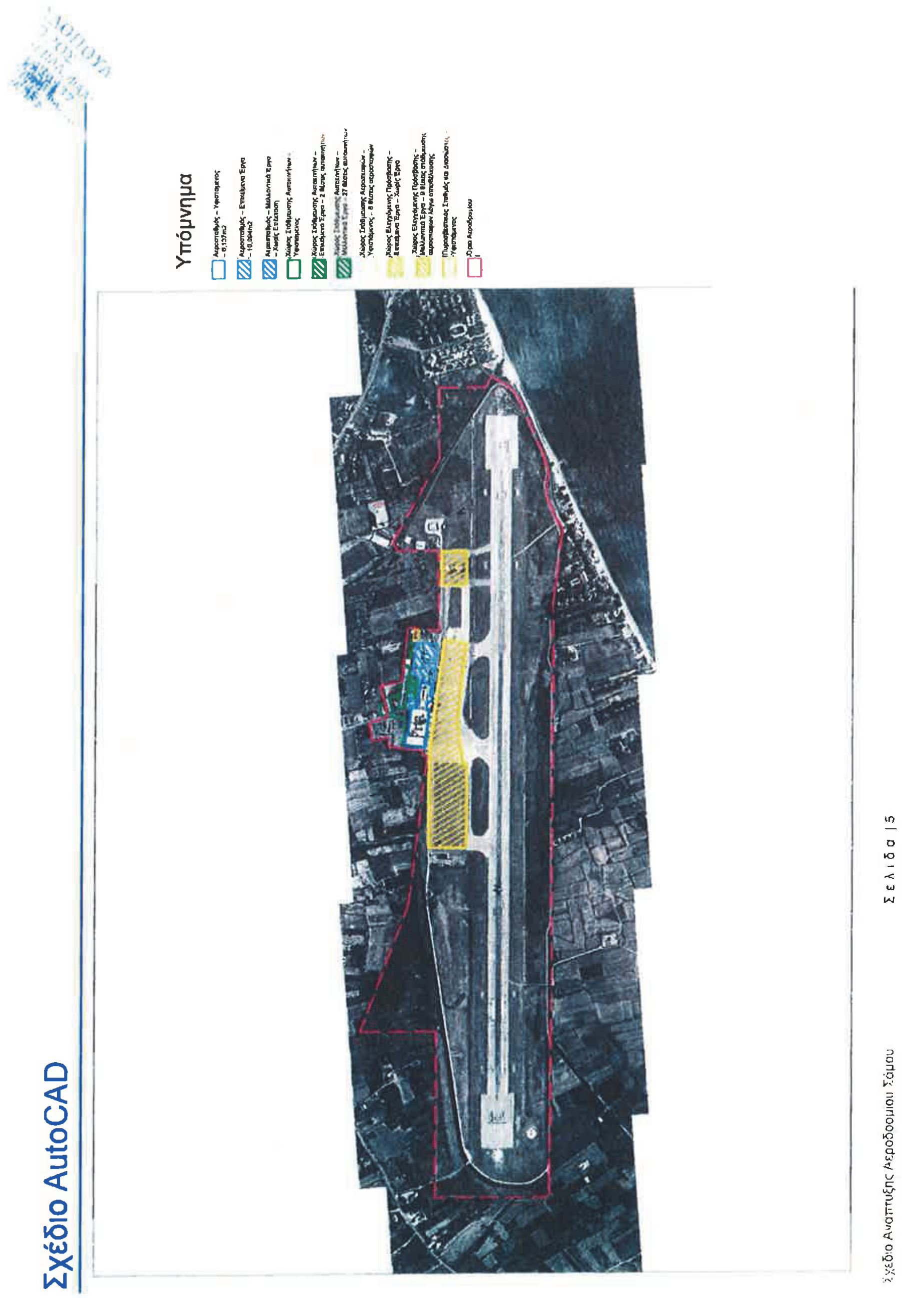


Οι εγκαταστάσεις διαχείρισης των επιβατών του αεροσταθμού έχουν αξιολογηθεί για ώρα σχεδιασμού που να παρέχεται επίπεδο υπηρεσιών κατ’ ελάχιστον IATA LoS C για όλη την Περίοδο Παραχώρησης.

Η ανάλυσή μας, όπως παρουσιάζεται και στα παρακάτω διαγράμματα, έδειξε ότι η βασική διαδικασία που περιορίζει την χωρητικότητα του αεροδρομίου είναι η διαδικασία ελέγχου διαβατηρίων κατά την άφιξη, ενώ δεν υπάρχουν διαδικασίες κατά την αναχώρηση που να περιορίζουν την χωρητικότητα. Η χειρότερη διαδικασία κατά την αναχώρηση, η διαδικασία ελέγχου στον χώρο αναμονής στις πύλες επιτυγχάνει ένα ελάχιστο επίπεδο υπηρεσιών IATA LoS B για την Περίοδο Παραχώρησης. Η διαδικασία ελέγχου διαβατηρίων κατά την άφιξη, μετά την μετεγκατάσταση των γραφειακών χώρων για την παροχή επιπλέον χώρου για την διαχείριση των επιβατών κατά την περίοδο των επικείμενων έργων, θα επιτυγχάνει ένα επίπεδο IATA LoS C κατά την διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης.






Σχέδιο AutoCAD
Υπόμνημα
Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Σάμου
Σελίδα | 5

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.

Αθήνα, ...06/10/2016

Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα Δικηγόρος

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠ[illegible]ΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗ[illegible]ΟΣ
ΑΛΚΥΟΝΗΣ 37, [illegible] ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ.&ΦΑΧ. 210 [illegible]84377
ΑΦΜ: 043960730 - ΔΟΥ: ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ
Α.Μ. Δ.Σ.[illegible] 20257

CLUSTER B

SkiathosAirport Development Plan

Location and Connectivity:
The island of Skiathos is located in the North West Aegean sea. It has a small airport that offers international and domestic flights to Europe.

Challenge: Utilisation of the oldterminal building for future airport requirements with an increase in apron capacity could help deliver increased commercial opportunities and an improved level of service to passengers.

KEY AIRPORT FACTS

Number of Runways: 1 [02/20]

Dimensions of Runways: 1,628m x 30m

Number of Terminals: 1

Number of Stands: 2

2013 Annual Passengers: 0.27 mppa

2013 Annual Movements: 2,285 ATMs

Current 2-Way Peak Hour Passengers: 451pax / hour

Current 2-Way Peak Hour ATMs: 3 ATMs / hour

Calculated Runway Capacity: 16 ATMs / hour

Current Terminal Size: 6,211m²



SKIATHOS AIRPORT

Skiathos Airport predominantly serves the domestic and international tourist industry. An imminent terminal upgrade will enhance the passenger experience and ensure Los C is achieved. This will be followed by a single terminal expansion, ensuring the terminal will be able to cater for the future airside works.

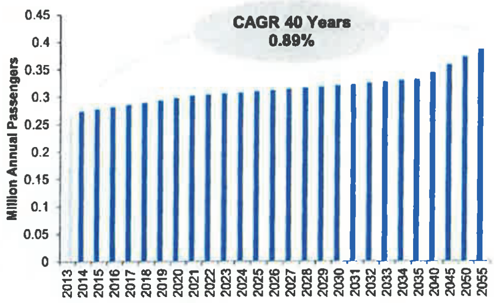
A future runway extension is proposed in addition to the reconfiguration of stands which will increase the overall aircraft capacity.

BACKGROUND

- The island of Skiathos is within close proximity to the mainlandmaking it easily accessible for Greek nationalsto take short breaks.
- At 0.27mppa, Skiathos is the least busy of the Cluster B airports available to the concessionaire, serving mainly tourists from the United Kingdom.
- The airport is relatively restricted by sea on the North and South side.

TRAFFIC FORECAST

Passengers are forecast to slowly grow from 0.27 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 0.39mppa in 2055, with a CAGR of 0.89%. Air traffic movements (ATMs) are forecast to increase from 2.3 to 3.6 thousand in 2055.



TERMINAL CAPACITY

- Adequate number of passenger processing facilities for both arriving and departing flows across all design hours in 2015.
- Some of the passenger processing areas are 'capacity critical' in 2015 for LoS C in the design hour due to sufficient queuing and circulation space.

STAND CAPACITY

- Current stand capacity of 2 stands is sufficient to meet current ATM peak hour demand with no stand expansion required in the Imminent Works period.



The terminal capacity at Skiathos Airport is constrained. Therefore additional terminal facilities would be required to address this.

ASSESSMENTOF CURRENT INFRASTRUCTURE

TERMINAL

The capacity assessment of the arriving and departing passenger processes within the terminal building has been informed by:

- A site visit to Skiathos Airport.
- Planning assumptions driven by current airport operational performance, IATA standards and industry benchmarks.
- Information available from the data room and airport fact sheets.

There are two separate terminals at Skiathos Airport. One was constructed in 1990 and the other in 1999 although the older terminal remains unused. The newer terminal can accommodate existing passengers at present, but is closed during the winter. Opportunities exist to turn the upper mezzanine into retail and/or security.

AIRFIELD

Skiathos Airport has one runway with no parallel taxiway meaning aircraft have to backtrack along the runway. The runway was in good condition. It was noted that excavation is underway for an apron extension and there are plans for a runway extension. Drawings and layouts of these were not available during the site visit.

The current runway strip width for RWY 02/20 is 75m from the runway centreline and is therefore not compliant with ICAO standards, which requires 150m from the runway centre-line.

There is not enough space at the RWY20 end to provide a compliant Runway End Safety Area, as the area is restricted by road and sea.

Reclaiming land would be both cost-prohibitive and unfeasible as the public road connects to the harbour and is required for travel across the island. A possible mitigation measure and an alternative option to comply with the RESA standard might be to implement an Engineered Material Arresting System (EMAS).

The airside pavements will require further investigatory works to establish their residual life and replacement year.

INFRASTRUCTURE HIGHLIGHT

Several options exist for utilising the second older terminal at Skiathos, this includes utilising it as an airport hotel, GA terminal or demolish it for coach parking, until it is required for the expansion of the current terminal.

The road at the end of the runway is controlled by traffic lights, operated by ATC to prevent vehicles driving under the flight path when an aircraft is arriving or departing. The perimeter fence does not confirm to ICAO standards.

TERMINAL – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

- Relocate HBS in departures hall to simplify passenger flows and ensure bags are security screened prior to check-in.
- Extend reclaim hall within terminal footprint to the kerbside to provide additional queuing and circulation space.

TERMINAL – IMMINENT EXPANSION WORKS

- Relocate office space and make space available for passenger processing and ensure an IATA LOS C standard is achieved.
- A single terminal expansion has been sized to provide an increase in capacity of 2,953m².

AIRSIDE – IMMINENT WORKS

- The runway, apron and taxiways were observed to be in a good condition with a PCN of 42 which means that the airside pavements would not require any refurbishment works in the imminent works period.



Existing pavements appear to be in good condition and will not require any maintenance works in the imminent works period.

IMMINENT WORKS

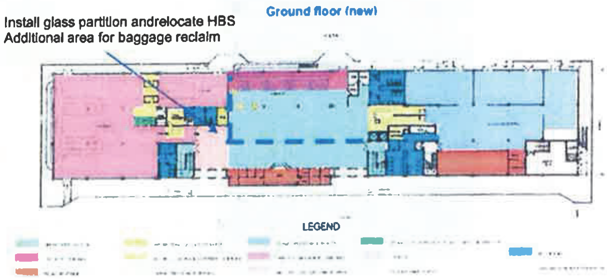
The terminal will benefit from imminent works to relocate HBS, extend the baggage reclaim hall and relocate office space within the existing facility. These measures will improve passenger flows and the general passenger experience.

Following these works a terminal expansion of 2,953m² is planned and this will provide enough terminal capacity up to the end of the Concession period.

There are no imminent airside refurbishment works required as the infrastructure is in a good condition.

TERMINAL – IMMINENT WORKS

By relocating offices, space would be available within the current footprint of the terminal to improve and expand passenger process areas. Some of the key changes are show in the drawing below.



AIRSIDE – IMMINENT WORKS

As the airside infrastructure was concluded to be in a good condition, no imminent refurbishment works are required.

CLUSTER B

Terminal - Future Expansion Works

- No future expansion works are needed. Expansion works in the Imminent period will provide sufficient capacity for the terminal.

Runway – Future Refurbishment Works

- The airside pavement is likely to require rehabilitation in 2025 due to the expected pavement degradation.
- There is a proposal to extend the existing runway into the sea by 400m.

Apron – Future Expansion Works

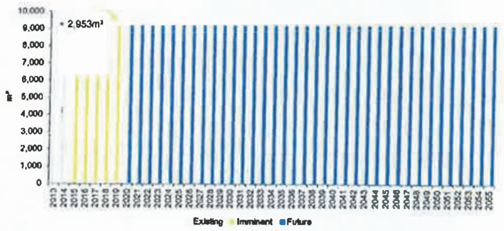
- Stands to be reconfigured to allow pushbacks increasing stand capacity from 2 to 11 aircraft stands once the State Expansion works have been completed. Plans exist for a runway extension on RWY 20 as this is required.

Future Works

There are no future terminal expansion works planned as the expansion in the Imminent works period is sufficient to meet passenger capacity requirements.

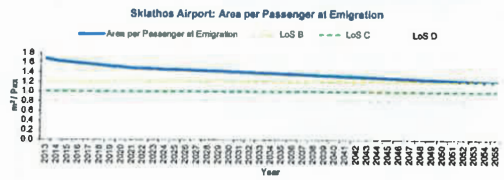
Future airside works include a runway extension, pavement rehabilitation and a reconfiguration of stands to enable pushbacks.

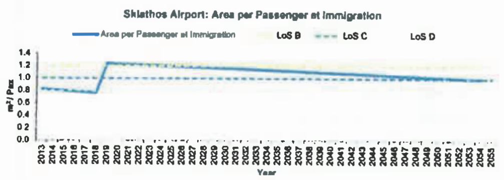
Asingle expansion of the terminal is planned over the Concession period. It will be constructed, as shown in the phasing chart during the Imminent works period in order to be operational for 2020. Hence there is no further expansion anticipated during the Future works period.



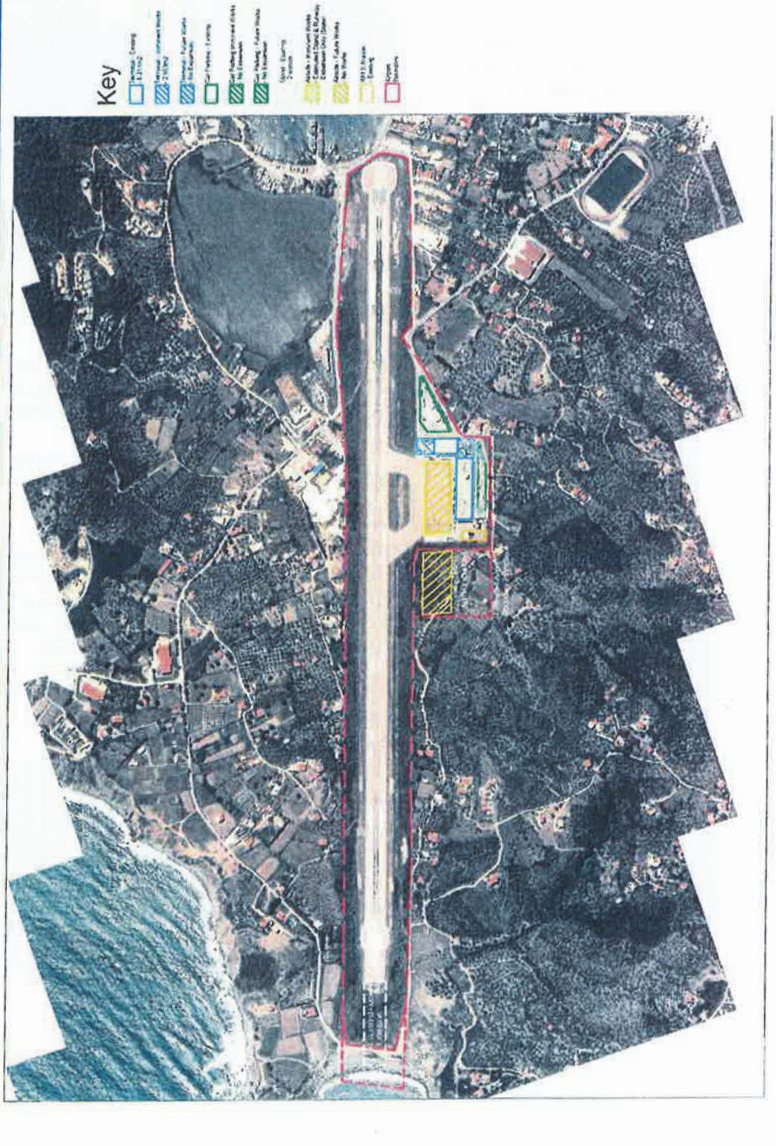
The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimum IATA LoS C across the duration of the Concession period.

Our analysis, illustrated in the charts below, shows that the two main capacity constrained processes at the airport are Emigration and Immigration. However, Emigration capacity meets IATA LoS B during the Concession period. Following relocation of offices to provide additional space for passenger processing during the Imminent works period, a minimum of LoS C requirement for Immigration is met during the Concession period.





AutoCAD Drawing



Ομάδα Β

Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Σκιάθου

Τοποθεσία και Διασυνδέσεις:
Το νησί της Σκιάθου βρίσκεται στο Βορειοδυτικό τμήμα του Αιγαίου. Έχει ένα μικρό αεροδρόμιο που εξυπηρετεί εγχώριες και διεθνείς πτήσεις προς την Ευρώπη.

Πρόκληση: Η αξιοποίηση των εγκαταστάσεων του παλαιού αεροσταθμού για τις μελλοντικές απαιτήσεις του αεροδρομίου με αύξηση της χωρητικότητας του χώρου ελιγμών των αεροσκαφών θα μπορούσε να συμβάλει στην αύξηση των εμπορικών δυνατοτήτων και την βελτίωση του επίπεδου παροχής υπηρεσιών στους επιβάτες.

ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ
Αριθμός Διαδρόμου: 1 [02/20]
Διαστάσεις Διαδρόμων: 1.628m x 30m
Αριθμός Αεροσταθμών: 1
Αριθμός Θέσεων Στάθμευσης Αεροσκαφών: 2
2013 Επιβάτες Ετησίως: 0,27 εκατ. επιβάτες
2013 Μετακινήσεις Ετησίως: 2.285 ATMs
Αναχωρήσεις/Αφίξεις Επιβατών κατά την Ώρα Αιχμής: 451 επιβάτες / ώρα
Κινήσεις Αναχωρήσεων/Αφίξεων κατά την Ώρα Αιχμής: 3 ATMs / ώρα
Υπολογιζόμενη Χωρητικότητα Διαδρόμου: 16 ATMs / ώρα
Μέγεθος Υφιστάμενου Αεροσταθμού: 6.211m²

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΣΚΙΑΘΟΥ
Το αεροδρόμιο της Σκιάθου εξυπηρετεί κατά κύριο λόγο την εγχώρια και διεθνή τουριστική βιομηχανία. Μια επικείμενη αναβάθμιση του αεροσταθμού θα βελτιώσει την εμπειρία των επιβατών και θα εξασφαλίσει επίπεδο υπηρεσιών LoS C. Ακολούθως θα υλοποιηθεί μία μόνο επέκταση του αεροσταθμού, εξασφαλίζοντας ότι ο αεροσταθμός θα μπορεί να υποστηρίξει τις μελλοντικές εργασίες στον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου.
Προτείνεται μελλοντικά επέκταση του διαδρόμου, σε συνδυασμό με επαναδιάταξη των θέσεων στάθμευσης, αυξάνοντας την συνολική χωρητικότητα αεροσκαφών.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ
- **Το νησί της Σκιάθου βρίσκεται σε κοντινή απόσταση από την ηπειρωτική χώρα, καθιστώντας το εύκολα προσβάσιμο για τους Έλληνες πολίτες για σύντομες αποδράσεις.**
- **Με 0.27 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως, η Σκιάθος είναι το νησί με την μικρότερη κίνηση από τα αεροδρόμια της Ομάδας Β που βρίσκονται στην διάθεση του παραχωρησιούχου, εξυπηρετώντας κυρίως τουρίστες από το Ηνωμένο Βασίλειο.**
- **Η περιοχή του αεροδρομίου είναι σχετικά περιορισμένη από την θάλασσα στην Βόρεια και την Νότια πλευρά.**

ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ
Ο αριθμός των επιβατών προβλέπεται να αυξηθεί σταδιακά από 0,27 million εκατομμύρια επιβάτες ετησίως (mppa) το 2013 σε 0,39mppa το 2055, με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του CAGR 0,89%. Η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) προβλέπεται να αυξηθεί από 2,3 σε 3,6 χιλιάδες το 2055.



ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ

- Επαρκής αριθμός εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών και για τις δύο ροές αναχωρήσεων και αφίξεων για όλες τις ώρες σχεδιασμού για το 2015.
- Μέρος των χώρων διαχείρισης επιβατών είναι σε «Οριακή Χωρητικότητα» το 2015 για επίπεδο υπηρεσιών LoS C για την ώρα σχεδιασμού λόγω περιορισμένων χώρων αναμονής και κυκλοφορίας.

ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

- Ο τρέχων αριθμός των 2 θέσεων στάθμευσης επαρκεί για να καλύψει την τρέχουσα ζήτηση ΑΤΜ κατά την ώρα αιχμής χωρίς να απαιτείται επέκταση των Θέσεων κατά την περίοδο των επικείμενων έργων.



Η χωρητικότητα του αεροσταθμού στο αεροδρόμιο της Σκιάθου είναι περιορισμένη. Ως εκ τούτου, θα απαιτηθούν επιπρόσθετες κτιριακές εγκαταστάσεις.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ

Η εκτίμηση χωρητικότητας για την διαδικασία αφίξεων και αναχωρήσεων εντός του κτιρίου του αεροσταθμού έχει γίνει μετά από:

- Επίσκεψη στο Αεροδρόμιο της Σκιάθου.
- Σχεδιαστικές παραδοχές που απορρέουν από τις τρέχουσες επιχειρησιακές επιδόσεις του αεροδρομίου, τα πρότυπα της ΙΑΤΑ και σημεία αναφοράς του τομέα της αεροπλοΐας.
- Πληροφορίες διαθέσιμες από το data room και ενημερωτικά δελτία του αεροδρομίου.

Υπάρχουν 2 ξεχωριστοί αεροσταθμοί στο Αεροδρόμιο της Σκιάθου. Ο ένας κατασκευάστηκε το 1990 και ο άλλος το 1999, ωστόσο ο παλαιότερος δεν χρησιμοποιείται. Ο νεότερος αεροσταθμός μπορεί να εξυπηρετήσει προς το παρόν τον τρέχοντα αριθμό επιβατών, παραμένει όμως κλειστός κατά την χειμερινή περίοδο. Υπάρχει δυνατότητα αξιοποίησης του ημιώροφου μετατρέποντας τον κατάλληλα για εμπορική χρήση ή/και χρήση του τμήματος ασφάλειας.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Το αεροδρόμιο έχει έναν διάδρομο χωρίς παράλληλο τροχόδρομο, και απαιτείται τα αεροσκάφη να τροχοδρομούν στον ίδιο διάδρομο. Ο διάδρομος διαπιστώθηκε σε καλή κατάσταση. Επισημάνθηκε ότι πρόκειται να ξεκινήσουν εκσκαφές για την επέκταση του χώρου ελιγμών των αεροσκαφών ενώ υπάρχουν και σχέδια για την επέκταση του διαδρόμου. Σχέδια και κατόψεις των ανωτέρω δεν ήταν διαθέσιμα κατά την διάρκεια της επίσκεψης.

Το τρέχον πλάτος του διαδρόμου για τους RWY 02/20 είναι 75μ από τον κεντρικό άξονα και επομένως δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των προτύπων του Διεθνή Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), σύμφωνα με τις οποίες απαιτείται πλάτος 150μ από το κέντρο του διαδρόμου.

Δεν υπάρχει αρκετός χώρος στο τέλος του διαδρόμου RWY20 ώστε να παρέχεται μια επαρκής Ζώνη Ασφάλειας Τέλους Διαδρόμων (RESAs), καθώς η περιοχή περιορίζεται από οδικές οδούς και την θάλασσα.

Η ανάκτηση γης είναι οικονομικά απαγορευτική και ανέφικτη, καθώς οι δημόσιες οδοί συνδέουν με το λιμάνι και είναι αναγκαίες για την μετακίνηση στο νησί. Πιθανό μέτρο αντιμετώπισης και εναλλακτική λύση για συμμόρφωση με τις απαιτήσεις RESA θα μπορούσε να είναι η εγκατάσταση συστήματος EMAS (Engineered Material Arresting System).

Απαιτείται διερεύνηση στα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης για να διαπιστωθεί επακριβώς ο υπολειπόμενος χρόνος ζωής τους και το έτος αντικατάστασης τους.

ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Υπάρχουν αρκετές επιλογές για την αξιοποίηση του δεύτερου παλαιότερου αεροσταθμού, μεταξύ των οποίων είναι η χρήση του ως ξενοδοχείο αεροδρομίου, τερματικό σταθμό GA ή την κατεδάφιση για τη στάθμευση λεωφορείων, μέχρι να απαιτηθεί αξιοποίηση του για την επέκταση του υφιστάμενου αεροσταθμού.

Ο δρόμος στο τέλος του διαδρόμου ελέγχεται από φωτεινούς σηματοδότες, που χειρίζεται ο Πύργος Ελέγχου Κυκλοφορίας (ATC) ώστε να αποτρέπεται η κυκλοφορία οχημάτων κάτω από το ίχνος των πτήσεων, κατά την άφιξη ή αναχώρηση των αεροσκαφών. Η περίφραξη δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των προτύπων του Διεθνή Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO).

Ομάδα Β

Αεροσταθμος – Επικειμενα Εργα Ανακαινισης

- Μετακίνηση του συστήματος αποσκευών (HBS) στην αίθουσα αναχωρήσεων ώστε να απλουστευθεί η ροή των επιβατών και να διασφαλιστεί ο έλεγχος ασφαλείας των αποσκευών πριν από τα γκισέ.
- Διεύρυνση της αίθουσας παραλαβής αποσκευών εντός της κάλυψης του κτιρίου του αεροσταθμού προς τον χώρο των πεζοδρομίων ώστε να παρασχεθεί επιπρόσθετος χώρος αναμονής και κυκλοφορίας.

Αεροσταθμος – Επικειμενα Εργα Επεκτασης

- Μετακίνηση των γραφειακών χώρων και δημιουργία διαθέσιμου χώρου διαχείρισης επιβατών για επίτευξη IATA LoS C σταντάρντ.
- Έχει υπολογισθεί μία επέκταση του αεροσταθμού ώστε να παρέχεται αύξηση στην χωρητικότητα 2,953m².

Χωρος Ελεγχομενης Προσβασης – Επικειμενα Εργα

- Ο διάδρομος, ο χώρος ελιγμών των αεροσκαφών και οι τροχόδρομοι διαπιστώθηκε ότι είναι σε καλή κατάσταση με αριθμό ταξινόμησης οδοστρωμάτων (PCN) 42 που σημαίνει ότι δεν απαιτείται να γίνουν άμεσα εργασίες ανακαίνισης στα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου κατά την περίοδο των επικείμενων έργων.

Επικειμενα Εργα

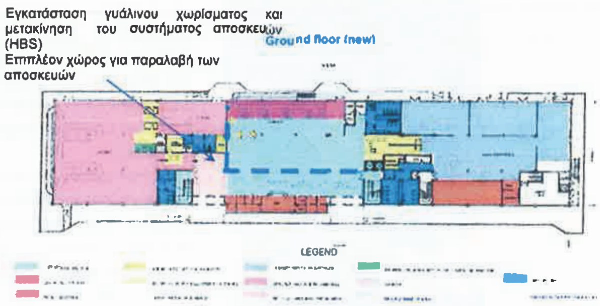
Ο αεροσταθμός θα επωφεληθεί από επικείμενα έργα για την μετακίνηση του συστήματος αποσκευών (HBS), επέκταση της αίθουσας παραλαβής αποσκευών και μετεγκατάσταση των γραφειακών χώρων εντός της υφιστάμενης εγκατάστασης. Με αυτά τα μέτρα βελτιώνεται η ροή των επιβατών και η γενικότερη εμπειρία τους.

Σε συνέχεια των ανωτέρω έργων σχεδιάζεται επέκταση 2953m² του αεροσταθμού παρέχοντας επαρκή χωρητικότητα μέχρι το τέλος της Περιόδου Παραχώρησης.

Δεν απαιτείται υλοποίηση εργασιών ανακαίνισης στον χώρο του αεροδρομίου καθώς οι υποδομές είναι σε καλή κατάσταση.

Αεροσταθμος – Επικειμενα Εργα

Μετακινώντας του γραφειακούς χώρους γίνεται διαθέσιμος επιπλέον χώρος εντός της κάλυψης του κτιρίου του αεροσταθμού, για την βελτίωση και επέκταση της περιοχής διαχείρισης των επιβατών. Ορισμένες από τις κύριες αλλαγές φαίνονται στο κάτωθι διάγραμμα:



Χωρος Ελεγχομενης Προσβασης (Airside) – Επικειμενα Εργα

Καθώς διαπιστώθηκε ότι οι υποδομές του χώρου του αεροδρομίου είναι σε καλή κατάσταση, δεν απαιτείται υλοποίηση επικείμενων εργασιών ανακαίνισης.



Τα υφιστάμενα οδοστρώματα παρατηρήθηκαν σε καλή κατάσταση και δεν απαιτείται υλοποίηση εργασιών συντήρησης στην περίοδο επικείμενων έργων.

Ομάδα Β

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Δεν απαιτείται μελλοντικά υλοποίηση εργασιών επέκτασης Οι εργασίες επέκτασης κατά την περίοδο των επικείμενων έργων παρέχουν επαρκή χωρητικότητα για τον αεροσταθμό.

ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Είναι πιθανό να απαιτηθεί αναμόρφωση των οδοστρωμάτων το 2025 λόγω ανσμενόμενης διάβρωσης.
- Υπάρχει πρόταση επέκτασης του υφιστάμενου διαδρόμου στην θάλασσα κατά 400m.

ΧΩΡΟΣ ΕΛΙΓΜΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

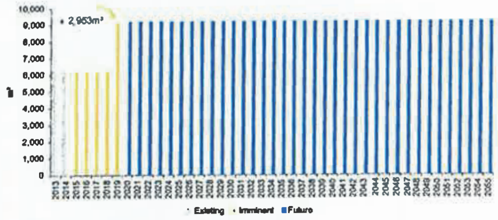
Επαναδιαμόρφωση των θέσεων στάθμευσης ώστε να επιτρέπεται η οπισθέλκυση οδηγώντας σε αύξηση του αριθμού των θέσεων στάθμευσης από 2 σε 11 μόλις ολοκληρωθούν τα έργα επέκτασης που υλοποιούνται από το Δημόσιο. Υπάρχουν σχέδια για επέκταση του διαδρόμου στον διάδρομο RWY 20, όπως απαιτηθεί.

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

Δεν σχεδιάζονται μελλοντικά έργα επέκτασης του αεροσταθμού καθώς η επέκταση κατά την περίοδο των επικείμενων έργων επαρκεί για να καλύψει τις ανάγκες χωρητικότητας επιβατών.

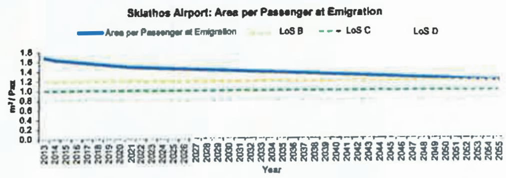
Μελλοντικές εργασίες στον ελεγχόμενο χώρο (airside) περιλαμβάνουν επέκταση του διαδρόμου, αποκατάσταση των οδοστρωμάτων και αναδιαμόρφωση των θέσεων στάθμευσης για να είναι δυνατή η οπισθέλκυση.

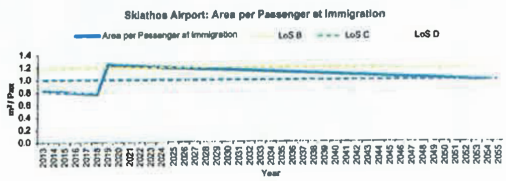
Μία μόνο επέκταση προβλέπεται κατά την Περίοδο Παραχώρησης. Θα υλοποιηθεί, όπως παρουσιάζεται και στο παρακάτω διάγραμμα κατά την περίοδο των επικείμενων έργων ώστε να είναι λειτουργική το 2020. Δεν προβλέπεται περαιτέρω επέκταση κατά την περίοδο των μελλοντικών έργων.



Οι εγκαταστάσεις διαχείρισης των επιβατών του αεροσταθμού έχουν αξιολογηθεί για ώρα σχεδιασμού που να παρέχεται κατ' ελάχιστον επίπεδο υπηρεσιών IATA LoS C για όλη την Περίοδο Παραχώρησης.

Η ανάλυσή μας, όπως παρουσιάζεται και παρακάτω, έδειξε ότι υπάρχουν δύο βασικές διαδικασίες που περιορίζουν την χωρητικότητα στο αεροδρόμιο, οι διαδικασίες ελέγχου διαβατηρίων τόσο κατά την άφιξη όσο και κατά την αναχώρηση των επιβατών. Ωστόσο η διαδικασία ελέγχου διαβατηρίων κατά την αναχώρηση διατηρεί ένα επίπεδο υπηρεσιών IATA LoS B κατά την διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης. Σε συνέχεια της μετεγκατάστασης των γραφειακών χώρων για την παροχή επιπρόσθετου διαθέσιμου χώρου για την διαχείριση επιβατών κατά την περίοδο των επικείμενων έργων, ένα ελάχιστο επίπεδο LoS C θα επιτυγχάνεται για την διαδικασία ελέγχου διαβατηρίων κατά την άφιξη για την διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης.






Σχέδιο AutoCAD
Υπόμνημα
Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Σκιάθου
Σελίδα 15

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του [illegible] πρωτοτύπου στην αγγλική.

Αθ., ... 03/10/2014........

Η [illegible] και βεβαιούσα [illegible]

ΙΡΙΣ [illegible]ΟΥΛΟΥ

ΑΦΜ: [illegible] - ΔΟΥ: ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ

Α.Μ. Δ.Σ.Α.: 20257

SOLEMN DECLARATION

(art. 8 of L. 1599/1986)

To:	THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND S.A.		
Name:	Christoph Hans	Surname:	Nanke
Father's name and Surname:	Egmond Hans, Nanke		
Mother's name and surname:	Gertrud Anneliese Ernestine, Nanke		
Date of Birth:	05.08.1966		
Place of Birth:	Rüsselsheim		
ID No:	409124755	Tel: +49 69 690 78459	
Place of Residence: Wiesbaden	Street: Am Allersberg	No.: 9	PC: 65191
Fax: +49 69 690 495 78459		Email: c.nanke@fraport.de	

I, the undersigned, acting as legal representative of the legal entity under the corporate name Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, established under the laws of Germany, with company registration number HRB 7042 and registered offices at Germany, 60547 Frankfurt am Main, with German tax registration number DE 114150623 being a member of the Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" by holding a 65.00% stake in the Consortium, being fully aware of the consequences of the Greek law 1599/1986 for making false / untrue solemn declarations, hereby declare in connection with the submission by the above Consortium of a binding offer for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster B Regional Airports of the Hellenic Republic pursuant to paragraph 4.1.9(a) of the relevant Request for Proposal issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. ("HRADF") on 4 February 2014, that the company proposed by our Consortium to act as the Independent Engineer (as this term is defined in the Request for Proposal) is EC Harris (UK) Limited Liability Company registered in England and Wales, with Registered Office: ECHQ, 34 York Way, London, N1 9AB, tel.: +44 (0)207 812 2000, fax: +44(0)20778122001, email: paul.willis@arcadis.com, web: www.echarris.com.

The description of the experience and of the credentials of the Independent Engineer is attached hereto. Should our Consortium be selected as the Preferred Investor or the Reserve Candidate we shall submit, within thirty (30) days from our selection, all the required evidence to the Greek State and the HRADF in relation to the satisfaction by the Independent Engineer of the conditions set out in paragraph 4.1.9(c) of the Request for Proposal.

Christoph Hans Nanke Αρ ταυτ 409124755 30/09/2014

Athens, 30.09.2014

Christoph Hans Nanke

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

(άρθρο 8 Ν.1599/1986)

Προς:	Το ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.		
Ο-Η Όνομα:	Christoph Hans	Επώνυμο: Nanke	
Όνομα και Επώνυμο Πατέρα:	Egmond Hans, Nanke		
Όνομα και Επώνυμο Μητέρας:	Gertrud Anneliese Ernestine, Nanke		
Ημερομηνία Γέννησης:	05.08.1966		
Τόπος Γέννησης:	Rüsselsheim		
Αριθμός Ταυτότητας	409424755	τηλ	+49 69 690 78459
Τόπος Κατοικίας: Wiesbaden		Οδός: Am Allersberg	Αριθ.: 9 Τ.Κ.: 65191
Αρ. Τηλεομοιοτύπου (Fax):	+49 69 690 495 78459	Δ/νση Ηλεκτρ. Ταχυδρομείου	: c.nanke@fraport.de

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος, ενεργώντας ως νόμιμος εκπρόσωπος του νομικού προσώπου με την εταιρική επωνυμία Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, που συστήθηκε σύμφωνα με τους νόμους της Γερμανίας, με αριθμό μητρώου εταιρίας HRB 7042 και το οποίο εδρεύει στην Γερμανία, 60547 Φρανκφούρτη am Main, με αριθμό φορολογικού μητρώου Γερμανίας DE 114150623, όντας μέλος της Κοινοπραξίας "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" κάτοχος του 65,00% της Κοινοπραξίας, έχοντας πλήρη επίγνωση των συνεπειών που προβλέπονται υπό τον Ελληνικό νόμο 1599/1986 για τις ψευδείς/αναληθείς υπεύθυνες δηλώσεις, δηλώνω δια της παρούσης, σχετικά με την υποβολή εκ μέρους της ως άνω Κοινοπραξίας δεσμευτικής προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με την λειτουργία και συντήρηση των περιφερειακών αεροδρομίων της Ομάδας Β του Ελληνικού Δημοσίου, σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.9(a) της σχετικής Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς που εξέδωσε το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. στις 4 Φεβρουαρίου 2014, ότι η εταιρεία που προτείνεται από την Κοινοπραξία μας ως Ανεξάρτητος Μηχανικός (όπως ο όρος αυτός καθορίζεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς) είναι η εταιρεία EC Harris (HB) Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης εγγεγραμμένη στην Αγγλία και Ουαλία, Διεύθυνση: ECHQ, 34 York Way, Λονδίνο, N1 9AB, τηλ.: +44 (0)207 812 2000, φαξ: +44(0)20778122001, email: paul.willis@arcadis.com, ιστοσελίδα: www.echarris.com.

Επισυνάπτεται περιγραφή της εμπειρίας και των επαγγελματικών προσόντων του Ανεξάρτητου Μηχανικού. Εφόσον η Κοινοπραξία μας επιλεγεί ως ο Επιλεγείς Επενδυτής ή ο Αναπληρωματικός Υποψήφιος θα υποβάλουμε, εντός τριάντα (30) ημερών από την επιλογή μας, στο Δημόσιο και στο ΤΑΙΠΕΔ όλα τα απαραίτητα στοιχεία που αποδεικνύουν από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό την ικανοποίηση των απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς.

Αθήνα, 30-9-2014

ΕΠΙΣΗΜΗ ΣΦΡΑΓΙΔΑ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ

Christoph Hans Nanke

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής του Christoph Hans Nanke
Α. Δ. Τ. 409424755
Κηφισιά 30/9/2014
ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Η Υπάλληλος του ΚΕΠ Κηφισιάς
ΔΕΛΗ ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ -- ΥΠΟΓΡΑΦΗ
ΠΕ Διεκπεραίωσης Υποθέσεων Πολιτών
Βαθμό Ε'

03/10/2014

SOLEMN DECLARATION

(art. 8 of L. 1599/1986)

To:	THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND S.A.		
Name:	Charles	Surname:	Weinland
Father's name and Surname:	Dieter, Weinland		
Mother's name and surname:	Frauke Emmy Martha, Weinland		
Date of Birth:	09.02.1969		
Place of Birth:	Kiel		
ID No:	415332590	Tel: +49 69 690 70782	
Place of Residence: Schwalbach	Street: Pfingstbrunnenstr.	No.: 16a	PC: 65824
Fax: +49 69 690 495 70782	Email: c.weinland@fraport.de		

I, the undersigned, acting as legal representative of the legal entity under the corporate name Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, established under the laws of Germany, with company registration number HRB 7042 and registered offices at Germany, 60547 Frankfurt am Main, with German tax registration number DE 114150623 being a member of the Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" by holding a 65.00% stake in the Consortium, being fully aware of the consequences of the Greek law 1599/1986 for making false / untrue solemn declarations, hereby declare in connection with the submission by the above Consortium of a binding offer for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster B Regional Airports of the Hellenic Republic pursuant to paragraph 4.1.9(a) of the relevant Request for Proposal issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. ("HRADF") on 4 February 2014, that the company proposed by our Consortium to act as the Independent Engineer (as this term is defined in the Request for Proposal) is EC Harris (UK) Limited Liability Company registered in England and Wales, with Registered Office: ECHQ, 34 York Way, London, N1 9AB, tel.: +44 (0)207 812 2000, fax: +44(0)20778122001, email: paul.willis@arcadis.com, web: www.echarris.com.

The description of the experience and of the credentials of the Independent Engineer is attached hereto. Should our Consortium be selected as the Preferred Investor or the Reserve Candidate we shall submit, within thirty (30) days from our selection, all the required evidence to the Greek State and the HRADF in relation to the satisfaction by the Independent Engineer of the conditions set out in paragraph 4.1.9(c) of the Request for Proposal.

Athens, [illegible].2014

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής ... Weinland Charles ... 30/9/14 ... ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ ...

Charles Weinland

ΚΕΑΔ ΕΙΔΙΚΟ ΕΝΣΗΜΟ ΕΠΙΚΥΡΩΣΗΣ ΕΥΡΩ 2,00 ΕΥΡΩ

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

(άρθρο 8 Ν.1599/1986)

Προς:	Το ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.		
Ο-Η Όνομα:	Charles	Επώνυμο: Weinland	
Όνομα και Επώνυμο Πατέρα:	Dieter, Weinland		
Όνομα και Επώνυμο Μητέρας:	Frauke Emmy Martha, Weinland		
Ημερομηνία Γέννησης:	09.02.1969		
Τόπος Γέννησης:	Kiel		
Αριθμός Ταυτότητας	415332590	Τηλ:	+49 69 690 70782
Τόπος Κατοικίας: Schwalbach	Οδός: Pfingstbrunnen str.	Αριθ.: 16Α	Τ.Κ.: 65824
Αρ. Τηλεομοιοτύπου (Fax):	+49 69 690 495 70782	Δ/νση Ηλεκτρ. Ταχυδρομείου (Email):	c.weinland@fraport.de

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος, ενεργώντας ως νόμιμος εκπρόσωπος του νομικού προσώπου με την εταιρική επωνυμία Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, που συστήθηκε σύμφωνα με τους νόμους της Γερμανίας, με αριθμό μητρώου εταιρίας HRB 7042 και το οποίο εδρεύει στην Γερμανία, 60547 Φρανκφούρτη am Main, με αριθμό φορολογικού μητρώου Γερμανίας DE 114150623, όντας μέλος της Κοινοπραξίας "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" κάτοχος του 65,00% της Κοινοπραξίας, έχοντας πλήρη επίγνωση των συνεπειών που προβλέπονται υπό τον Ελληνικό νόμο 1599/1986 για τις ψευδείς/αναληθείς υπεύθυνες δηλώσεις, δηλώνω δια της παρούσης, σχετικά με την υποβολή εκ μέρους της ως άνω Κοινοπραξίας δεσμευτικής προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με την λειτουργία και συντήρηση των περιφερειακών αεροδρομίων της Ομάδας Β του Ελληνικού Δημοσίου, σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.9(a) της σχετικής Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς που εξέδωσε το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. στις 4 Φεβρουαρίου 2014, ότι η εταιρεία που προτείνεται από την Κοινοπραξία μας ως Ανεξάρτητος Μηχανικός (όπως ο όρος αυτός καθορίζεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς) είναι η εταιρεία EC Harris (HB) Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης εγγεγραμμένη στην Αγγλία και Ουαλία, Διεύθυνση: ECHQ, 34 York Way, Λονδίνο, N1 9AB, τηλ.: +44 (0)207 812 2000, φαξ: +44(0)20778122001, email: paul.willis@arcadis.com, ιστοσελίδα: www.echarris.com

Επισυνάπτεται περιγραφή της εμπειρίας και των επαγγελματικών προσόντων του Ανεξάρτητου Μηχανικού. Εφόσον η Κοινοπραξία μας επιλεγεί ως ο Επιλεγείς Επενδυτής ή ο Αναπληρωματικός Υποψήφιος θα υποβάλουμε, εντός τριάντα (30) ημερών από την επιλογή μας, στο Δημόσιο και στο ΤΑΙΠΕΔ όλα τα απαραίτητα στοιχεία που αποδεικνύουν από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό την ικανοποίηση των απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς.

Αθήνα, 30-9-2014

ΕΠΙΣΗΜΗ ΣΦΡΑΓΙΔΑ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ

Charles Weinland

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής του Charles Weinland
ΑΔΤ 415332590
Κηφισιά 30/9/2014
ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Η αρμόδια Υπάλληλος
ΜΑΡΙΑ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΟΥ
ΔΕ/Δ’
ΥΠΟΓΡΑΦΗ

03/10/2014

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

(άρθρο 8 Ν.1599/1986)

Προς:	Το ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.		
Ο-Η Όνομα:	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Επώνυμο: ΗΜΕΛΛΟΥ		
Όνομα και Επώνυμο Πατέρα:	ΗΛΙΑΣ ΗΜΕΛΛΟΣ		
Όνομα και Επώνυμο Μητέρας:	ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΗΜΕΛΛΟΥ		
Ημερομηνία Γέννησης:	28/1/1966		
Τόπος Γέννησης:	ΑΘΗΝΑ		
Αριθμός Δελτίου Ταυτότητας/Διαβατηρίου:	ΑΚ 221264	Τηλ:	
Τόπος Κατοικίας: ΔΡΟΣΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ Οδός: ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ		Αριθ.: 17Α	Τ.Κ.: 14572
Αρ. Τηλεομοιοτύπου (Fax):		Δ/νση Ηλεκτρ. Ταχυδρομείου	imellouk@yahoo.gr

Η κάτωθι υπογεγραμμένη, ενεργώντας ως πληρεξουσία του νομικού προσώπου με την εταιρική επωνυμία SLENTEL LIMITED, που συστήθηκε σύμφωνα με τους νόμους της Κυπριακής Δημοκρατίας με αριθμό μητρώου εταιρίας ΗΕ 280254 και το οποίο εδρεύει στην Κύπρο, Λευκωσία, Οδός Αγίου Προκοπίου 13, 2406, Εγκωμή, με Κυπριακό αριθμό φορολογικού μητρώου 12280254J όντας μέλος της Κοινοπραξίας «FRAPORT AG – SLENTEL LTD», κάτοχος του 35% της Κοινοπραξίας, έχοντας πλήρη επίγνωση των συνεπειών που προβλέπονται από τον Ελληνικό νόμο 1599/1986 για τις ψευδείς/αναληθείς υπεύθυνες δηλώσεις, δηλώνω δια της παρούσης, σχετικά με την υποβολή εκ μέρους της ως άνω Κοινοπραξίας δεσμευτικής προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με την λειτουργία και συντήρηση των περιφερειακών αεροδρομίων της Ομάδας Β του Ελληνικού Δημοσίου, σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.9(α) της σχετικής Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς που εξέδωσε το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. στις 4 Φεβρουαρίου 2014, ότι η εταιρεία που προτείνεται από την Κοινοπραξία μας ως Ανεξάρτητος Μηχανικός (όπως ο όρος αυτός καθορίζεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς) είναι η εταιρεία EC Harris (HB) Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης εγγεγραμμένη στην Αγγλία και Ουαλία, Διεύθυνση: ECHQ, 34 York Way, Λονδίνο, N1 9AB, τηλ.: +44 (0)207 812 2000, φαξ: +44(0)20778122001, email: paul.willis@arcadis.com, ιστοσελίδα: www.echarris.com

Επισυνάπτεται περιγραφή της εμπειρίας και των επαγγελματικών προσόντων του Ανεξάρτητου Μηχανικού. Εφόσον η Κοινοπραξία μας επιλεγεί ως ο Επιλεγείς Επενδυτής ή ο Αναπληρωματικός Υποψήφιος θα υποβάλουμε, εντός τριάντα (30) ημερών από την επιλογή μας, στο Δημόσιο και στο ΤΑΙΠΕΔ όλα τα απαραίτητα στοιχεία που αποδεικνύουν την ικανοποίηση από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό των απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς.

Αθήνα 17-9-2014

Αικατερίνη Ήμελλου

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής τ... ΗΜΕΛΛΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΑΔΤ ΑΚ 221264
... 17-09-2014
ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Η Προϊσταμένη του Τμήματος Εξυπηρέτησης Δημοτών Υπηρεσιών

Ελισάβετ Σέντζουϊκ
ΤΕ 17/Γ

SOLEMN DECLARATION

(art. 8 of L. 1599/1986)

To:	THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND S.A				
Name:	AIKATERINI		Surname: IMELLOU		
Father's name and Surname:	ILIAS IMELLOS				
Mother's name and surname:	KALLIOPI IMELLOU				
Date of Birth:	28/1/1966				
Place of Birth:	ATHENS				
Identity/Passport No:	AK 221264		Tel:		
Place of Residence: DROSIA ATTIKI	Street: DODEKANISOU			No.: 17A	PC: 14572
Fax:			Email:	imellouk@yahoo.gr	

I, the undersigned, acting as attorney in fact of the legal entity under the corporate name SLENTEL LIMITED, established under the laws of Cyprus, with company registration number HE 280254 and registered offices at 13 Agiou Prokopiou Street, 2406 Egkomi, Nicosia, Cyprus with Cyprus tax registration number 12280254J, being a member of the Consortium «FRAPORT AG – SLENTEL LTD» by holding a 35,00% stake in the Consortium, being fully aware of the consequences of the Greek law 1599/1986 for making false / untrue solemn declarations, hereby declare in connection with the submission by the above Consortium of a binding offer for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster B Regional Airports of the Hellenic Republic, pursuant to paragraph 4.1.9(a) of the relevant Request for Proposal issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. ("HRADF") on 4 February 2014, that the company proposed by our Consortium to act as the Independent Engineer (as this term is defined in the Request for Proposal) is EC Harris (UK) Limited Liability Company registered in England and Wales, with Registered Office: ECHQ, 34 York Way, London, N1 9AB, tel.: +44 (0)207 812 2000, fax: +44(0)20778122001, email: paul.willis@arcadis.com, web: www.echarris.com

The description of the experience and of the credentials of the Independent Engineer is attached hereto. Should our Consortium be selected as the Preferred Investor or the Reserve Candidate we shall submit, within thirty (30) days from our selection, all the required evidence to the Greek State and the HRADF in relation to the satisfaction by the Independent Engineer of the conditions set out in paragraph 4.1.9(c) of the Request for Proposal.

Athens, 17-9-2014

OFFICIAL SEAL

Signature

....

AIKATERINI IMELLOU

This is to certify that the signature appearing is the signature of Mrs IMELLOU AIKATERINI
ID No AK221264
Kifisia 17-09-2014
By MAYOR'S AUTHORIZATION
The Department Chief of the Public Services Support
SIGNATURE
Elisavet Sentzouik TE 17/C

True and exact translation
to the English language of the
hereto-attached document in Greek.
Athens, ..25/09/2014
The certifying lawyer

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΛΑΚΥΩΝΗΣ 27, 17561 ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ.& ΦΑΧ: 210 9884377
ΑΦΜ: 043960730 / ΔΟΥ: ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ
Α.Μ. Δ.Σ.Α.: 20257

COMPANY OVERVIEW

SEPTEMBER 2014

EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

CONTACTS



PAUL WILLIS
GLOBAL HEAD OF AVIATION

EC HARRIS LLP
34 YORK WAY
LONDON
N1 9AB

TELEPHONE: +44 (0) 207 832 2273
UK MOBILE: +44 (0) 7826 535 496
EMAIL: PAUL.WILLIS@ARCADIS.COM
www.echarris.com

An ARCADIS Company
EC Harris LLP is part of the ARCADIS Group of Companies

Table of Contents

1. Introduction

With over 22,000 people worldwide and € 2.5 billion in revenues EC Harris part of the Arcadis Group has an extensive international network that is supported by strong local market positions. We rank among the top 10 management and engineering consultancies in the world. In Europe, Brazil and Chile we have a top 5 position. In the global environmental market we are positioned in the top 3. We operate out of more than 300 offices in 40 countries including:



Europe Belgium, Czech Republic, France, Germany, Hungary, Italy, the Netherlands, Poland, Romania, Russian Federation, Serbia, Spain, Slovakia, Switzerland, United Kingdom

North and South America United States, Canada, Brazil, Chile, Peru

Other countries Brunei, China, Hong Kong, India, Indonesia, Korea, Macau, Malaysia, Oman, Pakistan, Philippines, Qatar, Saudi Arabia, Singapore, Taiwan, Thailand, United Arab Emirates, Vietnam.

1.1 Our Global Capability

EC Harris, part of the ARCADIS Group is a successful global Built Asset Consultancy in the infrastructure, industrial, real estate and construction sectors that offers clients expertise at all stages of the product life cycle. We offer our clients solutions that are robust in the long term, and are viewed within the context of their business needs rather than as simple one-off exercises.

Our Aviation Sector has the experience, knowledge, relationships and skills to deliver business solutions required by Public and Private Airport Owners, Operators, Investors, Acquirers and Vendors when dealing with all forms of Aviation Built Assets.

Our experience shows that the challenges faced by our Clients are rarely met through the provision of singular traditional professional services. It is our ability to understand the specific needs of clients and our innovative application of a wide range of both new to the industry and traditional skills delivers real results to our clients.

Our Aviation Sector offers high quality professional services to the aviation industry bringing significant operational and business benefits to our clients.

Our successes to date on a number of high profile aviation projects gives our customer's confidence in our ability to deliver high quality cost effective solutions on time and on budget. Our services include:



- Cost Management Services
- Programme & Construction Management
- Master Planning & Design Services
- Traffic Forecasting & Market Assessments
- Operational Readiness and Testing
- Investment & Due Diligence
- Air Traffic Management & CNS Consultancy
- Policy & Regulation & Documentation
- Information, Communications & Technology for Airports
- ICT Systems Assurance
- Safety and Risk Engineering and Business Critical Systems

- Environmental Assessment

These services are the cornerstones around which our general Aviation industry products and solutions are derived. They are also the key disciplines around which we deliver our clients' requirements.

Our Aviation Sector Team comprises of over 240 staff of professionals from the aviation and consultancy sectors offering cost effective operational solutions to the aviation industry. Our aviation sector has an annual turnover of approximately €30 million undertaking airport design projects of passenger terminals, airside infrastructure and landside access. Our engineers, architects, planners, construction / programme managers, operational researchers, financial specialists, cost managers and planners have a vast experience in deliver airport infrastructure.

If successful, our proposed team to undertake the Independent Engineer role will be comprised of a team of both Greek nationals and International aviation expertise. Our proposed Independent Engineer Lead, Alexandros Noutsos, is a Greek National and is a Civil Engineer. Alexandros Noutsos has held several senior positions at Athens International Airport supporting both the Contractor and the Airport Operator. Since leaving Athens International Airport in 2008 he was the Technical Director at Queen Alia International Airport responsible on behalf of the Operator and Investor for the design, construction and start-up operations of the New Passenger 9 mppa Terminal. In 2013, Mr. Noutsos was the Technical Director responsible for the delivering of TP3 in Sao Paulo (200,000 m^2 of Terminal delivering an additional 20 mppa) in readiness for the World Cup. Since the opening in May 2014 Mr. Noutsos is the Design Manager at Lima International Airport, Peru where he is responsible for the delivery of the design (preliminary, detailed design and construction documentation) for the re-development of the existing terminal, new midfield terminal, new 3,500m runway, airside infrastructure, cargo facilities, Airport Rescue and Fire Fighting Station, Control Tower and Landside Facilities.

Alexandros Noutsos will be supported by a team of local and international civil, mechanical and electrical engineers as well as airport planners, cost specialists and planners who have experience in the design of airports and members of the team have extensive experience in undertaking independent engineering roles at Queen Alia International Airport, Athens International, Larnaca and Pafos Airports and acting as technical advisor for numerous operators including Delhi International Airport, Heathrow Airport, Gatwick Airport, Sao Paulo Airport and supporting the Portuguese State for the sell off of their airport network.

The team will be responsible as per the requirements set out in the concession agreement article 21 for the supervision of the imminent works, inspect and issue the handover certification of State Works, monitoring of works (programme & cost), undertake facilities conditions assessments, approve & review refurbishment plans, quality assurance, attend supplier factory testing, manage variations and changes requested, monitor the application of approved environmental terms, certification of archaeological test excavation, inspection of construction works, design review & approval and review and confirm master plans and imminent works implementation is aligned to traffic demand and fit for purpose.

Our wealth of cross sector skills, experience and innovative solutions, creates a first class consultancy service that adds real value and tangible benefits. EC Harris has already gained an excellent reputation for the delivery of high quality airport design solutions meeting client's requirements, on time and within budget.

2. Name of Company

EC Harris International Limited (Part of the Arcadis Group)

Company Number: 01093549

Limited Liability Company registered in England and Wales

Registered Office: ECHQ, 34 York Way, London, N1 9AB

Office: +44 (0)207 812 2000

Fax +44 (0)207 7812 2001

3. Contact Person

Paul Willis

paul.willis@arcadis.com

www.echarris.com

Global Head of Aviation

4. Eligibility Criteria for Independent Engineer

Below is a selection of some of the aviation projects EC Harris have completed and/or are currently undertaking in recent years.

1. New Lisbon Airport Master Plan, Concept Design, Financial Feasibility, CAPEX, OPEX Assessment, Traffic Forecasting, Minimum Technical Requirements and ICT Concept Design, Portugal;
2. Marseilles Airport, Master Planning, Terminal Design Programme Management, Cost and Commercial and Business Benefits;
3. Athens International Airport, independent engineer for the design and construction of the airport, technical advisor for the Olympic Games and UEFA Champions League operations;
4. Larnaca Cyprus, support to independent engineer for the airport specialist systems (VDGS, CUTE, CUSS, AODB, PBB etc.) and Operational Readiness and start up operations for airside and ATC operations. Preparation of Licensing requirements, Aerodrome Operations Manual and Standard Operating Procedures;
5. Singapore, Changi Airport, Safety & Risk Assessments to support the development of airfield infrastructure and the approval of the development by the national regulator.
6. Heathrow Airport, Managed Service Provider to Heathrow to support their €4.5 bn capital development program. Our services included Programme Managers for Heathrow T2, Cost & Commercial Management, Master Planning, Design Management, Benefits Analysis, Risk & Project Controls;
7. Sao Paulo Airport, Programme & Construction Managers for the development of their New 200,000 m^2 Terminal, TPS-3 as well as Operational Readiness and start-up operations of the Facility;
8. New Beijing Airport, concept Design of the new 700,000 m^2 terminal for the New Beijing Airport;
9. Brunel Airport, master planning, airfield design and programme / construction management for the runway rehabilitation and airfield modernisation of the airport;
10. Hong Kong Airport, Environmental Assessment and Strategy Development for their proposed 3rd Runway.
11. Portuguese Airports, Technical Advisor to one of the Consortia bidding for the Portuguese Airports. Services included traffic forecasting, master planning, CAPEX, OPEX and revenue assessments;
12. Abu Dhabi Airport, development of a Concept of Operations to support the new Passenger Terminal Building at Abu Dhabi Airport.
13. World Cargo Centre, Heathrow, Master Plan and Strategic Assessment of British Airways World Cargo Centre including concept design of new facilities;
14. Nice Côte d'Azur Airport, France, Structural Design of their New Control Tower.
15. Queen Alia International Airport, Technical Advisor to Invest AD and ADPi for the re-development of Queen Alia International Airport.
16. Dublin Terminal 1, Design and Business Plan Advisors for the modernization of Terminal 1 at Dublin Airport

17. Manchester Airport, development of their asset management strategy for the operation and maintenance of the airports operated and owned by the Manchester Airport Group (Manchester, Stansted, East Midlands and Bournemouth Airports); and
18. London City Airport, Project and Cost Managers for the redevelopment of London City Airport.

4.1 Specific References in accordance with RFP Requirements 4.1.9 (c)

Jorge Chavez International Airport, Lima, Peru



Design for an Airport (15 mppa)

Description

EC Harris have been appointed by LAP (Lima Airport Partners) to re-design the existing passenger terminal, design a new midfield terminal, Cargo Facilities, Air Traffic Control Tower Building, New parallel Runway and supporting landside facilities. The project also includes systems design of IT, security, BHS and other related aeronautical and specialist systems.

The project has a duration of 20 months and includes master planning, preliminary design, detailed design to construction documentation.

New Terminal Design, Charleroi Airport, Brussels, Belgium



Design for an Airport (7 mppa)

Description

EC Harris (Arcadis) supplied the detailed technical and construction design for the new terminal at Charleroi Airport in Belgium. The airport is dominated by low cost carriers and the terminal was designed specifically to accommodate these airlines. We specialised in the efficiency of the operation, IT solutions and passenger processing to accommodate large peaks in traffic. Our design also included BHS, IT and specialist systems. We also provide Programme and Construction Management to completion and start up of operations.

Technical Advisor – GIP (Gatwick Airport)



Technical Advisor to GIP – Gatwick Airport (35 mppa)

Description

EC Harris was appointed in 2010 Gatwick Airports Technical Advisor to support their Investor, GIP and the Capital Development Team with their €1,2 billion investments at the airport. EC Harris has 30 full time staff located on site at the airport working with the development team at Gatwick to deliver its capital investment program. We are providing, Development Managers, Field Engineers, Project Managers, Construction Managers, Cost Managers and Master Planning / Design specialists as Gatwick implements its modernisation of its North and South Terminals, BHS systems and upgrade of the airfield.

5. Organisational and Administrative Capability

We operate across a number of sectors. Our experts have specific sector knowledge, expertise and experience. We understand the challenges faced within each sector and provide effective solutions to clients to address these.

We systematically invest in our employees and their capabilities, promote self-development and reward high performance. We combine our comprehensive sector-based knowledge and industry-leading IT with resources located throughout the world. Our innovative workforce has access to global expertise, allowing for the successful delivery of commercially viable solutions.

6. Capacity to Meet Obligations

EC Harris is an established organisation (formed May 1911). EC Harris provides Professional Indemnity Insurance on all our projects at a level commensurate with the size and complexity of the project where we are providing our services. EC Harris confirms that we are fully compliant with the terms set out in the Request for Proposal, dated 4 February 2014 paragraph 4.1.9 (c) (iii).

EC HARRIS LLP
34 YORK WAY
LONDON
N1 9AB

WWW.ECHARRIS.COM

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2014

EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ



PAUL WILLIS
GLOBAL HEAD OF AVIATION

EC HARRIS LLP
34 YORK WAY
LONDON
N1 9AB

TELEPHONE: +44 (0) 207 832 2273
UK MOBILE: +44 (0) 7826 535 496
EMAIL: PAUL.WILLIS@ARCADIS.COM
www.echarris.com

An ARCADIS Company
EC Harris LLP is part of the ARCADIS Group of Companies

Περιεχόμενα

1. Εισαγωγή



Η εταιρεία EC Harris είναι μέλος του ομίλου εταιρειών της ARCADIS Group, και αριθμεί πάνω από 22,000 ανθρώπινο δυναμικό σε ολόκληρη την υφήλιο με 2.5 δις € έσοδα και συνίσταται από ένα διευρυμένο διεθνές δίκτυο το οποίο υποστηρίζεται δυναμικά από την εκάστοτε τοπική αγορά. Η εταιρεία μας βρίσκεται διεθνώς ανάμεσα στις 10 πρώτες στον τομέα παροχής υπηρεσιών συμβούλων μηχανικών και διαχείρισης έργων. Στην Ευρώπη, Βραζιλία και Χιλή η εταιρεία μας βρίσκεται ανάμεσα στις 5 πρώτες. Στον τομέα της παγκόσμιας περιβαλλοντικής διαχείρισης η εταιρεία μας καταλαμβάνει μια από τις 3 πρώτες θέσεις.

Η εταιρεία μας δραστηριοποιείται σε περισσότερες από 40 χώρες με περισσότερα από 300 γραφεία όπως:

Ευρώπη: Βέλγιο, Τσεχία, Γάλλια, Γερμάνια, Ουγγαρία, Ιταλία, Ολλανδία, Πολωνία, Ρουμανία, Ρωσία, Σερβία, Ισπανία, Σλοβακία, Ελβετία, Ηνωμένο Βασίλειο.

Νότια και Λατινική Αμερική: ΗΠΑ, Καναδάς, Βραζιλία, Χιλή, Περού

Λοιπές Χώρες: Μπρούνεϊ, Κίνα, Χονγκ Κονγκ, Ινδία, Ινδονησία, Κορέα, Μακάο, Μαλαισία, Ομάν, Πακιστάν, Φιλιππίνες, Κατάρ, Σαουδική Αραβία, Σιγκαπούρη, Ταιβάν, Ταϊλάνδη, Ην. Αραβικά Εμιράτα, Βιετνάμ.

1.1 Διεθνής Δυναμική και Ικανότητα



Η EC Harris, μέλος του ομίλου ARCADIS Group, είναι μια επιτυχημένη διεθνής εταιρεία παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών στον τομέα των Ακίνητων Περιουσιακών Στοιχείων (Built Asset Consultancy) σε τομείς όπως τα έργα υποδομής, ο βιομηχανικός τομέας, η αγορά ακινήτων (real estate) και ο κατασκευαστικός τομέας, προσφέροντας στους πελάτες της εξειδικευμένες υπηρεσίες συμβούλου σε όλα τα στάδια ολοκλήρωσης του έργου. Παρέχουμε στους πελάτες μας λύσεις οι οποίες είναι μακροπρόθεσμα βιώσιμες και οι οποίες αντιμετωπίζονται μέσα στο πλαίσιο των επιχειρηματικών τους αναγκών και όχι απλά σαν μεμονωμένα έργα.

Ο Τομέας Αεροδρομίων της εταιρείας μας διαθέτει την εμπειρία, την τεχνογνωσία τις σχέσεις και την ικανότητα να διεκπεραιώνει και να παραδίδει επιχειρηματικές λύσεις που απαιτούν οι Ιδιωτικές ή Κρατικές εταιρείες αεροδρομίων, εταιρείες λειτουργίας και διαχείρισης αεροδρομίων, επενδυτές, προμηθευτές για κάθε είδους Αεροπορικής Κατασκευές .

Η εμπειρία μας έχει αποδείξει ότι πολύ σπάνια οι προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι Πελάτες μας μπορούν να αντιμετωπιστούν με μια μονοσήμαντη παραδοσιακή παροχή υπηρεσίας συμβούλου. Εμείς έχουμε την ικανότητα να αντιλαμβανόμαστε τις συγκεκριμένες ανάγκες των πελατών μας και να δημιουργούμε πρωτοπόρες εφαρμογές ενός ευρέωςφάσματος καινοτόμων αλλά και παραδοσιακών μεθόδων ώστε να παραδίδουμε ρεαλιστικά/πραγματικά αποτελέσματα στους πελάτες μας.

Ο Τομέας Αεροδρομίων της εταιρείας μας, προσφέρει υψηλής ποιότητας επαγγελματικές υπηρεσίες στον τομέα της αεροπορικής μεταφοράς, εξασφαλίζοντας σημαντικά λειτουργικά και επιχειρηματικά οφέλη στους πελάτες μας.

Η μέχρι τώρα επιτυχημένη πορεία μας σε μεγάλο αριθμό σημαντικών αεροπορικών έργων δίνει στους πελάτες μας εμπιστοσύνη για την ικανότητα μας να παραδίδουμε υψηλής ποιότητας, οικονομικά αποδοτικές λύσεις με χρονική συνέπεια και εντός προϋπολογισμού. Οι υπηρεσίες μας περιλαμβάνουν:

- Υπηρεσίες διαχείρισης Κόστους (Cost Management)
- Διαχείριση Χρονοδιαγράμματος και Κατασκευής (Programm & Construction Management)
- Ρυθμιστικά Σχέδια (Master Planning) και Υπηρεσίες Σχεδιασμού (Design Services)
- Μελέτες Πρόβλεψης Κίνησης (Traffic Forecasting), Αξιολόγηση της Αγοράς (Market Assessments)
- Επιχειρησιακή Ετοιμότητα και Δόκιμες Συστημάτων (Operational Readiness and Testing)
- Επενδύσεις και Υπηρεσίες Ελέγχου (Investment and Due Diligence)
- Διαχείριση Αεροπορικής Κίνησης & Μελέτες Αεροναυτιλίας (Air Traffic Management & Communication Navigation Surveillance Consultancy)
- Στρατηγικές & Κανονισμοί & Τεκμηρίωση (Policy & Regulation & Documentation)
- Μελέτες Πληροφοριών, Επικοινωνιών και Τεχνολογίας Αεροδρομίων (Information, Communications & Technology for Airports)
- Διασφάλιση Συστημάτων Πληροφορικής και Τεχνολογίας ICT (Information Communication Technology Systems Assurance)
- Μελέτες Ασφάλειας και Επικινδυνότητας (Safety and Risk Engineering) και Μελέτες Επιχειρησιακά Κρίσιμων Συστημάτων (Business Critical Systems)
- Περιβαλλοντική Αξιολόγηση (Environmental Assessment)

Όλες οι παραπάνω υπηρεσίες είναι οι βασικοί κλάδοι από τους οποίους απορρέουν τα προϊόντα μας για την Αεροπορική Βιομηχανία και οι λύσεις που παρέχουμε. Είναι επίσης οι βασικές αρχές βάσει των οποίων ικανοποιούμε τις απαιτήσεις των πελατών μας.

Η ομάδα του Τομέα Αεροδρομίων της εταιρίας μας στελεχώνεται με πάνω από 240 επαγγελματίες της Αεροπορικής Βιομηχανίας και των συμβουλευτικών υπηρεσιών που προσφέρουν οικονομικά αποδοτικές και λειτουργικές λύσεις στην εν λόγω βιομηχανία. Ο Τομέας Αεροδρομίων της εταιρείας μας έχει ετήσιο κύκλο εργασιών €30 εκατομμυρίων και αναλαμβάνει έργα σχεδιασμού αεροσταθμών αεροδρομίων (terminals), υποδομών χώρων ελεγχόμενης πρόσβασης (airside) και χώρων αστικής πρόσβασης (landside). Οι μηχανικοί μας, , αρχιτέκτονες, σχεδιαστές, μηχανικοί οργάνωσης και διαχείρισης κατασκευών, επιστήμονες επιχειρησιακής έρευνας, ειδικευμένοι οικονομολόγοι, αναλυτές κοστολόγησης έχουν πολύ μεγάλη εμπειρία σε έργα αεροδρομικής υποδομής.

Σε περίπτωση επιτυχούς επιλογής μας, η προτεινόμενη ομάδα μας που θα αναλάβει τον ρόλο του Ανεξάρτητου Μηχανικού θα αποτελείται από Έλληνες καθώς και διεθνείς εμπειρογνώμονες της αεροπορικής βιομηχανίας. Ο επικεφαλής της ομάδας μας, Αλέξανδρος Νούτσος, είναι Έλληνας υπήκοος και Πολιτικός Μηχανικός. Κατείχε σημαντικές θέσεις στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών υποστηρίζοντας τόσο τον Κατασκευαστή όσο και την Εταιρεία Διαχείρισης του Αεροδρομίου.

Μετά την λήξη της θητείας του στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών το 2008 διετέλεσε Δ/της Τεχνικών Υπηρεσιών στο Διεθνές Αεροδρόμιο Queen Alia, υπεύθυνος για λογαριασμό του Διαχειριστή του Αεροδρομίου και Επενδυτή για το σχεδιασμό, κατασκευή και λειτουργία έναρξης του καινούργιου επιβατικού αεροσταθμού, ικανότητας 9 εκατομμυρίων επιβατών ετησίως.

Το 2013, ο κ. Νούτσος διατέλεσε Δ/ντης Τεχνικών Υπηρεσιών στο Διεθνές Αεροδρόμιο του Sao Paulo για την κατασκευή του 3ου επιβατικού αεροσταθμού (TPS3) (αεροσταθμός 200.000μ2 και 20 εκ. επιβατών ετησίως) για το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Ποδόσφαιρου. Μετά την έναρξη

λειτουργίας του αεροσταθμού τον Μάιο του 2014, ο κ. Νούτσος είναι Υπεύθυνος Σχεδιασμού στο Διεθνές Αεροδρόμιο της Λίμα στο Περού, όπου είναι υπεύθυνος για την εκπόνηση του σχεδιασμού (προμελέτη, μελέτη εφαρμογής και σύνταξη τευχών δημοπράτησης) για την αναβάθμιση του υπάρχοντος αεροσταθμού, νέου ενδιάμεσου αεροσταθμού, νέου διαδρόμου 3.500μ, , υποδομής χώρων ελεγχόμενης πρόσβασης, εμπορευματικού σταθμού, κτίριο διάσωσης και πυροσβεστικής υπηρεσίας, πύργου έλεγχου και εγκαταστάσεων αστικής πρόσβασης.

Ο Αλέξανδρος Νούτσος θα υποστηρίζεται από ομάδα Ελλήνων και αλλοδαπών μηχανικών (πολιτικών μηχανικών, μηχανολόγων και ηλεκτρολόγων) καθώς επίσης και σχεδιαστών αεροδρομίων και ειδικών κοστολογήσεων, που έχουν εμπειρία στον σχεδιασμό αεροδρομίων, ενώ μέλη της ομάδας έχουν ευρεία εμπειρία σε θέσεις ανεξάρτητου συμβούλου μηχανικού σε αεροδρόμια όπως τα Queen Alia International Airport, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, Αεροδρόμιο Λάρνακας και Πάφου, καθώς και τεχνικού συμβούλου για πολυάριθμες εταιρίες λειτουργίας και διαχείρισης αεροδρομίων, όπως το Διεθνές Αεροδρόμιο του Δελχί, το Αεροδρόμιο Heathrow, το Αεροδρόμιο Gatwick, το Αεροδρόμιο του Sao Paolo και έχουν υποστηρίξει το Πορτογαλικό Δημόσιο για την πώληση/ιδιωτικοποίηση του δικού του δικτύου αεροδρομίων.

Η ομάδα θα είναι υπεύθυνη σύμφωνα με τις προδιαγραφές του άρθρου 21 της Σύμβασης Παραχώρησης για την επίβλεψη των Επικείμενων Έργων, επιθεώρηση και έκδοση του πιστοποιητικού παράδοσης των Έργων του Δημοσίου, παρακολούθηση των εργασιών (χρονοδιάγραμμα υλοποίησης και κόστος), αξιολόγηση συνθηκών των εγκαταστάσεων, έλεγχο και έγκριση των σχεδίων υλοποίησης ανακαίνισης, διασφάλιση ποιότητας, παρακολούθηση εργοστασιακών δοκιμών προμηθευτών, διαχείριση όποιων αλλαγών και διαφοροποιήσεων απαιτηθούν, παρακολούθηση της εφαρμογής των εγκεκριμένων περιβαλλοντικών όρων, πιστοποίηση των δοκιμαστικών αρχαιολογικών τομών, επίβλεψη των εργασιών κατασκευής, έλεγχο και έγκριση μελετών/σχεδίων, έλεγχο, και επιβεβαίωση ότι η εφαρμογή του Ρυθμιστικού Σχεδίου και των Επικείμενων Έργων συμβαδίζει με τις απαιτήσεις της επιβατικής κίνησης και ικανοποιούν τον αρχικό στόχο.

Η ποιότητα και η πληθώρα των ικανοτήτων της ομάδας με την εκτεταμένη εμπειρία και την ικανότητα σε καινοτόμες λύσεις, παρέχει υψηλής ποιότητας συμβουλευτικές υπηρεσίες με προστιθέμενη άξια και απτά οφέλη. Η EC Harris έχει ήδη κερδίσει μια εξαιρετική φήμη στην παράδοση υψηλής ποιότητας σχεδιασμού έργων αεροδρομίων καλύπτοντας τις απαιτήσεις των πελατών, με χρονική συνέπεια και εντός του οικονομικού προϋπολογισμού.

2. Όνομα Εταιρείας

EC Harris International Limited (Μέλος της Arcadis Group)

Αριθμός: 01093549

Ανώνυμη Εταιρεία καταχωρημένη στην Αγγλία και στην Ουαλία.

Έδρα: ECHQ, 34 York Way, London, N1 9AB

Τηλ: +44 (0)207 812 2000

Φαξ: +44 (0)207 7812 2001

3. Στοιχεία Επικοινωνίας

Paul Willis

paul.willis@arcadis.com

www.echarris.com

Global Head of Aviation Sector

4. Κριτήρια Επιλεξιμότητας για το ρόλο του Ανεξάρτητου Συμβούλου Μηχανικού

Παραθέτουμε κατωτέρω μερικά από τα έργα της EC Harris στον τομέα των Αεροπορικών Μεταφορών τα οποία έχουν ολοκληρωθεί ή βρίσκονται σε εξέλιξη τα τελευταία χρόνια:

1. Νέο Αεροδρόμιο Λισσαβόνας Πορτογαλία: Master Plan, Προμελέτη, Μελέτη Οικονομικής Βιωσιμότητας Έργου, Εκτίμηση CAPEX, OPEX, Μελέτες Πρόβλεψης Κίνησης, Τεχνικές Προδιαγραφές και Προμελέτη Σχεδιασμού Πληροφορικής και Επικοινωνίας;
2. Αεροδρόμιο Μασσαλίας, Master Plan, Διαχείριση Προγράμματος Σχεδιασμού Αεροσταθμού (Terminal Design Programme Management), Διαχείριση Κόστους και Εμπορική Διαχείριση (Cost and Commercial) και την Μελέτες Ανάλυσης Οφελών (Business Benefits);
3. Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, ανεξάρτητος μηχανικός για τον Σχεδιασμό και Κατασκευή του αεροδρόμιου, Τεχνικός Σύμβουλος Λειτουργίας του αεροδρόμιου κατά την διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων και του Champions League της UEFA;
4. Λάρνακα Κύπρος, υποστήριξη του ανεξάρτητου μηχανικού για τα εξειδικευμένα συστήματα του αεροδρομίου (VDGS, CUTE, CUSS, AODB, PBB etc.) και την Λειτουργία Έναρξης (Operational Readiness) and λειτουργία εκκίνησης για την περιοχή ελεγχόμενης πρόσβασης και για τα συστήματα αεροναυτιλίας. Εκπόνηση των Προδιαγραφών Αδειοδότησης (Licensing Requirements), εκπόνηση Εγχειριδίου Λειτουργίας του Αεροδρομίου (Aerodrome Operational Manual) και όλων των Πρότυπων Διαδικασιών Λειτουργίας (Standard Operational Procedures).
5. Σιγκαπούρη, Changi Airport, Τεχνικές Μελέτες Αξιολόγησης Ασφάλειας και Επικινδυνότητας (Safety & Risk Assessments) για την υποστήριξη της ανάπτυξης των έργων υποδομής των χώρων ελεγχόμενης και την έγκριση της ανάπτυξης από τον κρατικό φορέα/ρυθμιστή.
6. Αεροδρόμιο Heathrow, Παροχή Υπηρεσιών Συμβούλου για την υποστήριξη του προγράμματος κεφαλαιακής ανάπτυξης ύψους € 4.5 δις . Οι υπηρεσίες μας περιελάμβαναν τη Διαχείριση Προγράμματος (Program Managers) για τον αεροσταθμό T2, τη Διαχείριση Κόστους και την Εμπορική Διαχείριση, Master Planning, τη Διαχείριση Σχεδιασμού, τις Μελέτες Ανάλυσης Οφελών (Benefits Analysis) και Ελέγχους Επικινδυνότητας και Έργου (Risk & Project Controls);
7. Αεροδρόμιο Σάο Πάολο, Διαχείριση Προγράμματος και Κατασκευής για την επέκταση του Νέου Αεροσταθμού έκτασης 200,000 m^2, TPS-3 και επίσης Σχεδιασμός Ετοιμότητας Λειτουργίας και Λειτουργίας Έναρξης του Σταθμού;
8. Νέο Αεροδρόμιο Πεκίνου, Προμελέτη του Νέου Αεροσταθμού έκτασης 700,000 m^2 για το Νέο Αεροδρόμιο του Πεκίνου;
9. Αεροδρόμιο Μπρούνεϊ, Master planning, Σχεδιασμός χώρων ελεγχόμενης πρόσβασης, και Διαχείριση χρονοδιαγράμματος και κατασκευής για την αναβάθμιση του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης και τον εκσυγχρονισμό των χώρων ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρόμιου
10. Αεροδρόμιο Χονγκ Κονγκ, Μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων και Ανάπτυξη Στρατηγικής του προτεινομένου 3^{ου} διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης.
11. Αεροδρόμια της Πορτογαλίας, Τεχνικός Σύμβουλος σε μια από τις Κοινοπραξίες που υπέβαλαν προσφορά για τα Αεροδρόμια της Πορτογαλίας. Οι υπηρεσίες περιελάμβαναν μελέτες πρόβλεψης κίνησης, Master planning, CAPEX, OPEX και μελέτη αξιολόγησης εσόδων.

12. Αεροδρόμιο Abu Dhabi, μελέτη/ανάπτυξη σχεδίου λειτουργίας για την υποστήριξη του νέου κτιρίου του αεροσταθμού στο αεροδρόμιο του Abu Dhabi.
13. Διεθνής Εμπορευματικός Σταθμός Heathrow, Master Plan και Στρατηγική Αξιολόγησης του Σταθμού Εμπορευμάτων της αεροπορικής εταιρείας British Airways, προμελέτη των νέων εγκαταστάσεων.
14. Νίκαια, Αεροδρόμιο Κυανής Ακτής (Côte d'Azur Airport) Γάλλια, Στατική μελέτη του νέου πύργου έλεγχου.
15. Διεθνές Αεροδρόμιο Queen Alia, Τεχνικός Σύμβουλος Επένδυσης για την εταιρεία AD και ADPi για την αναδιαμόρφωση του αεροδρομίου;
16. Αεροδρόμιο Δουβλίνου, Αεροσταθμός 1, Τεχνικός Σύμβουλος για την Μελέτη σχεδιασμού και το επιχειρηματικό σχέδιο, του εκσυγχρονισμού του αεροσταθμού 1του Αεροδρομίου του Δουβλίνου.
17. Αεροδρόμιο Μάντσεστερ, Ανάπτυξη της Στρατηγικής διαχείρισης των περιουσιακών στοιχείων και ακινήτων του αεροδρομίου για την λειτουργία και συντήρηση των αεροδρομίων που είναι υπό την διαχείριση και ανήκουν στον Όμιλο του Αεροδρομίου του Μάντσεστερ.(Αεροδρόμια Manchester, Stansted, East Midlands and Bournemouth).
18. London City Airport, Διαχείριση Έργου και Κόστους (Project and Cost Managers) για την αναδιαμόρφωση του αεροδρομίου.

4.1 Παραδείγματα/Αναφορές έργων βάσει της απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς

Διεθνές Αεροδρόμιο Jorge Chavez, Λίμα, Περού



Σχεδιασμός Αεροδρόμιου(15 εκατ. Επιβάτες ετησίως)

Περιγραφή

Η εταιρεία LAP (Lima Airport Partners) ανάθεσε στην EC Harris να ανασχεδιάσει τον υπάρχοντα αεροσταθμό, να σχεδιάσει ένα νέο ενδιάμεσο αεροσταθμό, ένα σταθμό εμπορευμάτων, ένα νέο πύργο ελέγχου καθώς επίσης και ένα νέο παράλληλο διάδρομο καθώς και υποστηρικτικές εγκαταστάσεις χώρων αστικής πρόσβασης. Το έργο επίσης περιλαμβάνει σχεδιασμό συστημάτων πληροφορικής, ασφάλειας, διαχείρισης αποσκευών, και συστημάτων πλοήγησης και άλλων εξειδικευμένων συστημάτων αεροπλοΐας. Το έργο έχει διάρκεια 20 μήνες και περιλαμβάνει βασικό σχεδιασμό (master planning), προμελέτες, μελέτες εφαρμογής και τεύχη δημοπράτησης για την φάση κατασκευής.

Σχεδιασμός Νέου Αεροσταθμού του Αεροδρομίου Charleroi,

Βρυξέλλες, Βέλγιο



Σχεδιασμός Αεροδρομίου (7 εκατ. Επιβάτες ετησίως)

Περιγραφή

Η EC Harris (Arcadis) παρέδωσε τις λεπτομερείς μελέτες σχεδιασμού και κατασκευής για το νέο αεροσταθμό του Αεροδρομίου Charleroi στο Βέλγιο. Το αεροδρόμιο εξυπηρετεί κυρίως αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους και έτσι σχεδιάστηκε ακριβώς για αυτό τον σκοπό. Η εταιρεία μας στόχευσε στην αποτελεσματικότητα της λειτουργίας, των συστημάτων πληροφορικής και στο μεγάλο αριθμό επιβατών που πρέπει να εξυπηρετηθούν τις ώρες αιχμής. Ο σχεδιασμός μας περιελάμβανε επίσης σχεδιασμό συστήματος διαχείρισης αποσκευών, μηχανογράφησης και άλλων εξειδικευμένων συστημάτων. Επίσης παρείχαμε Διαχείριση Χρονοδιαγράμματος και Κατασκευής έως την ολοκλήρωση της κατασκευής των έργων και την έναρξη της λειτουργίας του.

Τεχνικός Σύμβουλος – GIP (Αεροδρόμιο Gatwick)



Τεχνικός Σύμβουλος GIP – Αεροδρόμιο Gatwick (35 κατ. Επιβάτες ετησίως)

Περιγραφή

Η EC Harris ορίστηκε το 2010 από την Gatwick Airports ως Τεχνικός Σύμβουλος για να υποστηρίξει τον επενδύτη τους GIP και την Ομάδα Ανάπτυξης στα επενδυτικά έργα κόστους € 1,2 δις στο αεροδρόμιο. Η EC Harris έχει 30 άτομα μόνιμο προσωπικό στο αεροδρόμιο το οποίο εργάζεται μαζί με την ομάδα ανάπτυξης στο Gatwick για αυτό το συγκεκριμένο επενδυτικό πρόγραμμα. Η ομάδα μας αποτελείται από διευθυντές ανάπτυξης, μηχανικούς έργου, υπεύθυνους εργοταξίου, διευθυντές κατασκευών, διευθυντές κοστολόγησης, διευθυντές σχεδιασμού και master plan καθώς το Gatwick αναβαθμίζει/ανακατασκευάζει τον Βόριο και Νότιο αεροσταθμό, το σύστημα διαχείρισης αποσκευών και τον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης.

5. Οργανωτική Ικανότητα και Ικανότητα Διαχείρισης

Λειτουργούμε σε πολλούς τομείς. Οι ειδικοί μας έχουν εξειδικευμένες γνώσεις στον τομέα τους, τεχνογνωσία και εμπειρία. Αντιλαμβανόμαστε τις προκλήσεις σε κάθε τομέα και παρέχουμε αποτελεσματικές λύσεις στους πελάτες μας ώστε να αντιμετωπίσουν αυτές τις προκλήσεις.

Η εταιρεία μας επενδύει συστηματικά στους υπαλλήλους μας και στις ικανότητές μας, προωθεί την προσωπική τους ανέλιξη και επιβραβεύει την υψηλή απόδοση. Συνδυάζουμε την ολοκληρωμένη ανά τομέα γνώση μας και τα πιο σύγχρονα τεχνολογικά μέσα με πόρους σε όλον τον κόσμο. Το καινοτόμο εργατικό δυναμικό μας διαθέτει πρόσβαση στη διεθνή τεχνογνωσία επιτρέποντας έτσι την επιτυχημένη εκπόνηση και παράδοση εμπορικά βιώσιμων λύσεων.

6. Ικανότητα Εκπλήρωσης Υποχρεώσεων

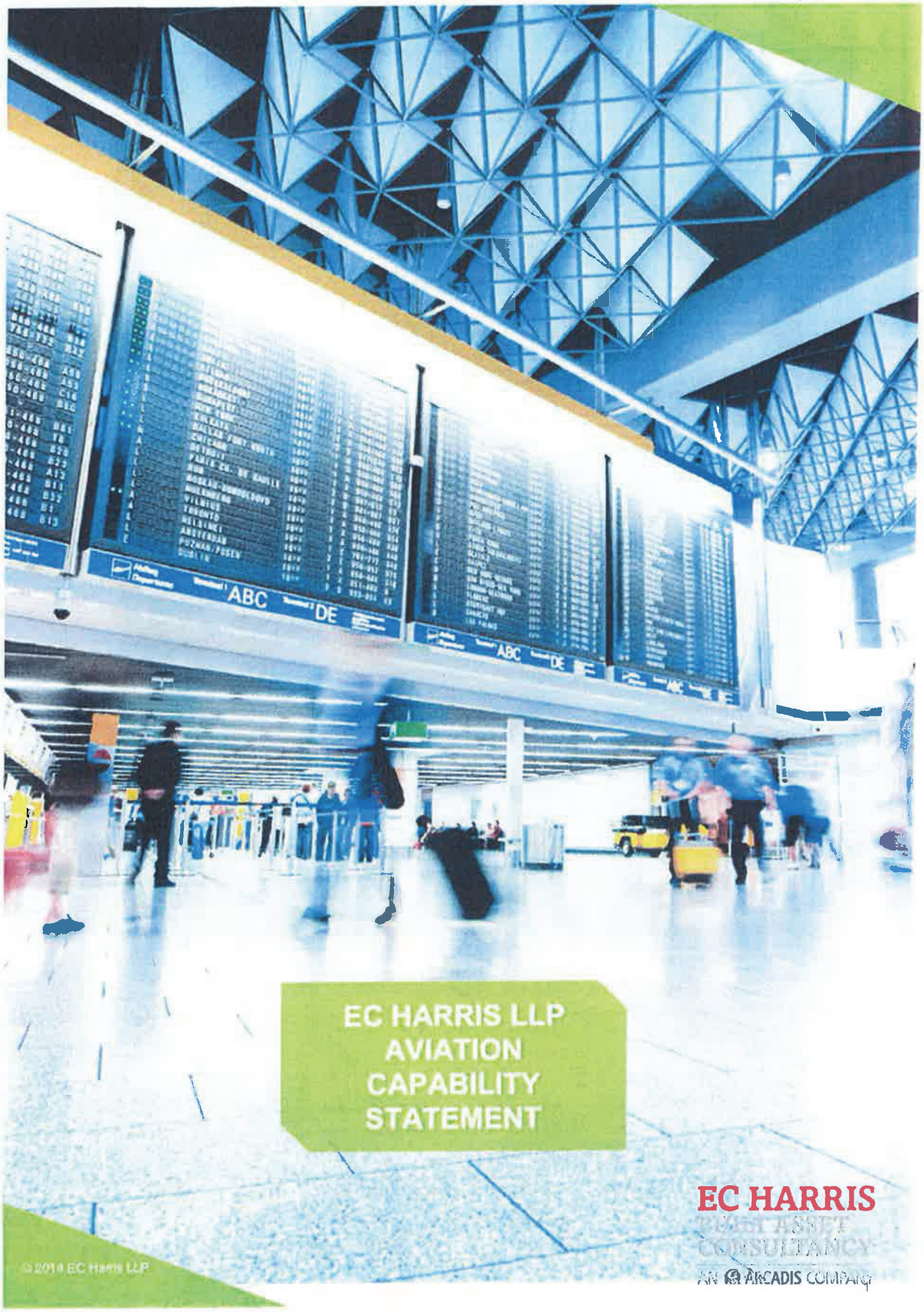
Η εταιρεία EC Harris ιδρύθηκε τον Μάιο 1911. Η εταιρεία μας παρέχει Ασφάλιση Επαγγελματικής Ευθύνης (Professional Indemnity Insurance) σε όλα τα έργα που αναλαμβάνει και σε επίπεδο που αναλογεί στο μέγεθος και την πολυπλοκότητα του κάθε έργου για το οποίο παρέχουμε τις υπηρεσίες μας. Η EC Harris επιβεβαιώνει ότι συμμορφώνεται απόλυτα με τους όρους που αναγράφονται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς με ημερομηνία 4 Φεβρουαρίου 2014, παράγραφος 4.1.9 (C)(iii).

EC HARRIS LLP
34 YORK WAY
LONDON
N1 9AB

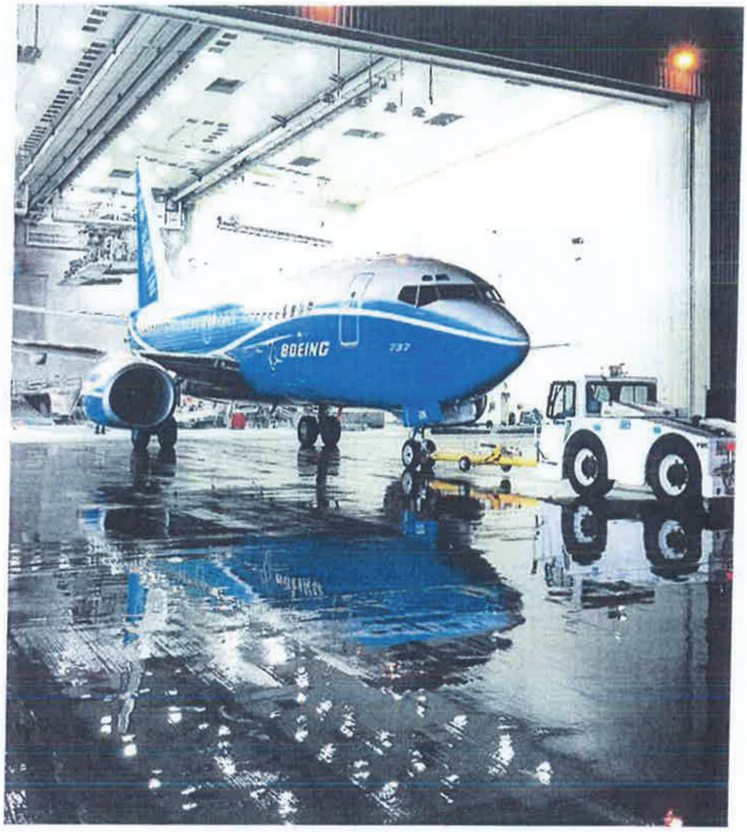
WWW.ECHARRIS.COM

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.
Αθήνα, 06/10/2014
Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα Δικηγόρος

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΑΛΚΥΟΝΗΣ 37, 175 61 ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ.& FAX: 210 9803377
ΑΦΜ 043960730 - ΔΟΥ ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ
Α.Μ. Δ.Σ.Α. 20257


EC HARRIS LLP
AVIATION
CAPABILITY
STATEMENT
EC HARRIS
AN ARCADIS COMPANY

EC HARRIS
BUILT ASSET CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY



EC HARRIS CAPABILITY STATEMENT

Prepared by: Paul Willis
Global Head of Aviation
EC Harris
t: +44(0) 7826 535496

EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

ABOUT US

EC Harris is a successful global built asset consultancy in the infrastructure, industrial, real estate and construction sectors that offers clients expertise at all stages of the product life cycle. We offer our clients solutions that are robust in the long term, and are viewed within the context of their business needs rather than as simple one-off exercises. EC Harris' reputation is founded upon delivering better value results to clients through the provision of business support and project services. Established in London in 1911, EC Harris now operates with over 3,000 staff in over 40 offices in 28 counties worldwide, specialising in the strategic control and management of construction projects and facilities.

Our experience shows that the challenges faced by our Clients are rarely met through the provision of singular traditional professional services. It is our ability to understand the specific needs of clients and our innovative application of a wide range of both new to the industry and traditional skills that delivers real results.

The EC Harris Aviation Sector has the experience, knowledge, relationships and skills to deliver business solutions required by Public and Private Airport Owners, Operators, Acquirers and Vendors when dealing with all forms of Aviation Built Assets.

Our Aviation Sector offers high quality professional services to the aviation industry bringing significant operational and business benefits to our clients.



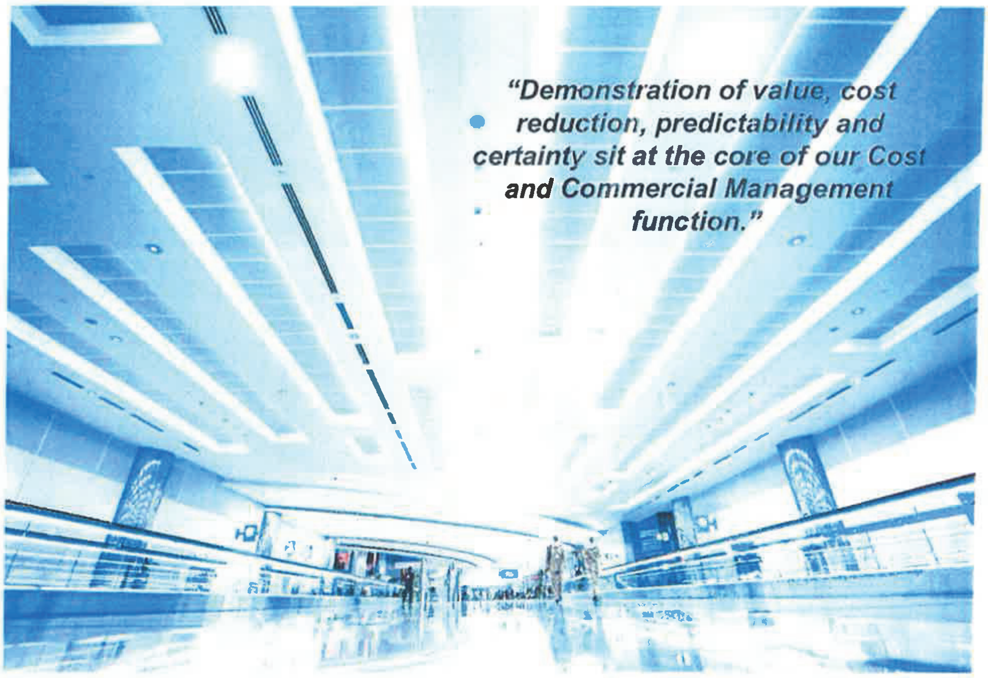


SERVICES & PRODUCTS

Our successes to date on a number of high profile aviation projects gives our customer's confidence in our ability to deliver high quality cost effective solutions on time and on budget. Our services include:

- nagement Services
- me & Construction Management
- Planning & Design Services
- Capacity Studies & Simulation
- orecasting , Market Assessments and Route Development Support
- nal Readiness and Testing
- ent & Due Diligence
- ic Management & CNS Consultancy
- Regulation & Documentation
- ion, Communications & Technology for Airports
- tems Assurance
- Safety and Risk Engineering and Business Critical s
- mental Assessment

These services are the cornerstones around which our general Aviation industry products and solutions are derived. They are also the key disciplines around which we deliver our clients' requirements.



COST AND COMMERCIAL MANAGEMENT

£€$

Our experience of working in complex airport environments within the UK and internationally, gives us significant knowledge and insight together with our understanding of the challenges you face allows us to deliver the following benefits:

- Demonstrable value for money
- Integrated and affordable solutions
- Access to external benchmarks and standards
- Predictability and certainty of outcomes
- Benefits of competition realised in outturn costs
- Commercial protection and advantage
- Rigorous application of mandatory processes
- Stakeholder acceptance
- Commercial planning to enable informed decision making

Our Cost and Commercial function is underpinned by the ability of our people to integrate and influence all members of the programme, project teams and supply chain to make this happen. We combine our knowledge and insight with Cost and Commercial expertise from other sectors and geographies, which bring new ideas, innovation, best practice and the required continuous improvement.

EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

PROGRAMME AND CONSTRUCTION MANAGEMENT

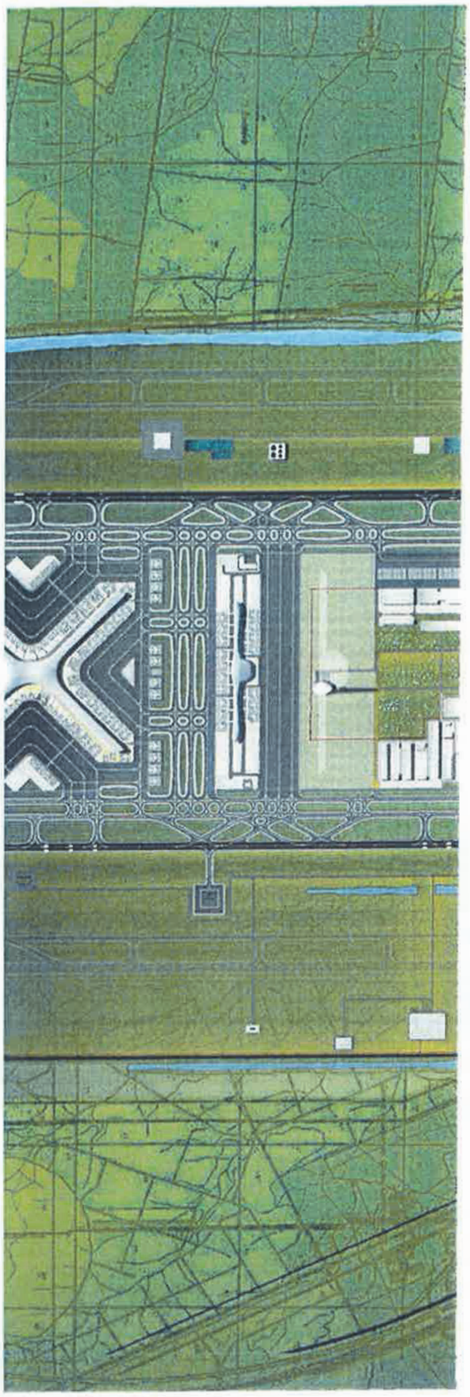
As one of the world's most dynamic industries, with a truly global perspective on its business development, there is a continual need to develop infrastructure to meet ever changing passenger and airline requirements.

But do you know:

- If you have the right evidence to support capacity and investment decisions?
- The trigger point for new infrastructure development?
- The impact of increased traffic levels on delays and service?

To help our clients answer these questions, we have developed a number of strategic aviation services that bring certainty in an uncertain market. Whether it is our airport capacity studies which integrate passenger forecasts, planning and CAPEX spend; or airside, airspace and passenger simulation which evaluates the benefits of infrastructure investment prior to implantation, we maximise our clients efficiency agenda through predictability.





MASTER PLANNING AND DESIGN SERVICES

With a wealth of airport planning and industry knowledge our team offers planning & design management supervision to airport operators, developers and ATC service providers, engineer consultants and architects. Our range of master planning and design management services include:

- Airport Master Planning
- Airside Planning
- RET Placement
- RESA Design
- Retail and Commercial Development
- Design Management & Coordination
- CAPEX, OPEX & Revenue Modelling
- CNS-ATM & Airspace Planning
- Resource Planning
- Terminal Flow Management
- Facilities Planning and Sizing
- Minimum Technical Requirements Development

An ICT Master Plan should sit beside your Airport Master Plan as the mechanism for budgeting, staff management and process development. EC Harris will give you the confidence that your plan will lead to success in your ICT Operations.

The benefits of bringing us onto your team include:

- We provide an independent and unbiased view of your ICT environment
- We understand that your airport is unique and will develop a plan that matches your specific needs
- We bring a range of systems, people and process experience from a number of airport projects around the globe
- We have a culture of transferring knowledge and experience to leave a legacy of understanding from the ICT Planning process
- We are able to call upon an unrivalled amount of specific expertise to develop a plan that works for your airport.

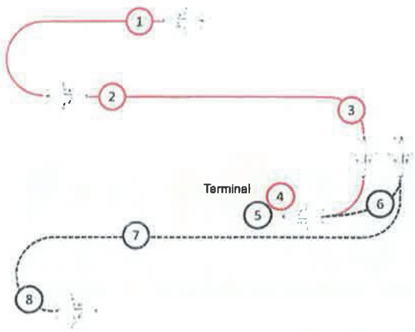
EC HARRIS
BUILT ASSET CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

AIRPORT CAPACITY STUDIES AND SIMULATION

Our team offers a unique blend of operational and simulation expertise in tackling airport capacity and efficiency issues to ensure that the airport asset is being used effectively.

With the ability to undertake both static assessments using our range of in house capacity assessment tools as well as our extensive experience in using commercial simulation software such as Simmod PRO! and CAST Modelling the EC Harris team offers a flexible and cost effective solution to our client's capacity and simulation needs including:

- Airside Simulation
- Terminal Simulation
- Airspace Simulation
- Carbon & Emissions Modelling
- Noise & Air Quality Modelling
- Runway Throughput Analysis
- Stand/Gate Capacity Analysis
- Efficiency and Bottleneck Analysis



1 Airborne Holding and Radar Manoeuvring
2 Approach and Landing
3 Arrival Taxi
4 Disembarkation
5 Departure Gate
6 Pushback
7 Departure Taxi
8 Runway Holding and Take-off





TRAFFIC FORECASTING, MARKET ASSESSMENTS AND ROUTE DEVELOPMENT SUPPORT

Using our in-house model, our forecasting experts have the ability to carry out detailed long range air traffic forecasts using either top down or bottom up approaches according to specific client or study requirements. Our range of services in this area are listed below:

- Short, Medium and Long Range Forecast Development
- Economic forecasting
- Market Sector Analysis and Cost Benefit Analysis
- Bespoke airport forecasts
- Air route demand assessments

Traffic forecasting and the ability to accurately predict future passenger, aircraft movements and cargo demand is fundamental to any airport and the decisions that are required to be made for future investments. The ability to predict future growth in a cost and time effective manner is an essential objective so that airport operator or owner, its executive management and investors can make the right operational and strategic decisions. EC Harris has a vast experience in developing traffic forecasts for numerous international airports, investors and developers. Through these commissions we have built a comprehensive Traffic Forecast Model that we have used on projects for numerous clients. The development of a traffic forecast model and the inputs and outputs that are required differ from client to client and from our experience there is not one model that fits all requirements.

EC Harris has also developed a Route Development Support framework that identifies whether the expected benefits from the proposed route applying for the support outweigh the cost for supporting it and proposes the most appropriate strategy for supporting each route under appraisal. The main strategies that we employ for supporting these routes include:

- Direct funding from the organisations and authorities involved
- Co-marketing strategies with other interested parties
- Connecting cultures and regions
- The grouping of a huge variety of different incentives under a single framework



OPERATIONAL READINESS AND TESTING

With experience in operational readiness and transfer and testing of airport terminal buildings and airside operations, EC Harris has unique expertise in providing management, co-ordination, stakeholder alignment, trial operations, training and documentation preparation for the opening and transfer of airport operations.

Our services include:

- Facility & Operational Planning
- Stakeholder Coordination & Alignment
- Resource Planning & Contingency Management
- Management & Coordination
- Operational Readiness
- Transfer of Operations
- Staff Training
- Preparation of Standard Operating Procedures

Planning → Programme Development → Programme Execution → Trial Ops, Relocation & Transfer → Post Opening Services

Enabling Successful ORAT Delivery Through Operational, Technical and Project Management Expertise

Concept of Operations	Stakeholder Co-ordination	SOP & Documentation	Project Management	Cost Management	Programme Management
ICT & Systems Management	Training Definition	Recruitment Assistance	Quality Control	Document Control	Interface Management
Move Management	Post Opening Services	End User Trials	Risk Management	Project Controls	Procurement

EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

INVESTMENT AND DUE DILIGENCE

The acquisition of any major asset must be undertaken with extreme care in order to protect the client both during the acquisition and during the lifetime of operational use following the acquisition.

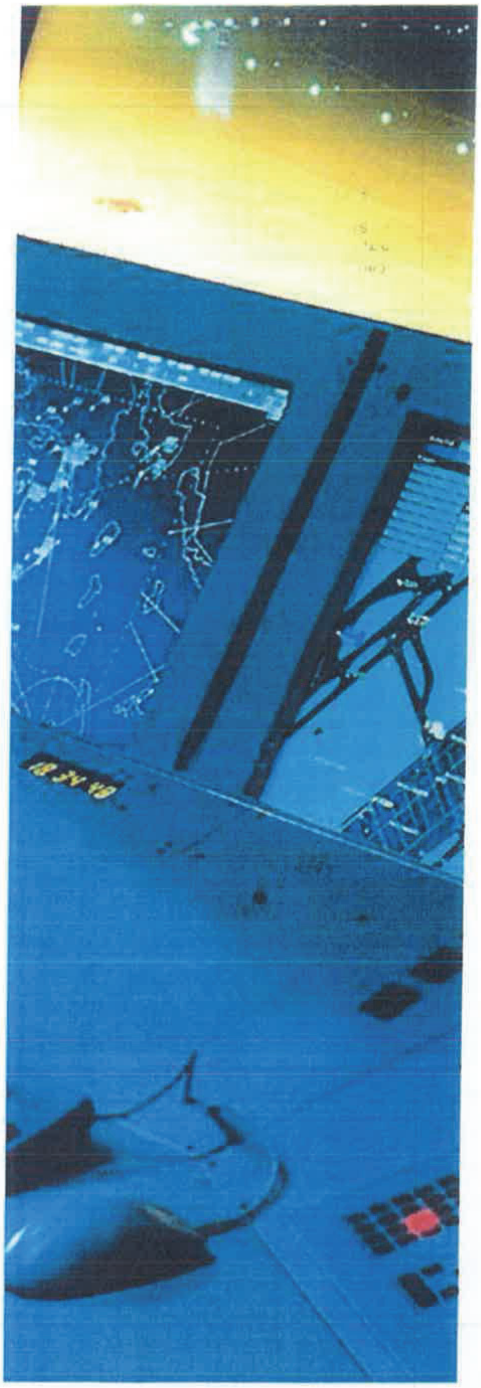
EC Harris has a combined Technical & Operational Team that have developed a process to support investors, developers, vendors and operators with airport privatisation and acquisition initiatives. We can provide the detailed technical and operational support to provide clients with the assurance and certainty throughout the bidding, negotiation, contract award and operation of the airport asset.

Our core skills include:

- Risk & Opportunity Assessment
- Asset Valuation
- Financial Feasibility & Investment advice
- Commercial and Contract Valuation
- Investment & Traffic Scenario Testing
- Integrated CAPEX, OPEX & Revenue Modelling
- Technical & Financial Due Diligence
- ICT Due Diligence
- Feasibility and Business Planning
- Data Room Management
- Environmental Impact

We also have significant experience in undertaking Due Diligence of airport ICT infrastructure. Our professionals can undertake detailed audits of the solutions in place to understand the functionality, maintainability and commercial aspects that might have a major impact upon the acquisition of the airport. From these initial audits we will work with you to develop strategies for acquisition including ICT planning, solution modification or replacement, commercial novation and transition. A major part of this work will be to develop models for acquisition and long term costs relating to the ICT infrastructure.





AIR TRAFFIC MANAGEMENT & CNS CONSULTANCY

With a wealth of expertise in this area, our team can provide ATM and CNS consultancy services in the following areas:

- Airspace Planning and Procedure Design
- ICAO Annex 14, FAA and PANS-OPS 8168 obstacle assessment
- Preparation of Aeronautical Information Publications and MATS documentation
- ATC Tower planning and operational support
- Preparation of CNS-ATM Technical & Operational Requirements
- CNS – ATM Risk & Safety Assessments
- Supplier programme and conformance monitoring
- Integration, testing and acceptance management
- Software engineering

We are working globally with ANSP's and their suppliers to help them achieve their safety objectives, and importantly, demonstrate this to the satisfaction of national and international regulators. We can support you with safety training, safety management and safety engineering support. Our Consultants are experts in the application of National and International standards and guidelines including IEC 61508 and RTCA DO 178B.

We offer a wide range of Safety Consultancy services including:

- Hazard and risk assessments
- Specification of safety policies and procedures
- Safety case preparation and maintenance
- Vendor assessment and management

The EC Harris Strategic Aviation Team has a proven record of fulfilling the needs of ANSP's and solution providers, from airport control towers to complete area control centres. Regulatory authorities around the globe have benefitted from our expertise in the specification of safety-management and safety-approval standards and requirements.

EC HARRIS
BUILT ASSET CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

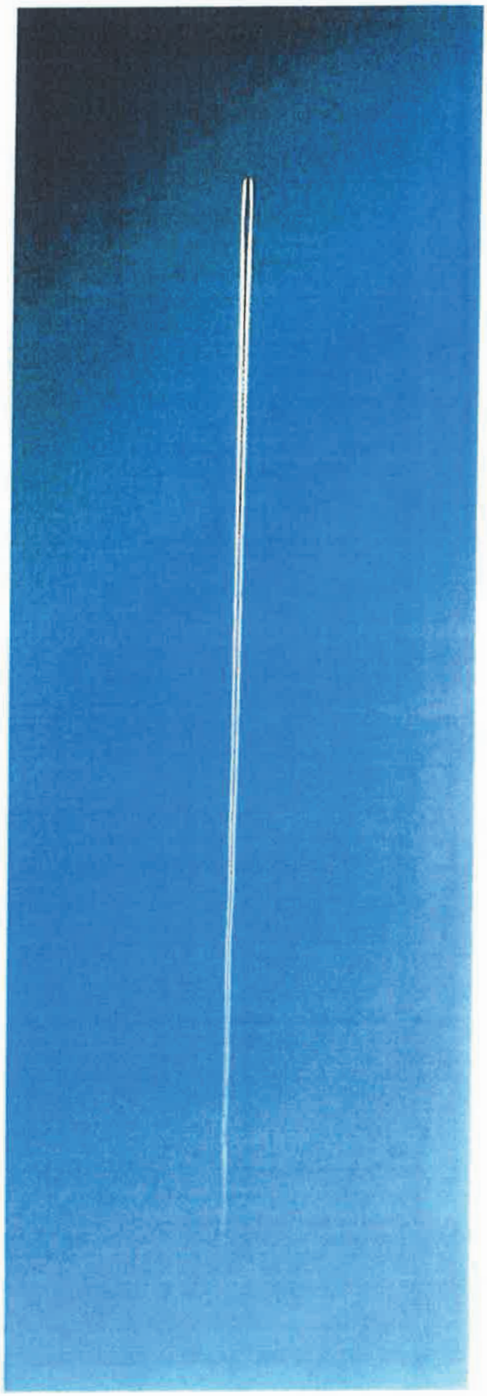
POLICY, REGULATION & DOCUMENTATION

The continuous requirement for a safe and efficient operation for airport operators, service providers and the general public has resulted in the requirement of Standards and Recommended Practices (SARPs) for assuring a safe and efficient operation on and around an airport. Consequently, the need for national authorities to have clearly defined processes and procedures for the certification and on-going regulation of airports and the national airspace infrastructure is essential.

In addition to Safety Regulation many airports are subject to economic regulation. The application of different regulatory modes such as price caps our rate of return regulation have a direct impact on the capital investment and the average yield per passenger to be charged to the airlines.

Our team is experienced and can offer the following services.

- Certification & Approval
- Economic Regulatory Modelling
- ICAO Annex 14 and CAP168 Audits
- Preparation of Aerodrome Operations Manuals, Standard Operating Procedures, Stand Manuals, Emergency Plans, Contingency Plans etc.
- Risk and Safety Assessments



EC HARRIS
BUILT ASSET CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

INFORMATION, COMMUNICATIONS AND TECHNOLOGY FOR AVIATION



Operating modern airports requires the highest standards in processes and people to deliver safe and efficient service. More and more reliance is being placed upon computer systems to support the demands of the many stakeholders involved. Procuring and managing the development of complex and integrated systems requires specialist skills. Our specialist Information, Communications and Technology Team has an enviable track record in this field, meeting and exceeding the demands of airport builders, operators and system and solution suppliers. We have supplied airport authorities worldwide with expertise throughout their projects, ensuring that suppliers deliver solutions that work correctly, are on time and within budget. Services offered include:

- ICT Strategy and Master Planning
- Due Diligence
- Requirements management
- Tender preparation and evaluation
- Vendor assessment and supplier management
- System and software design and assurance
- Acceptance and benchmark testing
- Project risk management

Our expertise in system and software procurement, design, development and integration of landside and airside systems include:

- Communications
- Passenger processing
- Safety and security
- Building management and logistics
- Back office and support solutions
- Systems integration
- Command and Control including Collaborative Decision Making

EC Harris gives clients peace of mind by demonstrably reducing the risks involved in procuring and developing large and complex airport systems, building confidence into projects from initial stages through to operational use.

EC HARRIS
BUILT ASSET CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

ICT SYSTEMS ASSURANCE

Industry today has become totally reliant upon computer based systems, systems that have become increasingly complex to specify, to develop, to integrate and to operate. The task of ensuring that these systems can be trusted to work as intended, that are predictable in their operation and meet the required standards is known as Systems Assurance.

There is a large range of tools available to undertake the Systems Assurance function. While all are valid, the selection of the most appropriate tool for a project or task is one that requires experience, sound judgement and industry knowledge.

Through a history spanning more than 25 years, our specialist ICT Team has been providing Systems Assurance consultancy services to support development projects around the globe. Our experience is second to none and over time we have developed methods and processes that are both appropriate and cost effective.

Combining Systems Management functions with Performance and Standards confirmation, we are able to deliver confidence in the outcome of your projects.

We underpin on-going project support activities with assessments of safety, hazards and risks combined with formal analysis of Reliability, Availability and Maintainability to provide comprehensive coverage of Systems Assurance tasks.

We offer support through the complete project lifecycle from initial requirements capture through to transition to operational use. By working as an integral part of your own project team we are able to instil principals of good Systems Assurance leaving a legacy of project discipline and process to your future projects.

The benefits to your project will include:

- Risks are identified and managed early in the project
- Evidence of compliance with requirements, both functional and non-functional is available throughout the project
- Resources for management are focused on areas of highest risk
- High levels of visibility are achieved
- Risks of cost and programme overrun are minimised



EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

SAFETY AND RISK ENGINEERING AND BUSINESS CRITICAL SYSTEMS

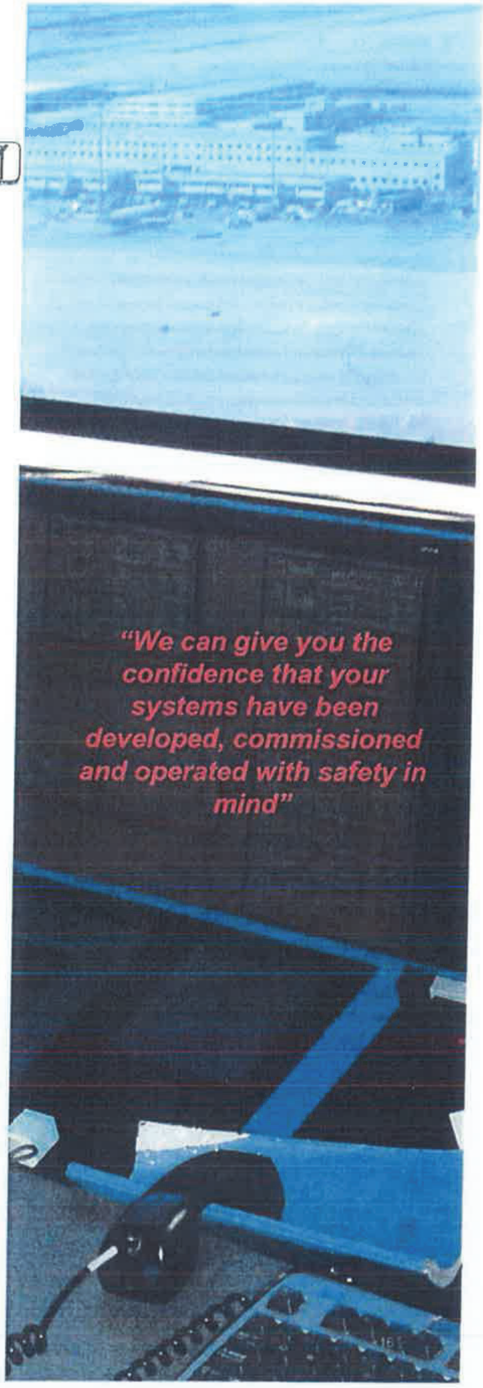
Computer based systems now form the basis of most operational environments. These solutions are often complex, powerful and difficult to understand yet they can form a major part of any infrastructure project. For systems that are relied upon to provide a safe and reliable operational environment it is vital that those developing, buying and operating them have the confidence that safety has been built in from the outset.

Our experts have been providing consultancy in safety and critical systems and software engineering for over 25 years. In that time we have built a superb reputation for our skills, understanding and practical capabilities in supporting the development of safety and business critical solutions around the globe. Our knowledge and understanding of the need for safety and reliability, the application of international standards and the demands of regulatory organisations in unsurpassed.

EC Harris can provide you with support as you procure or develop safety and business critical systems:

- Identification of hazards and risks
- Hazard and Risk Analysis
- Oversight of hazard and risk resolution
- Independent audit and verification
- Software analysis and reverse engineering
- Safety Plan and Strategy development
- Complete Safety Management Systems
- Safety Case development
- Standards conformance auditing
- Provision of Independent Safety Assessors
- Vendor safety oversight

We can give you the confidence that your systems have been developed, commissioned and operated with safety in mind, satisfying you, your staff and regulators that you have done all you can to deliver safe and reliable products and services to your clients.



EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY



ENVIRONMENTAL ASSESSMENT

In shaping the future, airports will need to increase efforts to make the case for going green more compelling. This is not straightforward, as the green agenda still struggles to gain traction and move beyond the stigma of being an overused, misunderstood buzzword. EC Harris aviation experts actively deliver a range of green advisory and technical services to airline and airport clients across Europe, Asia-Pacific, Africa and Latin America. A key focus is to highlight the benefits that green solutions provide using a 'whole life cost' approach. For example, the rationale behind investing in intelligent building systems, green technologies or renewable energy systems is far more compelling when significant operational cost savings can be demonstrated across a 20-25 year asset life with attractive returns on investment and better overall asset performance. Importantly, the thinking must move beyond the capital expenditure focus to 'whole life cost' performance where significant financial and environmental benefits await.

Our team of Aviation Environmental & Sustainability experts are highly experienced at working with Airport operators, Airlines and Investors to provide the following broad spectrum of services:

CORE SERVICES					
Environmental Impact Assessment	Management + Coordination	Screening + Scoping Studies	EIS Preparation	Post-Application Support	Peer Review
Environmental Management	Environmental Policy	EMS (ISO 14001:2004 + Bespoke)	Environmental Management Plans	Audits (Environment + Compliance)	Environmental Awareness Training
Strategic Environmental Planning	Environmental Permits + Compliance	Benchmarking	Environmental Due Diligence	Risk Assessment	Technical Advisory
Airspace + Airport Carbon Assessment	Aircraft Fuel Burn Analysis	Aircraft + Airport CO_2 Analysis	LTO Cycle Accounting	Fuel + CO_2 Cost Analysis	ACA Programme Advisory
Safeguarding + Third Party Risk	Birdstrike Hazard Assessment	Bird Control/Management Plans	Wake Vortex Strike Risk Assessment		

EC HARRIS
BUILT ASSET CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

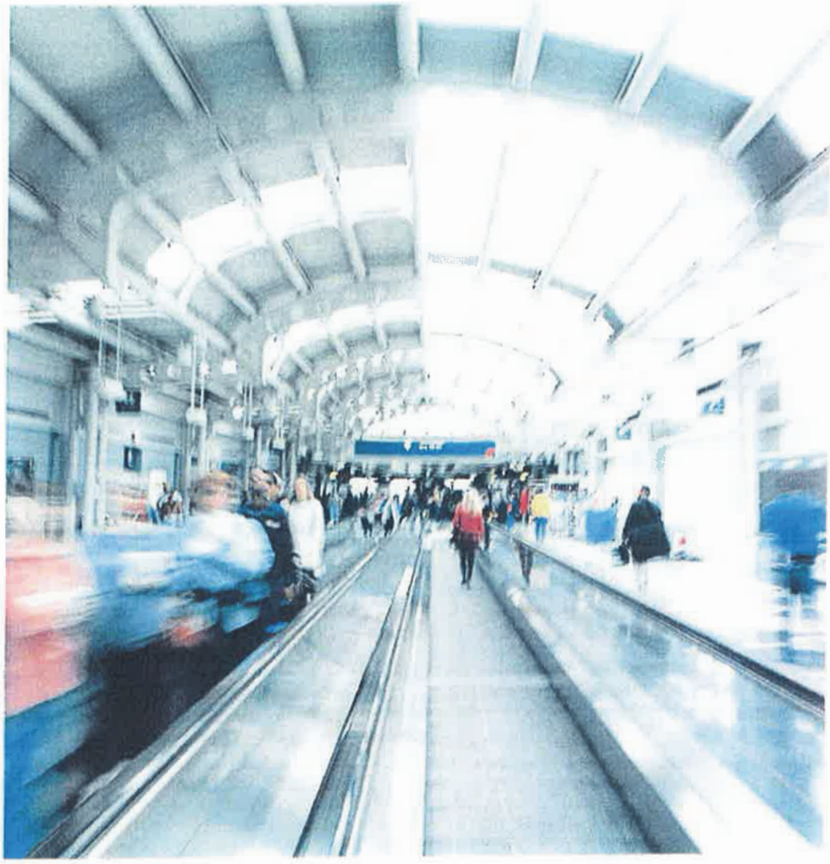
WHAT SETS US APART?

- Our integrated strategic and commercial approach maximises return on investment in contrast to traditional engineering based solutions
- Our capability is end-to-end that fully encompasses planning, development and investment advice through to capital delivery, programme management and operations
- Our aviation decision making tool kit provides key decision makers with accurate, transparent and detailed analysis to support critical business strategies
- We have the ability to secure the best financial outcome and deal in the privatisation of aviation assets
- We have proven processes and track record for delivering time and cost certainty
- Cross sector expertise in aviation, commercial, retail, residential, hotels, highways and rail delivers maximum value
- Global reach spans the UK & Ireland, United States of America, Europe, Middle East and Asia.



EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

CASE STUDIES



CASE STUDIES

DEVELOPMENT OF 5 YEAR CAPITAL PLANS, STANSTED AND EDINBURGH AIRPORTS, UK



£€$

Services included whole life costing, the evaluation of risk and opportunity and consultancy services relating to procurement.

T1 PORTFOLIO, HEATHROW AIRPORT, UK



£€$

We designed and implemented a programme and project level methodology to manage risk and opportunity. The key levers of risk and business continuity were balanced with investment opportunities.

LAX SOUTHSIDE AIRFIELD IMPROVEMENT PROGRAMME, LOS ANGELES AIRPORT, USA



£€$

We provided staff for the Construction Management. The projects included widening taxiway/runway intersections along the north and south airfields, relocation of Runway 25L, and construction of a new Centre Taxiway.

DUBAI INTERNATIONAL AIRPORT, UAE, ROYAL AIR WING



£€$

Appointed as Project Quantity Surveyor . The project incorporated eight hangers, an exclusive terminal building and comprised of a Royal Majlis and administrative offices.

TERMINAL 3, FRANKFURT AIRPORT, GERMANY



£€$

The project comprised the cost verification of the competition documents for Terminal 3. We provided the plausibility study, with a focus on cost calculation of the competition winner.

DUBAI CIVIL AVIATION ENGINEERING FACILITIES COMPLEX, DUBAI, UAE,



£€$

Provided design and cost consultancy in relation to the construction of five double-volume workshop buildings, two two-storey office buildings and a single-storey police training centre.

NEW BAGGAGE HALL, HEATHROW AIRPORT, UK,



£€$

To provide confidence in the AFC and future spend profile whilst achieving the business target expenditure of £177.1 million

BUSINESS CLASS LOUNGE EXTENSION, QANTAS AIRWAYS LTD, CHANGI AIRPORT, SINGAPORE



£€$

We were commissioned to provide project and cost management consultancy on this project. This followed similar consultancy work that we had undertaken regionally, for this client, since January 2000.

PIER 5 SEGREGATION, HEATHROW AIRPORT, UK,



£€$

The challenge was to bring-forward completion dates and provide a close-out strategy to complete the project, whilst achieving the savings targets of £5m.

TERMINAL 3 IDL (PHASE 3.3), HEATHROW AIRPORT, UK



£€$

We provided project and cost management during the £100m redevelopment of Terminal 3 departure lounge designed to increase retail floor space improve terminal capacity.

CASE STUDIES

OPPORTUNITY DELIVERY ACCELERATION PHASE 2, HEATHROW AIRPORT, UK

We were employed by BAA during the construction of the Terminal 5 rail project to help identify opportunities to reduce the final construction cost by £20 million.

PROJECT AND COST MANAGEMENT CONSULTANCY, SEEB INTERNATIONAL AIRPORT, OMAN



We were appointed to provide project and cost management services by an international consortium, tasked with operating and redeveloping the Seeb International Airport.

ACTIVATION PROGRAMME, TED STEVENS ANCHORAGE INTERNATIONAL AIRPORT, ALASKA, USA



We developed a comprehensive activation program for the new Concourse C that facilitated the engagement and participation of all key stakeholders in the completion of over 2,000 key activities thus to ensuring a smooth and seamless opening.

COST MANAGEMENT AND QUANTITY SURVEYING, DUBAI FLOWER CENTRE, UAE



We provided executive cost management and quantity surveying services on a new airside floriculture redistribution centre for the Dubai Department of Civil Aviation.

PERFORMANCE MANAGEMENT OF CAPITAL DELIVERY BUSINESS, BAA, UK

Commissioned by BAA to develop a robust approach designed to measure performance within their capital delivery teams. We focused on combining key value driven measures and performance indicators, benchmarked against industry best practice.

CAPABILITY DEVELOPMENT, BAA, UK

Using our expert knowledge and experience in dealing with NEC forms of contract, developed a specifically tailored training programme for BAA staff on the drafting, execution and delivery of all contracts across the BAA estate.

STANSTED AND EDINBURGH AIRPORT, UK



We provided cost and commercial services to BAA in support of the development of Stansted and Edinburgh airports. Services include whole life costing, the evaluation of risk and opportunity and consultancy services relating to procurement.

LUFTHANSA AVIATION CENTRE, FRANKFURT INTERNATIONAL AIRPORT, GERMANY



Organisation of the architectural design competition and project management for Lufthansa's new head office. Services included: claim management, design and planning management and detailing scheduling of the construction space.

GOODMAN INTERLINK – LOGISTICS CENTRE



Appointed to manage this HK$4 billion distribution centre and warehouse development. It is a 2.4 million square feet development and will be the fourth largest warehouse in Hong Kong.

SECURITY IN-LINE BAGGAGE SCREENING SYSTEM PROGRAMME, LAX SOUTH TERMINALS, LOS ANGELES, USA



Selected to provide construction management services for the $350 million south terminals package, which included new in-line EDS baggage handling systems in five terminals and a new IT fibre loop servicing all terminals.

CASE STUDIES

PROGRAMME MANAGEMENT, LONDON CITY AIRPORT, UK



Provided programme management services including capital expenditure forecasting, procurement, contract administration, programme reporting, value engineering, risk and opportunity services.

PROJECT ISSUES RISK & OPPORTUNITY MANAGEMENT, HEATHROW AIRPORT, UK



We developed a project issues risk and opportunity management methodology to help BAA understand their business drivers and objectives by the improved management of risk, business continuity and value preservation and through this helped deliver c£95m of savings.

ARTURO MERINO BENITEZ AIRPORT, CHILE



We provided consulting services in connection with the expansion of the airport, including the terminal, apron and taxiway extensions, the construction of a new control tower and the expansion of cargo facilities.

AIRPORT EXPANSION, ARTURO MERINO BENITEZ AIRPORT, SANTIAGO, CHILE



We provided services for the expansion of the existing airport, including terminal, apron and taxiway extensions, the construction of a new control tower and the expansion of cargo facilities.

PROJECT MANAGEMENT, TED STEVENS ANCHORAGE INTERNATIONAL AIRPORT, ALASKA



We provided comprehensive project management services for the phased programme for the $300 million terminal redevelopment program (TRP).

PLAN OF FINANCE REPRESENTATION, TED STEVENS ANCHORAGE INTERNATIONAL AIRPORT, ALASKA



Contracted to provide the integration of the funding plan with the project and program construction and operating plans for the terminal redevelopment program. Our team of experts included financial leaders, feasibility analysts and project controls professionals.

AIRPORT CAPITAL IMPROVEMENT PLAN, TED STEVENS ANCHORAGE INTERNATIONAL AIRPORT, ALASKA



Provided project and construction management services for the airport capital improvement program. Serving as project advisor we provided project financial and grant management, and on-call support to the airport and the Alaska DOT for all aspects of the five-year program.

CONSTRUCTION ENGINEERING & INSPECTION SERVICES, TED STEVENS ANCHORAGE INTERNATIONAL AIRPORT, ALASKA



Provided construction engineering, inspection and construction and project management services on three runway projects from pre-construction through to final project closeout.

SAO PAULO AIRPORT, BRAZIL



Land-use planning, facilities planning and Minimum Technical Requirements check against design. The project also involves development of governance around programme management and providing schedule certainty.

TERMINAL AREA DEVELOPMENT PLAN, FAIRBANKS INTERNATIONAL AIRPORT, ALASKA



We provided program management services and were responsible for the overall execution and delivery of the airport's $99 million terminal area development plan that was finalised one year early and $2 million under budget.

CASE STUDIES

TAXIWAY B CONSTRUCTION, LAX, LOS ANGELES, USA



We provided project management, proactive schedule monitoring, field engineering support and project and document control during the construction of a new taxiway

C-13 CROSSFIELD TAXIWAY PROJECT, LAX, LOS ANGELES, USA



We provided project control services during the design and construction of a new cross field taxiway to help relieve existing taxiway congestion.

SIGNAGE AND WAYFINDING PROJECTS, LAX, LOS ANGELES, USA



Contracted to perform construction and project management, cost estimating and cost control, quality assurance and database management and document control services for the on-going signage and way-finding project as part of the LAX Enhancement Program.

JET A FUEL STORAGE FACILITY, MARCH AIR RESERVE BASE, RIVERSIDE, CA



We provided professional construction management services for the demolition of the "ready alert" (Building 1305) facility and construction of Phase 1 of the March Inland Port Jet-A Bulk Fuel Storage Facility.

MONITORING AND PROJECT CONTROLS, SAN DIEGO AIRPORT, CA



We served as a sub-consultant to DMJM Aviation and provided support for the development of the program master schedule through the provision of programme scheduling and project controls.

CHINO AIR OPERATIONS FACILITY, SOUTHERN CALIFORNIA EDISON (SCE), CA



We provided construction management services in relation to the construction of a new $18 million 40,000 sq ft hangar and administration building.

PIER DESIGN, HEATHROW AIRPORT, UK



Engaged in a study to develop a generic approach to pier design. One of the solutions was to produce a database which benchmarks the CAPEX base costs and defines the project specifics for the existing best practice Pier forms.

SITE DATABASE, INTERNATIONAL AIRPORT BERLIN, GERMANY



During the course of the project, extensive data from numerous sources needed to be recorded and managed. We developed a database programme for management of this information

CONSTRUCTION CONSULTING SERVICES, MIDWAY AIRPORT, CHICAGO



We provided construction consulting services for an elevated parking structure and consolidated rental car park facility, including the development of construction schedules, cost estimates and the provision of construction and logistic advisory services.

T1 FCC & IMMIGRATION, HEATHROW AIRPORT, UK



We provided commercial, risk and opportunity management during the refurbishment and upgrading of Heathrow's Terminal 1 immigration facilities.

CASE STUDIES

NEW PADANG AIRPORT CONSTRUCTION PROJECT, NEW PADANG AIRPORT, INDONESIA



We provided risk control services to the development of a new green field airport through the review of all contract and related documents, thus allowing us to identify areas of high financial and construction risk to our client.

POST T5 BAGGAGE TRANSFER SYSTEM, HEATHROW, UK



We provided risk management services which involved engaging with over fifty stakeholders to ensure that they were informed of the risk management process central to the project delivery management plan.

AIRPORT EXPANSION PROGRAMME, CHICAGO O'HARE INTERNATIONAL AIRPORT, USA



We supported the airport's planning team to prepare a comprehensive development program that included program management, the preparation of a phased master program schedule and cost estimates, construction phasing and construction equipment analyses.

AIR CARGO BUILDING DEMOLITION, ONTARIO AIRPORT, CANADA



The project included asbestos and lead-based paint abatement and removal of contaminated soils. Scope of work included a study of the drawings and special provisions to identify patent ambiguities within the contract documents as well as an engineer's estimate for the project.

STAKEHOLDER CO-ORDINATION, ABU DHABI INTERNATIONAL AIRPORT, UAE



We provided stakeholder co-ordination during the planning, development and construction of the Etihad pier extension at Abu Dhabi International Airport.

ROTTERDAM THE HAGUE AIRPORT, ROTTERDAM, THE NETHERLANDS



We provided project management and technical advice on the expansion of Rotterdam airport from the existing one million passenger per annum capacity to four million per annum.

TERMINAL C CONSTRUCTION PROGRAMME, JOHN WAYNE AIRPORT (JWA), CA, USA



We provided construction management services including building information modelling and 4D navisworks scheduling during the design and construction of John Wayne airport's new $543 million, 282,000 m2 Terminal C.

TERMINAL AREA IMPROVEMENTS, LONG BEACH AIRPORT, CA, USA



We provided construction management services for the terminal area improvements project that included the construction of two new buildings plus connectors.

PROJECT ISSUES RISK AND OPPORTUNITY MANAGEMENT, HEATHROW AIRPORT, UK



We developed a project issues risk and opportunity management methodology to help Heathrow understand their business drivers and objectives by the improved management of risk, business continuity and value preservation and through this helped deliver c£95m of savings.

MANAGED SERVICE PROVIDER, HEATHROW AIRPORT, UK



Undertaking the commercial, cost and risk management roles throughout the proposed development of the eastern side of the Airport, incorporating the construction of the new passenger Terminal T2A, designed to replace the existing airport terminals.

CASE STUDIES

PROFESSIONAL SERVICES, GATWICK AIRPORT LIMITED (GAL), UK



Working with the development team at Gatwick to deliver its twenty year capital investment program through the provision of commercial and project management and commercial design management aimed at maximising the airports return from its capital investment.

BRITISH AIRWAYS PLC, UK



British Airways preferred partnering supplier for CDM-C Services since the mid 1990s, working on projects at both Gatwick and Heathrow Airports. Projects include apron repairs, hangar demolitions, airport lounges, a new operations control centre and flight simulator facilities.

KUALA LUMPUR INTERNATIONAL AIRPORT, MALAYSIA



Risk and scenario analysis of the feasibility of the planning for the new airport in Kuala Lumpur. For this purpose the project has been divided into a number of blocks (terminal, runways etc.) with a number of critical relations between these blocks.

CLP POWER TSING YI HELIPAD, ARUP



Appointed to sub-consultant for CLP Power and Arup at Tsing Yi site responsible for drafting the helipad standard operating procedures (SOPs), risk assessment report and helipad maintenance guidelines for the existing helipad and 2nd helipad.

TECHNICAL SERVICES, AL DUQUM INTERNATIONAL AIRPORT, OMAN



We provided traffic forecasting services feeding into the master plan for the green field airport development of Al Duqum airport in Oman.

REVIEW OF DEVELOPMENT OPTIONS, GATWICK AIRPORT, UK



Assessment of the proposed development options for increasing airside departure lounge capacity and providing new CIP and crew reporting facilities. The study also involved static analysis of stand capacity and terminal passenger flow analysis.

AIRPORT CITY MASTER PLAN, LATINA AIRPORT, ITALY



Development of a master plan for Latina Airport City providing airfield, runway, taxiway, aircraft parking and terminal planning together with technical specifications for airfield lighting, terminal planning, ATC and support facilities and capital and operating expenditure forecasts.

ICT SYSTEMS STRATEGY DEVELOPMENT; SYSTEMS SPECIFICATION, RWANDA INTERNATIONAL AIRPORT, RWANDA



Provided ICT Consultancy Services to develop the ICT Systems Strategy, Systems Specifications and recommendations for CAPEX budget for the ICT Infrastructure at Rwanda International Airport.

ICT INTEGRATION STRATEGY; CORE ICT PROCUREMENT SPECIFICATION; TECHNICAL ORAT, BORYSPIL INT AIRPORT, UKRAINE



Undertook a detailed audit and gap analysis and created an ICT Master Plan. Focus placed upon the core integrated infrastructure – AODB, FIDS and RMS with integration strategy and procurement specifications being drafted and budgets established.

ICT STRATEGY ,DONETSK INT AIRPORT AND LVIV INT AIRPORT EURO2012 NATIONAL AGENCY, UKRAINE



On behalf of the National Agency for EURO2012, undertook an audit of the ICT systems at Donetsk and Lviv airports during the EURO2012 Football Competition. The outcome was a report including ICT requirements for an integrated airport including the new terminal complexes.

CASE STUDIES

ICT PROGRAMMES, NEW DELHI INTERNATIONAL AIRPORT, INDIA



Engineer for the ICT Systems contract. Duties included confirmation of user requirements, comprehensive review and update of systems specifications, vendor selection and negotiation, oversight of vendor delivery including programme, technical and risk management.

ICT STRATEGY DEVELOPMENT AND ICT SYSTEMS SPECIFICATION, NEW DELHI INTERNATIONAL AIRPORT, INDIA



Specifed the ICT Systems for the new - terminal at Mumbai and working direct for the Airport Authority to review airport security systems, provide recommendations, develop procurement specifications for perimeter security and support the vendor selection process.

ICT SYSTEMS ASSURANCE AND VENDOR OVERSIGHT, TERMINAL 5, LONDON HEATHROW, UK



Provided systems assurance for IT systems including design review, implementation review and audit, oversight of the operation of the Interface Test Facility, oversight of installation and commissioning and technical support through transition to operations.

AIRPORT EXPANSION DESIGN COMPETITION, MILAN MALPENSA AIRPORT, ITALY



We developed a Simmod simulation model as part of a design competition for the expansion of the airport. The model focused on runway capacity and highlighted the efficiencies of the proposed taxiway developments

MASTER PLAN REVIEW, AUCKLAND AIRPORT, NEW ZEALAND

Auckland Airport

Commissioned to provide a peer review on the master plan options and traffic forecasts produced by the airport operator. Specifically our work involved reviewing traffic flow on the airfield and position of terminal building and the RMO for a proposed second runway.

AIRPORT MASTER PLAN, NEW LISBON AIRPORT, PORTUGAL



Technical Consultant providing support, including project management to NAER in the technical assessment phase and also during the preparation of the ITT for the privatisation of the Portuguese airport system.

STRUCTURAL DESIGN OF CONTROL TOWER, NICE CÔTE D'AZUR AIRPORT, FRANCE



Provided the final structural design of Nice Airport's 10 storey air traffic control tower. The control tower was a composite structure in order to comply with paraseismic standards.

AIR FREIGHT TERMINAL, NICE CÔTE D'AZUR AIRPORT, FRANCE



Provided the co-ordination and integration of the structural design, as well as project management services for the air freight terminal at Nice Côte d'Azur Airport.

NEW TERMINAL DESIGN, SOUTH CHARLEROI AIRPORT, BRUSSELS, BELGIUM



Supplied the technical and construction design for the new terminal and provided the electronic installations and flight information displays. Our broad expertise in the field of airport systems and baggage handling ensured successful project completion.

AIRPORT MASTER PLAN, PHILADELPHIA INTERNATIONAL AIRPORT, USA



Working within a multidisciplinary planning team providing support in construction phasing, sequencing and constructability analysis we prepared summary schedules including an analysis of the pre construction and construction period.

CASE STUDIES

LONG TERM DEVELOPMENT STRATEGY, IAG CARGO, HEATHROW, UK

Delivered to schematic design, long term asset management strategy that ensured sufficient ground capacity is available at London Heathrow to handle the increased volume of cargo driven by new aircraft, industry and IAG growth.

AIRPORT PLANNING MODEL, MAJOR PORTUGUESE AIRPORTS, PORTUGAL

Developed the planning tool and performed analysis of terminal and airside infrastructure and facilities requirements for the major airports of Portugal. Created the calculation of the capital investments for each airport for the duration of the proposed airport operating concession.

MASTER PLAN REVIEW, AEROPUERTO CIUDAD REAL, SPAIN



Part of a multidisciplinary planning team tasked with developing a master planning study for the location of a new airport. Provided project management services with a focus on cost estimating and construction phasing and sequencing.

FACILITY PLANNING AND TECHNICAL SERVICES, ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT, GREECE



We provided operational facility planning and technical services to the new international airport serving Athens. Provided support throughout the design, Construction and operational start-up of the new Airport.

NEW BEIJING AIRPORT DESIGN COMPETITION, BEIJING, CHINA



As part of a consortium delivered a response to the call for a design for the new airport planned for Beijing, China. We provided master planning and capital cost estimations for the consortium.

FEASIBILITY STUDY, DUBLIN INTERNATIONAL AIRPORT, IRELAND



As part of the on-going expansion plans we undertook a feasibility and location study for the new air traffic control tower to serve Dublin airport.

MASTER PLAN, AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL, THE NETHERLANDS



Provided the planning and co-ordination of several master plans, the coordination of construction of C, D & F-piers, project management of several refurbishments, and the project planning of the 5th runway.

TERMINAL AREA MASTER PLAN STUDY, CINCINNATI/NORTHERN KENTUCKY INTERNATIONAL AIRPORT, USA



Part of a multidisciplinary planning team providing conceptual level engineering and analysis on the implementation plans. Tasks included preparation of conceptual construction phasing and sequencing plans, and preparation of cost estimates for identified priority projects.

INTERNATIONAL AIRPORT RAIL STATION, TED STEVENS ANCHORAGE INTERNATIONAL AIRPORT, ALASKA

The Alaska Railroad Corporation (ARRC) commissioned us to provide project management of a concept plan for a $28 million airport rail station. We led the concept development phase of the project, working to integrate airport operations with terminal redevelopment.

TERMINAL INTERIOR, TOM BRADLEY INTERNATIONAL TERMINAL INTERIOR, LAX, LOS ANGELES



Provided detailed analysis on the architectural and engineering design for baggage handling facilities, signage, and security improvement during pre-construction. Led the development of a 4D project phasing plan, which minimized impacts to airport operations.

CASE STUDIES

RISK & AERONAUTICAL ASSESSMENT, NEW DELHI AIRPORT, INDIA



Provided risk management services during the design and construction of a new 102m tall ATC Tower including an analysis of the design of the tower to ensure it complied with all relevant airport and design standards.

COMBAT SUPPORT VEHICLE MAINTENANCE FACILITY, ANDERSEN AFB, GUAM



The Design/Build team has incorporated multiple sustainable design attributes with regards to achieving LEED Silver certification including the use of recycled construction materials, energy efficient mechanical and lighting.

REDESIGN REVIEW, NANJING LUKOU INTERNATIONAL AIRPORT, PR CHINA



Provided investigation of several operational scenarios, review of the Domestic and International Terminal 2 Design and delivery of the respective report in order to identify the preferred operational model and highlight and prevent possible operational constraints.

KUALA LUMPUR SUBANG AIRPORT, MALAYSIA



Provided business planning and development advice including the development of a master planning vision, forecasting and a commercial benefits case strategy over the upcoming decade.

BUSINESS PLANNING, HONG KONG BUSINESS AVIATION CENTRE, HONG KONG



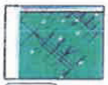
Delivery of a comprehensive business planning, traffic forecasting, facilities development and benefits program to align with Hong Kong International Airport's master plan 2030 development.

HONG KONG AIR CARGO AND LOGISTICS HACTL, HONG KONG



Appointed to assess the world's most efficient cargo facility of HACTL at Hong Kong International Airport. Delivered an Optimization and Performance Strategy after Cathay Pacific Cargo move.

CAPACITY STUDY, ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT, GREECE



Undertook a detailed study to determine the airside capacity of the new Athens International Airport. The study assessed the capacity of the runways, aircraft stands and the airport manoeuvring area, including taxiways.

FUTURE DEVELOPMENT, AFL, NADI AIRPORTS FIJI



Contracted to assist Thinc./ AFL with the present Terminal re-design exercise to select the most suitable approach for future development, demand and strategy based on the current utilization, mode of operation and capacity of Nadi Airport.

SIMULATION STUDY, LARNACA INTERNATIONAL AIRPORT , CYPRUS



Carried out an Airside simulation study which included the analysis of aircraft pushbacks and aircraft flows on the new apron and simulation of the bowser fuelling process to determine if the increased travel time from the fuel farm resulted in delays in reaching aircraft and therefore a reduction in on- time performance.

AIRPORT PLANNING & SIMULATION , NEW DELHI AIRPORT, INDIA



Appointed to deliver airport planning services and an airside and terminal operational efficiency and capacity analysis. Evaluated runway operating modes in order to determine the impact on runway capacity and aircraft taxi times.

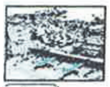
CASE STUDIES

TERMINAL CAPACITY ASSESSMENT, WROCLAW AIRPORT, POLAND



Undertook a terminal capacity assessment which involved the development of simulation models to assess the complete airport operation as well as the development of alternative infrastructure designs to enhance airport capacity.

AIRSIDE SIMULATION, DUBLIN AIRPORT, IRELAND



Examined the impact of the proposed airside development program using Simmod PLUS! to simulate airfield operations and determine how effectively the airside infrastructure and new runway could handle the forecasted growth in traffic.

SATELLITE UTILISATION PROJECT, ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT, GREECE



Undertook user requirements coordination and functional assessments for the "Satellite Utilisation" project at the New Athens International Airport.

AIRSIDE SIMULATION, FRANKFURT AIRPORT, GERMANY



As part of the planning for future airside development at Frankfurt airport we conducted a simulation exercise for the Lufthansa to determine the development option most favourable for airside operational performance.

AIRSIDE & AIRSPACE SIMULATION, COVENTRY AIRPORT, UK

Developed a simulation model of the airport and the surrounding airspace using Simmod PRO! This allowed the client to fully understand the interactions between the two airports and our analysis and expert advice was used to support the planning inquiry.

AIRSIDE SIMULATION, MANCHESTER AIRPORT, UK



Conducted a study to validate the proposed airfield master plan and terminal allocation strategy. The project involved the simulation of the master plan airside layout and a number of variations.

AIRSIDE SIMULATION, GATWICK AIRPORT, UK



Commissioned to undertake an evaluation of the airfield performance using the simulation software Simmod PRO! The results of the simulation models was used to help inform the pier decision making process.

CAPACITY/DEVELOPMENT STRATEGY, LISBON PORTELA AIRPORT, PORTUGAL

Operational assessment of the airport including the passenger terminal operation, baggage handling system, cargo facilities, airside, runways and airspace to enhance airport capacity.

GATWICK AIRPORT PLANNING SERVICES FRAMEWORK, GATWICK AIRPORT, UK



The scope of work included runways and taxiways through to terminal and landside planning providing specific services such as simulation, capacity assessment and functional layout planning.

CAPACITY STUDY, KRAKÓW AIRPORT, POLAND



Undertook a terminal and airfield capacity analysis of Kraków airport in order to facilitate the application for EU funding for proposed expansion works.

CASE STUDIES

AIRSIDE SIMULATION, OR TAMBO INTERNATIONAL AIRPORT IN JOHANNESBURG



Supported the consulting engineers Ove Arup by conducting an airside simulation study to determine the increase in runway capacity when switching from segregated mode to mixed mode operations.

TRAFFIC FORECAST, HONG KONG BUSINESS AVIATION, HONG KONG



Provided a detailed traffic forecast by market segment of general aviation including business aviation, government, medical, diplomatic and military.

ROUTE PREPARATION & STRATEGY CO-OPERATION, GREECE

Route preparation and strategy cooperation with Athens International Airport, Hellenic Civil Aviation Authority and Elliniko Organismo Tourismo (Greek Tourism Board) for the "Routes" exhibition and pavilion in Dubai.

TRAFFIC FORECAST, HONG KONG BUSINESS AVIATION, HONG KONG



EC Harris provided a detailed traffic forecast by market segment of general aviation including business aviation, government, medical, diplomatic and military.

THE OLYMPIC & PARALYMPIC GAMES, ATHENS 2004

ATHENS 2004

Developed the traffic demand forecast, development of operational plans and concepts and the design and development of a temporary terminal facility as well as preparing standard operating procedures and emergency and contingency plans for the Olympic Games.

SAO PAULO AIRPORT, BRAZIL



Delivery partner for the Operational Readiness and Systems Integration for the new Terminal TPS3 . Undertaking the operational readiness and transfer of airlines and staff into the new facility.

2007 CHAMPIONS LEAGUE FINAL, ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT, GREECE



Worked with Athens International Airport we were responsible for the development of the traffic forecasts and the development of operational plans for the 2007 Champions League Final in Athens.

ORAT REVIEW, QUEEN ALIA INTERNATIONAL AIRPORT, JORDAN



Established an ORAT strategy and plan to provide certainty of terminal opening of the new facility at Queen Alia International Airport, Amman.

OPERATIONAL READINESS AND TRANSFER (ORAT), ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT

ATHENS

We provided operational readiness support for the opening of the new Athens International Airport and acted as part of the technical team for the design, construction, development and operation of the airport.

OPERATIONAL READINESS AND TRANSFER, LARNACA INTERNATIONAL AIRPORT, CYPRUS



We provided operational readiness services for the transfer of operation to the new passenger terminal at Larnaca and developed standard operating procedures for airfield operations and new apron and re-fuelling processes.

CASE STUDIES

OPERATIONAL BRIEF FOR CONTROL TOWER, NEW DELHI AIRPORT, INDIA



Responsible for the development of an operational brief for the new control tower. The operational brief covered location and space requirements, design standards, utilities, concept of operation, operational and safety requirements.

BUSINESS CASE FOR THE DEVELOPMENT OF HEATHROW'S MASTERPLAN, HEATHROW AIRPORT, UK



Provided support in developing a long term business plan driven by a range of master plan options. This included evaluating the long term impact on airport charges together with evaluating the benefits of different master plan options to passengers and other stakeholders.

ICT DUE DILIGENCE ON BAA/FERROVIAL UK AIRPORT, JP MORGAN, UK

Advisors to JP Morgan on the acquisition of a major UK airport. Audited the existing ICT infrastructure including systems, staff capabilities and processes to establish the value of the existing ICT solutions, highlight required changes.

BUILD-OPERATE-TRANSFER (BOT) CONTRACT, NEW ISTANBUL AIRPORT, TURKEY



In order to meet the forecast demand the Turkish Airports Authority has developed a plan to build a new 3rd Istanbul Airport. EC Harris provided technical due diligence services for a potential bidder for the Build-Operate-Transfer contract for the new airport.

ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT, HOCHTIEF AIRPORT SALE (2014)



Acted as Technical Advisor to a potential investor in Athens International Airport (one of Hochtief's airports). Provided technical advisory services taking the client to the non-binding offer stage.

DUSSELDORF, HAMBURG, BUDAPEST AND TIRANA, HOCHTIEF AIRPORT SALE (2014)

Acted as the Technical Advisor to a potential investor for 4 of the airports in the Hochtief Airport portfolio. The services provided included: traffic forecasting, master planning, capital expenditure profiling, OPEX and revenue projections.

TECHNICAL DUE DILIGENCE, ANA AIRPORTS PRIVATISATION



Commissioned to support the bid for ANA Aeroportos de Portugal, in particular providing traffic and technical due diligence. This involved developing a future strategy for Lisbon airport and OPEX and CAPEX projections for the existing airport assets and an environmental assessment of the airport.

TECHNICAL DUE DILIGENCE, SALE OF RUSSIAN REGIONAL AIRPORT



Acted as technical advisor to Vinci Airports in their bid for a regional airport in Russia. Technical advisory services included traffic forecasting, terminal preliminary design, master plan review, capex and business planning for the investors to determine the ultimate financial feasibility and valuation of the asset.

TECHNICAL DUE DILIGENCE, SALE OF HOCHTIEF AIRPORT

Acted as technical advisor to RREEF. Our services included a full review of the vendor information pack and technical and commercial advice on traffic forecasts, airport capacity and development plans, aeronautical, non aeronautical revenue and capital and operating costs.

TECHNICAL ADVISOR, QUEEN ALIA AIRPORT, JORDAN



We provided technical advisory services to Queen Alia International Airport including evaluating the capital investment program proposed by the airport to allow it to increase its capacity.

CASE STUDIES

TECHNICAL ADVISOR, JOMO KENYATTA INTERNATIONAL AIRPORT, NAIROBI, KENYA



On behalf of the European Investment Bank as technical advisor in relation to the expansion of Jomo Kenyatta airport. We provided master planning and capacity assessments of the existing and planned terminal facilities and a detailed review of the capital investment plan.

KUALA LUMPUR CARGO CITY



Appointed to manage the development and investment process for Kuala Lumpur's trade zone and cargo city. EC Harris managed the project realization, regulation and investment process on behalf of private investors and the Malaysian government.

SUBANG INTL. AIRPORT, KUALA LUMPUR



Contracted to help SkyPark Subang BHD and Malaysian Airports Holding MAHB with the future development and privatization of Subang International Airport.

TECHNICAL ADVISOR TO ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT, GREECE



Technical advisor to Athens International Airport for the supply and operation of Airport Air Navigation Equipment

CLP POWER TSING YI HELICOPTER STATION AND OPERATION



Provided the flight operation, helicopter operation risk management and aviation consultant for CLP Power. The services included Helipad SOPs, operation risk assessment report and hangar maintenance guidelines.

RUNWAY RISK ASSESSMENT, LISBON OTA AIRPORT, PORTUGAL



The study included identification of risks, mitigation and recommendations for future use and possible capacity attainment. The new airport was analysed for compliance with ICAO Annex 14, ICAO Doc. 8168 PANS-OPS and ICAO Doc. 4444 PANS-ATM.

TECHNICAL ADVISOR, WARSAW AIRPORT, POLAND



Provided technical advisory services in the form of a rapid exit taxiway location analysis and a risk assessment of the runway end safety areas.

AIR TRAFFIC CONTROL TOWERS IN LEIPZIG AND HANNOVER, GERMAN AIR TRAFFIC CONTROL, GERMANY



Provided project management and stakeholder management services to "DFS – Deutsche Flugsicherung GmbH" (German Air Traffic Control) who built new air traffic control towers at several German Airports.

BRISBANE INTERNATIONAL AIRPORT, AUSTRALIA – BACL



Acted as environmental leader and provided technical advisory services for the environmental assessment and management studies relating to the design of a new parallel runway.

JOMO KENYATTA INTERNATIONAL AIRPORT, NAIROBI, KENYA, EIB/KAA GROUP



Technical advisors for the long-term environmental management for the development of a new 15,575m2 terminal and associated support and landside car-parking facilities, the rehabilitation of existing airfield pavements and the expansion of the taxiway system.

CASE STUDIES

EIA/HIA PROJECT MANAGER, HEATHROW AIRPORT, UK



Project Manager for the environmental and health impact assessment (EIA/HIA) of enabling works for the implementation of full runway alternation that ended the Cranford Agreement.

ENVIRONMENTAL STUDY, HEATHROW AIRPORT, UK



Provided project management for the Heathrow East Terminal 2B environmental studies examining noise, air quality, flood risk and contamination.

SUSTAINABILITY AND ENVIRONMENTAL PLANNING LEADERS, BEIJING NEW AIRPORT DESIGN COMPETITION



Project included evaluating and implementing 'low carbon' design principles to stretch current 'best in class' practice being delivered by other leading airports of the world into the airport's design.

INDEPENDENT ENVIRONMENTAL & SUSTAINABILITY ADVISORS, VINCI AIRPORTS TRANSACTION TEAM



We were commissioned to develop a high-level sustainability strategy to aid the high-level design of a new terminal being proposed during the bidding phase for a BOT concession to operate a Russian regional airport

INDEPENDENT EIA TECHNICAL ADVISOR TO DHV GROUP, NEW LISBON AIRPORT, PORTUGAL



Acted as independent technical advisors responsible for guiding the undertaking of a major environmental impact assessment for a new 'green field' international airport situated on approximately 3,800ha of land, 40 km to the east of Lisbon at Campo de Tiro de Alochete.

ECOLOGICAL ASSISTANCE DURING CONSTRUCTION, BERLIN BRANDENBURG INTERNATIONAL AIRPORT



Provided ecological, technology and engineering services and compensation management assistance during the expansion of Berlin-Schönefld airport.

AIRSIDE CARBON EFFICIENCY STUDY, HEATHROW AIRPORT, UK



Conducted airside carbon efficiency analysis to support the business planning for the long-term development of London Heathrow designed to handle up to 95mppa by 2038.

TERMINAL AREA IMPROVEMENTS, LONG BEACH AIRPORT, USA



Provided LEED compliance and technical oversight services for the Long Beach Airport terminal area improvements project.

CONSTRUCTION MANAGEMENT SERVICES, CHINO AIR OPERATIONS FACILITY, CA



Provided construction management services during construction to attain LEED certification through the implementation of several green building practices including brown field cleanup and a rooftop solar panel array.

ENVIRONMENTAL ASSESSMENT MIDWAY AIRPORT, CHICAGO, USA



Provided key support services in the environmental assessment for the reconstruction and modernization program, the main component of which was the development of the estimated construction equipment mix and utilization.

CASE STUDIES

AIRPORT MASTER PLAN ENVIRONMENTAL PROCESS, PHILADELPHIA INTERNATIONAL AIRPORT, USA



We provided master planning and environmental impact assessment for the long-term development of Philadelphia International Airport.

GREENSKY BIO JET FUEL FACILITY, BRITISH AIRWAYS & SOLENA, UK



Provided project and cost management together with environmental and health and safety advice relating to the development of the first facility in the UK to convert carbon bearing waste into clean sustainable bio fuel.

ICT INTEGRATION STRATEGY AND VENDOR SELECTION, ABU DHABI INTERNATIONAL AIRPORT, UAE



Project included business process analysis, ICT specifications , recommendations for re-organisation of business units and procurement specifications for AODB, MB, FIDS and RMS components and Technical and commercial support to vendor selection.

SECURITY SYSTEMS STRATEGY DEVELOPMENT, AEROPORT INTERNATIONAL DE DJIBOUTI, DJIBOUTI



Provided Consultancy Services to develop the Security Systems Strategy, Systems Specifications and recommendations for CAPEX budget for the security systems at Djibouti International Airport.

ICT AUDITING, KOREA AIRPORT CONSTRUCTION AUTHORITY, SOUTH KOREA



Provided independent audits of the status of ICT systems to verify readiness for commencement of ORAT. Provided guidance and recommendations on risks to delivery, risk mitigation and management activities.

BAGGAGE CONTROL SYSTEMS – SYSTEMS ASSURANCE, TERMINAL 5, LONDON HEATHROW, UK



Provided specific systems assurance and vendor oversight on the Control and Monitoring Systems for the new baggage handling system for the new terminal. Work included high level review and detailed implementation audits at the vendor site.

ICT SYSTEMS ASSURANCE AND VENDOR OVERSIGHT, TERMINAL 2, LONDON HEATHROW



Part of the team providing systems assurance on IT based systems for the Terminal 2 redevelopment project. Project include oversight of the operation of the Interface Test Facility, oversight of installation and commissioning and technical support through transition to operations.

ICT SPECIFICATION AND ICT SYSTEMS ASSURANCE, HONG KONG INTERNATIONAL AIRPORT, HONG KONG



Provided systems assurance on IT based systems for the new Chek Lap Kok airport project including design review, implementation review and audit, management of the Interface Test Facility, oversight of installation and commissioning and technical support through transition to operations.

ICT SPECIFICATION; VENDOR SELECTION; ICT PROGRAMME DEVELOPMENT; ICT SYSTEMS ASSURANCE, MUSCAT, OMAN



Working for COWI-Larsen as the Engineer for the MC6 (ICT Systems) contract. Duties included confirmation of user requirements, comprehensive review and update of systems specifications, vendor selection and negotiation, oversight of vendor delivery including programme, technical and risk management.

SMS TRAINING, NATS, UK



Delivery of Safety management training courses which included safety management systems, safety case development and safety assessment techniques.

CASE STUDIES

REGULATORY REQUIREMENTS FOR SOFTWARE DEVELOPMENT, CAA, UK

Contributor to the development of the objective-based software regulatory requirements and guidelines in CAP 670 Section SW01 and the development of compliance guides for SW01. Assisted in the application of the guidelines through the conduct of a safety assessment of a major new ATM facility.

ATC SAFETY CASE, EUROCONTROL, BELGIUM



Safety Cases covering systems, staff and procedures and for the New Operations Room, the Operator Input and display System and the New Flight Data Processing System. Work included Hazard Analysis, Safety Assessments and the analysis of safety evidence.

SUPPLIER ASSESSMENT, EUROCONTROL, BELGIUM



Worked on behalf of EUROCONTROL to assess the achievement of safety objectives by software system providers. Projects included safety audits, quality assurance audits, compliance studies and the assessment of operating systems used within safety critical systems.

SOFTWARE SAFETY ENGINEERING, EUROCONTROL, BELGIUM



Starting with a detailed safety assessment of the ARTAS Radar Tracking solution, the task included the reverse engineering of the complete software to provide evidence of safe engineering practices and to provide traceability of safety objectives to the delivered solution.

SUPPORT TO REGULATORY POLICY DEVELOPMENT, EUROCONTROL, BELGIUM

Performed a review of the Safety Regulation Unit (SRU) work programme. The task then provided recommendations for the safety work programme and produced a safety regulatory policy document.

SAFETY CASE WORKSHOPS, HONG KONG CIVIL AVIATION DEPARTMENT, HONG KONG



Running a series of workshops covering each aspect of Safety Case development for the new ATC Centre. Reviewing the work of HK CAD staff and providing specialist input as needed including in the use of Goal Structuring Notation toolset (GSN).

SMS DEVELOPMENT AND TRAINING, HONG KONG CIVIL AVIATION DEPARTMENT, HONG KONG



Provided consultancy, support and guidance in the development of the HK CAD safety management system. Subsequently provided a full training programme in its use and maintenance.

NEW AIR TRAFFIC CONTROL CENTRE, NAV PORTUGAL, PORTUGAL



Development of the Safety Case for the New Operations Room under contract to NAV Portugal. Development of the safety argument structure, PSSA and SSA activities for the majority of systems, and a software safety assessment of the software, which had been modified for the New Operations Room.

SKYGUIDE, SWITZERLAND

Supported the development of a number of safety cases, including the Kloten-Dubendorf Operational Transfer, the replacement ground-ground communications system, the Zurich airport ILS equipment and the Dubendorf Air-Ground Communications system.

COVENTRY AIRPORT, UK

Safety cases for the Tower and Approach Control Room refurbishment, Flight Data Processing System, MET System, Automated Terminal Information System and Aerodrome Ground Lighting Control System. Supported the development of the Unit Safety Case.

CASE STUDIES

ATM MODERNISATION, DANISH CAA , DENMARK



Safety related activities including assistance in introducing a project safety management regime for the ATM modernisation programme, derivation of top level safety requirements and allocation to sub-systems using FHA and PSSA techniques and development of individual safety plans and initial Safety Cases.

FLIGHT DATA PROCESSING SYSTEMS, NATS, UK



Safety related studies including the dependability requirements for a replacement FDPS, safety assessment of the requirements for an automated flight plan reception facility and an assessment of the supplier safety management process for the new Oceanic FDPS at Prestwick

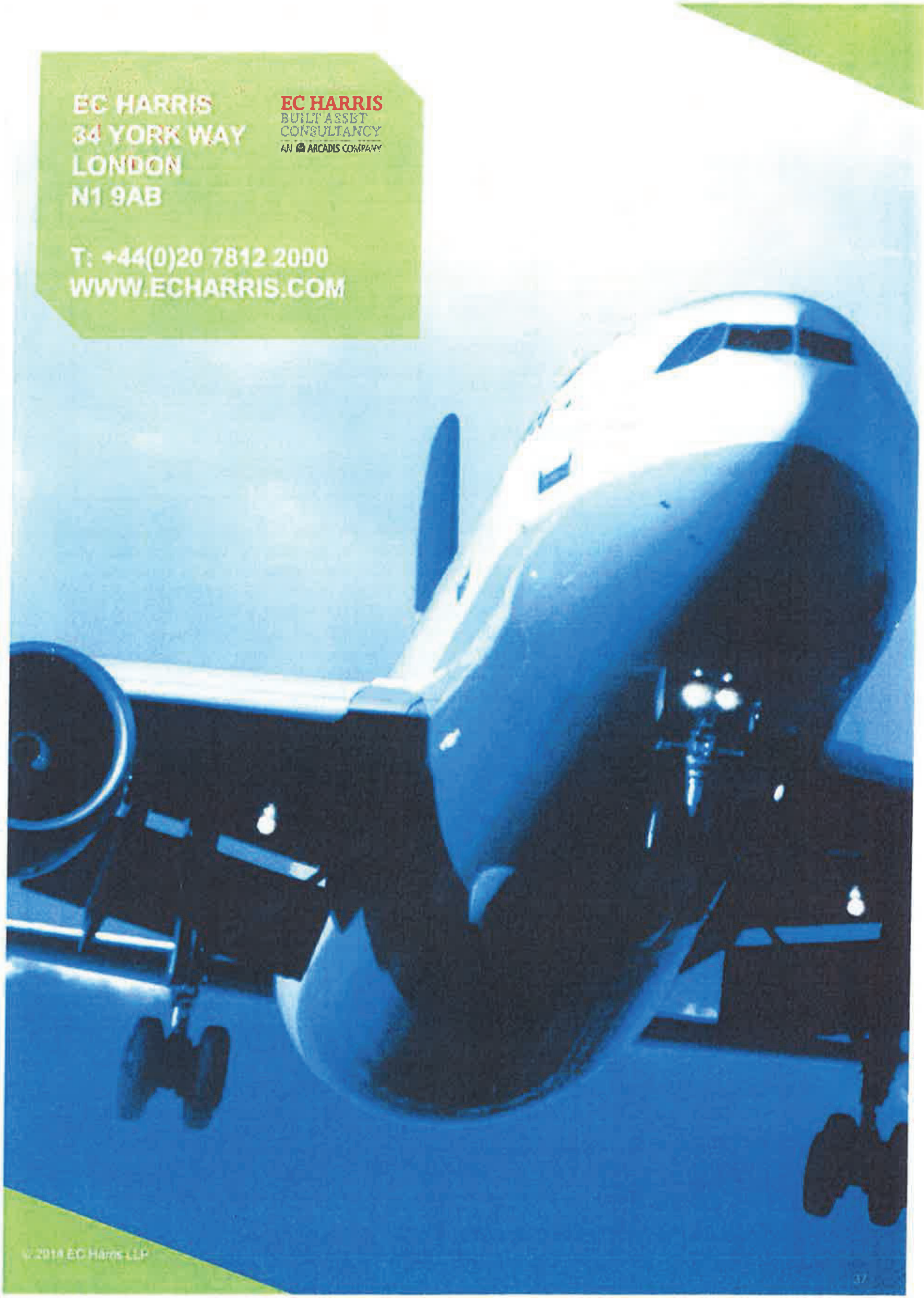
AIRFIELD GROUND LIGHTING SYSTEMS, EAST MIDLANDS AIRPORT, UK



Complete Safety Case for the design, installation and commissioning of the replacement AGL control and monitoring system . The project covered all aspects of the Safety Case from Functional Hazard Analysis through to acceptance of the case by the regulator.

CAIRDE 2000 PROGRAMME, IRISH AVIATION AUTHORITY (IAA), IRELAND

Support ed the IAA's CAIRDE 2000 programme including supplier selection, independent assessment of safety cases and supporting evidence, conduct of a Safety Assessment to support the safe entry to service of the system at Shannon and Dublin Area Control Centres.


EC HARRIS
34 YORK WAY
LONDON
N1 9AB

T: +44(0)20 7812 2000
WWW.ECHARRIS.COM

EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

SOLEMN DECLARATION

(art. 8 of L. 1599/1986)

To:	THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND S.A.		
Name:	Christoph Hans	Surname:	Nanke
Father's name and Surname:	Egmond Hans, Nanke		
Mother's name and surname:	Gertrud Anneliese Ernestine, Nanke		
Date of Birth:	05.08.1966		
Place of Birth:	Rüsselsheim		
ID No:	409424755	Tel: +49 69 690 78459	
Place of Residence: Wiesbaden	Street: Am Allersberg	No.: 9	PC: 65191
Fax: +49 69 690 495 78459	Email: c.nanke@fraport.de		

I, the undersigned, acting as legal representative of the legal entity under the corporate name Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, established under the laws of Germany, with company registration number HRB 7042 and registered offices at Germany, 60547 Frankfurt am Main, with German tax registration number DE 114150623 being a member of the Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" by holding a 65.00% stake in the Consortium, being fully aware of the consequences of the Greek law 1599/1986 for making false / untrue solemn declarations, hereby declare in connection with the submission by the above Consortium of a binding offer for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster B Regional Airports of the Hellenic Republic pursuant to paragraph 4.1.9(b) of the relevant Request for Proposal issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. ("HRADF") on 4 February 2014, that the company proposed by our Consortium to act as the Contractor (as this term is defined in the Request for Proposal) is "INTRACOM CONSTRUCTIONS SOCIETE ANONYME TECHNICAL AND STEEL CONSTRUCTIONS", with distinctive title "INTRAKAT", seated at Peania, Attiki (19^{th} km Peania-Markopoulo avenue, 19002 PEANIA), T:+302106674700, F:+302106646353, E: info@intrakat.gr, W: http://www.intrakat.com.

The description of the experience and of the credentials of the Contractor is attached hereto. Should our Consortium be selected as the Preferred Investor or the Reserve Candidate we shall submit, within thirty (30) days from our selection, all the required evidence to the Greek State and the HRADF in relation to the satisfaction by the Contractor of the conditions set out in paragraph 4.1.9(c) of the Request for Proposal.

Athens, 3[illegible].2014

C. NANKE Christoph Hans Αρ. ταυτ. 409424755 31/09/2014

Christoph Hans Nanke

ΚΕΑΔ ΕΙΔΙΚΟ ΕΝΣΗΜΟ ΕΠΙΚΥΡΩΣΗΣ ΕΥΡΩ 2,00 ΕΥΡΩ

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

(άρθρο 8 Ν.1599/1986)

Προς:	Το ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.		
Ο-Η Όνομα:	Christoph Hans	Επώνυμο:	Nanke
Όνομα και Επώνυμο Πατέρα:	Egmond Hans, Nanke		
Όνομα και Επώνυμο Μητέρας:	Gertrud Anneliese Ernestine, Nanke		
Ημερομηνία Γέννησης:	05.08.1966		
Τόπος Γέννησης:	Rüsselsheim		
Αριθμός Ταυτότητας	409424755	τηλ	+49 69 690 78459
Τόπος Κατοικίας: Wiesbaden		Οδός: Am Allersberg	Αριθ.: 9 Τ.Κ.: 65191
Αρ. Τηλεομοιοτύπου (Fax):	+49 69 690 495 78459	Δ/νση Ηλεκτρ. Ταχυδρομείου	: c.nanke@fraport.de

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος, ενεργώντας ως νόμιμος εκπρόσωπος του νομικού προσώπου με την εταιρική επωνυμία Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, που συστήθηκε σύμφωνα με τους νόμους της Γερμανίας, με αριθμό μητρώου εταιρίας HRB 7042 και το οποίο εδρεύει στην Γερμανία, 60547 Φρανκφούρτη am Main, με αριθμό φορολογικού μητρώου Γερμανίας DE 114150623, όντας μέλος της Κοινοπραξίας "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" κάτοχος του 65,00% της Κοινοπραξίας, έχοντας πλήρη επίγνωση των συνεπειών που προβλέπονται από τον Ελληνικό νόμο 1599/1986 για τις ψευδείς/αναληθείς υπεύθυνες δηλώσεις, δηλώνω δια της παρούσης, σχετικά με την υποβολή εκ μέρους της ως άνω Κοινοπραξίας δεσμευτικής προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με την λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Β του Ελληνικού Δημοσίου, σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.9(β) της σχετικής Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς που εξέδωσε το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. στις 4 Φεβρουαρίου 2014, ότι η εταιρεία που προτείνεται από την Κοινοπραξία μας ως Εργολάβος (όπως ο όρος αυτός καθορίζεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς) είναι η «ΙΝΤΡΑΚΟΜ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ» με διακριτικό τίτλο "INTRAKAT", που εδρεύει στην Παιανία Αττικής (19ο χλμ Λεωφ. Παιανίας Μαρκοπούλου, 19002 ΠΑΙΑΝΙΑ), T:+302106674700, F:+302106646353, E: info@intrakat.gr, W: http://www.intrakat.com.

Επισυνάπτεται περιγραφή της εμπειρίας και των επαγγελματικών προσόντων του Εργολάβου. Εφόσον η Κοινοπραξία μας επιλεγεί ως ο Επιλεγείς Επενδυτής ή ο Αναπληρωματικός Υποψήφιος θα υποβάλουμε, εντός τριάντα (30) ημερών από την επιλογή μας, στο Δημόσιο και στο ΤΑΙΠΕΔ όλα τα απαραίτητα στοιχεία που αποδεικνύουν την ικανοποίηση από τον Εργολάβο των απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς.

Αθήνα, 30-9-2014

ΕΠΙΣΗΜΗ ΣΦΡΑΓΙΔΑ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ

Christoph Hans Nanke

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής του Christoph Hans Nanke
Α. Δ. Τ. 409424755
Κηφισιά 30/9/2014
ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Η Υπάλληλος του ΚΕΠ Κηφισιάς
ΔΕΛΗ ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ -- ΥΠΟΓΡΑΦΗ
ΠΕ Διεκπεραίωσης Υποθέσεων Πολιτών
Βαθμό Ε'

03/10/2014

SOLEMN DECLARATION

(art. 8 of L. 1599/1986)

To:	THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND S.A.		
Name:	Charles	Surname:	Weinland
Father's name and Surname:	Dieter, Weinland		
Mother's name and surname:	Frauke Emmy Martha, Weinland		
Date of Birth:	09.02.1969		
Place of Birth:	Kiel		
ID No:	415332590	Tel: +49 69 690 70782	
Place of Residence: Schwalbach	Street: Pfingstbrunnenstr.	No.: 16a	PC: 65824
Fax: +49 69 690 495 70782	Email: c.weinland@fraport.de		

I, the undersigned, acting as legal representative of the legal entity under the corporate name Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, established under the laws of Germany, with company registration number HRB 7042 and registered offices at Germany, 60547 Frankfurt am Main, with German tax registration number DE 114150623 being a member of the Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" by holding a 65.00% stake in the Consortium, being fully aware of the consequences of the Greek law 1599/1986 for making false / untrue solemn declarations, hereby declare in connection with the submission by the above Consortium of a binding offer for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster B Regional Airports of the Hellenic Republic pursuant to paragraph 4.1.9(b) of the relevant Request for Proposal issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. ("HRADF") on 4 February 2014, that the company proposed by our Consortium to act as the Contractor (as this term is defined in the Request for Proposal) is "INTRACOM CONSTRUCTIONS SOCIETE ANONYME TECHNICAL AND STEEL CONSTRUCTIONS", with distinctive title "INTRAKAT", seated at Peania, Attiki (19th km Peania-Markopoulo avenue, 19002 PEANIA), T:+302106674700, F:+302106646353, E: info@intrakat.gr, W: http://www.intrakat.com.

The description of the experience and of the credentials of the Contractor is attached hereto. Should our Consortium be selected as the Preferred Investor or the Reserve Candidate we shall submit, within thirty (30) days from our selection, all the required evidence to the Greek State and the HRADF in relation to the satisfaction by the Contractor of the conditions set out in paragraph 4.1.9(c) of the Request for Proposal.

Athens, 30.1.2014

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής του Charles Weinland 415332590
Κηφισιά 30/01/2014
ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Η αρμόδια υπάλληλος
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΜΑΤΙΑΔΟΥ

Charles Weinland

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

(άρθρο 8 Ν.1599/1986)

Προς:	Το ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.		
Ο-Η Όνομα:	Charles	Επώνυμο: Weinland	
Όνομα και Επώνυμο Πατέρα:	Dieter, Weinland		
Όνομα και Επώνυμο Μητέρας:	Frauke Emmy Martha, Weinland		
Ημερομηνία Γέννησης:	09.02.1969		
Τόπος Γέννησης:	Kiel		
Αριθμός Ταυτότητας	415332590	Τηλ:	+49 69 690 70782
Τόπος Κατοικίας: Schwalbach		Οδός: Pfingstbrunnen str.	Αριθ.: 16A Τ.Κ.: 65824
Αρ. Τηλεομοιοτύπου (Fax):	+49 69 690 495 70782	(Email):	c.weinland@fraport.de

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος, ενεργώντας ως νόμιμος εκπρόσωπος του νομικού προσώπου με την εταιρική επωνυμία Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, που συστήθηκε σύμφωνα με τους νόμους της Γερμανίας, με αριθμό μητρώου εταιρίας HRB 7042 και το οποίο εδρεύει στην Γερμανία, 60547 Φρανκφούρτη am Main, με αριθμό φορολογικού μητρώου Γερμανίας DE 114150623, όντας μέλος της Κοινοπραξίας "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" κάτοχος του 65,00% της Κοινοπραξίας, έχοντας πλήρη επίγνωση των συνεπειών που προβλέπονται από τον Ελληνικό νόμο 1599/1986 για τις ψευδείς/αναληθείς υπεύθυνες δηλώσεις, δηλώνω δια της παρούσης, σχετικά με την υποβολή εκ μέρους της ως άνω Κοινοπραξίας δεσμευτικής προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με την λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Β του Ελληνικού Δημοσίου, σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.9(β) της σχετικής Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς που εξέδωσε το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. στις 4 Φεβρουαρίου 2014, ότι η εταιρεία που προτείνεται από την Κοινοπραξία μας ως Εργολάβος (όπως ο όρος αυτός καθορίζεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς) είναι η «ΙΝΤΡΑΚΟΜ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ» με διακριτικό τίτλο "INTRAKAT", που εδρεύει στην Παιανία Αττικής (19ο χλμ Λεωφ. Παιανίας Μαρκοπούλου, 19002 ΠΑΙΑΝΙΑ), T:+302106674700, F:+302106646353, E: info@intrakat.gr, W: http://www.intrakat.com.

Επισυνάπτεται περιγραφή της εμπειρίας και των επαγγελματικών προσόντων του Εργολάβου. Εφόσον η Κοινοπραξία μας επιλεγεί ως ο Επιλεγείς Επενδυτής ή ο Αναπληρωματικός Υποψήφιος θα υποβάλουμε, εντός τριάντα (30) ημερών από την επιλογή μας, στο Δημόσιο και στο ΤΑΙΠΕΔ όλα τα απαραίτητα στοιχεία που αποδεικνύουν την ικανοποίηση από τον Εργολάβο των απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς.

Αθήνα, 30-9-2014

ΕΠΙΣΗΜΗ ΣΦΡΑΓΙΔΑ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ

Charles Weinland

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής του Charles Weinland
ΑΔΤ 415332590
Κηφισιά 30/9/2014
ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Η αρμόδια Υπάλληλος
ΜΑΡΙΑ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΟΥ
ΔΕ/Δ'
ΥΠΟΓΡΑΦΗ

03/10/2014

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

(άρθρο 8 Ν.1599/1986)

Προς:	Το ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.		
Ο-Η Όνομα:	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Επώνυμο: ΗΜΕΛΛΟΥ	
Όνομα και Επώνυμο Πατέρα:	ΗΛΙΑΣ ΗΜΕΛΛΟΣ		
Όνομα και Επώνυμο Μητέρας:	ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΗΜΕΛΛΟΥ		
Ημερομηνία Γέννησης:	28/1/1966		
Τόπος Γέννησης:	ΑΘΗΝΑ		
Αριθμός Δελτίου Ταυτότητας/Διαβατηρίου:	ΑΚ 221264	Τηλ:	
Τόπος Κατοικίας: ΔΡΟΣΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ Οδός: ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ		Αριθ.: 17Α	Τ.Κ.: 14572
Αρ. Τηλεομοιοτύπου (Fax):		Δ/νση Ηλεκτρ. Ταχυδρομείου	imellouk@yahoo.gr

Η κάτωθι υπογεγραμμένη, ενεργώντας ως πληρεξουσία του νομικού προσώπου με την εταιρική επωνυμία SLENTEL LIMITED, που συστήθηκε σύμφωνα με τους νόμους της Κυπριακής Δημοκρατίας με αριθμό μητρώου εταιρίας ΗΕ 280254 και το οποίο εδρεύει στην Κύπρο Λευκωσία, Οδός Αγίου Προκοπίου 13, 2406, Εγκωμή, με Κυπριακό αριθμό φορολογικού μητρώου 12280254J όντας μέλος της Κοινοπραξίας «FRAPORT AG – SLENTEL LTD», κάτοχος του 35% της Κοινοπραξίας, έχοντας πλήρη επίγνωση των συνεπειών που προβλέπονται από τον Ελληνικό νόμο 1599/1986 για τις ψευδείς/αναληθείς υπεύθυνες δηλώσεις, δηλώνω δια της παρούσης, σχετικά με την υποβολή εκ μέρους της ως άνω Κοινοπραξίας δεσμευτικής προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με την λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Β του Ελληνικού Δημοσίου, σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.9(β) της σχετικής Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς που εξέδωσε το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. στις 4 Φεβρουαρίου 2014, ότι η εταιρεία που προτείνεται από την Κοινοπραξία μας ως Εργολάβος (όπως ο όρος αυτός καθορίζεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς) είναι η «ΙΝΤΡΑΚΟΜ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ» με διακριτικό τίτλο "INTRAKAT", που εδρεύει στην Παιανία Αττικής (19ο χλμ Λεωφ. Παιανίας Μαρκοπούλου, 19002 ΠΑΙΑΝΙΑ), T:+302106674700, F:+302106646353, E: info@intrakat.gr, W: http://www.intrakat.com.

Επισυνάπτεται περιγραφή της εμπειρίας και των επαγγελματικών προσόντων του Εργολάβου. Εφόσον η Κοινοπραξία μας επιλεγεί ως ο Επιλεγείς Επενδυτής ή ο Αναπληρωματικός Υποψήφιος θα υποβάλουμε, εντός τριάντα (30) ημερών από την επιλογή μας, στο Δημόσιο και στο ΤΑΙΠΕΔ όλα τα απαραίτητα στοιχεία που αποδεικνύουν την ικανοποίηση από τον Εργολάβο των απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς.

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής τ... ΗΜΕΛΛΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΑΔΤ ΑΚ 221264

Κηφισιά ... 17-09-2014

ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ

Η Προϊσταμένη του Τμήματος

Ελισάβετ Σέντζουκ

ΠΕ 17/Γ

Αθήνα 17-9-2014

Αικατερίνη Ήμελλου

SOLEMN DECLARATION

(art. 8 of L. 1599/1986)

To:	THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND S.A			
Name:	AIKATERINI	Surname: IMELLOU		
Father's name and Surname:	ILIAS IMELLOS			
Mother's name and surname:	KALLIOPI IMELLOU			
Date of Birth:	28/1/1966			
Place of Birth:	ATHENS			
Identity/Passport No:	AK 221264	Tel:		
Place of Residence: DROSIA ATTIKI	Street: DODEKANISOU		No.: 17A	PC: 14572
Fax:		Email:	imellouk@yahoo.gr	

I, the undersigned, acting as attorney in fact of the legal entity under the corporate name SLENTEL LIMITED, established under the laws of Cyprus, with company registration number HE 280254 and registered offices at 13 Agiou Prokopiou Street, 2406 Egkomi, Nicosia, Cyprus with Cyprus tax registration number 12280254J, being a member of the Consortium «FRAPORT AG – SLENTEL LTD» by holding a 35% stake in the Consortium, being fully aware of the consequences of the Greek law 1599/1986 for making false / untrue solemn declarations, hereby declare in connection with the submission by the above Consortium of a binding offer for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster B Regional Airports of the Hellenic Republic pursuant to paragraph 4.1.9(b) of the relevant Request for Proposal issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. ("HRADF") on 4 February 2014, that the company proposed by our Consortium to act as the Contractor (as this term is defined in the Request for Proposal) is "INTRACOM CONSTRUCTIONS SOCIETE ANONYME TECHNICAL AND STEEL CONSTRUCTIONS", with distinctive title "INTRAKAT", seated at Peania, Attiki (19th km Peania-Markopoulo avenue, 19002 PEANIA), T:+302106674700, F:+302106646353, E: info@intrakat.gr, W: http://www.intrakat.com.

The description of the experience and of the credentials of the Contractor is attached hereto. Should our Consortium be selected as the Preferred Investor or the Reserve Candidate we shall submit, within thirty (30) days from our selection, all the required evidence to the Greek State and the HRADF in relation to the satisfaction by the Contractor of the conditions set out in paragraph 4.1.9(c) of the Request for Proposal.

Athens, 17-9-2014

OFFICIAL SEAL

Signature

....

AIKATERINI IMELLOU

This is to certify that the signature appearing is the signature of Mrs IMELLOU AIKATERINI
ID No AK221264
Kifisia 17-09-2014
By MAYOR'S AUTHORIZATION
The Department Chief of the Public Services Support
SIGNATURE
Elisavet Sentzouik TE 17/C

True and exact translation to the English language of the hereto-attached document in Greek.
Athens, 25/09/2014
The certifying lawyer
ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΑΛΚΥΟΝΗΣ 37, 17561 ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ.& FAX: 210 9883437
ΑΦΜ: 043960730 ΔΟΥ: ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ
Α.Μ. Δ.Σ.Α.: 20257

Company Profile

INTRAKAT

INTRACOM HOLDINGS: THE SHAREHOLDER

INTRACOM HOLDINGS

	INTRAKAT	INTRASOFT INTERNATIONAL	hol hellas online	INTRACOM DEFENSE ELECTRONICS	INTRACOM TELECOM
MARKET POSITION	One of the top construction groups in Greece	A leading European IT solutions and services group	The leading alternative telecom provider in the Greek market	Greece's largest manufacturer of defense electronics	A global telecommunication systems vendor
ACTIVITIES	› Construction › Infrastructures › Energy /Renewable › Steel structures manufacture › Site maintenance	› Application Development › Information & content management › Outsourcing & managed services › Professional services	› Next generation telecommunications operator › Internet, voice and data services	› Defense electronics products & applications › Co-production of defense electronics subsystems › Participation in international R&D programs	› Telecoms products › Turn-key solutions › Network integration › Professional services

BROAD PORTFOLIO OF PRODUCTS / SOLUTIONS / SERVICES

2 INTRAKAT Presentation www.intrakat.gr

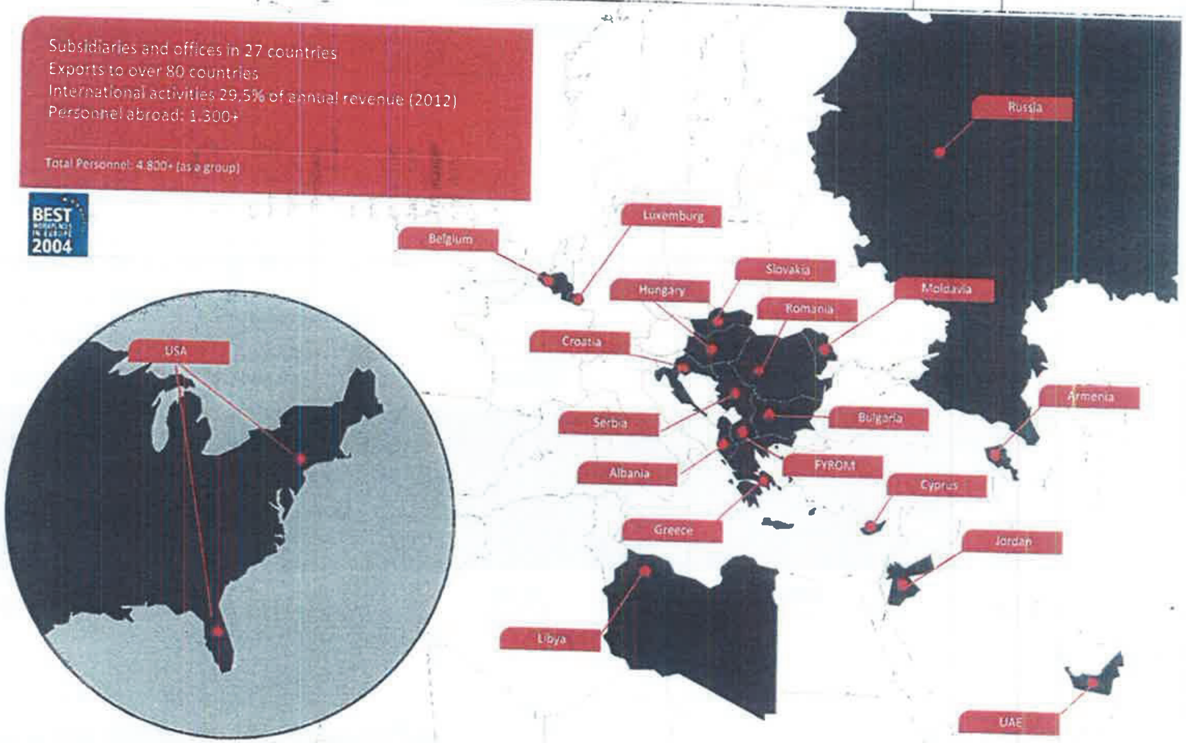
INTRACOM HOLDINGS: INTERNATIONAL ACTIVITY

INTRACOM HOLDINGS

Subsidiaries and offices in 27 countries
Exports to over 80 countries
International activities 29,5% of annual revenue (2012)
Personnel abroad: 1.300+

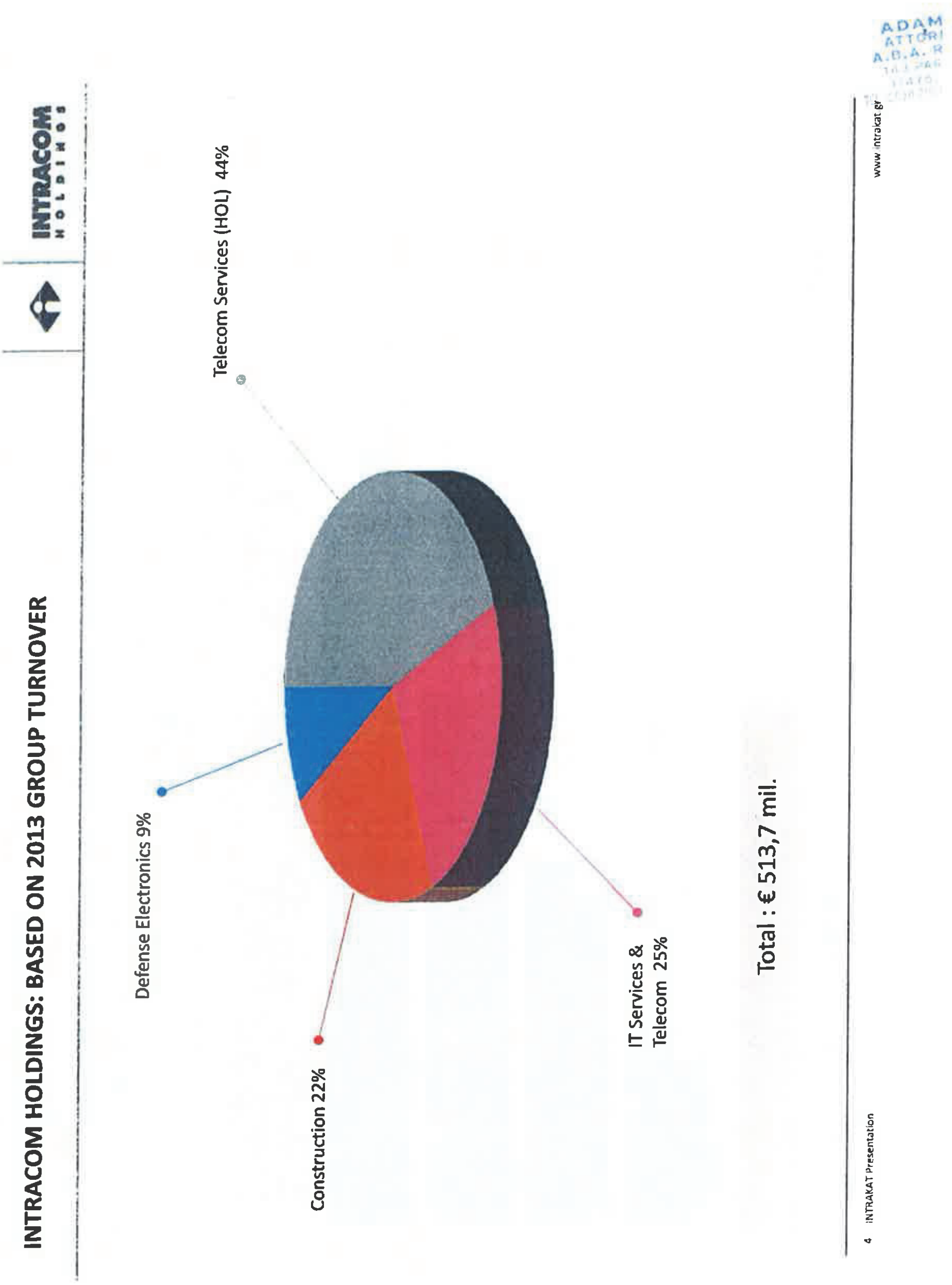
Total Personnel: 4.800+ (as a group)

BEST 2004



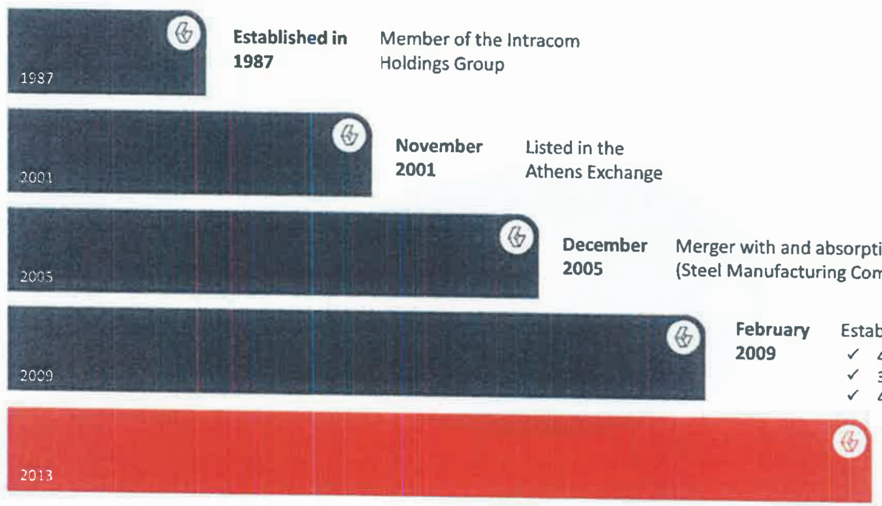
3 INTRAKAT Presentation

www.intrakat.gr


INTRACOM HOLDINGS: BASED ON 2013 GROUP TURNOVER
INTRACOM HOLDINGS
Telecom Services (HOL) 44%
Defense Electronics 9%
Construction 22%
IT Services & Telecom 25%
Total : € 513,7 mil.
4 INTRAKAT Presentation
www.intrakat.gr

INTRAKAT - KEY MILESTONES

INTRAKAT



Established in 1987 — Member of the Intracom Holdings Group

November 2001 — Listed in the Athens Exchange

December 2005 — Merger with and absorption of Intramet (Steel Manufacturing Company)

February 2009 — Establish Group Organization Structure
- ✓ 4 Construction companies
- ✓ 3 Subsidiaries
- ✓ 4 Branches Internationally

Among the top five Greek Construction companies.

HIGHLIGHTS

Turnover

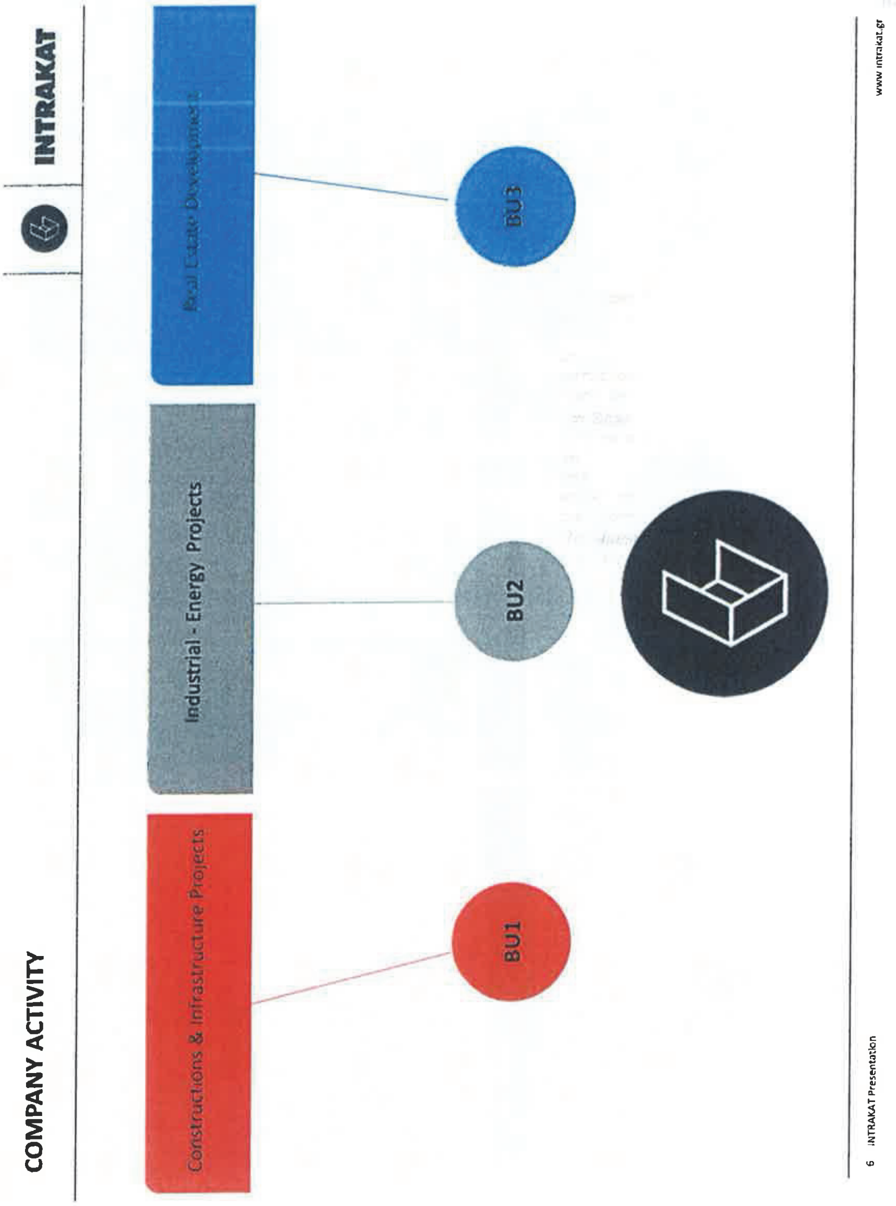
✓**2013:** 110 million euro

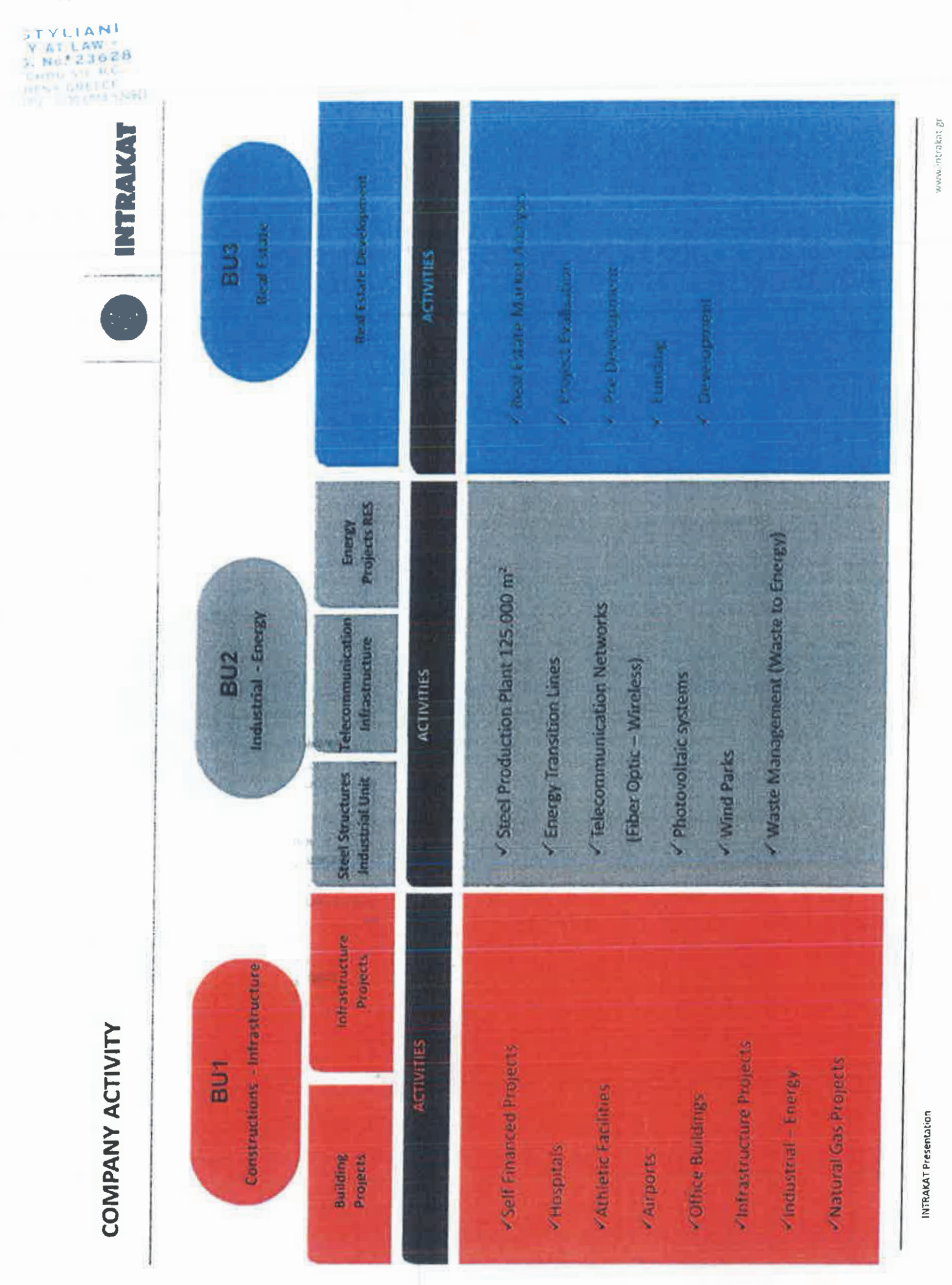
✓**2012:** 125 million euro

✓**2011:** 127 million euro

✓**Backlog:** 317 million euro

✓**International Group:** operates in 8 countries

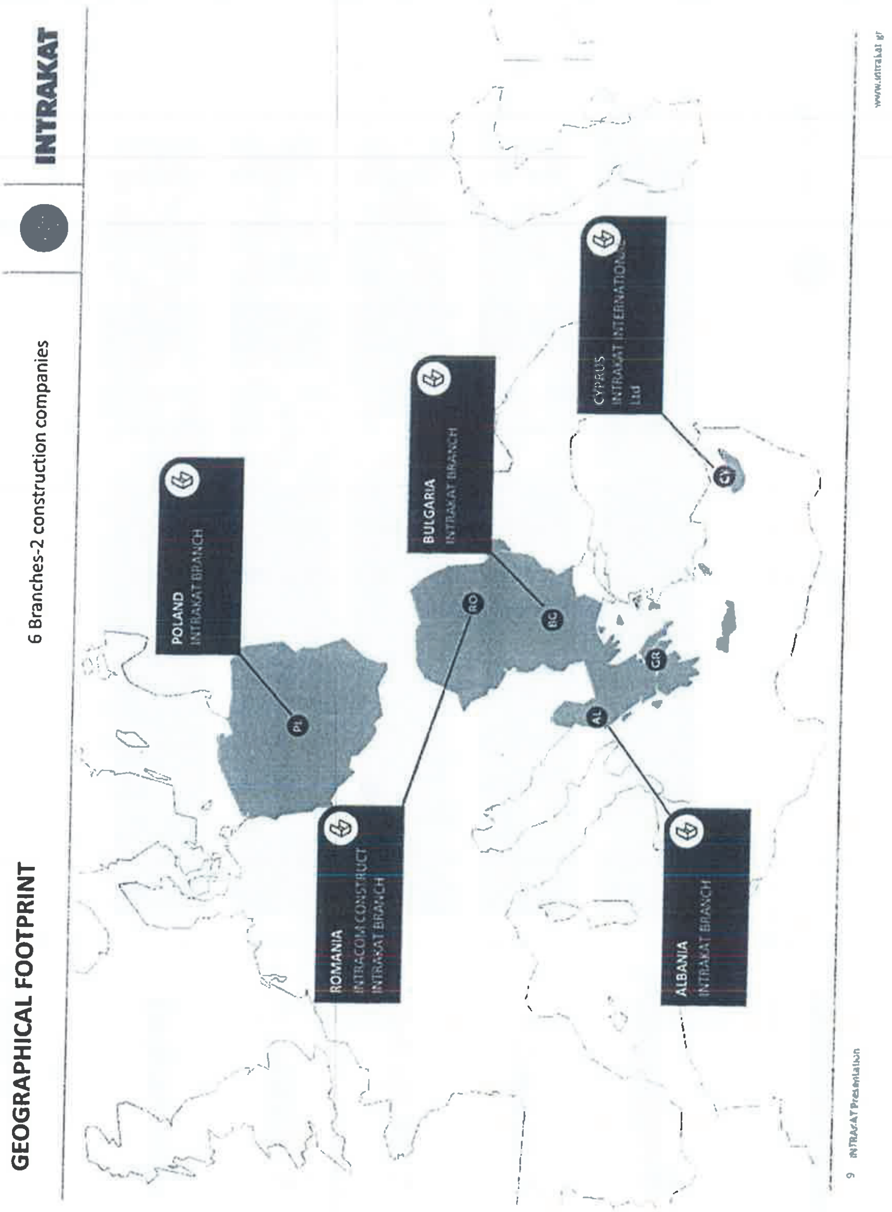

COMPANY ACTIVITY
INTRAKAT
Constructions & Infrastructure Projects
Industrial - Energy Projects
Real Estate Development
BU1
BU2
BU3
6 INTRAKAT Presentation
www.intrakat.gr

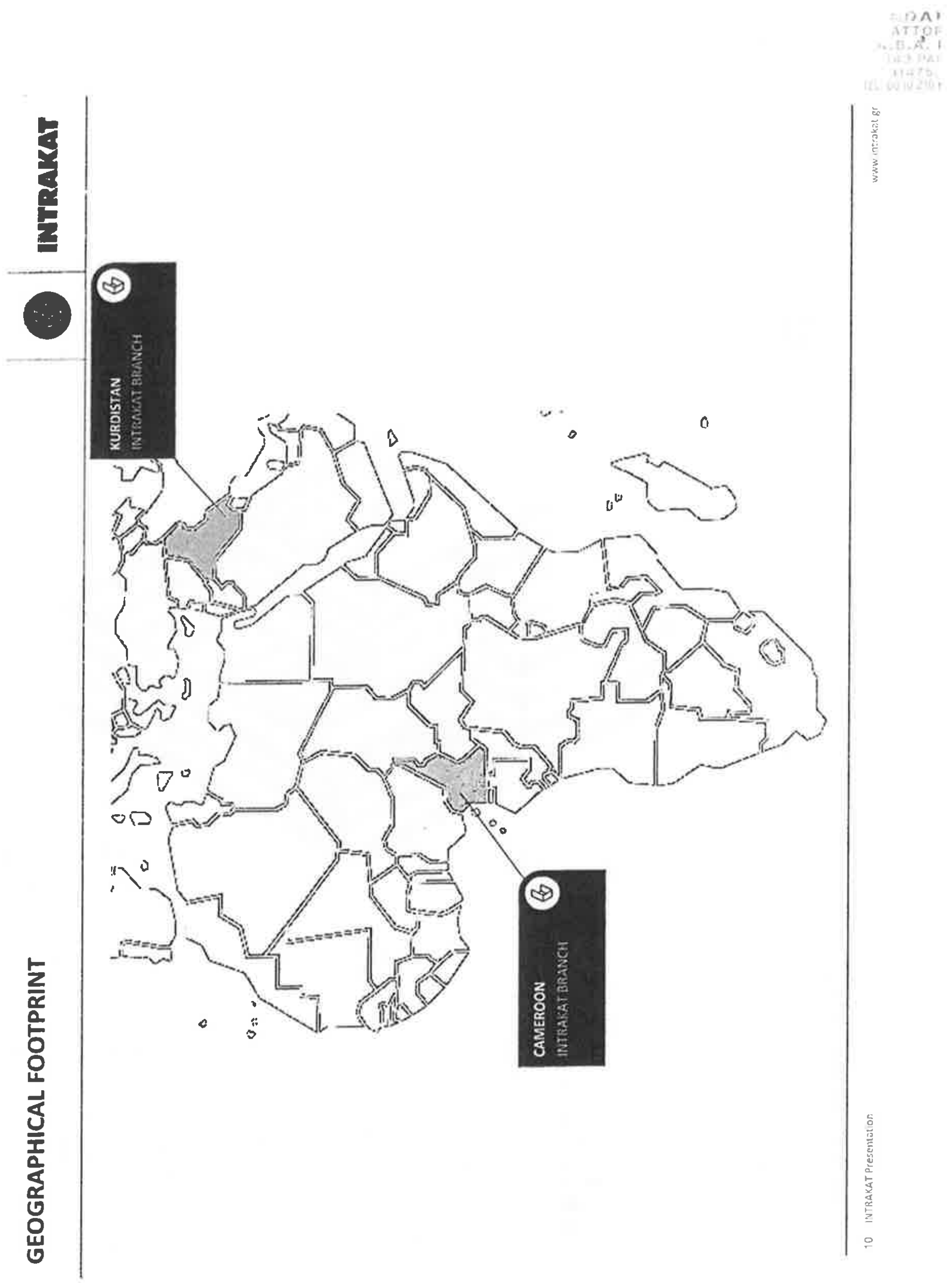

COMPANY ACTIVITY
INTRAKAT
BU1
Constructions - Infrastructure
Building Projects
Infrastructure Projects
ACTIVITIES
✓Self Financed Projects
✓Hospitals
✓Athletic Facilities
✓Airports
✓Office Buildings
✓Infrastructure Projects
✓Industrial – Energy
✓Natural Gas Projects
BU2
Industrial - Energy
Steel Structures Industrial Unit
Telecommunication Infrastructure
Energy Projects RES
ACTIVITIES
✓Steel Production Plant 125,000 m²
✓Energy Transition Lines
✓Telecommunication Networks (Fiber Optic – Wireless)
✓Photovoltaic systems
✓Wind Parks
✓Waste Management (Waste to Energy)
BU3
Real Estate
Real Estate Development
ACTIVITIES
✓Real Estate Market Analysis
✓Project Evaluation
✓Pre Development
✓Funding
✓Development
INTRAKAT Presentation

MAIN SUBSIDIARIES

INTRAKAT

Company	Sector	Description
PRISMA DOMI	CONSTRUCTION / ENVIRONMENTAL	Company specialised in construction works, installations and waste management with contractors' certificate to participate in medium scale public tenders. Extensive experience and expertise in environmental and energy projects.
EUROKAT	CONSTRUCTION SERVICES	Construction company, active in energy and construction projects with contractors' certificate to participate in small scale public tenders. The company specialises in constructing and managing parking facilities.
IN MAINT	MAINTENANCE	Facility maintenance company providing integrated management, operating and maintenance services for buildings and electromechanical, industrial & sports facilities.
INTRAPOWER	ENERGY / RENEWABLES	Specialized in turn key construction of Renewable Energy Projects with high levels of technical know-how and environmental sensitivity.
FRACASSO HELLAS	ROAD SAFETY SYSTEMS	Road safety systems company that designs, manufactures and provides an entire range of road restrain systems for modern motorways fully in line with European and international safety standards such as the EN 1317 standard. **Collaboration with Italian company FRACASSO SpA**


GEOGRAPHICAL FOOTPRINT
6 Branches-2 construction companies
INTRAKAT
POLAND
INTRAKAT BRANCH
ROMANIA
INTRACOM CONSTRUCT
INTRAKAT BRANCH
BULGARIA
INTRAKAT BRANCH
CYPRUS
INTRAKAT INTERNATIONAL
Ltd
ALBANIA
INTRAKAT BRANCH
PL
RO
BG
GR
AL
CY
9 INTRAKAT Presentation
www.intrakat.gr


GEOGRAPHICAL FOOTPRINT
INTRAKAT
KURDISTAN
INTRAKAT BRANCH
CAMEROON
INTRAKAT BRANCH
10 INTRAKAT Presentation
www.intrakat.gr

INTRAKAT

INDICATIVE PROJECTS

INFRASTRUCTURE PROJECTS – AIRPORTS

INTRAKAT

Hellenic Ministry for the Environment, Physical Planning and Public Works Expansion of terminal building, single level plus basement at the public airport of Karpathos, 12.500 m²

Location: Karpathos Island – Southern Greece
Budget: 31,77 mil €
Construction Period: 2005-2010









INFRASTRUCTURE PROJECTS – AIRPORTS

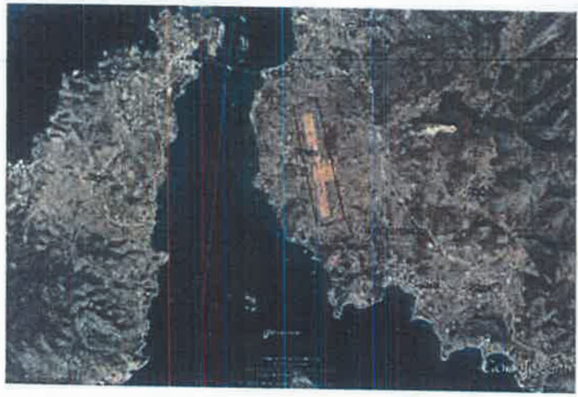
INTRAKAT

Ministry of Development, Competitiveness, Infrastructures, Transport & Networks)
Construction of the new maneuvering area of the National Paros Airport

Location: Paros Island

Budget: 13,1 mil Euros (+ VAT)

Description: 1400 m length by 45 m total width Aircraft Runway , with safety areas at both ends . Two taxiways, connecting runway with aircraft parking area. Parking area 200m X 130 m. Auxiliary route. Storage area. Drainage works. Runway and taxiways light signaling. Fencing and earthworks for new buildings.





INFRASTRUCTURE PROJECTS – ROAD CONSTRUCTION PROJECTS

INTRAKAT

01 **Eastern Peloponnese Motorway,** Corinth-Tripoli-Kalamata and Lefktro-Sparta Section; 182.5 km.

02 **Egnatia Odos S.A.** Reconstruction of the Thessaloniki-Kavala National Road- Part Strymonas-AghiosAndreas, 51 km

03 **Ministry of Environment & Public Works** Arta-Fillipiada bypass AghiosDimitrios – Selades section, 39 km.

04 **Central Macedonia Region** Construction of the Kassandra road circuit in the Chalkidiki Prefecture, part Poridaea-Kassandria, 17km.

05 **Thessaly Region** Construction of the Artesiano and Rizovouni villages' road detours on the Karditsa-Tripoli national road, 5.2km.

06 **Epirus Region** Reconstruction (improvement-widening-asphalting) of the Tyria-Sistrouni road, Prefecture of Ioannina, 16.7 km.

07 **Ministry of Infrastructure, Transport and Networks -** Construction of the road section Equestrian Center-Kalyvia-Lagonisi-Anavyssos junction, Prefecture of Attica.



Egnatia Odos Thessaloniki - Kavala



Arta–Filippiada bypass

14 INTRAKAT Presentation

www.intrakat.gr

INFRASTRUCTURE PROJECTS – ROAD CONSTRUCTION PROJECTS

INTRAKAT

Egnatia Odos S.A. Reconstruction of the Thessaloniki-Kavala National Road- Part Strymonas-AghiosAndreas, 51 km

Location: Northern Greece, Kavala

Budget: 30 mi. Euros (+VAT)

Construction Period: 2005-2008

Description: Rehabilitation/Reconstruction of 51km motorway - 2 multi-level junctions - 3 overbridges – E/M works & lighting – Safety barriers procurement & installation – Road signalling & marking





INFRASTRUCTURE PROJECTS – ROAD CONSTRUCTION PROJECTS

INTRAKAT

Central Macedonia Region Construction of the Kassandra road circuit in the Chalkidiki Prefecture, part Potidea-Kassandria, 17km.

Budget: 38 mi. Euros (+VAT)

Construction Period: 2010 - Ongoing

Description: Construction of road Potidaea to Cassandra Chalikidiki , Northern Greece. Construction length 15 km with two multilevel junctions 1,2 km length each.





INFRASTRUCTURE PROJECTS – HYDRAULICS

INTRAKAT

01 **Ministry of Infrastructures, Transportations and Networks** Water supply of Heraklion and Agios Nikolaos from Aposelemis Dam – Reinforcement works of Aposelemi Dam reservoir from Lassithi Plateau

02 **Ministry of Rural Development & Food** Construction of dam in the Filiatrino basin, Prefecture of Messinia. Total volume 430.000 m^3 and useful reservoir volume of approximately 8 million m^3

03 **Egnatia Odos S.A.** Sewerage works, Municipality of Evergetoula, Lesvos Prefecture- Network Construction (N58.00)

04 **Ministry of Environment & Public Works** Arrangement of Ksirias stream in Corinth

05 **Region of Attica** Ministry of Infrastructure, Transport and Construction of the rainwater effusions network in Peania





Construction of a dam in the Filiatrino basin in Messinia prefecture

INFRASTRUCTURE PROJECTS – RAILROAD PROJECTS

INTRAKAT

01 **ERGA OSE S.A.** Construction of Railway Line, Stations, Stops and E/M installations of roadworks, Kiato-Rododafni section

02 **National railway company (CFR S.A.) of Romania** Renovation of the 3.800 sq.m. railway station, Oradea, Romania

03 **OSE (National Railway Operator) GSM-R** Fiber Optic Network for the operation of GSM-R system of OSE, 600 km

04 **National railway company (CFR S.A.) of Romania** Modernisation of the CED system and construction of the railway’s station control building in Timisoara, Romania.

05 **National railway company (CFR S.A.) of Romania** Modernisation of the railway’s station CED system in Bucharest, Romania



Railway works



Kiato-Rododafni section works

INTRAKAT

INFRASTRUCTURE PROJECTS – NATURAL GAS: PIPING NETWORKS

CLIENT	PROJECT	DESCRIPTION
PROMETHEUS GAS SA	HIGH PRESSURE NATURAL GAS PIPING FROM ALEXANDROUPOLI TO KOMOTINI, GREECE	PROCUREMENT OF MATERIALS AND CONSTRUCTION OF HIGH PRESSURE NATURAL GAS PIPELINE FROM ALEXANDROUPOLIS (ANTHIA) TO KOMOTINI (Φ40 - 54.000m). MONITORING STATIONS / FO CABLING)



CONSTRUCTION PROJECTS - OFFICE BUILDINGS/RETAIL & BRANCH NETWORKS

INTRAKAT

01 **Intracom Holdings** Construction of a 7.100 m², 5-level building with two underground levels at Adrianiou street, Athens.

02 **Societe Generale** Construction of bank branches, 1.000 m² in total

03 **Benroubis** Renovation and modernisation of the 11.150 m² building in Marousi (Attica)

04 **Sato Group** Construction of 3.000 m², 3-level office building and stores with three underground levels, Athens, Greece

05 **Intracom Holdings** Construction of 5.000 m², 3-level office building in Xanthi, Greece

06 **BSB** Construction of new building with a total area of 17.500 m², 10th km on the Athens-Lamia National Road, Attica.

07 **Power Production Company of Bucharest** Renovation of the 10.000 m² head offices of the company in Bucharest, Romania



Science Education Centre, Arsakeio Secondary School, Patras



Athens Information Technology building, Peania, Attica

CONSTRUCTION PROJECTS - HOSPITALS

INTRAKAT

01 **IASO THESSALIAS S.A.** Construction of a 28,000 m², 169-bed private general hospital in Larissa.

02 **REA S.A.** Construction of a 17.900 m², 7-level (plus 4 underground levels), 145-bed maternity hospital

03 **Public Hospital (DEPANOM S.A.)** New General Hospital of Corfu, construction of the 32.400 m², 4-level, (plus two basement levels), 277-bed general hospital

04 **Public Hospital (DEPANOM S.A.)** New General Hospital of Katerini, construction of the 31.600 m² 4-level, 217-bed general hospital

05 **Public Hospital (DEPANOM S.A.)** Construction of the 2.296 m², 2-level, 21-bed psychiatric unit in the Corfu General Hospital

06 **Public Hospital (DEPANOM S.A.)** Construction of the 1.800 m² 2-level, 26-bed, psychiatric unit in the Katerini General Hospital

07 **Ministry of Public Works and Housing & Ministry of Internal Affairs of Romania** Renovation of the 3.000 m² "Prof. Dr. Dimitrie Gerota" emergency hospital, Bucharest

08 **EUROMEDICA S.A.** Construction of a 9,681 m², 114-bed, 3-storey general private clinic with one underground level on the island of Corfu



REA Maternity Hospital



Corfu Public Hospital

CONSTRUCTION PROJECTS - EDUCATIONAL

INTRAKAT

- Building Area: 3.000 m²
- Capacity: 276 childs
- Budget: 6 mio. €
- Construction: 2013-2014

Ελληνοαμερικανικόν Εκπαιδευτικόν Ίδρυμα
Κολλέγιο Αθηνών - Κολλέγιο Ψυχικού

✓ Construction of kindergarten in Psychiko College campus. The Kindergarten "John M. Karras' two pvergropund and two underground parking spaces in American Hellenic Educational Foundation - College. In kindergarten will attend 138 preschool and 138 infants.





CONSTRUCTION PROJECTS – RESIDENTIAL COMPLEXES

INTRAKAT

01 **Alpha Krakow Development** Construction of the 70.323 m² "Garden Residence" residential and commercial complex in Krakow, Poland

02 **Blue Riviera** Residential Complex 4.500 m², Agios Konstantinos, Prefecture of Fthiotida, Greece

03 **National Forest Service of Romania** Construction of 1.500 m² hotel unit, Zarnesti, Romania



Blue Riviera, summer residence complex in Agios Konstantinos, Fthiotida



Urban residential and commercial building complex Garden Residence, Krakow, Poland

NEW CONCESSION PROJECTS

INTRAKAT

CLIENT	PROJECT	OPERATION PERIOD	DESCRIPTION
SERRES PREFECTURE WASTE TREATMENT ENTERPRISE	IMPLEMENTATION OF WASTE TREATMENT PLAND IN SERRES PREFECTURE	DESIGN, CONSTRUCTION & 27 YEARS OF OPERATION	NEW WASTE MUNICIPAL TREATMENT PLANT, FINANCING & 27 YEARS OF OPERATION AND MAINTENANCE 60.000.000 €
ATHENS URBAN TRANSPORT ORGANIZATION	IMPLEMENTATION OF A COMPLETE INFORMATORY SYSTEM FOR URBAN TRANSPROTATIONS IN ATHENS	DESIGN, CONSTRUCTION & 12 YEARS OF OPERATION	DESIGN, CONSTRUCTION, FINANCING & 12 YEARS OPERATION & MAINTENACE OF A COMPLETE INFORMATORY SYSTEM FOR URBAN TRANSPROTATIONS IN ATHENS. 48.000.000 €
GREEK INFORMATION SOCIETY	IMPLEMENTATION OF A BROADBAND SYSTEM IN REGIONS OF GREECE	CONSTRUCTION & 19 YEARS OF OPERATION	DESIGN, CONSTRUCTION, FINANCING & 19 YEARS OPERATION & MAINTENANCE OF BROADBAND NETWORKS IN RURAL AREAS OF GREECE – GEOGRAPHICAL ZONE 2 (CENTRAL GREECE) 161.000.000 €

INTRAKAT

NEW CONCESSION PROJECTS



REGION	PROJECT
KARPATHOS ISLAND	• NEW AIRPORT TERMINAL
PAROS ISLAND	• NEW AIRPORT RUNWAY
LESVOS ISLAND	• EYRGETOULA SEWAGE PIPING INSTALLATIONS
CORFU ISLAND	• IOSNIOS MEDICAL CLINIC • NEW GENERAL PUBLIC HOSPITAL
ZAKYNTHOS ISLAND	• NEW HEALTH FACILITY
CHALKIDIKI (POTIDEA)	• CONSTRUCTION OF THE KASSANDRA ROAD CIRCUIT IN THE CHALKIDIKI PREFECTURE, PART POTIDEA-KASSANDRIA, 17KM
CRETE	• WATER SUPPLY OF HERAKLION AND AGIOS NIKOLAOS FROM APOSELEMIS DAM • NEW CORRECTIONAL FACILITIES BUILDING AT NEAPOLI CRETE • COMPLETION OF A ROAD JUNCTION AT RETHYMNON CRETE

INTRAKAT Presentation

www.intrakat.gr

STEEL STRUCTURES FACTORY

INTRAKAT

- ✓The factory is located in Giannouli Larissa, Central Greece
- ✓Plot surface: 125.000 m²
- ✓Industrial facilities : 25.000 m²
- ✓Employs approximately: 135 persons



MAJOR CUSTOMERS

Public Power Corporation, AREVA, Hellenic Railways, Hellenic Telecommunications Organization (OTE), SIEMENS, INTRACOM, ABB

HEAVYWEIGHT STEEL STRUCTURES UNIT

The core activity of the Unit is the production of grating steel, tubular structures, and heavyweight structures.

PRODUCTION CAPACITY
10.000 tones annually

PREFABRICATED METALLIC SHELTERSUNIT

The Unit produces standardized and specialized prefabricated steel shelters.

PRODUCTION CAPACITY
1.200 pieces annually

STEEL TOWERS & MASTS UNIT

Main products:

- ✓Lattice- steel towers for overhead transmission lines (150kV, 400kV etc.)
- ✓Supporting structures for electricity substations
- ✓Towers and masts
- ✓Railway electrification towers
- ✓Radar Towers

PRODUCTION CAPACITY
10.000 tones annually

HOT-DIP GALVANIZING UNIT

The Unit can galvanize structures up to 14 meters.

PRODUCTION CAPACITY
20.000 tones annually

26 INTRAKAT Presentation www.intrakat.gr

TELECOMMUNICATION PROJECTS

INTRAKAT

Vodafone

01 Fiber optic network Athens – Thessaloniki 382 km

02 Construction of over 1.800 mobile telephony base stations in Greece

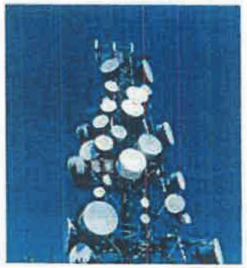
03 Refurbishment of 21 retail branches

Wind Hellas

01 Construction of over 150 mobile telephony base stations in Greece

02 Refurbishment of 52 retail branches

03 Maintenance; 750 base stations; 9 telecommunication centers





Hellas On Line

01 Maintenance of the entire fiber optic network in Greece, 3.500 km

02 Metropolitan fiber optic networks throughout Greece, 3.000 km

Cosmote

01 Construction of over 700 mobile telephony base stations in Greece

02 Construction of over 400 mobile telephony base stations in Romania

03 Refurbishment of 26 retail branches

04 Refacing of 200 Germanos retail branches (subsidiary of Cosmote)

Forthnet

01 Metropolitan fiber optic networks, 430 km

02 Maintenance of 33 telecommunication centers

TELECOMMUNICATION PROJECTS - FIBER OPTIC NETWORKS

INTRAKAT

01 **Vodafone**
fiber optic network Athens – Thessaloniki 382 km

02 **Cyta Hellas**
Metropolitan Fiber Optic Network in Athens, 270 km

03 **GSM-R**
Fiber Optic Network for the operation of GSM-R system of OSE (National Railway Operator), 600 km

04 **Forthnet**
Metropolitan fiber optic networks, 430 km

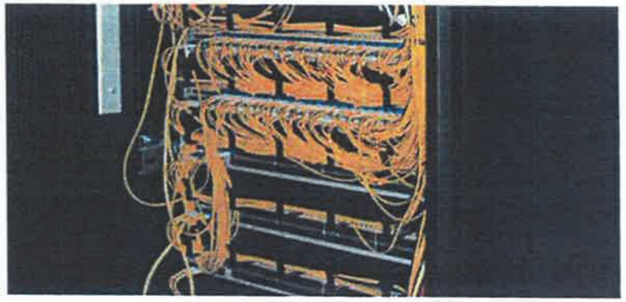
05 **hellas online**
Metropolitan fiber optic networks throughout Greece, 3.000 km

06 **Moldtelecom**
Fiber optic network in Moldavia, 1.000 km

07 **Wind Hellas**
Complete construction (turn key basis) and maintenance for 2 years of 100km backbone fiber optic network, between Rethimnon and Herakleion mobile switching sites on Crete island

08 **Information Society**
Construction of MAN networks in 28 big cities all over Greece, with more than 780 km of trenching, 1.600.000 m of fiber optic cables and 1.500 FTTX access nodes & access points. Also 238 wireless access points through Wi-fi and Wi-max technology are connected





TELECOMMUNICATION PROJECTS

INTRAKAT

Client	Project
Attiko Metro S.A.	Installation of radio systems at 18 stations.
Hellenic Telecommunications Organisation (OTE)	Installation of rural subscriber radio systems throughout Greece, 250 systems (11 stations per system).
SIEMENS	TETRA C4I, installation of TETRA electronic equipment in Attica; 151 stations.
STE Syria	Supply and installation of multipoint wireless system equipment (Point to Multipoint Wireless Access System) throughout Syria; 1.000 stations.
Moldtelecom	Fiber optic network in Moldavia, 1.000 km
Information Society	Construction of MAN networks in 28 big cities of Greece, more than 780 km trenching, 1.600.000 m fiber optic cables and 1.500 FTTX access nodes & access points. Also 238 wireless access points connected through Wi-fi and Wi-max technology
Romtelecom	Construction of over 120 FTTH Business Client connections and 150 FTTH Home Client connections

THANK YOU

INTRAKAT

19th km Peania-Markopoulo Ave. 190 02 Peania T: +30 210 6674700 F: +30 210 6646353 E: info@intrakat.gr W: www.intrakat.gr

True translation of the attached true copy from Greek to English, according to Law No 4194/13 (art. 36 par.2c) "For Lawyers"

Paiania 24/09/2014

The Lawyer who confirms

ADAM STYLIANI
ATTORNEY AT LAW
A.B.A. REG. No. 23823
143 PARASKEVOU Str. P.C.
11475, ATHENS GREECE
TEL 0030 210 6414912 - 0030 6944 524921

Εταιρικό προφίλ

INTRAKAT

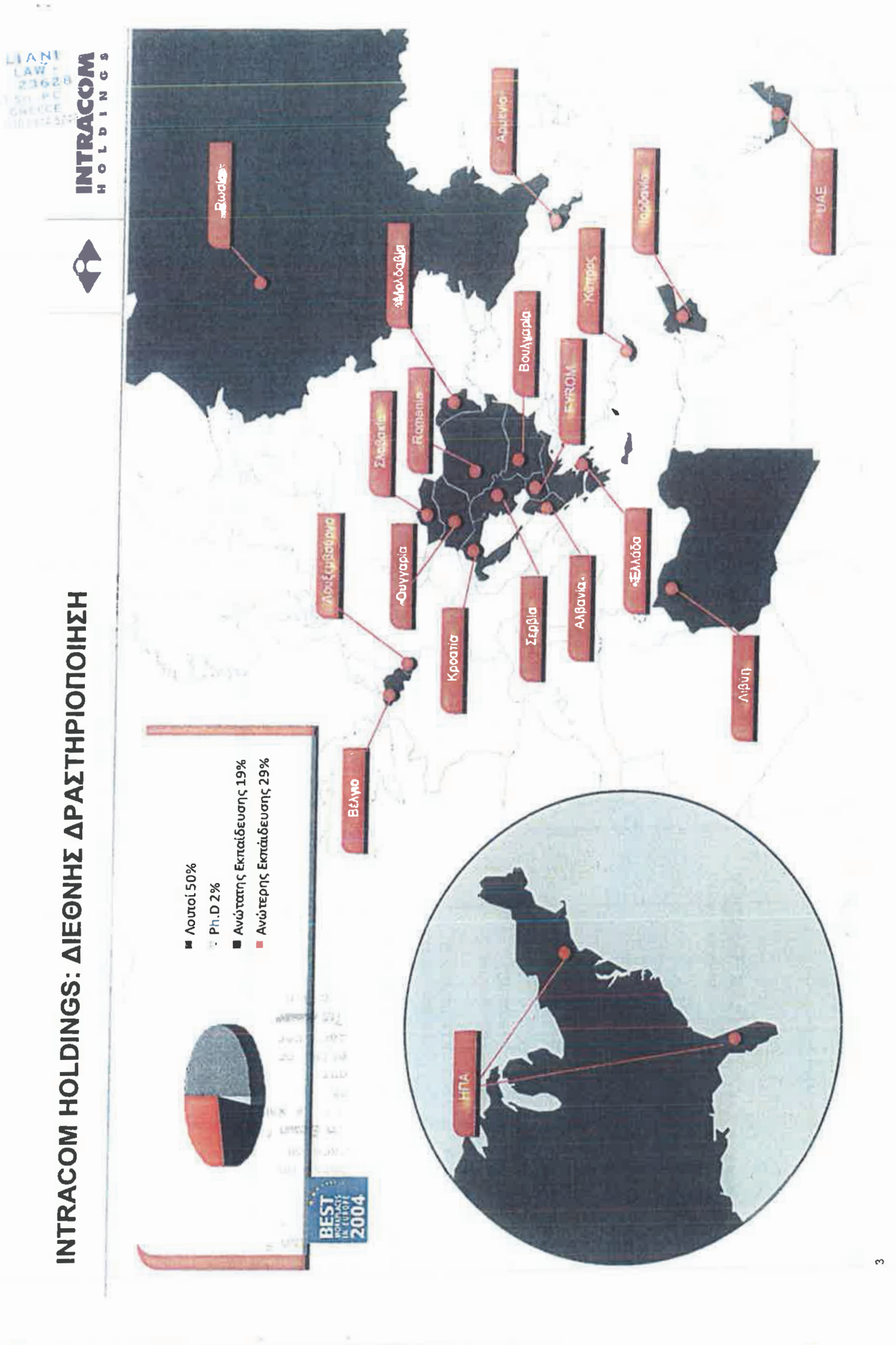
ΟΜΙΛΟΣ INTRACOM HOLDINGS

INTRACOM HOLDINGS

INTRAKAT	INTRASOFT INTERNATIONAL	hol hellas online	INTRACOM DEFENSE ELECTRONICS	INTRACOM
Κατασκευές Υποδομές υψηλών προδιαγραφών Ενέργεια/ Ανανεώσιμες Πηγές Εργοστάσιο Μεταλλικών κατασκευών Τηλεπικοινωνίες	Ανάπτυξη Εφαρμογών Information & content management Outsourcing & managed services Επαγγελματικές υπηρεσίες	Τηλεπικοινωνιακός πάροχος νέας γενιάς Υπηρεσίες Internet, voice and data	Ηλεκτρονικά αμυντικά προϊόντα & εφαρμογές Συμπαραγωγή ηλεκτρονικών αμυντικών υποσυστημάτων Συμμετοχή σε διεθνή R&D προγράμματα	Τηλεπικοινωνιακά προϊόντα Λύσεις με το «κλειδί στο χέρι» (Turn-Key) Ολοκληρωμένα δίκτυα Επαγγελματικές υπηρεσίες

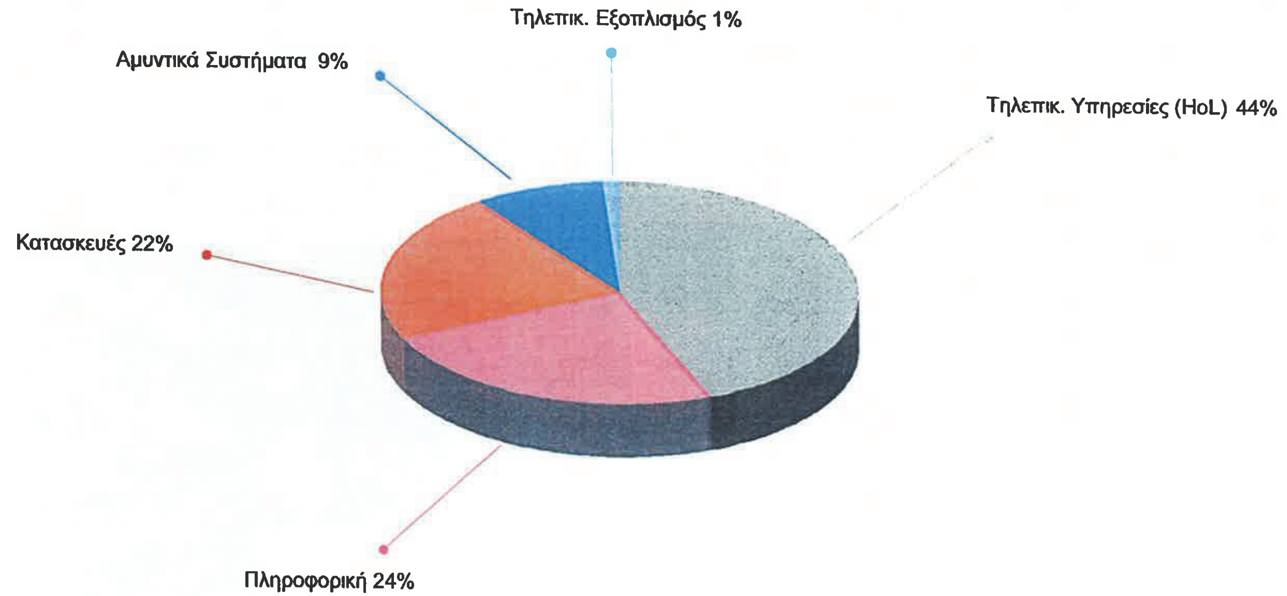
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

ΕΥΡΥ ΧΑΡΤΟΦΥΛΑΚΙΟ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ – ΛΥΣΕΩΝ – ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ


INTRACOM HOLDINGS: ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗ
INTRACOM HOLDINGS
Ρωσία
Αρμενία
UAE
Ιορδανία
Κύπρος
Μολδαβία
Βουλγαρία
FYROM
Romania
Σλοβακία
Λουξεμβούργο
Ουγγαρία
Κροατία
Σερβία
Αλβανία
Ελλάδα
Λιβύη
Βέλγιο
ΗΠΑ
Λοιποί 50%
Ph.D 2%
Ανώτατης Εκπαίδευσης 19%
Ανώτερης Εκπαίδευσης 29%
BEST
2004

INTRACOM HOLDINGS: ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΟΜΙΛΟΥ (2013)

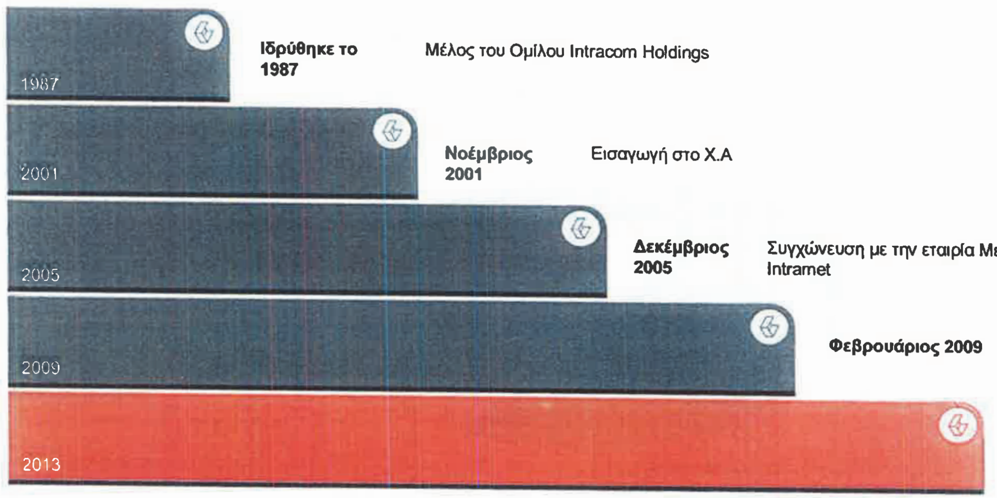
INTRACOM HOLDINGS



Σύνολο: € 513,7 εκ.

4

INTRAKAT – ΣΤΑΘΜΟΙ ΟΡΟΣΗΜΑ



Ιδρύθηκε το 1987 Μέλος του Ομίλου Intracom Holdings

Νοέμβριος 2001 Εισαγωγή στο Χ.Α

Δεκέμβριος 2005 Συγχώνευση με την εταιρία Μεταλλικών Κατασκευών Intramet

Φεβρουάριος 2009 Δημιουργία Οργανωτικής Δομής Ομίλου
- 4 Κατασκευαστικές Εταιρείες
- 3 Θυγατρικές
- 4 Υποκαταστήματα Εξωτερικού

Μεταξύ των 5 κορυφαίων κατασκευαστικών ομίλων.

HIGHLIGHTS

Turnover

✓**2013:** 110 εκατ. euro

✓ **2012:** 125 εκατ. euro

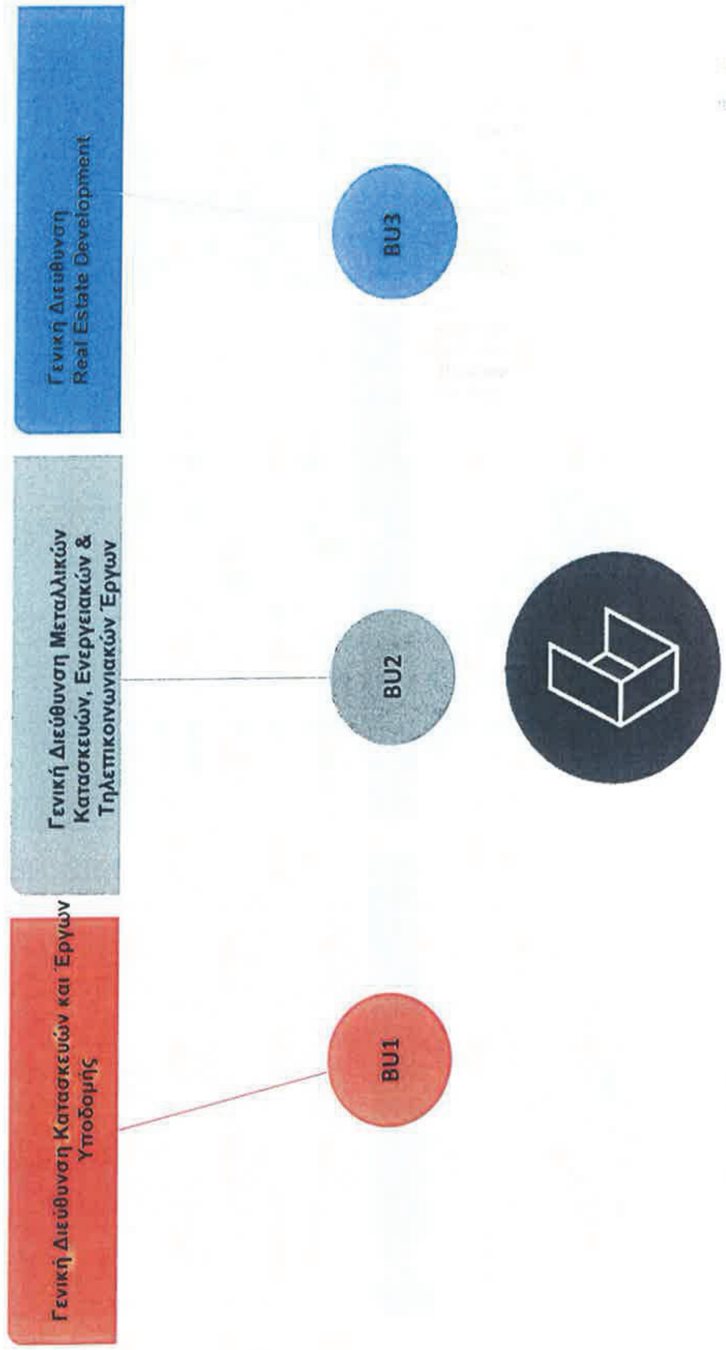
✓ **2011:** 127 εκατ. euro

✓**Ανεκτέλεστο:** 317 million euro

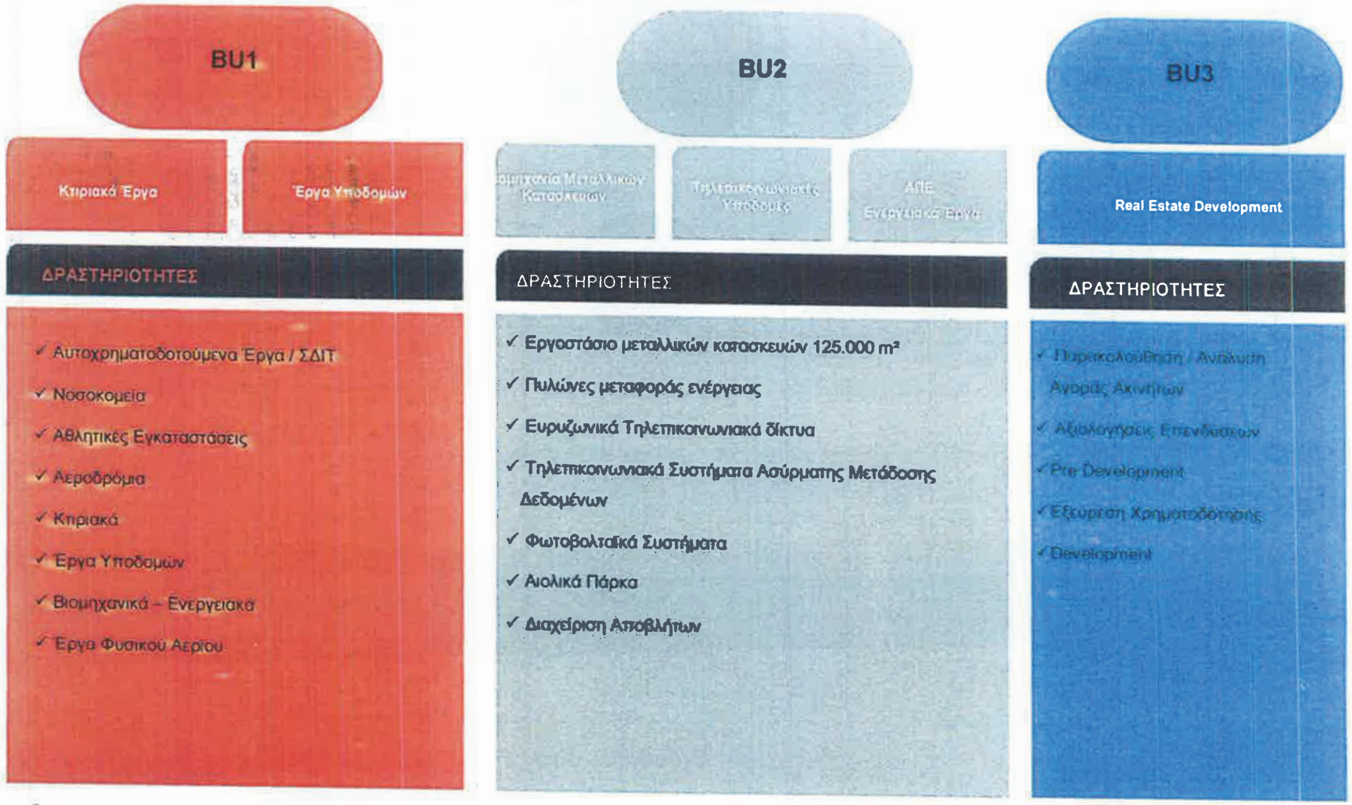
✓ **Διεθνής Ομιλος:** δραστηριοποίηση σε 8 χώρες

5

ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΔΟΜΗ



ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΔΟΜΗ



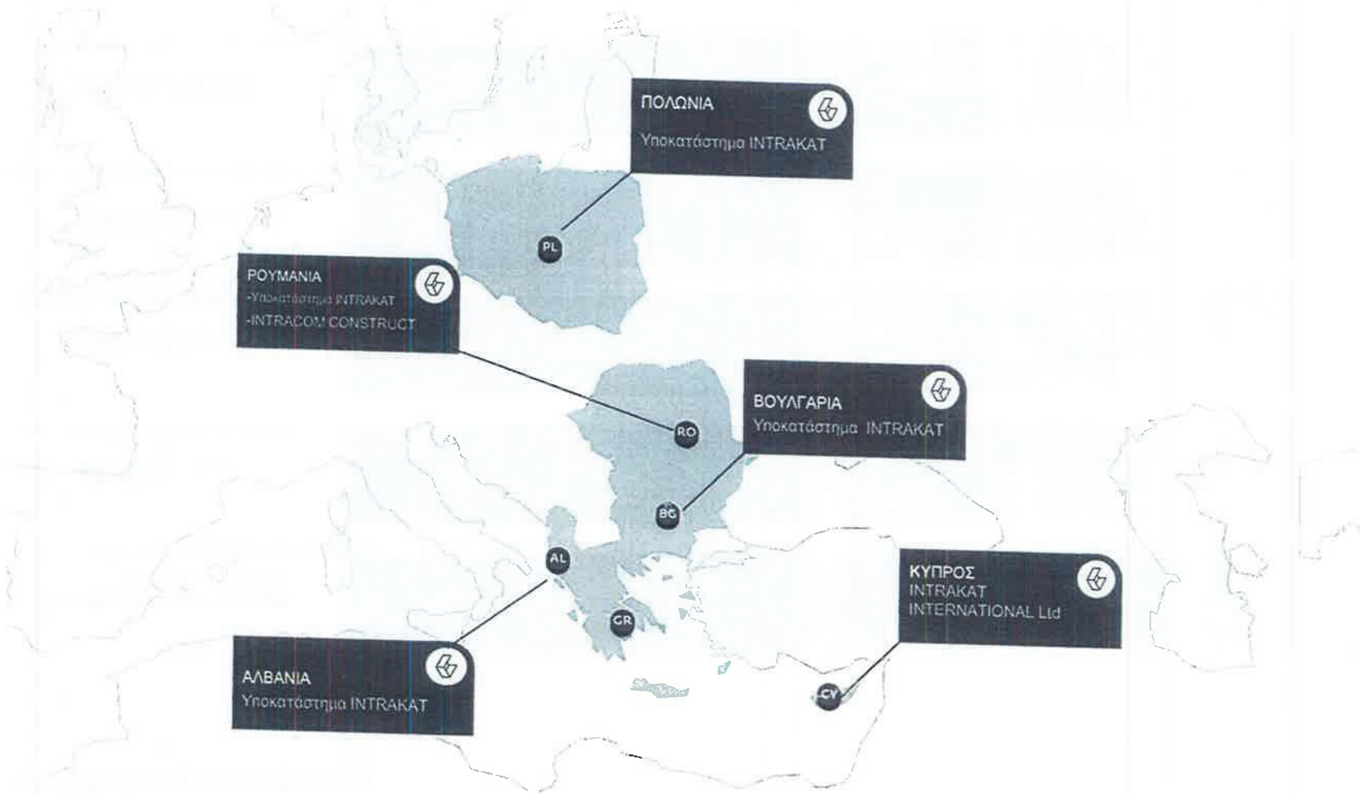
7

ΚΥΡΙΟΤΕΡΕΣ ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ

Εταιρεία	Τομέας	Περιγραφή
ΠΡΙΣΜΑ ΔΟΜΗ ΑΤΕ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ / ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	Η Εταιρεία διαθέτει κατασκευαστικό πτυχίο 5ης τάξης ΜΕΕΠ και μεγάλη εμπειρία και εξειδίκευση στον τομέα των Περιβαλλοντικών Ενεργειακών έργων.
EUROKAT	ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	Η Εταιρεία διαθέτει κατασκευαστικό πτυχίο 3ης τάξεως ΜΕΕΠ. Δραστηριοποιείται σε κατασκευαστικά και ενεργειακά έργα του Ιδιωτικού και Δημόσιου τομέα. Διαθέτει εξειδικευμένη εμπειρία στη λειτουργία και διαχείριση σταθμών αυτοκινήτων.
IN MAINT	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ / ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ	Η Εταιρεία παρέχει ολοκληρωμένες υπηρεσίες διαχείρισης λειτουργίας και συντήρησης μεγάλων κτιριακών, ηλεκτρομηχανολογικών, βιομηχανικών και αθλητικών εγκαταστάσεων.
INTRAPOWER	ΦΩΤΟΒΟΛΤΑΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ / ΕΝΕΡΓΕΙΑ	Εταιρεία παροχής ολοκληρωμένων λύσεων φωτοβολταϊκών συστημάτων με υψηλή τεχνογνωσία και περιβαλλοντική συνείδηση.
FRACASSO hellas	ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	Η Εταιρεία σχεδιάζει, κατασκευάζει και διαθέτει ένα σύνολο από συστήματα μεταλλικών στηθαίων, πλήρως εναρμονισμένων με τα Ευρωπαϊκά και Διεθνή πρότυπα ασφαλείας (EN 1317) των σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων. **Συνεργασία με την Ιταλική εταιρεία FRACASSO SpA.**

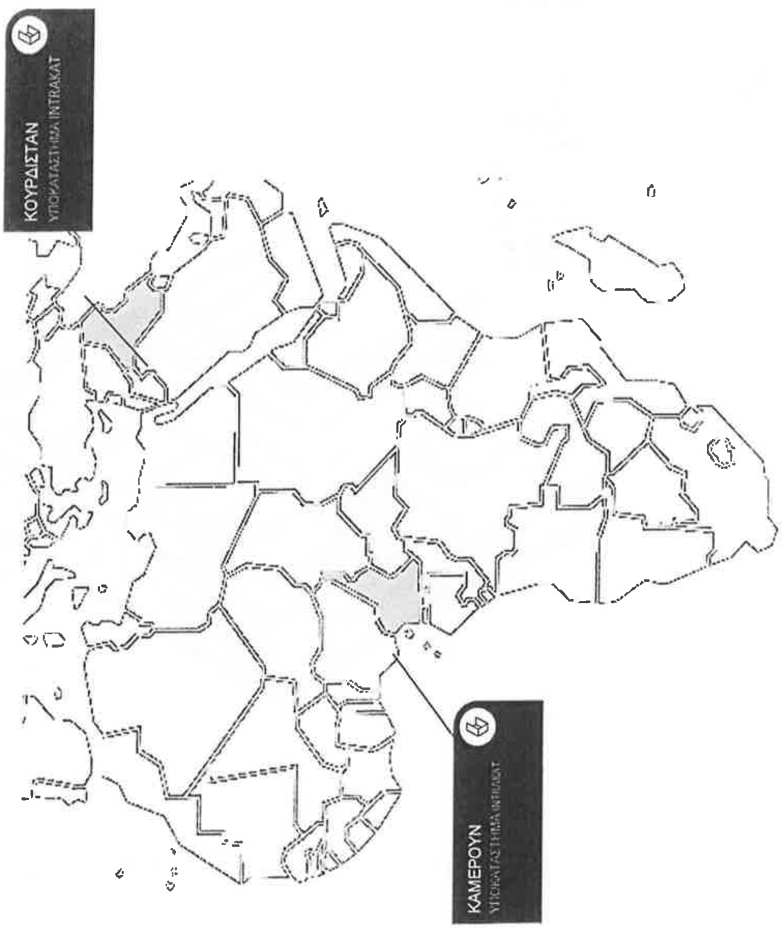
GEOGRAPHICAL FOOTPRINT

6 Υποκαταστήματα - 2 Κατασκευαστικές εταιρίες

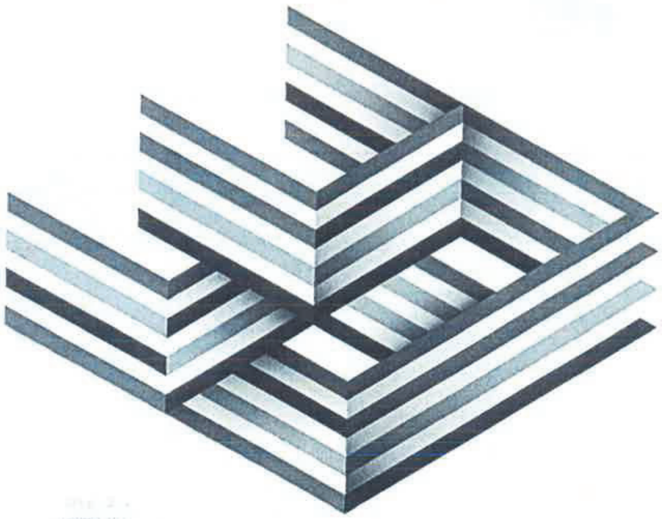


9

GEOGRAPHICAL FOOTPRINT



INTRAKAT



ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων Κατασκευή νέων κτιρίων αεροσταθμού στον Κρατικό Αερολιμένα Καρπάθου, 12.500 m²

Θέση: Νήσος Κάρπαθος, Νότια Ελλάδα
Προϋπολογισμός: 31,77 εκ. €
Περίοδος κατασκευής: 2005-2010






12

ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων
Κατασκευή του νέου πεδίου ελιγμών του κρατικού αερολιμένα Πάρου

Τοποθεσία: Βήσος Πάρος

Προϋπολογισμός: 13,1 εκ. Euros (+ ΦΠΑ)

Περιγραφή: 1400 m μήκος και 45 m πλάτος Διάδρομος Αεροδρομίου, με θέσεις ασφαλούς στάθμευσης στα δυο άκρα. Δυο διαδρόμους στάθμευσης taxi, που συνδέουν τον αεροδιάδρομο με το parking του αεροδρομίου. Χώρος parking 200m X 130 m. Βοηθητικός διάδρομος. Χώρος αποθήκευσης. Εργα αποχέτευσης. Εγκατάσταση φωτοσήμανσης για τον αεροδιάδρομο και τους διαδρόμους taxi. Περίφραξη και χωματουργικά έργα για τα νέα κτίρια.





ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ

01 **Αυτοκινητόδρομος Ανατολικής Πελοποννήσου** μήκους 182,5 χλμ Κόρινθος–Τρίπολη–Καλαμάτα και κλάδος Λεύκτρο – Σπάρτη

02 **Εγνατία Οδός Α.Ε.** Ανακατασκευή Εθνικής οδού Θεσσαλονίκης-Καβάλας, τμήμα Στρυμώνας – Αγ.Ανδρέας, 51 χλμ

03 **ΥΠΕΧΩΔΕ** Παράκαμψη Άρτας Φιλιππιάδας – τμήμα Αγ. Δημήτριος Σελλάδες, 39 χλμ

04 **Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας** Κατασκευή οδικού τμήματος Ποτίδαια – Κασσάνδρεια, συνολικού μήκους 17χλμ

05 **Περιφέρεια Θεσσαλίας** Παρακάμψεις Αρτεσιανού και Ριζοβουνίου στην Ε.Ο. Καρδίτσα - Τρίκαλα, 5,2 χλμ

06 **Περιφέρεια Ηπείρου** Βελτίωση οδού Τύρια – Σιστρούνι στο Νομό Ιωαννίνων, 16,7 χλμ

07 **Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων** Κατασκευή οδικού τμήματος κόμβος Ιππικού Κέντρου – Καλύβια – Λαγονήσι – Ανάβυσσος, στο Νομό Αττικής



Εγνατία Οδός, Θεσσαλονίκη -Καβάλα



Παράκαμψη Άρτας Φιλιππιάδας

14

ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ

Εγνατία Οδός Α.Ε.: Ανακατασκευή Εθνικής οδού Θεσσαλονίκης-Καβάλας, τμήμα Στρυμώνας – Αγ.Ανδρέας, 51 km

Τοποθεσία: Καβάλα, Βόρεια Ελλάδα

Προϋπολογισμός: 30 εκατ. Ευρώ (+ΦΠΑ)

Περίοδος κατασκευής: 2005-2008

Περιγραφή: Αποκατάσταση/Ανακατασκευή αυτοκινητοδρόμου 51km - 2 ανισόπεδοι κόμβοι - 3 άνω διαβάσεις – Η/Μ εργασίες & οδοφωτισμός – Προμήθεια & εγκατάσταση στηθαίων ασφαλείας – Οδοσήμανση & διαγράμμιση





ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ

Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας Κατασκευή οδικού τμήματος Ποτίδαια - Κασσανδρεια του οδικού κυκλώματος Κασσάνδρας ν. Χαλκιδικής, 17km.

Προϋπολογισμός: 38 εκ. Euros (+ΦΠΑ)

Περίοδος κατασκευής: 2010 – Υπό κατασκευή

Περιγραφή: Κατασκευή της οδού Ποτίδαια-Κασσάνδρεια στην Χαλκιδική, Βάρεια Ελλάδα. Μήκος 15 km με δυο ανισόπεδους κόμβους 1,2 km μήκους ο καθένας.





16

ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΥΔΡΑΥΛΙΚΑ

01 **ΥΠΥΜΕΔΙ** Ύδρευση Ηρακλείου και Αγίου Νικολάου από το Φράγμα Αποσελέμη – Έργα Ενίσχυσης Ταμιευτήρα Φράγματος Αποσελέμη από το Οροπέδιο Λασιθίου

02 **Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων** Κατασκευή φράγματος στη λεκάνη Φιλιατρινού νομού Μεσσηνίας, συνολικού όγκου 430.000 μ³ και ωφέλιμου όγκου ταμιευτήρα του φράγματος περίπου 8 εκατ. Μ

03 **Εγνατία Οδός Α.Ε.** Έργα Αποχέτευσης Δήμου Ευεργέτουλα Νομού Λέσβου – Κατασκευή Δικτύων (Ν58.00)

04 **ΥΠΥΜΕΔΙ** Έργα διευθέτησης του χειμάρρου Ξηριά στην Κόρινθο

05 **ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ** Κατασκευή δικτύων απορροής ομβρίων υδάτων Δήμου Παιανίας, Αττικής





Κατασκευή φράγματος στη λεκάνη Φιλιατρινού νομού Μεσσηνίας

ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑ

01 **ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.** Κατασκευή υποδομής νέας σιδηροδρομικής γραμμής, σταθμών και στάσεων στο τμήμα Κιάτο –Ροδοδάφνη

02 **CFR S.A. (Εθνική Εταιρία Σιδηροδρόμων Ρουμανίας)**
Ανακατασκευή του σιδηροδρομικού σταθμού, επιφανείας 3.800 τ.μ. στην Oradea Ρουμανίας

ΟΣΕ GSM-R Δίκτυο οπτικών ινών για την λειτουργία του συστήματος GSM-R του ΟΣΕ, 600 km

03 **CFR S.A. (Εθνική Εταιρία Σιδηροδρόμων Ρουμανίας)**
Εκσυγχρονισμός του συστήματος παρακολούθησης (CED) του σιδηροδρομικού σταθμού στο Βουκουρέστι

04 **CFR S.A. (Εθνική Εταιρία Σιδηροδρόμων Ρουμανίας)**
Εκσυγχρονισμός του συστήματος παρακολούθησης (CED) και κατασκευή κτιρίου ελέγχου κυκλοφορίας του σιδηροδρομικού σταθμού στην Τιμισοάρα Ρουμανίας



Σιδηροδρομικά έργα



Κατασκευή Κιάτο –Ροδοδάφνη

18

ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ: ΔΙΚΤΥΑ ΑΓΩΓΩΝ

ΠΕΛΑΤΗΣ	ΕΡΓΟ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
PROMETHEUS GAS SA	ΑΓΩΓΟΣ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ ΥΨΗΛΗΣ ΠΙΕΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΛΕΞΑΝΔΟΥΠΟΛΗ ΣΤΗΝ ΚΟΜΟΤΗΝΗ, ΕΛΛΑΔΑ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΑΓΩΓΟΥ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ ΥΨΗΛΗΣ ΠΙΕΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΛΕΞΑΝΔΟΥΠΟΛΗ (ΑΝΘΕΙΑ) ΣΤΗΝ ΚΟΜΟΤΗΝΗ PROCUREMENT OF MATERIALS AND CONSTRUCTION OF HIGH PRESSURE NATURAL GAS PIPELINE FROM ALEXANDROUPOLIS (ANTHIA) TO KOMOTINI (Φ40 - 54.000m). ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΠΙΤΗΡΗΣΗΣ / ΔΙΚΤΥΟ ΟΠΤΙΚΩΝ ΙΝΩΝ)









Αγωγό

19

ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑ – ΚΤΙΡΙΑ ΓΡΑΦΕΙΩΝ / ΔΙΚΤΥΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ

01 **Intracom Holdings** Κατασκευή πενταόροφου κτιρίου της hellas online με δύο υπογειους ορόφους συνολικής επιφάνειας 7.100 τ.μ., επί της οδού Αδριανείου, στην Αθήνα

02 **Societe Generale** Κατασκευή καταστημάτων σε διάφορες περιοχές της Αττικής

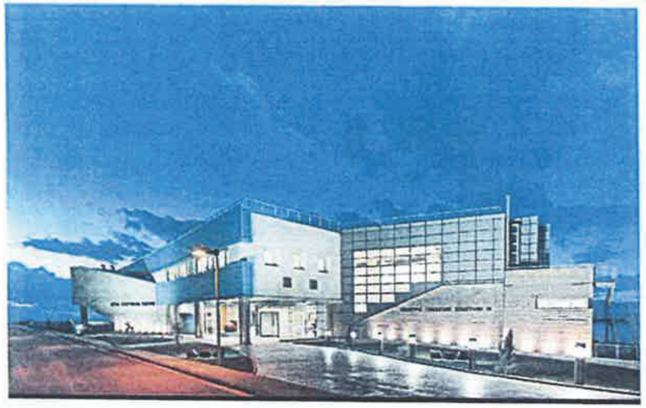
03 **Μπενρουμπή** Ανακαίνιση και εκσυγχρονισμός κτιρίου 11.150 τ.μ. στο Μαρούσι

04 **Sato** Κατασκευή κτιρίου γραφείων και καταστημάτων Ομίλου, συνολικής επιφανείας 3.000 τ.μ.

05 **Intracom Holdings** Κατασκευή τριώροφου κτιρίου γραφείων 5.000 τ.μ. στην Ξάνθη.

06 **BSB ABEE** Κατασκευή νέου κτιρίου 17.500 τ.μ., επί της Ε.Ο Αθηνών–Λαμίας

07 **Εταιρεία παραγωγής ρεύματος Βουκουρεστίου** Ανακατασκευή κεντρικών γραφείων, συνολικής επιφάνειας 10.000 τ.μ., στο Βουκουρέστι, Ρουμανίας



Κεντρο Παιδείας Επιστημών, Αρσάκειο Λύκειο Πατρών



Κτίριο Athens Information Technology στην Παιανία

20

ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑ - ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΑ

01 **ΙΑΣΩ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ Α.Ε.** Ανέγερση Γενικής Ιδιωτικής Κλινικής, δυναμικότητας 213 κλινών, εμβαδού 28.000 τ.μ., στη Λάρισα

02 **ΡΕΑ Α.Ε.** Ανέγερση επταόροφης γυναικολογικής, μαιευτικής, χειρουργικής, θεραπευτικής κλινικής, με τέσσερα υπόγεια δυναμικότητας 200 κλινών, στο Π. Φάληρο

03 **Νέο Νοσοκομείο Κέρκυρας** Ολοκλήρωση κατασκευής νοσοκομείου τεσσάρων ορόφων με δύο υπόγεια, δυναμικότητας 277 κλινών

04 **Νέο Νοσοκομείο Κατερίνης** Ολοκλήρωση κατασκευής νοσοκομείου τεσσάρων ορόφων με δύο υπόγεια, δυναμικότητας 217 κλινών, 31.600 τ.μ.

05 **Ψυχιατρική κλινική Νοσοκομείου Κέρκυρας** Ανέγερση Ολοκληρωμένου Ψυχιατρικού Τμήματος, δύο ορόφων, δυναμικότητας 21 κλινών, στο Γενικό Νοσοκομείο Κέρκυρας

06 **Ψυχιατρική κλινική Νοσοκομείου Κατερίνης** Ανέγερση Ολοκληρωμένου Ψυχιατρικού Τμήματος, δύο ορόφων, δυναμικότητας 26 κλινών, στο Γενικό Νοσοκομείο Κατερίνης

07 **Υπουργείο Δημοσίων Έργων και Στέγασης και Υπουργείο Εσωτερικών της Ρουμανίας** Ανακατασκευή του νοσοκομείου «Prof. Dr. Dimitrie Gerota», συνολικής επιφάνειας, στο Βουκουρέστι Ρουμανίας

08 **Ιόνιος Κλινική στην Κέρκυρα** Ανέγερση Γενικής Ιδιωτικής τριόροφης Κλινικής με Υπόγειο, δυναμικότητας 114 κλινών, στη Κέρκυρα.



Μαιευτική, γυναικολογική κλινική ΡΕΑ, Π.Φάληρο Αττική



Νοσοκομείο και Ψυχιατρική Κλινική Κέρκυρας

21

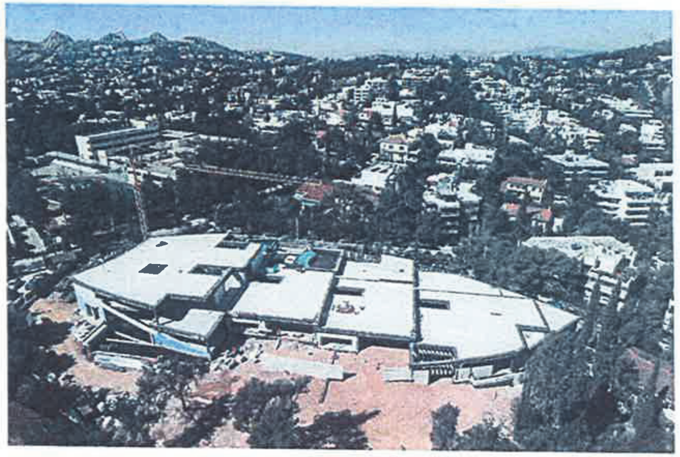
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΕΡΓΑ - ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ

- Εμβαδό κτιρίων: 3.000 m²
- Χωρητικότητα: 276 παιδιά
- Προϋπολογισμός: 6 εκ. €
- Κατασκευή: 2013-2014

Ελληνοαμερικανικόν Εκπαιδευτικόν Ίδρυμα
Κολλέγιο Αθηνών - Κολλέγιο Ψυχικού

✓ Κατασκευή νηπιαγωγείου στο Ελληνοαμερικανικό κολλέγιο Ψυχικού. Το νηπιαγωγείο «Ιωάννης Μ. Καρράς» δυο ισόγεια και δυο υπόγεια parking στο Αμερικανικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα – Κολλέγιο, για 138 παιδιά προσχολικής ηλικίας και 138 νήπια





22

ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΟΙΚΙΣΤΙΚΑ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΑ

01 **Alpha Krakow Development** Κατασκευή αστικού οικιστικού και εμπορικού συγκροτήματος Garden Residence, 70.323 τ.μ. (450 διαμερισμάτων), στην Κρακοβία Πολωνίας

02 **Blue Riviera Levendi** Κατασκευή κτιριακού συγκροτήματος 4.500 τ.μ. θερινών κατοικιών στον Αγ. Κωνσταντίνο, Φθιώτιδας

03 **Εθνική Δασική Υπηρεσία της Ρουμανίας** Κατασκευή ξενοδοχειακής μονάδας συνολικής επιφάνειας 1.500 τ.μ., στο Zarnesti, Ρουμανίας



Blueriviera Levendi, συγκρότημα θερινών κατοικιών, Αγ. Κωνσταντίνος Φθιώτιδος



Αστικό & εμπορικό συγκρότημα Garden Residence, Κρακοβία Πολωνίας

23

ΝΕΑ ΕΡΓΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

ΠΕΛΑΤΗΣ	ΕΡΓΟ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΤΕΡΕΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΝΟΜΟΥ ΣΕΡΡΩΝ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (Ε.Σ.Α.Ν.Σ. Α.Α.Ε.)	ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΟΝΑΔΑΣ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ ΝΟΜΟΥ ΣΕΡΡΩΝ	ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ & 27 ΧΡΟΝΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	ΝΕΑ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ & 27 ΧΡΟΝΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ 60.000.000 €
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΑΘΗΝΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΝΟΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΤΟΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΘΕΛ ΚΑΙ ΤΟΝ ΗΛΠΑΠ	ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ & 12 ΧΡΟΝΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ & ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΓΙΑ 12 ΧΡΟΝΙΑ ΕΝΟΣ ΠΛΗΡΙΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ 48.000.000 €
ΚΟΙΝΩΝΙΑ ΤΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ	ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΥΡΥΖΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ & 19 ΧΡΟΝΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ & ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΓΙΑ 19 ΧΡΟΝΙΑ ΔΙΚΤΥΩΝ ΕΥΡΥΖΩΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΣΕ ΑΓΡΟΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ – 2η ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΖΩΝΗ (ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ) 161.000.000 €

ΝΕΑ ΕΡΓΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ



REGION	PROJECT
ΝΗΣΟΣ ΚΑΡΠΑΘΟΣ	• ΝΕΟ ΚΤΙΡΙΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	• ΝΕΟΣ ΑΕΡΟΔΙΑΔΡΟΜΟΣ
ΝΗΣΟΣ ΛΕΣΒΟΣ	• ΔΙΚΤΥΟ ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΗΣ ΕΥΕΡΓΕΤΟΥΛΑΣ
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	• ΙΟΝΙΟΣ ΚΛΙΝΙΚΗ • ΝΕΟ ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΚΟΜΕΙΟ
ΝΗΣΟΣ ΖΑΚΥΝΘΟΣ	• ΝΕΑ ΝΟΣΗΛΕΥΤΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ (ΠΟΤΙΔΑΙΑ)	• Κατασκευή οδικού τμήματος Ποτίδαια – Κασσάνδρεια, συνολικού μήκους 17χλμ
ΚΡΗΤΗ	• ΥΔΡΕΥΣΗ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΑΙ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΑΠΟ ΤΟ ΦΡΑΓΜΑ ΑΠΟΣΕΛΕΜΗ • ΝΕΟ ΚΤΙΡΙΟ ΣΩΦΡΟΝΙΣΤΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΣΤΗ ΝΕΑΠΟΛΗ, ΚΡΗΤΗΣ • ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΣΤΟ ΡΕΘΥΜΝΟ, ΚΡΗΤΗΣ

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ

✓ Το Εργοστάσιο βρίσκεται στην Γιάννουλη Λάρισας, Θεσσαλία
✓ Επιφάνεια : 125.000 m²
✓ Στεγασμένοι Βιομηχανικοί Χώροι Παραγωγής: 25.000 m²
✓ Ανθρώπινο Δυναμικό : ~135 άτομα



Βασικοί Πελάτες

ΜΟΝΑΔΑ ΒΑΡΕΩΝ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ

Βασική δραστηριότητα είναι η παραγωγή σύνθετων κατασκευών από διατομές μορφοσίδηρου βαρέως τύπου

Δυναμικότητα παραγωγής: 10.000 τόνοι ετησίως

ΜΟΝΑΔΑ ΠΡΟΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΟΙΚΙΣΚΩΝ

Η Μονάδα παράγει ειδικούς προκατασκευασμένους μεταλλικούς οικίσκους

Δυναμικότητα παραγωγής: 1.200 τεμάχια ετησίως

ΜΟΝΑΔΑ ΙΣΤΩΝ & ΠΥΛΩΝΩΝ

Η Μονάδα παράγει :

- Πυλώνες μεταφοράς ενέργειας Υ.Τ. (150kV, 400kV κ.λ.π.)
- Ικριώματα Υποσταθμών.
- Ιστούς Κινητής Τηλεφωνίας & εξαρτήματα αυτών.
- Πυλώνες ηλεκτροκίνησης σιδηροδρομικού δικτύου.
- Πύργους Ραντάρ

Δυναμικότητα παραγωγής: 10.000 τόνοι ετησίως

ΓΑΛΒΑΝΙΣΤΗΡΙΟ

Η Μονάδα έχει δυνατότητα γαλβανίσματος κατασκευών μήκους έως και 14 μέτρων

Δυναμικότητα παραγωγής: 20.000 τόνοι ετησίως

26

ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΕΡΓΑ

Vodafone

01 Οπτικός δακτύλιος Αττικής / δίκτυο οπτικών ινών μεταξύ Αθήνας – Θεσσαλονίκης – 382 χλμ.

02 Κατασκευή άνω των 1.800 Σταθμών Βάσης κινητής τηλεφωνίας στην Ελλάδα

03 Ανακατασκευή – Διαμόρφωση 21 καταστημάτων

Wind Hellas

01 Κατασκευή άνω των 150 Σταθμών Βάσης κινητής τηλεφωνίας στην Ελλάδα

02 Ανακατασκευή – Διαμόρφωση 52 καταστημάτων

03 Συντήρηση; 750 Σταθμοί Βάσης; 9 τηλεπικοινωνιακά κέντρα





Hellas On Line

01 Συντήρηση όλου του δικτύου οπτικών ινών στην Ελλάδα, 3.500 χλμ

02 Μητροπολιτικά δίκτυα οπτικών ινών και περιφερειακά δίκτυα κορμού σε όλη την Ελλάδα, 3.000 χλμ.

Cosmote

01 Κατασκευή άνω των 700 Σταθμών Βάσης κινητής τηλεφωνίας στην Ελλάδα

02 Κατασκευή άνω των 400 Σταθμών Βάσης κινητής τηλεφωνίας στην Ελλάδα

03 Ανακατασκευή – Διαμόρφωση 200 καταστημάτων "ΓΕΡΜΑΝΟΣ"

Forthnet

01 Μητροπολιτικά δίκτυα οπτικών ινών, 430 χλμ.

02 Συντήρηση 33 τηλεπικοινωνιακών κέντρων

ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΕΡΓΑ – ΔΙΚΤΥΑ ΟΠΤΙΚΩΝ ΙΝΩΝ

01 Vodafone
Δίκτυο οπτικών ινών – Θεσσαλονίκη 382 km

02 Cyta Hellas
Μητροπολιτικό Δίκτυο οπτικών ινών στην Αθήνα, 270 km

03 GSM-R
Δίκτυο οπτικών ινών για την λειτουργία του συστήματος GSM-R του ΟΣΕ (ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ), 600 km

04 Forthnet
Μητροπολιτικά Δίκτυα οπτικών ινών, 430 km

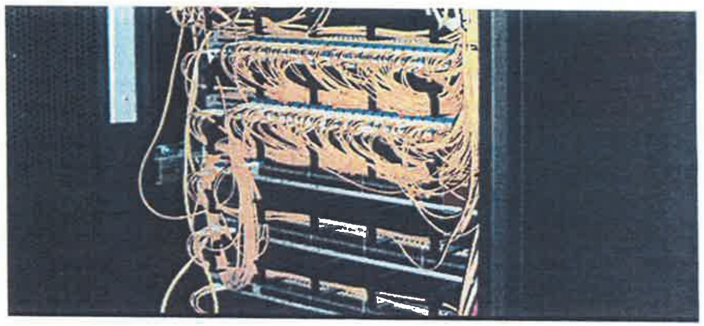
05 hellas Online
Μητροπολιτικά Δίκτυα οπτικών ινών στην Ελληνική επικράτεια, 3.000 km

06 Moldtelecom
Δίκτυο οπτικών ινών στη Μολδαβία, 1.000 km

07 Wind Hellas
Πλήρης κατασκευή (με το κλειδί στο χέρι) και συντήρηση για 2 χρόνια κεντρικού δικτύου οπτικών ινών 100km μεταξύ των σταθμών βάσης Ρεθύμνου και Ηρακλείου στην Κρήτη

08 Κοινωνία της Πληροφορίας
Κατασκευή μητροπολιτικών ευρυζωνικών δικτύων σε 28 μεγάλες πόλης της Ελληνικής Επικράτειας με περισσότερο από 780 km χαντάκι, 1.600.000 m καλωδίων οπτικών ινών και 1.500 FTTx κόμβων & σημείων σύνδεσης. Σύνδεση 238 σημείων ασύρματων συνδέσεων μέσω τεχνολογίας Wi fi και Wi max





ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΕΡΓΑ

ATTIKO METRO S.A.	ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ	Εγκατάσταση ραδιοσυστημάτων σε 18 σταθμούς
ΟΤΕ	ΟΤΕ	Εγκατάσταση συνδρομητικών αγροτικών ραδιοσυστημάτων, 250 συστήματα (11 σταθμοί ανά σύστημα) σε όλη την Ελλάδα
SIEMENS	SIEMENS	TETRA C4I, εγκατάσταση ηλεκτρονικού εξοπλισμού TETRA, 151 σταθμοί στην Αττική
SYRIAN TELECOM	STE Συρία	Προμήθεια και εγκατάσταση του εξοπλισμού πολυσημειακών ασυρματικών συστημάτων πρόσβασης (Point to Multipoint Wireless Access System –PMP), 890 σταθμοί σε όλη χώρα
MOLDTELECOM	Moldtelecom	Fiber optic network in Moldavia, 1.000 km
ΚτΠ ΑΕ	Κοινωνία της Πληροφορίας	Μητροπολιτικά της Ελλάδας, 780 χλμ δικτύου, 1.600.000 m τοποθετημένης οπτικής ίνας, 1.500 FTTH Access Nodes & FTTH Access Points, 238 ασύρματα σημεία Wi–Max & Wi–Fi
ROMTELECOM	Romtelecom	Κατασκευή 120 συνδέσεων FTTH Εμπορικών Πελατών και 150 συνδέσεων FTTH Οικιακών Πελατών

29

Σας ευχαριστούμε

INTRAKAT

19ο χλμ Λεωφ. Παιανίας-Μαρκοπούλου, 190 02 Παιανία T: +30 210 6674700,F: +30 210 6646353 E: info@intrakat.gr W: www.intrakat.gr

Appendix 27 Concessionaire's Articles of Association

ΑΡΙΘΜΟΣ 37.096

ΣΥΣΤΑΣΗ ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΩΝΥΜΙΑ

"Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας Β

ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ"

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΥΡΩ 24.000.-

Στην Αθήνα σήμερα στις είκοσι έξι (26) του μηνός Φεβρουαρίου του έτους δύο χιλιάδες δέκα πέντε (2015), ημέρα Πέμπτη, στα γραφεία *της εδρεύουσας στην Αθήνα, επί της οδού Βαλαωρίτου αριθ.9Β, Εταιρείας Συμβολαιογράφων με την επωνυμία: «ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΘΗΝΩΝ Χ.ΣΤΕΙΡΟΣ-Φ.ΚΤΕΝΑ» (ΑΦΜ: 099912284 - ΔΟΥ: Δ' ΑΘΗΝΩΝ), ενώπιόν μου, του* **Συμβολαιογράφου Αθηνών ΧΡΗΣΤΟΥ ΚΩΝ/ΝΟΥ ΣΤΕΙΡΟΥ**, εταίρου της άνω εταιρείας, εμφανίστηκαν οι μη εξαιρούμενοι από το νόμο,

1) ΓΙΟΧΑΝΕΣ (JOHANNES) ΝΙΣΕΜΕΓΙΕΡ (NIESEMEYER) του Φραντς (Franz) και της Κρίστα (Christa), νομικός σύμβουλος, γεννημένος στο Warendorf Γερμανίας το 1982, κάτοικος Φρανφούρτης Γερμανίας, Schifferstrasse 5, 60594, κάτοχος του με αριθ. C7J8XCK2P/2010 γερμανικού διαβατηρίου και

2) ΚΑΙ ΠΕΤΕΡ ΧΟΛΓΚΕΡ (KAI PETER HOLGER) ΖΟΜΠΕΛ (ZOBEL) του Ελμαρ (Elmar) και της Ουρσουλα (Ursula), ιδιωτικός υπάλληλος, γεννημένος στο Seligenstadt am Main το 1967, κάτοικος Φρανκφούρτης Γερμανίας, Schleidenstrasse 26, 60318, κάτοχος του υπ' αριθ. C5HT14MR1/2010 γερμανικού διαβατηρίου, οι οποίοι ενεργούν στο παρόν ως πληρεξούσιοι της εδρεύουσας στη Φρανκφούρτη αμ Μάιν Γερμανί-

ας (Flughafen, Geb. (κτίριο) 178, 60547) εταιρείας με την επωνυμία:

"Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide", δυνάμει εξουσίας που τους χορηγήθηκε για την υπογραφή του παρόντος με το από 4-2-2015 πληρεξούσιο που συνέταξε ο Συμβολαιογράφος της Φρανκφούρτης επί του Main, Meyer το οποίο προσαρτάται στο παρόν με την επισημείωση της Χάγης (apostille) και σε πιστή μετάφραση.

Η άνω εταιρεία συνεστήθη δια του από 2-7-1924 Καταστατικού, όπως βεβαιώνεται με το από 21-1-2015 πιστοποιητικό από το Εμπορικό Μητρώο Ω του Ειρηνοδικείου Φρανφούρτης αμ Μαιν, της εταιρείας ευρισκόμενης σε ισχύ σύμφωνα με αυτό, το οποίο προσαρτάται στο παρόν με την επισημείωση της Χάγης (apostille) και σε πιστή μετάφραση.

Οι άνω εμφανισθέντες δεν ομιλούν την Ελληνική γλώσσα, αλλά την Αγγλική και για τον λόγο αυτό προσέλαβαν ως διερμηνέα τους, την **ΙΡΙΔΑ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ του Ιωάννη και της Μαρίνας,** δικηγόρο, γεννημένη στην Αθήνα το 1971, κάτοικο Παλαιού Φαλήρου Αττικής, οδός Αλκυόνης, αρ. 37, κάτοχο του υπ' αριθ. ΑΚ-590727/2012 δελτίου ταυτότητας του ΤΑ. Παλ. Φαλήρου, την οποία όρκισα νόμιμα ότι θα κάνει πιστή μετάφραση του παρόντος από την Ελληνική στην Αγγλική γλώσσα.

2) ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΗΜΕΛΛΟΥ του Ηλία και της Καλλιόπης, δικηγόρος, γεννημένη στην Αθήνα το 1966, κάτοικος Δροσιάς Αττικής οδός Δωδεκανήσου αριθ.17^{A}, κάτοχος του με αριθ. ΑΚ-221264/2012 δελτίου ταυτότητας του ΤΑ. Νέας Ερυθραίας, η οποίος *ενεργεί στο παρόν ως πληρεξουσία της εδρεύουσας στην* Λευκωσία Κύπρου **(Αγ. Προκοπίου αριθ.13-Εγκωμη)** *Εταιρείας με την επωνυμία:*

Φύλλο 2

«SLENTEL LIMITED", δυνάμει εξουσίας που της χορηγήθηκε για την υπογραφή του παρόντος με το με το από 4-2-2015 πληρεξούσιο της Διευθύντριας της άνω εταιρείας Γιαννούλας Γεωργίου, το οποίο προσαρτάται στο παρόν με την επισημείωση της Χάγης (apostille) και σε πιστή μετάφραση.

Η άνω εταιρεία συνεστήθη με το από 17-1-2011 ιδρυτικό έγγραφο και καταστατικό της εταιρείας, σύμφωνα με το Νόμο Περί Εταιρειών, κεφ.113, έχει εγγραφεί στο Αρχείο του Εφόρου Εταιρειών με αριθμό εγγραφής ΗΕ 280254, σύμφωνα με τα σχετικά έγγραφα που προσαρτώνται στο παρόν, με την επισημείωση της Σύμβασης της Χάγης (apostille) και σε πιστή μετάφραση.

Οι ώδε εμφανισθέντες, ζήτησαν την σύνταξη του παρόντος, με το οποίο δήλωσαν, ότι συνιστούν με το παρόν συμβόλαιο Ανώνυμη Εταιρεία, η οποία διέπεται από τις διατάξεις του Κ.Ν. 2190/1920, όπως ισχύει σήμερα και από τους παρακάτω ειδικότερους όρους και συμφωνίες, που αποτελούν το καταστατικό αυτής.

ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α

ΕΠΩΝΥΜΙΑ - ΕΔΡΑ - ΣΚΟΠΟΣ - ΔΙΑΡΚΕΙΑ

ΑΡΘΡΟ 1

ΕΠΩΝΥΜΙΑ

1.1. Συστήνεται Ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία **«Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας Β ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ»** και με το διακριτικό τίτλο **«Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας Β Α.Ε.»** (εφεξής η «Εταιρεία»).

1.2. Για τις σχέσεις της Εταιρείας με το εξωτερικό, η επωνυμία της Εταιρείας θα είναι «Fraport Regional Airports of Greece B Société Anonyme» και ο διακριτικός τίτλος της «Fraport Regional Airports of Greece B S.A.».

ΑΡΘΡΟ 2

ΕΔΡΑ

2.1. Έδρα της Εταιρείας ορίζεται ο Δήμος Αμαρουσίου Αττικής.

2.2. Το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας μπορεί με απόφασή του να ιδρύει υποκαταστήματα, παραρτήματα και πρακτορεία οπουδήποτε στην Ελλάδα, ορίζοντας ταυτοχρόνως τα καθήκοντα, τις αρμοδιότητες, την έκταση της δικαιοδοσίας τους και τον τρόπο εν γένει της λειτουργίας τους.

2.3. Τα υποκαταστήματα της Εταιρείας που έχουν ιδρυθεί στην Ελλάδα υπόκεινται στη δικαιοδοσία των Δικαστηρίων της έδρας της Εταιρείας.

ΑΡΘΡΟ 3

ΣΚΟΠΟΣ

3.1. Σκοπός της εταιρίας είναι η αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και εν γένει λειτουργία των περιφερειακών αεροδρομίων Αιγαίου, και συγκεκριμένα των αεροδρομίων (1) Ρόδου, (2) Κω, (3) Σαντορίνης, (4) Μυκόνου, (5) Μυτιλήνης, (6) Σάμου και (7) Σκιάθου, σύμφωνα με τους όρους και τις διατάξεις της σχετικής Σύμβασης Παραχώρησης που θα συναφθεί μεταξύ της Εταιρείας, των μετόχων αυτής, της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Ελληνικού Δημοσίου Α.Ε. (εφεξής η «Σύμβαση Παραχώρησης»).

Φύλλο 3

3.2. Στο πλαίσιο του σκοπού της, η Εταιρεία δύναται να προβαίνει σε κάθε είδους έργα και να παρέχει κάθε είδους υπηρεσίες που συνδέονται με την αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και εν γένει λειτουργία των ανωτέρω περιφερειακών αεροδρομίων καθώς και να πραγματοποιεί εν γένει κάθε άλλη δραστηριότητα αμέσως ή εμμέσως σχετιζόμενη με και εξυπηρετούσα τον σκοπό της, σε κάθε περίπτωση σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις της Σύμβασης Παραχώρησης.

3.3. Για την επίτευξη, προώθηση και ανάπτυξη του σκοπού της εταιρείας είναι δυνατή:

(α) Η συμμετοχή σε κοινοπραξίες με οποιαδήποτε φυσικά ή νομικά πρόσωπα και η συνεργασία με φυσικά ή νομικά πρόσωπα, διεθνείς ή εθνικές, επαγγελματικές, επιστημονικές, δημοσιογραφικές, πολιτιστικές και κοινωνικές οργανώσεις, επιχειρήσεις, βιομηχανίες και οργανισμούς.

(β) Η συμμετοχή σε ευρωπαϊκά προγράμματα χρηματοδότησης και επιδότησης καθώς και σε οποιοδήποτε πρόγραμμα τεχνολογικής έρευνας και ανάπτυξης συστημάτων διαχείρισης ψηφιακών δεδομένων εν γένει.

(γ) Η συμμετοχή σε επενδυτικά και αναπτυξιακά προγράμματα του ελληνικού Δημοσίου.

(δ) Η ίδρυση υποκαταστημάτων ή πρακτορείων ή γραφείων οπουδήποτε στην ημεδαπή.

ΑΡΘΡΟ 4

ΔΙΑΡΚΕΙΑ

4.1. Η διάρκεια της Εταιρείας ορίζεται σε εξήντα (60) έτη και αρχίζει από την καταχώρηση του παρόντος στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ.) από την αρμόδια εποπτεύουσα

αρχή της διοικητικής απόφασης για τη σύσταση της Εταιρείας και λήγει την 31η Δεκεμβρίου 2075.

4.2. Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των Μετόχων που θα τροποποιεί το παρόν άρθρο, ο χρόνος της διάρκειας της Εταιρείας μπορεί να παραταθεί ή να περιορισθεί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β

ΑΡΘΡΟ 5

ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ - ΜΕΤΟΧΕΣ

5.1. Το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας ορίζεται στο ποσό των είκοσι τεσσάρων χιλιάδων ΕΥΡΩ (24.000,00 €) και διαιρείται σε είκοσι τέσσερις χιλιάδες (24,000) κοινές ονομαστικές μετοχές ονομαστικής αξίας ενός ΕΥΡΩ (1,00 €) η κάθε μία από αυτές.

5.2. Το κεφάλαιο αυτό θα καταβληθεί από τους ιδρυτές, όπως ορίζεται στο άρθρο 38 του παρόντος.

ΑΡΘΡΟ 6

ΑΥΞΗΣΗ ΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

6.1. Η αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου της Εταιρείας γίνεται μόνο σύμφωνα με το άρθρο 20 του παρόντος Καταστατικού.

6.2. Σε κάθε περίπτωση αύξησης του Μετοχικού Κεφαλαίου που δεν γίνεται με εισφορά σε είδος καθώς και εκδόσεως ομολογιών με δικαίωμα μετατροπής τους σε μετοχές, παρέχεται δικαίωμα προτίμησης σε ολόκληρο το νέο Κεφάλαιο ή το ομολογιακό δάνειο υπέρ των κατά την εποχή της έκδοσης μετόχων, ανάλογα με τη συμμετοχή τους στο υφιστάμενο Μετοχικό Κεφάλαιο και σύμφωνα με τους όρους και τα χρονικά περιθώρια που έχουν οριστεί από το όργανο της εταιρείας (Γενική Συνέλευση) που καθόρισε την αύξηση. Μετά το τέλος

Φύλλο 4

της προθεσμίας που όρισε το όργανο της Εταιρείας που α-ποφάσισε την αύξηση, για την ενάσκηση του δικαιώματος προτίμησης, η οποία δεν μπορεί να είναι μικρότερη από δέκα πέντε ημέρες (15) ημέρες, οι μετοχές που δεν αναλήφθηκαν από τους παλαιούς μετόχους, σύμφωνα με τα παραπάνω, διατίθενται ελεύθερα από το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας.

6.3. Η πρόσκληση για την ενάσκηση του δικαιώματος προτίμησης είναι δυνατόν να γίνεται με συστημένες επιστολές που θα στέλνονται στους μετόχους, περίπτωση κατά την οποία δεν θα απαιτείται περαιτέρω δημοσίευση της πρόσκλησης.

ΑΡΘΡΟ 7

ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΜΕΤΟΧΩΝ

7.1. Κάθε μέτοχος, μπορεί να προβεί σε πώληση των μετοχών του σε τρίτο, φυσικό ή νομικό πρόσωπο, υπό την προϋπόθεση ότι έχει προηγουμένως λάβει καλόπιστη προσφορά για την πώληση των μετοχών του και ότι έχει χορηγήσει πρώτα στους υπόλοιπους μετόχους το δικαίωμα πρώτης προτίμησης για την αγορά των μετοχών.

7.2. Ο μέτοχος που επιθυμεί να μεταβιβάσει τις μετοχές του, που θα καλείται στο εξής "ο προσφέρων", πρέπει να επιδώσει έγγραφη πρόσκληση προς τους άλλους μετόχους, που θα καλείται στο εξής "η γνωστοποίηση", με την οποία θα τους γνωστοποιεί την πρόθεσή του να μεταβιβάσει το σύνολο των μετοχών του, το όνομα του τρίτου που προσφέρεται να τις αποκτήσει, αντίγραφο της προσφοράς και τους όρους και τις προϋποθέσεις καταβολής του τιμήματος.

7.3. Οποιοσδήποτε από τους άλλους μετόχους ενδιαφέρεται για την απόκτηση των μετοχών που προσφέρονται προς πώληση πρέπει να γνωστοποιήσει εγγράφως έναντι αποδείξεως στο μέτοχο που προσφέρει τις μετοχές του προς πώληση την πρόθεσή του να ασκήσει το δικαίωμα της πρώτης προτίμησης μέσα σε προθεσμία τριάντα (30) ημερών.

7.4. Η προθεσμία αυτή των τριάντα (30) ημερών αρχίζει από την ημέρα που η γνωστοποίηση του προσφέροντος παραδίδεται στους άλλους μετόχους αυτοπροσώπως ή, αν αποστέλλεται με συστημένη επιστολή, την ημέρα της παράδοσης.

7.5. Αν η προθεσμία αυτή παρέλθει άπρακτη από οποιονδήποτε μέτοχο ή μετόχους, θεωρείται ότι ο/οι μέτοχοι παραιτήθηκαν από το δικαίωμά τους πρώτης προτίμησης.

7.6. Εάν οι μέτοχοι ασκήσουν εμπρόθεσμα το παραπάνω δικαίωμά τους πρώτης προτίμησης, αποκτούν τις μετοχές που προσφέρονται προς πώληση κατ' αναλογία και σύμφωνα με τον αριθμό των μετοχών που ανήκουν σε καθένα τους (μη υπολογιζομένων των μετοχών που προσφέρονται προς πώληση) μέσα σε προθεσμία τριάντα (30) ημερών από την άσκηση του δικαιώματος πρώτης προτίμησης και σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις που περιέχονται στην προσφορά.

7.7. Εάν ο ένας μέτοχος ασκήσει εμπρόθεσμα το δικαίωμά του πρώτης προτίμησης και ο άλλος μέτοχος δεν το ασκήσει, τότε ο προσφέρων τις μετοχές του προς πώληση θα γνωστοποιήσει εγγράφως μέσα σε δύο (2) ημέρες από τη μη άσκηση του δικαιώματος πρώτης προτίμησης από τον άλλο

Φύλλο 5

μέτοχο στο μέτοχο που ασκεί το δικαίωμα πρώτης προτίμησης ότι ο άλλος μέτοχος δεν άσκησε το δικαίωμά του.

7.8. Ο μέτοχος που άσκησε το δικαίωμά του πρώτης προτίμησης θα γνωστοποιήσει εγγράφως μέσα σε προθεσμία δέκα (10) ημερών προς τον προσφέροντα, αν προτίθεται ή όχι να προβεί στην αγορά όλων των προσφερομένων προς πώληση μετοχών.

7.9. Εάν το δικαίωμα πρώτης προτίμησης ασκηθεί εμπρόθεσμα από τον ίδιο μέτοχο για τις υπόλοιπες μετοχές, ο μέτοχος αυτός αποκτά τις υπόλοιπες μετοχές με τους όρους και τις προϋποθέσεις που περιέχονται στην προσφορά και μέσα σε προθεσμία τριάντα (30) ημερών από την άσκηση του δικαιώματός του πρώτης προτίμησης.

7.10. Οποιαδήποτε αλλαγή στους όρους της προσφοράς που δημιουργεί για τον τρίτο (φυσικό ή νομικό πρόσωπο) όρους ευνοϊκότερους από αυτούς που εμπεριέχονται στην αρχική προσφορά θα θεωρείται ότι συνιστά νέα προσφορά και ο προσφέρων τις μετοχές του προς πώληση υποχρεούται να τη γνωστοποιήσει εκ νέου στους μετόχους, σύμφωνα με την προβλεπόμενη σ' αυτό το άρθρο διαδικασία.

7.11. Εάν ο μέτοχος προς τον οποίο έχει προσφερθεί το δικαίωμα πρώτης προτίμησης δεν το ασκήσει και οι υπόλοιποι μέτοχοι επίσης δεν το ασκήσουν, τότε ο προσφέρων τις μετοχές του προς πώληση έχει το δικαίωμα να μεταβιβάσει όλες τις μετοχές για τις οποίες δεν έχει ασκηθεί το δικαίωμα πρώτης προτίμησης σε τρίτο φυσικό ή νομικό πρόσωπο με τις παρακάτω προϋποθέσεις:

(α) Η μεταβίβαση θα έχει ολοκληρωθεί μέσα σε εξήντα (60) ημέρες από την ημέρα που όλα τα δικαιώματα πρώτης προτίμησης των μετόχων έχουν εκπνεύσει ή εξαλειφθεί.

(β) Ο τρίτος προς τον οποίο γίνεται η μεταβίβαση συμφωνεί να συμμορφώνεται και να τηρεί όλες τις διατάξεις του καταστατικού και

(γ) Χορηγείται κάθε σχετική απαιτούμενη έγκριση από τις αρμόδιες αρχές.

7.12. Αν η μεταβίβαση των μετοχών στο τρίτο, φυσικό ή νομικό πρόσωπο, δεν ολοκληρωθεί σύμφωνα με την προσφορά μέσα στην παραπάνω προθεσμία των εξήντα (60) ημερών, τότε, πριν από τη μεταβίβαση των προς πώληση μετοχών, οι μέτοχοι προς τους οποίους έχει χορηγηθεί το δικαίωμα πρώτης προτίμησης, παρά το γεγονός της προηγούμενης αποποίησής τους, έχουν το δικαίωμα να το ασκήσουν εκ νέου σύμφωνα με όσα ορίζονται στο άρθρο αυτό.

7.13. Σε περίπτωση που ένας εκ των μετόχων γνωστοποιήσει, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο παρόν άρθρο, στους άλλους μετόχους την πρόθεσή του να μεταβιβάσει τις μετοχές του, κανείς άλλος μέτοχος δεν δικαιούται να προβεί στην ίδια γνωστοποίηση για τις δικές του μετοχές, μέχρις ότου πραγματωθεί η πώληση των μετοχών του πρώτου γνωστοποιήσαντος μετόχου σε άλλο μέτοχο ή μετόχους ή στον τρίτο ή και τα δύο παύσουν.

7.14. Εάν ένας μέτοχος, σύμφωνα με τις προηγούμενες παραγράφους, προβεί σε πώληση ή σε μεταβίβαση των μετοχών του σε πρόσωπο άλλο από τους μετόχους, ο πωλών ή μεταβιβάζων μέτοχος θα είναι υποχρεωμένος να διασφαλίσει ότι ο εξαγοράζων ή αυτός προς τον οποίο μεταβιβάζει τις

Φύλλο 6

μετοχές συμφωνεί να τηρεί και να συμμορφώνεται με τους όρους του παρόντος καταστατικού.

7.15. Οι μέτοχοι συμφωνούν να συνεργασθούν πλήρως και να καταβάλουν κάθε εύλογη προσπάθεια προκειμένου να ολοκληρώσουν κάθε πώληση μετοχών σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο παρόν άρθρο και να αποκτήσουν, χωρίς να περιορίζονται σε αυτές, όλες τις απαραίτητες διοικητικές συναινέσεις, εγκρίσεις και άδειες και ουδείς εκ των μετόχων θα προβεί σε οποιαδήποτε πράξη με σκοπό να παρέμβει ή να παρεμποδίσει την δυνατότητα ολοκλήρωσης μίας τέτοιας πώλησης. Σε περίπτωση κατά την οποία ένας μέτοχος εμποδίζεται να προβεί σε ενέργεια προβλεπόμενη από το παρόν άρθρο και εντός της αναφερόμενης σε αυτό προθεσμίας, ένεκα καθυστέρησης ως προς την απόκτηση αδειών, εγκρίσεων και συναινέσεων (μη συμπεριλαμβανομένης της αδικαιολόγητης καθυστέρησης από την πλευρά του μετόχου), η εν λόγω προθεσμία θα εκτείνεται έως την δέκατη (10) ημέρα από αυτή που ακολουθεί την λήψη τελικής απόφασης αναφορικά με την χορήγηση μίας τέτοιας άδειας, συναίνεσης, ή έγκρισης.

ΑΡΘΡΟ 8

ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Εντός δύο (2) μηνών από την σύσταση της Εταιρείας ή εντός μηνός από τη λήξη της προθεσμίας καταβολής μετά από κάθε αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου, το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας, υποχρεούται να βεβαιώσει την καταβολή του Μετοχικού Κεφαλαίου, όπως ορίζεται στο άρθρο 11 του Κ.Ν. 2190/1920. Ειδικότερα σε περίπτωση αύξησης του Μετοχικού Κεφαλαίου η, κατά ανωτέρω, προθεσμία πιστοποίη-

σης του ποσού της αύξησης αρχίζει από την ορισθείσα προθεσμία καταβολής του ποσού της αύξησης, που δεν μπορεί να είναι μικρότερη από ένα (1) μήνα και μεγαλύτερη των τεσσάρων (4) μηνών από την ημερομηνία λήψης της ως άνω σχετικής απόφασης. Μέσα σε είκοσι (20) ημέρες από την λήξη της ως άνω προθεσμίας, η Εταιρεία υποχρεούται να υποβάλει στην Εποπτεύουσα Αρχή αντίγραφο του πρακτικού που θα συνταχθεί κατά την πιο πάνω συνεδρίαση του Διοικητικού Συμβουλίου, που αφορά την πιστοποίηση καταβολής του κεφαλαίου.

ΑΡΘΡΟ 9

ΜΕΤΟΧΕΣ – ΤΙΤΛΟΙ ΜΕΤΟΧΩΝ

9.1. Οι μετοχές της Εταιρείας είναι ονομαστικές. Η Εταιρεία θεωρεί ως μετόχους όλα τα πρόσωπα τα οποία εγγράφονται στο Βιβλίο Μετόχων της Εταιρείας.

9.2. Οι μετοχές της Εταιρείας είναι μεταβιβάσιμες σύμφωνα με τους όρους του παρόντος Καταστατικού (Άρθρο 7).

9.3. Για την μετατροπή των μετοχών σε ανώνυμες απαιτείται απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων κατά την απαρτία και πλειοψηφία του άρθρου 20 του παρόντος Καταστατικού και τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις του κ.ν.2190/1920.

ΑΡΘΡΟ 10

ΤΙΤΛΟΙ ΜΕΤΟΧΩΝ

10.1. Οι μετοχές μπορούν να εκδίδονται σε τίτλους που ενσωματώνουν μία ή περισσότερες μετοχές.

10.2. Η ακριβής περιγραφή του τίτλου ορίζεται από το Διοικητικό Συμβούλιο.

Φύλλο 7

10.3. Οι τίτλοι μετοχών είναι αριθμημένοι με αύξοντα αριθμό και φέρουν την ημερομηνία έκδοσης, το όνομα του κυρίου του τίτλου (στην περίπτωση που οι μετοχές είναι ονομαστικές), τη σφραγίδα της Εταιρείας και την υπογραφή του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου και ενός Συμβούλου που ορίζεται από το Διοικητικό Συμβούλιο.

10.4. Μέχρι την έκδοση των οριστικών τίτλων μετοχών, το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να εκδίδει προσωρινούς ονομαστικούς τίτλους με τα ως άνω χαρακτηριστικά. Με την έκδοση των οριστικών τίτλων, οι οποίοι με ευθύνη του Διοικητικού Συμβουλίου παραδίδονται στους μετόχους, οι προσωρινοί τίτλοι επιστρέφονται στην Εταιρεία.]

ΑΡΘΡΟ 11

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΜΕΤΟΧΩΝ

11.1. Οι μετοχές της Εταιρείας είναι αδιαίρετες. Σε περίπτωση συνιδιοκτησίας μίας μετοχής, οι συνιδιοκτήτες αντιπροσωπεύονται μόνο με έναν αντιπρόσωπο σχετικά με τις σχέσεις τους με την Εταιρεία.

11.2. Κάθε μετοχή δίνει το δικαίωμα μίας (1) ψήφου στη Γενική Συνέλευση των μετόχων της Εταιρείας.

11.3. Η ευθύνη του μετόχου περιορίζεται στο ονομαστικό κεφάλαιο των μετοχών του. Η ιδιότητα του μετόχου και η κατοχή τίτλου μετοχής συνεπάγονται την αποδοχή του παρόντος Καταστατικού, των αποφάσεων του Διοικητικού Συμβουλίου και της Γενικής Συνέλευσης της Εταιρείας, που λαμβάνονται σύμφωνα με το Νόμο.

11.4. Κάθε μετοχή δημιουργεί δικαίωμα συμμετοχής στα κέρδη της Εταιρείας και, σε περίπτωση πτώχευσης, στο ε-

νεργητικό της Εταιρείας, αναλογικά με τον συνολικό αριθμό των μετοχών.

11.5. Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις από κάθε μετοχή συνοδεύουν τον εκάστοτε κύριο του τίτλου.

ΑΡΘΡΟ 12

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΜΕΙΟΨΗΦΙΑΣ

12.1. Σε περίπτωση αίτησης μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό (1/20) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου, το Διοικητικό Συμβούλιο είναι υποχρεωμένο να συγκαλεί έκτακτη Γενική Συνέλευση των μετόχων, ορίζοντας ημέρα συνεδρίασής της που να μην απέχει περισσότερο από σαράντα πέντε (45) ημέρες από την ημέρα που επιδόθηκε η αίτηση στον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου. Στην αίτηση πρέπει να προσδιορίζονται με ακρίβεια τα θέματα της ημερησίας διάταξης. Εάν δεν συγκληθεί η Γενική Συνέλευση από το Διοικητικό Συμβούλιο εντός είκοσι (20) ημερών από την επίδοση της σχετικής αίτησης η σύγκλιση διενεργείται από τους αιτούντες μετόχους με δαπάνες της Εταιρείας με απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου της έδρας της Εταιρείας που εκδίδεται με την διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων. Στην απόφαση αυτή ορίζονται ο τόπος και ο χρόνος της συνεδρίασης καθώς και τα θέματα της ημερήσιας διάταξης.

12.2. Σε περίπτωση αίτησης μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό (1/20) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου το Διοικητικό Συμβούλιο υποχρεούται να εγγράψει στην ημερήσια διάταξη Γενικής Συνέλευσης που έχει ήδη συγκληθεί πρόσθετα θέματα, εάν η σχετική αίτηση περιέλθει στο Διοικητικό Συμβούλιο δέκα πέντε (15) τουλάχιστον ημέρες πριν από την Γενική Συνέλευση. Τα πρόσθετα θέματα πρέπει

Φύλλο 8

να δημοσιεύονται ή να γνωστοποιούνται με ευθύνη Διοικητικού Συμβουλίου κατά το άρθρο 26 του ΚΝ.2190/20 επτά (7) τουλάχιστον ημέρες πριν από την Γενική Συνέλευση. Αν τα θέματα αυτά δεν δημοσιευθούν οι αιτούντες μέτοχοι δικαιούνται να ζητήσουν αναβολή της Γενικής Συνέλευσης σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου και να προβούν οι ίδιοι στην δημοσίευση κατά τα οριζόμενα στο προηγούμενο εδάφιο με δαπάνη της εταιρείας. Το Διοικητικό Συμβούλιο δεν είναι υποχρεωμένο να προβαίνει στην εγγραφή θεμάτων στην ημερήσια διάταξη ούτε στη δημοσίευση ή γνωστοποίηση αυτών μαζί με αιτιολόγηση που υποβάλλονται από τους μετόχους αν το περιεχόμενο αυτών έρχεται προφανώς σε αντίθεση με το νόμο ή τα χρηστά ήθη.

12.3. Σε περίπτωση αίτησης μετόχου ή μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό (1/20) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου, ο Πρόεδρος της Συνέλευσης είναι υποχρεωμένος να αναβάλει, για μία μόνο φορά, τη λήψη αποφάσεων τακτικής ή έκτακτης Γενικής Συνέλευσης για όλα ή ορισμένα θέματα, ορίζοντας ημέρα συνεδρίασης για τη λήψη τους εκείνη που ορίζεται στην αίτηση των μετόχων, που όμως δεν μπορεί να απέχει περισσότερο από τριάντα (30) ημέρες από την ημέρα της αναβολής. Η μετ' αναβολή Γενική Συνέλευση αποτελεί συνέχιση της προηγούμενης και δεν απαιτείται η επανάληψη των διατυπώσεων δημοσιότητας της πρόσκλησης των μετόχων, σ' αυτήν μπορούν να μετάσχουν και νέοι μέτοχοι, τηρουμένων των διατάξεων των άρθρων 27 παρ.2 και 28 του Κ.Ν. 2190/1920, όπως ισχύει.

12.4. Σε περίπτωση αίτησης οποιουδήποτε μετόχου που υποβάλλεται στην εταιρεία τουλάχιστον πέντε (5) ολόκληρες

ημέρες πριν από την τακτική Γενική Συνέλευση, το Διοικητικό Συμβούλιο είναι υποχρεωμένο να παρέχει τις συγκεκριμένες πληροφορίες που του ζητούνται σχετικά με τις υποθέσεις της Εταιρείας, στο μέτρο που αυτές είναι χρήσιμες για την πραγματική εκτίμηση των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να απαντήσει ενιαία σε αιτήσεις μετόχων με το ίδιο περιεχόμενο. Υποχρέωση παροχής πληροφοριών δεν υφίσταται όταν οι σχετικές πληροφορίες διατίθενται ήδη στην ιστοσελίδα της εταιρείας ιδίως με τη μορφή ερωτήσεων και απαντήσεων.

Επίσης με αίτηση μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό 1/20 του καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου το Διοικητικό Συμβούλιο υποχρεούται να ανακοινώνει στη Γενική Συνέλευση τα ποσά που μέσα στην τελευταία διετία καταβλήθηκαν για οποιαδήποτε αιτία από την Εταιρεία σε μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου ή στους Διευθυντές ή άλλους υπαλλήλους της, καθώς και κάθε άλλη παροχή της Εταιρείας στα πρόσωπα αυτά ή κάθε άλλη σύμβαση της Εταιρείας που καταρτίστηκε για οποιαδήποτε αιτία με τα ίδια πρόσωπα. Σε όλες τις ανωτέρω περιπτώσεις το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να αρνηθεί να δώσει τις πληροφορίες που του ζητούνται για αποχρώντα ουσιώδη λόγο, αναγράφοντας τη σχετική αιτιολογία στα πρακτικά.

12.5. Σε περίπτωση αίτησης των μετόχων που εκπροσωπούν το ένα πέμπτο (1/5) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου, η οποία υποβάλλεται στην Εταιρεία μέσα στην προθεσμία της προηγούμενης παραγράφου, το Διοικητικό Συμβούλιο έχει την υποχρέωση να δώσει σ' αυτούς, κατά τη Γενική Συνέλευση ή, αν προτιμάει, πριν απ' αυτή, σε εκπρό-

Φύλλο 9

σωπό τους πληροφορίες σχετικά με την πορεία των εταιρικών υποθέσεων και την περιουσιακή κατάσταση της Εταιρείας. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να αρνηθεί να δώσει τις πληροφορίες που του ζητούνται για αποχρώντα ουσιώδη λόγο, αναγράφοντας τη σχετική αιτιολογία στα πρακτικά.

12.6. Στις περιπτώσεις του δευτέρου εδαφίου της παρ. 12.4 και της παρ. 12.5, οποιαδήποτε αμφισβήτηση σχετικά με το βάσιμο της αιτιολογίας λύεται από το αρμόδιο Μονομελές Πρωτοδικείο της έδρας της Εταιρείας με τη διαδικασία των Ασφαλιστικών Μέτρων. Με την ίδια απόφαση το δικαστήριο υποχρεώνει την εταιρεία να παράσχει τις πληροφορίες που αρνήθηκε.

12.7. Σε περίπτωση αίτησης μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό (1/20) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου, η λήψη απόφασης για οποιοδήποτε θέμα της ημερήσιας διάταξης της Γενικής Συνέλευσης γίνεται με ονομαστική κλήση.

12.8. Οι μέτοχοι που ασκούν τα δικαιώματα του παρόντος άρθρου οφείλουν να αποδείξουν την μετοχική τους ιδιότητα και τον αριθμό των μετοχών που κατέχουν κατά την άσκηση του σχετικού δικαιώματος. Τέτοια απόδειξη αποτελεί και η κατάθεση των μετοχών σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου 28 του ΚΝ 2190/20.

12.9. Μέτοχοι της Εταιρείας που εκπροσωπούν τουλάχιστον το ένα εικοστό (1/20) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου έχουν το δικαίωμα να ελέγχουν ανά πάσα στιγμή τα βιβλία της Εταιρείας, αυτοπροσώπως ή μέσω λογιστή της επιλογής τους.

12.10. Μέτοχοι της Εταιρείας που εκπροσωπούν τουλάχιστον το ένα εικοστό (1/20) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου έχουν δικαίωμα να ζητούν έλεγχο της Εταιρείας από το αρμόδιο Δικαστήριο της περιφερείας στην οποία εδρεύει η Εταιρεία. Ο έλεγχος διατάσσεται, αν πιθανολογείται ότι με τις πράξεις που καταγγέλλονται, παραβιάζονται οι διατάξεις των Νόμων ή του Καταστατικού ή των αποφάσεων της Γενικής Συνέλευσης. Σε κάθε περίπτωση η αίτηση ελέγχου πρέπει να υποβάλλεται εντός τριών (3) ετών από την έγκριση των οικονομικών καταστάσεων της χρήσης εντός της οποίας τελέσθηκαν οι καταγγελλόμενες πράξεις.

12.11. Μέτοχοι της Εταιρείας που εκπροσωπούν το ένα πέμπτο (1/5) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν έλεγχο της Εταιρείας από το κατά την προηγούμενη παράγραφο αρμόδιο Δικαστήριο, εφόσον από την όλη πορεία των εταιρικών υποθέσεων γίνεται πιστευτό, ότι η διοίκηση των εταιρικών υποθέσεων δεν ασκείται όπως επιβάλλει η χρηστή και συνετή διαχείριση.

12.12. Οι μέτοχοι, που ασκούν το δικαίωμα των παραπάνω παραγράφων 12.9, 12.10 και 12.11, πρέπει να αποδείξουν στο Δικαστήριο ότι κατέχουν τις μετοχές που τους δίνουν το δικαίωμα να ζητήσουν τον έλεγχο της εταιρείας. Τέτοια απόδειξη αποτελεί και η κατάθεση των μετοχών σύμφωνα με τις παρ. 1 και 2 του άρθρου 28 του Κ.Ν. 2190/20. Το Δικαστήριο μπορεί να κρίνει ότι η εκπροσώπηση των αιτούντων μετόχων στο Διοικητικό Συμβούλιο σύμφωνα με τις παραγράφους 3 ή 6 του άρθρου 18 του ΚΝ 2190/20 δεν δικαιολογεί τον έλεγχο με βάση τις ανωτέρω παραγράφους 12.9, 12.10 και 12.11.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ

Φύλλο 10

ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ

ΑΡΘΡΟ 13

ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ

13.1. Οι μέτοχοι ασκούν τα σχετικά με τη διοίκηση της Εταιρείας δικαιώματά τους μόνο μέσω της συμμετοχής τους στη Γενική Συνέλευση, η οποία είναι το ανώτατο όργανο της Εταιρείας.

13.2. Η Γενική Συνέλευση, νομίμως συγκροτηθείσα, αντιπροσωπεύει τον συνολικό αριθμό των μετόχων και δικαιούται να αποφασίζει για κάθε υπόθεση που αφορά την Εταιρεία. Οι νόμιμες αποφάσεις της δεσμεύουν και τους μετόχους που απουσιάζουν ή διαφωνούν.

ΑΡΘΡΟ 14

ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

14.1. Η Γενική Συνέλευση αποφασίζει για κάθε ζήτημα που εισάγεται ενώπιον της.

14.2. Ειδικότερα, η Γενική Συνέλευση είναι η μόνη αρμόδια να αποφασίζει για τα ακόλουθα θέματα :

(α) Παράταση της διάρκειας, μετατροπή, αναβίωση, συγχώνευση, διάσπαση ή διάλυση της Εταιρείας.

(β) Τροποποίηση του Καταστατικού.

(γ) Αύξηση ή μείωση του Μετοχικού Κεφαλαίου, εκτός από αυξήσεις που επιβάλλονται από διατάξεις άλλων νόμων.

(δ) Έκδοση δανείου με ομολογίες που αναφέρονται στα άρθρα 3α και 3β του Κ. Ν. 2190/1920.

(ε) Εκλογή μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και ελεγκτών.

(στ) Διορισμός εκκαθαριστών.

(ζ) Διάθεση των ετησίων κερδών.

(η) Έγκριση των ετησίων λογαριασμών (ετησίων οικονομικών καταστάσεων).

14.3. Μετά την έγκριση των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων, η Γενική Συνέλευση, με ειδική ψηφοφορία που ενεργείται με ονομαστική κλήση, αποφαίνεται για την απαλλαγή των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και των Ελεγκτών από κάθε ευθύνη για αποζημίωση. Μέτοχοι που είναι μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου ή υπάλληλοι της Εταιρείας ψηφίζουν με βάση τις δικές τους και μόνον μετοχές. Η απαλλαγή του Διοικητικού Συμβουλίου είναι ανίσχυρη στις περιπτώσεις των διατάξεων του άρθρου 22α του Κ.Ν.2190/1920.

ΑΡΘΡΟ 15

ΣΥΓΚΛΗΣΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

15.1. Η Γενική Συνέλευση των μετόχων συγκαλείται από το Διοικητικό Συμβούλιο και συνέρχεται, τακτικά, στην έδρα της Εταιρείας, ή στην περιφέρεια άλλου δήμου εντός του νομού της έδρας ή άλλου δήμου όμορου της έδρας τουλάχιστον μία (1) φορά το χρόνο, πάντοτε μέσα στο πρώτο εξάμηνο από τη λήξη κάθε εταιρικής χρήσης.

15.2. Η Γενική Συνέλευση μπορεί να συνέρχεται και σε άλλο τόπο κείμενο στην Ελλάδα ή την αλλοδαπή.

15.3. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να συγκαλεί σε έκτακτη συνεδρίαση την Γενική Συνέλευση των μετόχων, όποτε το κρίνει σκόπιμο.

15.4. Η Γενική Συνέλευση, με εξαίρεση τις επαναληπτικές συνελεύσεις και εκείνες που εξομοιώνονται μ’ αυτές, πρέπει να καλείται είκοσι (20) τουλάχιστον πλήρεις ημέρες πριν από την οριζόμενη για τη συνεδρίασή της. Συναφώς, διευκρινίζεται ότι συνυπολογίζονται και οι μη εργάσιμες ημέρες. Η ημέ-

ρα δημοσίευσης της πρόσκλησης της Γενικής Συνέλευσης και η ημέρα της συνεδρίασης αυτής δεν υπολογίζονται.

ΑΡΘΡΟ 16

ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ -

ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΔΙΑΤΑΞΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

16.1. Η πρόσκληση της Γενικής Συνέλευσης προς τους μετόχους, η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον το οίκημα, τη χρονολογία, την ημέρα και την ώρα κατά την οποία θα συνέλθει η συνέλευση, καθώς και τα θέματα της ημερήσιας διάταξης με σαφήνεια, τους μετόχους που έχουν δικαίωμα συμμετοχής καθώς και ακριβείς οδηγίες για τον τρόπο με τον οποίο οι μέτοχοι θα μπορέσουν να μετάσχουν στην συνέλευση και να ασκήσουν τα δικαιώματα τους αυτοπροσώπως ή διά αντιπροσώπου ή ενδεχομένως και εξ αποστάσεως.

16.2. Η πρόσκληση της Γενικής Συνέλευσης δημοσιεύεται στην ιστοσελίδα της Εταιρείας, και μέχρις ότου αυτή καταρτιστεί, σε μία ημερήσια οικονομική εφημερίδα πανελλαδικής κυκλοφορίας κατά την κρίση του Διοικητικού Συμβουλίου.

16.3. Στην περίπτωση που οι μετοχές της εταιρίας είναι ονομαστικές στο σύνολό τους και οι μέτοχοι έχουν γνωστοποιήσει εγκαίρως στην εταιρεία τη διεύθυνση τους, η κατά την ανωτέρω παράγραφο 16.1 πρόσκληση της γενικής συνέλευσης μπορεί να κοινοποιείται στους μετόχους με δικαστικό επιμελητή ή με συστημένη επιστολή ή με παράδοση της πρόσκλησης. Σε περίπτωση που η πρόσκληση επιδίδεται με συστημένη επιστολή, η αποστολή αυτής θα πρέπει αποδεδειγμένα να προηγείται πέντε(5) τουλάχιστον ημέρες της προβλεπόμενης από το νόμο ελάχιστης προθεσμίας δημοσίευσης της πρόσκλησης.

16.4. Η πρόσκληση αυτή δημοσιεύεται όπως προβλέπεται από το νόμο προ είκοσι (20) πλήρων ημερών πριν την οριζόμενη για τη συνεδρίασή της ενώ προ δέκα (10) πλήρων ημερών στην ιστοσελίδα του Γενικού Εμπορικού Μητρώου. Στις περιπτώσεις επαναληπτικών Γενικών Συνελεύσεων, οι παραπάνω προθεσμίες συντέμνονται στο μισό.

16.5. Νεότερη πρόσκληση δεν απαιτείται εάν στην αρχική πρόσκληση ορίζονται ο τόπος και ο χρόνος των επαναληπτικών εκ του νόμου προβλεπόμενων συνεδριάσεων για την περίπτωση μη επίτευξης απαρτίας.

16.6. Πρόσκληση για σύγκλιση Γενικής Συνέλευσης δεν απαιτείται στην περίπτωση κατά την οποία στη συνέλευση παρίστανται ή αντιπροσωπεύονται μέτοχοι που εκπροσωπούν το σύνολο του μετοχικού κεφαλαίου και κανείς από αυτούς δεν αντιλέγει στην πραγματοποίησή της και στην λήψη αποφάσεων.

ΑΡΘΡΟ 17

ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΜΕΤΟΧΩΝ - ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΣΗ

17.1. Οι μέτοχοι που επιθυμούν να πάρουν μέρος στη Γενική Συνέλευση οφείλουν να καταθέσουν τους τίτλους των μετοχών τους στο ταμείο της Εταιρείας ή στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων ή σε οποιαδήποτε νόμιμα λειτουργούσα στην Ελλάδα Ανώνυμη Τραπεζική Εταιρεία τουλάχιστον πέντε (5) πλήρεις ημέρες πριν από εκείνη για την οποία ορίστηκε η συνεδρίαση της Συνέλευσης.

17.2. Οι μέτοχοι που έχουν δικαίωμα συμμετοχής στη Γενική Συνέλευση μπορούν να αντιπροσωπευτούν σ' αυτήν από πρόσωπο που έχουν εξουσιοδοτήσει νόμιμα.

Φύλλο 12

17.3. Οι αποδείξεις κατάθεσης μετοχών καθώς και τα έγγραφα νομιμοποίησης αντιπροσώπων των μετόχων πρέπει να κατατίθενται στην Εταιρεία τουλάχιστον πέντε (5) ολόκληρες ημέρες πριν από την ημέρα συνεδρίασης της Γενικής Συνέλευσης.

17.4. Μέτοχοι που δεν έχουν συμμορφωθεί με τις διατάξεις των παραγράφων 17.1 και 17.3 μπορούν να πάρουν μέρος στη Γενική Συνέλευση μόνο μετά από άδεια αυτής πριν την έναρξη της συζήτησης για τα θέματα της ημερήσιας διάταξης.

17.5. Είναι δυνατή η διεξαγωγή γενικής συνέλευσης μέσω τηλεδιάσκεψης τηρουμένων των εκάστοτε ισχυουσών σχετικών διατάξεων του κ.ν. 2190/1920.

17.6. Επίσης επιτρέπεται τηρουμένων των εκάστοτε ισχυουσών σχετικών διατάξεων του κ.ν. 2190/1920 η εξ αποστάσεως συμμετοχή στην ψηφοφορία κατά τη Γενική Συνέλευση των μετόχων με την εκ των προτέρων αποστολή στους μετόχους των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης της γενικής συνέλευσης και σχετικών ψηφοδελτίων με τα θέματα αυτά. Τα θέματα και τα ψηφοδέλτια μπορεί να διατίθενται και η συμπλήρωσή τους να γίνεται και ηλεκτρονικά μέσω του διαδικτύου. Οι μέτοχοι που ψηφίζουν με τον τρόπο αυτό υπολογίζονται για το σχηματισμό της απαρτίας και της πλειοψηφίας εφόσον τα σχετικά ψηφοδέλτια έχουν παραληφθεί από την εταιρεία δύο (2) τουλάχιστον πλήρεις ημέρες πριν από την ημέρα της γενικής συνέλευσης.

ΑΡΘΡΟ 18

ΠΙΝΑΚΑΣ ΤΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ

ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΨΗΦΟΥ

18.1. Σαράντα οκτώ (48) ώρες πριν από κάθε Γενική Συνέλευση τοιχοκολλάται σε εμφανή θέση του καταστήματος της Εταιρείας νόμιμα συνταγμένος πίνακας των μετόχων που έχουν δικαίωμα ψήφου στη Γενική Συνέλευση.

18.2. Ο πίνακας αυτός πρέπει να περιέχει όλα τα στοιχεία που αξιώνει ο νόμος, όπως τα στοιχεία των τυχόν αντιπροσώπων των μετόχων, τον αριθμό των μετοχών και ψήφων του καθενός και τις διευθύνσεις των μετόχων και των αντιπροσώπων τους.

ΑΡΘΡΟ 19

ΣΥΝΗΘΗΣ ΑΠΑΡΤΙΑ ΚΑΙ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

19.1. Η Γενική Συνέλευση βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα επί των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης όταν εκπροσωπείται σε αυτήν αυτοπροσώπως ή δια αντιπροσώπου τουλάχιστον το ένα πέμπτο 1/5 του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου.

19.2. Εάν δεν συντελεστεί τέτοια απαρτία στην πρώτη συνεδρίαση, συνέρχεται επαναληπτική συνέλευση μέσα σε είκοσι (20) ημέρες από την χρονολογία της συνεδρίασης που ματαιώθηκε, με πρόσκληση δέκα (10) ημέρες τουλάχιστον πριν. Η επαναληπτική αυτή συνέλευση βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα επί των θεμάτων της αρχικής ημερήσιας διάταξης οποιοδήποτε και αν είναι το τμήμα του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου που εκπροσωπείται σε αυτήν, είτε αυτοπροσώπως είτε δια αντιπροσώπων. Νεότερη πρόσκληση δεν απαιτείται εάν στην αρχική πρόσκληση ορίζονται ο τόπος και ο χρόνος των επαναληπτικών εκ του νόμου προβλεπόμενων συνεδριάσεων για την περίπτωση μη

Φύλλο 13

επίτευξης απαρτίας, υπό την προϋπόθεση ότι μεσολαβούν τουλάχιστον δέκα (10) πλήρεις ημέρες ανάμεσα στη ματαιωθείσα συνεδρίαση και την επαναληπτική.

19.3. Οι αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία των ψήφων που εκπροσωπούνται στη Συνέλευση.

ΑΡΘΡΟ 20
ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΗ ΑΠΑΡΤΙΑ ΚΑΙ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

20.1. Εξαιρετικώς, η Γενική Συνέλευση βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα επί των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης εάν εκπροσωπούνται σε αυτήν τα δύο τρίτα (2/3) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου, όταν πρόκειται για αποφάσεις που αφορούν :

(α) παράταση της διάρκειας, συγχώνευση ή διάσπαση, μετατροπή, αναβίωση, διάλυση της εταιρείας,

(β) μεταβολή της εθνικότητας της εταιρείας,

(γ) μεταβολή του αντικειμένου της επιχείρησης της εταιρείας,

(δ) αύξηση ή μείωση του μετοχικού κεφαλαίου, εκτός της επιβαλλόμενης εκ του νόμου ή αυτής που γίνεται με κεφαλαιοποίηση αποθεματικών.

(ε) έκδοση δανείου με ομολογίες που αναφέρονται στα άρθρα 3α και 3β του κ.ν. 2190/1920,

(στ) μεταβολή του τρόπου διάθεσης των κερδών,

(ζ) αύξηση των υποχρεώσεων των μετόχων,

(η) σε κάθε άλλη περίπτωση κατά την οποία ο νόμος ορίζει ότι, για να ληφθεί ορισμένη απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, απαιτείται η απαρτία της παρούσας παραγράφου.

20.2. Αν δεν συντελεστεί η απαρτία της προηγούμενης παραγράφου στην πρώτη συνεδρίαση, μέσα σε είκοσι (20) ημέρες από τη συνεδρίαση αυτή και ύστερα από πρόσκληση πριν από δέκα (10) τουλάχιστον πλήρεις ημέρες, συνέρχεται πρώτη επαναληπτική συνέλευση, που βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα επί των θεμάτων της αρχικής ημερήσιας διάταξης, όταν σε αυτήν εκπροσωπείται τουλάχιστον το ένα δεύτερο (½) του καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου.

20.3. Αν δεν συντελεστεί και αυτή η απαρτία, συνέρχεται και πάλι, μέσα σε είκοσι (20) ημέρες, δεύτερη επαναληπτική συνέλευση, με πρόσκληση πριν από δέκα (10) τουλάχιστον πλήρεις ημέρες, που βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα επί των θεμάτων της αρχικής ημερήσιας διάταξης όταν σε αυτήν εκπροσωπείται τουλάχιστον το ένα τρίτο (1/3) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου. Όταν πρόκειται να ληφθεί απόφαση για αύξηση κεφαλαίου η Γενική Συνέλευση στην τελευταία επαναληπτική συνεδρίαση ευρίσκεται σε απαρτία όταν παρίστανται η αντιπροσωπεύονται σε αυτήν μέτοχοι που εκπροσωπούν το 1/5 τουλάχιστον του καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου.

20.4. Όλες οι αποφάσεις της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου λαμβάνονται με πλειοψηφία δύο τρίτων (2/3) των μετόχων που εκπροσωπούνται στη Συνέλευση.

ΑΡΘΡΟ 21

ΠΡΟΕΔΡΟΣ - ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

21.1. Στη Γενική Συνέλευση προεδρεύει προσωρινά ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου ή, όταν κωλύεται αυτός, ο αναπληρωτής του. Χρέη γραμματέως εκτελεί προσωρινά αυτός που ορίζεται από τον Πρόεδρο.

Φύλλο 14

21.2. Αφού εγκριθεί ο κατάλογος των μετόχων που έχουν δικαίωμα ψήφου, η Συνέλευση προχωρεί στην εκλογή του Προέδρου της και ενός Γραμματέως, που εκτελεί και χρέη Ψηφολέκτη.

ΑΡΘΡΟ 22

ΘΕΜΑΤΑ ΣΥΖΗΤΗΣΕΩΣ

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

22.1. Οι συζητήσεις και οι αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης περιορίζονται στα θέματα που αναγράφονται στην ημερήσια διάταξη.

22.2. Για τα θέματα που συζητούνται και αποφασίζονται στην Συνέλευση τηρούνται πρακτικά, που υπογράφονται από τον Πρόεδρο και τον γραμματέα της. Μετά από αίτηση μετόχου, ο Πρόεδρος της Συνέλευσης υποχρεούται να καταγράψει στα πρακτικά ακριβή περίληψη της άποψης του μετόχου. Σε αυτά τα πρακτικά καταχωρείται πίνακας των μετόχων που ήταν παρόντες ή εκπροσωπούνταν στη Γενική Συνέλευση και ο οποίος συντάσσεται σύμφωνα με το άρθρο 18 του παρόντος Καταστατικού. Τα αντίγραφα και τα αποσπάσματα των πρακτικών επικυρώνονται και υπογράφονται από τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου ή τον αναπληρωτή του. Σε περίπτωση λύσης της Εταιρείας και κατά τη διάρκεια της εκκαθάρισης, αντίγραφα των πρακτικών επικυρώνονται από έναν από τους εκκαθαριστές.

22.3. Εάν στη συνέλευση παρίσταται ένας μόνο μέτοχος είναι υποχρεωτική η παρουσία Συμβολαιογράφου ο οποίος προσυπογράφει τα πρακτικά της γενικής συνέλευσης.

22.4. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της προηγούμενης παραγράφου στις εταιρείες που δεν έχουν μετοχές εισηγμέ-

νες στο χρηματιστήριο η κατάρτιση και υπογραφή πρακτικού από όλους τους μετόχους ή τους αντιπροσώπους τους ισοδυναμεί με απόφαση της γενικής συνέλευσης ακόμη και αν δεν έχει προηγηθεί συνεδρίαση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΑΡΘΡΟ 23

ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΑΙ ΘΗΤΕΙΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

23.1. Η εταιρεία διοικείται από το Διοικητικό Συμβούλιο, που αποτελείται από τρία (3) έως έξι (6) μέλη.

23.2. Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου εκλέγονται από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων της Εταιρείας με πενταετή θητεία, που παρατείνεται αυτόματα μέχρι την εκλογή νέων μελών του Διοικητικού Συμβουλίου από την πρώτη τακτική Γενική Συνέλευση μετά τη λήξη της θητείας τους, η οποία όμως δεν μπορεί να περάσει την εξαετία.

23.3. Επιτρέπεται η εκλογή αναπληρωματικών μελών του Διοικητικού Συμβουλίου ο αριθμός των οποίων καθορίζεται από την σχετική απόφαση της Γενικής Συνέλευσης που τους εκλέγει και είναι μέσα στα πλαίσια του ορίου που αναφέρεται στις ως άνω παραγράφους. Τα αναπληρωματικά μέλη μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνον για την αναπλήρωση σύμφωνα με το άρθρο 26 του παρόντος μέλους ή μελών του διοικητικού συμβουλίου που παραιτήθηκαν, απεβίωσαν ή απώλεσαν την ιδιότητα τους με οποιοδήποτε άλλο τρόπο.

23.4. Μη μέτοχοι μπορούν να εκλεγούν ως μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, και τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου μπορούν να επανεκλεγούν και είναι ελεύθερα ανακλητά.

23.5. Μέλος του ΔΣ μπορεί να είναι και νομικό πρόσωπο, στην περίπτωση αυτή όμως, θα πρέπει να ορισθεί ταυτόχρονα και το φυσικό πρόσωπο που θα ασκεί τις εξουσίες του νομικού προσώπου ως μέλους του ΔΣ.

ΑΡΘΡΟ 24

ΕΞΟΥΣΙΑ

ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

24.1. Το Διοικητικό Συμβούλιο ασκεί τη διοίκηση της Εταιρείας, την διαχείριση και διάθεση της περιουσίας της και την εκπροσώπησή της κατά τα υπό του νόμου ειδικότερα οριζόμενα. Αποφασίζει για όλα γενικά τα ζητήματα που αφορούν την Εταιρεία, μέσα στα πλαίσια του εταιρικού σκοπού, με εξαίρεση εκείνα που σύμφωνα με το νόμο ή το παρόν Καταστατικό ανήκουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Γενικής Συνέλευσης.

24.2. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί, αποκλειστικά και μόνον με απόφαση του καταχωριζόμενη στα πρακτικά, να αναθέτει την άσκηση ορισμένων ή και όλων των εξουσιών και αρμοδιοτήτων του (εκτός από αυτές όπου απαιτείται από το νόμο ή από το παρόν Καταστατικό συλλογική ενέργεια) καθώς και την εκπροσώπηση της Εταιρείας σε ένα ή περισσότερα πρόσωπα, μέλη του ή όχι, καθορίζοντας συγχρόνως και την έκταση αυτής της ανάθεσης. Πάντως, οι αρμοδιότητες του Διοικητικού Συμβουλίου είναι υπό την επιφύλαξη των άρθρων 10 και 23α του Κωδ. Ν. 2190/1920, όπως ισχύουν.

24.3. Πράξεις του Διοικητικού Συμβουλίου, ακόμη και αν είναι εκτός του εταιρικού σκοπού, δεσμεύουν την Εταιρεία απέναντι στους τρίτους, εκτός αν αποδειχθεί ότι ο τρίτος γνώριζε την υπέρβαση του εταιρικού σκοπού ή όφειλε να την

γνωρίζει. Δεν συνιστά απόδειξη μόνη η τήρηση των διατυπώσεων δημοσιότητας ως προς το Καταστατικό της Εταιρείας ή τις τροποποιήσεις του. Περιορισμοί της εξουσίας του Διοικητικού Συμβουλίου από το Καταστατικό ή από απόφαση της Γενικής Συνέλευσης δεν αντιτάσσονται στους καλόπιστους τρίτους, ακόμη και αν έχουν υποβληθεί στις διατυπώσεις δημοσιότητας.

24.4. Ειδικότερα, και κατ' ενδεικτική απαρίθμηση, το Διοικητικό Συμβούλιο, εντός πάντοτε του εταιρικού σκοπού και τηρώντας τις σχετικές διατάξεις του παρόντος και του νόμου:

(α) εκπροσωπεί και δεσμεύει την Εταιρεία σε όλες τις σχέσεις της, στην Ελλάδα και το εξωτερικό, απέναντι σε οποιοδήποτε Φυσικό ή Νομικό πρόσωπο ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου, τις δημόσιες, τις δημοτικές και τις κοινοτικές αρχές, προς όλες τις αρχές των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, προς όλους τους διεθνείς οργανισμούς και όλα τα ημεδαπά και αλλοδαπά Δικαστήρια, συμπεριλαμβανομένων του Αρείου Πάγου και του Συμβουλίου Επικρατείας,

(β) αποφασίζει για την εσωτερική και εξωτερική λειτουργία της Εταιρείας, καθώς και για κάθε μορφής έξοδα. Αποφασίζει για την ίδρυση ή το κλείσιμο υποκαταστημάτων. Αποφασίζει για την χρήση των υπαρχόντων εταιρικών πόρων,

(γ) διορίζει και απολύει τους υπαλλήλους και εργάτες της Εταιρείας και προσλαμβάνει κάθε μορφής συνεργάτη με την εταιρία και καταγγέλλει τις συμβάσεις αυτών και αποφασίζει για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους, καθώς και για τους μισθούς τους και τις αμοιβές τους, υπό την προϋπόθεση ότι οι ως άνω αναφερόμενοι δεν είναι μέλη του Διοικητικού

Φύλλο 16

Συμβουλίου της Εταιρείας. Διορίζει πληρεξουσίους δικηγόρους και νομικούς συμβούλους της Εταιρείας,

(δ) συνάπτει εν γένει κάθε ενοχική, εμπράγματη ή εμπορική σύμβαση, δικαιοπραξία ή συναλλαγή στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας,

(ε) να παραχωρεί υποθήκες, ενέχυρα, εμπράγματα ή άλλα δικαιώματα στην περιουσία της Εταιρείας,

(στ) δανείζεται χρήματα στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας από φυσικά ή νομικά πρόσωπα, δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου υπό οποιουσδήποτε όρους τους οποίους κρίνει ως επωφελείς για την Εταιρεία, περιλαμβανομένης της έκδοσης ομολογιακών δανείων σύμφωνα με την ισχύουσα σχετική νομοθεσία, εκτός από τα μετατρέψιμα και κερδοφόρα σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 3α, 3β του κ.ν. 2190/1920 όπως ισχύουν,

(ζ) να μεταβιβάζει απαιτήσεις, να ζητεί και να δέχεται άδειες ή προνόμια στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας,

(η) συνάπτει κάθε είδους συμβόλαια και αναλαμβάνει κάθε είδους υποχρεώσεις στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας,

(θ) ενεργεί ή παραιτείται από κατάσχεση επί ακινήτων ή κινητών περιουσιακών στοιχείων, καθώς και παραιτείται από προνόμια, υποθήκες, εγγυήσεις ή από άλλα δικαιώματα στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας,

(ι) συνομολογεί στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας συμφωνίες ή ρήτρες διαιτησίας, διορίζει διαιτητές, ασκεί ή παραιτείται ενδίκων μέσων,

(κ) χορηγεί πιστώσεις ή εγγυήσεις της Εταιρείας υπέρ τρίτων μερών προς εξυπηρέτηση των σκοπών της Εταιρείας [και

ευθύνεται από κοινού και εις ολόκληρον μαζί με τους άλλους εντός των προβλεπομένων από το Άρθρο 23α του Ν. 2190/20 ορίων]

(λ) στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας εκδίδει και οπισθογραφεί επιταγές, εκδίδει, αποδέχεται και οπισθογραφεί ή προεξοφλεί γραμμάτια και συναλλαγματικές, συνάπτει συμβόλαια με τράπεζες για την παροχή πιστωτικών διευκολύνσεων ή για την έκδοση τραπεζικών εγγυήσεων, προωθεί και συνεισφέρει για την προώθηση υπαρχουσών ή μελλοντικών εταιρειών και επιχειρήσεων προς εξυπηρέτηση των σκοπών της Εταιρείας.

(μ) συγκαλεί την Γενική Συνέλευση, προτείνει τις διενεργητέες αποσβέσεις ή κρατήσεις και τοποθετήσεις της εταιρικής περιουσίας και τον τρόπο διανομής των κερδών.

24.5. Η ανωτέρω απαρίθμηση των εξουσιών του Διοικητικού Συμβουλίου είναι ενδεικτική και όχι περιοριστική.

24.6. Οι αποκτήσεις κινητών ή ακινήτων προς πάγια εκμετάλλευση που έγιναν από το Διοικητικό Συμβούλιο, τα χορηγούμενα δάνεια, πιστώσεις ή εγγυήσεις καθώς και κάθε άλλη σύμβαση που συνάπτεται από το Διοικητικό Συμβούλιο στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας τελούν υπό την επιφύλαξη των άρθρων 10, 22, 22α και 23α του Κωδ. Ν.2190/1920, όπως εκάστοτε ισχύουν.

ΑΡΘΡΟ 25

ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

25.1. Το Διοικητικό Συμβούλιο, αμέσως μετά την εκλογή του, συνέρχεται και συγκροτείται σε σώμα εκλέγοντας τον Πρόεδρο και τον Αντιπρόεδρό του.

Φύλλο 17

25.2. Με την εξαίρεση των περιπτώσεων εκείνων όπου ο νόμος ή τα άρθρα του παρόντος Καταστατικού απαιτούν από το Διοικητικό Συμβούλιο να ενεργεί συλλογικά, το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να αναθέσει και να εμπιστευθεί την άσκηση συγκεκριμένων αρμοδιοτήτων σχετικά με την διαχείριση και την καθημερινή λειτουργία της επιχείρησης στον Διευθύνοντα Σύμβουλο, καθορίζοντας ταυτοχρόνως και την έκταση της εν λόγω ανάθεσης.

25.3. Ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου διευθύνει τις συνεδριάσεις του. Τον Πρόεδρο, όταν απουσιάζει ή κωλύεται, αναπληρώνει σε όλη την έκταση των αρμοδιοτήτων του ο Αντιπρόεδρος και αυτόν, όταν κωλύεται, ο νόμιμος αναπληρωτής του.

25.4. Είναι δυνατή η σύμπτωση αρμοδιοτήτων Προέδρου και Διευθύνοντος Συμβούλου στο ίδιο πρόσωπο.

ΑΡΘΡΟ 26

ΑΝΑΠΛΗΡΩΣΗ ΜΕΛΟΥΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

26.1. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να εκλέγει μέλη αυτού σε αντικατάσταση μελών του που παραιτήθηκαν, απεβίωσαν ή απώλεσαν την ιδιότητά τους με οποιοδήποτε άλλο τρόπο. Η εκλογή αυτή είναι δυνατή με την προϋπόθεση ότι η αναπλήρωση των παραπάνω μελών δεν είναι εφικτή από αναπληρωματικά μέλη που έχουν τυχόν εκλεγεί από τη Γενική Συνέλευση.

26.2. Η ανωτέρω εκλογή από το Διοικητικό Συμβούλιο γίνεται με απόφαση των απομενόντων μελών εάν είναι τουλάχιστον τρία (3) και ισχύει για το υπόλοιπο της θητείας του Διοικητικού Συμβούλου που αναπληρώνεται. Η εκλογή αυτή υποβάλλεται για έγκριση στην αμέσως επόμενη τακτική ή έ-

κτακτη Γενική Συνέλευση, η οποία μπορεί να αντικαταστήσει τους εκλεγέντες ακόμα και αν δεν έχει αναγραφεί σχετικό θέμα στην ημερήσια διάταξη. Οι πράξεις του Διοικητικού Συμβούλου που εκλέχτηκε με αυτόν τον τρόπο θεωρούνται έγκυρες, ακόμη και αν η εκλογή του δεν εγκριθεί από την Γενική Συνέλευση.

26.3. Ορίζεται ρητά ότι σε περίπτωση παραίτησης, θανάτου ή με οποιονδήποτε άλλον τρόπο απώλειας της ιδιότητας μέλους ή μελών του διοικητικού συμβουλίου, τα υπόλοιπα μέλη μπορούν να συνεχίζουν την διαχείριση και την εκπροσώπηση της εταιρίας και χωρίς την αντικατάσταση των ελλειπόντων μελών σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο με την προϋπόθεση ότι ο αριθμός αυτών υπερβαίνει το ήμισυ των μελών όπως είχαν πριν από την επέλευση των ανωτέρω γεγονότων. Σε κάθε περίπτωση τα μέλη αυτά δεν επιτρέπεται να είναι λιγότερα των τριών.

26.4. Σε κάθε περίπτωση τα απομένοντα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου ανεξάρτητα από τον αριθμό τους μπορούν να προβούν σε σύγκλιση της Γενικής Συνέλευσης με αποκλειστικό σκοπό την εκλογή νέου Διοικητικού Συμβουλίου .

ΑΡΘΡΟ 27

ΑΠΑΡΤΙΑ - ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΣΗ - ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

27.1. Το Διοικητικό Συμβούλιο βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα, όταν παρευρίσκονται στη συνεδρίαση ήμισυ πλέον ενός των Συμβούλων. Σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί η οριζόμενη υπό του παρόντος άρθρου απαρτία, η συνεδρίαση αναβάλλεται για σαράντα οκτώ (48) ώρες και κατά την επαναληπτική συνεδρίαση το Διοικητικό Συμβούλιο

βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα εάν παρευρίσκονται σε αυτή τρία (3) μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου.

27.2. Σύμβουλος που απουσιάζει μπορεί να εκπροσωπείται από άλλο Σύμβουλο. Κάθε Σύμβουλος μπορεί να εκπροσωπεί ένα μόνο Σύμβουλο που απουσιάζει. Η ως άνω εκπροσώπηση δεν μπορεί να ανατεθεί σε πρόσωπα τα οποία δεν είναι μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου και η σχετική εντολή δύναται να παρέχεται μέσω τηλεομοιοτυπίας, επιστολής ή τηλεγραφήματος.

27.3. Οι αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία των Συμβούλων που είναι παρόντες και εκείνων που αντιπροσωπεύονται.

27.4. Σε περίπτωση ισοψηφίας η ψήφος του Προέδρου δεν υπερισχύει.

27.5. Οι αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου καταχωρούνται στο ειδικό βιβλίο πρακτικών του Συμβουλίου που μπορεί να τηρείται και κατά το μηχανογραφικό σύστημα και υπογράφονται από όλους τους συμμετέχοντες. Κανένας Σύμβουλος δεν μπορεί να αρνηθεί να υπογράψει τα πρακτικά της συνεδρίασης στην οποία έχει συμμετάσχει, έχει όμως το δικαίωμα να καταγραφούν οι αντιρρήσεις του, εάν έχει, στο βιβλίο των πρακτικών. Η κατάρτιση και υπογραφή πρακτικού από όλα τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου ή τους αντιπροσώπους του ισοδυναμεί με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου ακόμα και αν δεν έχει προηγηθεί συνεδρίαση.

27.6. Αντίγραφα ή αποσπάσματα των πρακτικών επικυρώνονται από τον Πρόεδρο ή από το νόμιμο αναπληρωτή του.

ΑΡΘΡΟ 28

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΙΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΜΕΛΩΝ

28.1. Το Διοικητικό Συμβούλιο οφείλει να συνεδριάζει κατόπιν προσκλήσεως του Προέδρου αυτού στην έδρα της Εταιρείας κάθε φορά που ο νόμος το Καταστατικό ή οι ανάγκες της Εταιρείας το απαιτούν.

28.2. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να συνεδριάζει έγκυρα είτε με τηλεδιάσκεψη είτε σε άλλο τόπο εκτός της έδρας της εταιρείας είτε στην ημεδαπή είτε στην αλλοδαπή.

28.3. Το Διοικητικό Συμβούλιο συγκαλείται, από τον Πρόεδρο ή τον αναπληρωτή του με πρόσκληση του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου ανακοινώνεται εγγράφως στους Συμβούλους τουλάχιστον δύο (2) ημέρες πριν από κάθε συνεδρίαση. Η πρόσκληση πρέπει να περιέχει με σαφήνεια τα θέματα της ημερήσιας διάταξης, διαφορετικά η λήψη αποφάσεων επιτρέπεται μόνο υπό τον όρο ότι όλα τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου είναι παρόντα ή αντιπροσωπεύονται στη συνεδρίαση και κανένα μέλος δεν αντιλέγει στη λήψη των αποφάσεων.

28.4. Την σύγκλιση του Διοικητικού Συμβουλίου μπορεί να ζητήσουν δύο από τα μέλη του με αίτησή τους προς τον Πρόεδρο αυτού ή τον αναπληρωτή του οι οποίοι υποχρεούνται να συγκαλέσουν το Διοικητικό Συμβούλιο προκειμένου αυτό να συνέλθει εντός προθεσμίας επτά (7) ημερών από την υποβολή της αίτησης. Σε περίπτωση που ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου αρνηθεί τη σύγκληση του Διοικητικού Συμβουλίου εντός της προαναφερόμενης προθεσμίας, τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου που ζήτησαν την σύγκλησή του επιτρέπεται να συγκαλέσουν το Διοικητικό Συμβούλιο εντός πέντε (5) ημερών, γνωστοποιώντας τη σχετική

Φύλλο 19

πρόσκληση στα λοιπά μέλη. Η πρόσκληση αυτή πρέπει να περιέχει, με ποινή απαραδέκτου, με σαφήνεια τα θέματα της ημερήσιας διάταξης.

28.5. Στα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου δύναται να χορηγηθεί αποζημίωση για όλα τα εύλογα και δικαιολογημένα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, το ποσό της οποίας καθορίζεται με ειδική απόφαση της τακτικής Γενικής Συνέλευσης.

28.6. Κάθε άλλη αμοιβή ή αποζημίωση των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου βαρύνει την Εταιρεία μόνον αν εγκριθεί με απόφαση τις τακτικής Γενικής Συνέλευσης.

28.7. Δάνεια της Εταιρείας προς τους ιδρυτές της, σε μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, Γενικούς Διευθυντές της ή Διευθυντές της ή και σε συζύγους ή άλλους συγγενείς αυτών μέχρι και του τρίτου βαθμού εξ' αίματος ή αγχιστείας, ως και η παροχή πιστώσεως προς αυτούς καθ΄ οποιονδήποτε τρόπο ή παροχή εγγυήσεων υπέρ αυτών προς τρίτους απαγορεύονται απολύτως και είναι άκυρα. Για κάθε δε άλλη δέσμευση της Εταιρείας με τα προαναφερθέντα πρόσωπα είναι απαραίτητη προηγούμενη ειδική έγκριση της Γενικής Συνελεύσεως σύμφωνα με τις ειδικές εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις του νόμου.

28.8. Επίσης, δάνεια της Εταιρείας σε τρίτους καθώς και η παροχή πιστώσεων σε αυτούς με οποιονδήποτε τρόπο ή παροχή εγγυήσεων υπέρ αυτών με σκοπό την απόκτηση από αυτούς μετοχών της Εταιρείας απαγορεύονται απολύτως και είναι άκυρα.

ΑΡΘΡΟ 29

ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Απαγορεύεται στους Συμβούλους που συμμετέχουν με οποιοδήποτε τρόπο στη διεύθυνση της εταιρείας, καθώς και στους διευθυντές αυτής, να ενεργούν, χωρίς άδεια της γενικής συνέλευσης για δικό τους λογαριασμό ή για λογαριασμό τρίτων, πράξεις που υπάγονται σε κάποιον από τους σκοπούς που επιδιώκει η εταιρεία και να μετέχουν ως ομόρρυθμοι εταίροι σε εταιρείες που επιδιώκουν τέτοιους σκοπούς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε

ΕΛΕΓΧΟΣ

ΑΡΘΡΟ 30

ΕΛΕΓΚΤΕΣ

30.1. Οι ετήσιες οικονομικές καταστάσεις της Εταιρείας, δεν υπόκεινται σε έλεγχο, κατ' εφαρμογή του άρθρου 36α§2 του κ.ν. 2190/1920, εφόσον η Εταιρεία δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των άρθρων 36α§1 και 36§1 του κ.ν. 2190/1920.

30.2. Εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 36α§1 του κ.ν. 2190/1920, προκειμένου να ληφθεί έγκυρα απόφαση από τη Γενική Συνέλευση σχετικά με την έγκριση των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων της εταιρείας και για διάστημα πέντε εταιρικών χρήσεων, αυτές θα πρέπει να έχουν ελεγχθεί προηγουμένως από δύο ελεγκτές του άρθρου 36α§3 του κ.ν. 2190/1920.

30.3. Εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 36§1 Κ.Ν.2190/1920, προκειμένου να ληφθεί έγκυρα απόφαση από τη Γενική Συνέλευση σχετικά με την έγκριση των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων της Εταιρείας και για διάστημα πέντε εταιρικών χρήσεων, αυτές θα πρέπει να έχουν ελεγχθεί προηγουμένως έναν ορκωτό ελεγκτή λογιστή του άρθρου 36 Κ.Ν.2190/1920.

Φύλλο 20

30.4. Σχετικά με τα καθήκοντα των ελεγκτών και τη διενέργεια του ελέγχου εφαρμόζονται τα άρθρα 37 και 39α επόμενα Κ.Ν.2190/1920.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ

ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΗ

ΕΤΗΣΙΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

ΔΙΑΘΕΣΗ ΚΕΡΔΩΝ

ΑΡΘΡΟ 31

ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΗ

31.1. Η εταιρική χρήση διαρκεί δώδεκα (12) μήνες, αρχίζει την πρώτη Ιανουαρίου και λήγει την τριακοστή πρώτη Δεκεμβρίου του ίδιου χρόνου.

31.2. Εξαιρετικά, η πρώτη εταιρική χρήση αρχίζει από την καταχώρηση στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο της ιδρυτικής πράξης της παρούσης Εταιρείας και του παρόντος καταστατικού και θα λήξει την 31η Δεκεμβρίου 2015.

ΑΡΘΡΟ 32

ΕΤΗΣΙΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

32.1. Στο τέλος κάθε εταιρικής χρήσης το Διοικητικό Συμβούλιο καταρτίζει τις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις και την έκθεση διαχείρισης πάντοτε σύμφωνα με το Νόμο και ειδικότερα σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 42α, 42β, 42γ, 42δ, 42ε, 43, 43α και 43β του Κωδ. Ν. 2190/1920, όπως αντικαταστάθηκαν ή τροποποιήθηκαν, αντίστοιχα, από τα άρθρα 29 - 36 του Π.Δ. 409/86 και το άρθρο 20 του Π.Δ. 498/87.

Οι ετήσιες οικονομικές καταστάσεις πρέπει να εμφανίζουν με απόλυτη σαφήνεια την πραγματική εικόνα της περιουσιακής

διάρθρωσης και της χρηματοοικονομικής θέσης της Εταιρείας και των αποτελεσμάτων χρήσης της.

Ειδικότερα, το Διοικητικό Συμβούλιο, υποχρεούται να συντάσσει σύμφωνα με τις παραπάνω διατάξεις :

(α) τον Ετήσιο Ισολογισμό

(β) τον λογαριασμό "Αποτελέσματα Χρήσης"

(γ) τον πίνακα "Διαθέσεως Αποτελεσμάτων"

(δ) το Προσάρτημα

(ε) την κατάσταση μεταβολών ιδίων κεφαλαίων και

(στ) την κατάσταση ταμειακών ροών.

32.2. Για να ληφθεί από την Γενική Συνέλευση έγκυρη απόφαση πάνω στις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις της Εταιρείας, που έχουν εγκριθεί από το Διοικητικό Συμβούλιο πρέπει να έχουν ειδικά θεωρηθεί από:

(α) Τον Διευθύνοντα Σύμβουλο ή, σε περίπτωση που δεν υπάρχει τέτοιος Σύμβουλος ή η ιδιότητά του συμπίπτει με αυτή των κατωτέρω προσώπων, από ένα μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου που ορίζεται από αυτό,

(β) τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου ή τον αναπληρωτή του και

(γ) τον υπεύθυνο για την Διεύθυνση του Λογιστηρίου.

Οι παραπάνω, σε περίπτωση διαφωνίας για την νομιμότητα του τρόπου κατάρτισης των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων της Εταιρείας, οφείλουν να εκθέτουν εγγράφως τις αντιρρήσεις τους στην Γενική Συνέλευση.

32.3. Η έκθεση διαχείρισης του Διοικητικού Συμβουλίου προς την Τακτική Γενική Συνέλευση πρέπει να παρέχει σαφή και πραγματική εικόνα της εξέλιξης των εργασιών και της οικονομικής θέσης της Εταιρείας, καθώς και πληροφορίες για

Φύλλο 21

την προβλεπόμενη πορεία της και τις εν γένει δραστηριότητες της καθώς και τα όσα ορίζονται στο εδ. β. της παρ. 3 του άρθρου 43α του Κ.Ν. 2190/1920, όπως ισχύει. Επίσης, στην έκθεση αυτή πρέπει να αναφέρεται και κάθε άλλο σημαντικό γεγονός που έχει συμβεί μέσα στο χρονικό διάστημα από τη λήξη της χρήσης μέχρι την ημέρα υποβολής της έκθεσης.

32.4. Οι ετήσιες οικονομικές καταστάσεις της Εταιρείας υποβάλλονται στις διατυπώσεις δημοσιότητας των παρ. 1 και 5 του άρθρου 43β του Κ.Ν. 2190/1920, το οποίο προστέθηκε από το άρθρο 36 του Π.Δ. 409/1986, με τη μορφή και το περιεχόμενο, με βάση το οποίο ο ελεγκτής ή οι ελεγκτές της Εταιρείας έχουν συντάξει την έκθεση ελέγχου της. Αν οι ελεγκτές έχουν παρατηρήσεις ή αρνούνται να εκφράσουν γνώμη, τότε το γεγονός αυτό πρέπει να αναφέρεται και να αιτιολογείται στις δημοσιευόμενες οικονομικές καταστάσεις, εκτός εάν αυτό προκύπτει από το δημοσιευόμενο σχετικό πιστοποιητικό ελέγχου.

32.5. Αντίγραφα των ετησίων οικονομικών καταστάσεων με τις σχετικές εκθέσεις του Διοικητικού Συμβουλίου και των ελεγκτών υποβάλλονται από την Εταιρεία στην αρμόδια εποπτεύουσα αρχή είκοσι (20) τουλάχιστον ημέρες πριν από την Γενική Συνέλευση.

32.6. Ο Ισολογισμός της Εταιρείας, ο λογαριασμός "Αποτελέσματα Χρήσης" και ο "Πίνακας Διαθέσεως Αποτελεσμάτων" μαζί με το σχετικό πιστοποιητικό ελέγχου, (όταν προβλέπεται ο έλεγχος από τους Ορκωτούς Ελεγκτές), δημοσιεύονται όπως ορίζεται στην επόμενη παράγραφο.

32.7. Το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας οφείλει να δημοσιεύει τα έγγραφα της παρ. 32.6 ανωτέρω είκοσι (20) του-

λάχιστον ημέρες πριν από την συνεδρίαση της Γενικής Συνέλευσης :

(α) Στο φύλλο της Εφημερίδας της Κυβέρνησης (Τεύχος Ανωνύμων Εταιρειών - Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης & Γενικού Εμπορικού Μητρώου), σύμφωνα με το άρθρο 7β παρ. 1 εδ. β του Κ. Ν. 2190/1920, όπως προστέθηκε από το άρθρο 7 του Π.Δ. 409/1986.

(β) Σε μία ημερήσια πολιτική εφημερίδα, που πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 3 του Ν.Δ. 3767/1957, όπως αυτό ισχύει, η οποία εκδίδεται στην Αθήνα και έχει ευρύτερη κυκλοφορία σ' ολόκληρη τη χώρα, κατά τη κρίση του Διοικητικού Συμβουλίου, και

(γ) Σε μία ημερήσια οικονομική εφημερίδα που πληροί τις προϋποθέσεις της παρ. 2 του άρθρ. 26 του Κ. Ν. 2190/1920, όπως αυτό ισχύει σήμερα.

(δ) Αν η εταιρεία εδρεύει σε Δήμο ή Κοινότητα του Νομού Αττικής, εκτός του Δήμου Αθηναίων, τα στοιχεία που αναγράφονται στην ως άνω παράγραφο 32.6 πρέπει να δημοσιεύονται και σε μία ημερήσια ή εβδομαδιαία τουλάχιστον εφημερίδα από εκείνες που εκδίδονται στην έδρα της και σε περίπτωση που δεν εκδίδεται εφημερίδα στην περιοχή αυτή σε μία ημερήσια ή εβδομαδιαία τουλάχιστον εφημερίδα από τις εκδιδόμενες στην έδρα της νομαρχίας στην οποία υπάγεται η εταιρεία. Αν η εταιρεία εδρεύει εκτός του Νομού Αττικής, η δημοσίευση γίνεται σε εφημερίδα (ημερήσια ή εβδομαδιαία) από εκείνες που εκδίδονται στην έδρα της και σε περίπτωση που δεν εκδίδεται εφημερίδα στην περιοχή αυτή σε εφημερίδα (ημερήσια ή εβδομαδιαία) από τις εκδιδόμενες στην πρωτεύουσα του νομού στον οποίο η εταιρεία έχει την έδρα της,

Φύλλο 22

σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 26 παρ. 2 του Κ.Ν. 2190/1920 ως διαμορφώθηκε με το άρθρο 10 παρ. 10 περ. ζ του Ν. 2741/1999.

32.8. Μέσα σε είκοσι (20) ημέρες από την έγκριση των οικονομικών καταστάσεων από την Τακτική Γενική Συνέλευση, υποβάλλεται στην αρμόδια εποπτεύουσα Αρχή αντίτυπο των εγκεκριμένων οικονομικών καταστάσεων μαζί με το επικυρωμένο αντίγραφο των πρακτικών της Γενικής Συνέλευσης που προβλέπεται από την παρ. 2 του άρθρου 26α του Κωδ. Ν. 2190/1920, όπως αυτό ισχύει.

32.9. Δέκα (10) ημέρες πριν από την τακτική γενική συνέλευση κάθε μέτοχος μπορεί να πάρει από την εταιρεία τις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις καθώς και τις σχετικές εκθέσεις του διοικητικού συμβουλίου και των ελεγκτών.

ΑΡΘΡΟ 33

ΔΙΑΘΕΣΗ ΚΕΡΔΩΝ

Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 44α του Κ. Ν. 2190/1920, όπως αυτό ισχύει, η διάθεση των καθαρών κερδών της Εταιρείας γίνεται με τον ακόλουθο τρόπο:

(α) Προηγείται η διάθεση του ποσοστού για το σχηματισμό του τακτικού αποθεματικού, όπως ορίζει ο νόμος, αφαιρουμένου δηλαδή για τον σκοπό αυτό τουλάχιστον του ενός εικοστού (1/20) των καθαρών κερδών. Σύμφωνα με το νόμο, η αφαίρεση αυτή παύει να είναι υποχρεωτική, όταν το τακτικό αποθεματικό φθάσει σε ποσό ίσο τουλάχιστον με το ένα τρίτο (1/3) του μετοχικού κεφαλαίου.

(β) Ακολουθεί η διάθεση του ποσού που προβλέπεται από το άρθρ. 3 του Α.Ν.148/1967 για την καταβολή του μερίσματος,

εκτός αν άλλως αποφασίσει η Γενική Συνέλευση σύμφωνα με το νόμο.

(γ) Η Γενική Συνέλευση διαθέτει ελεύθερα το υπόλοιπο ή για σχηματισμό έκτακτου αποθεματικού ή για καταβολή πρόσθετου μερίσματος κ.λ.π.

ΑΡΘΡΟ 34

ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΜΕΡΙΣΜΑΤΟΣ

Η Γενική Συνέλευση ορίζει ημέρα καταβολής του μερίσματος ή η ημερομηνία αυτή ορίζεται από το Διοικητικό Συμβούλιο κατόπιν σχετικής εξουσιοδοτήσεως από τη Γενική Συνέλευση. Το προς διανομή εγκριθέν ποσό των μερισμάτων καταβάλλεται στους μετόχους μέσα σε δύο (2) μήνες από τη σχετική απόφαση της Γενικής Συνέλευσης.

Το δικαίωμα εισπράξεως του μερίσματος παραγράφεται σύμφωνα με το Νόμο.

Τόκος επί μερίσματος δεν καταβάλλεται.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ

ΛΥΣΗ - ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΗ

ΑΡΘΡΟ 35

ΛΟΓΟΙ ΛΥΣΗΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

35.1. Η Εταιρεία λύεται:

(α) Μόλις περάσει ο χρόνος διάρκειάς της, εκτός αν προηγουμένως αποφασισθεί από τη Γενική Συνέλευση η παράταση της διάρκειάς της.

(β) Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης.

(γ) Όταν κηρυχθεί σε κατάσταση πτώχευσης.

35.2. Η συγκέντρωση όλων των μετόχων σε ένα πρόσωπο δεν αποτελεί λόγο για την λύση της Εταιρείας.

Φύλλο 23

35.3. Σε περίπτωση που το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων της Εταιρείας, όπως προσδιορίζονται στο υπόδειγμα ισολογισμού που προβλέπεται στο άρθρο 42γ του Κ. Ν. 2190/1920, όπως αυτό αντικαταστάθηκε από το άρθρο 31 του Π.Δ. 409/1986, μειωθεί περισσότερο από το μισό (1/2) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου, το Διοικητικό Συμβούλιο έχει την υποχρέωση να συγκαλέσει Γενική Συνέλευση μέσα σε προθεσμία έξι (6) μηνών από τη λήξη της χρήσης, για να αποφασίσει τη λύση της Εταιρείας ή την υιοθέτηση άλλου μέτρου.

ΑΡΘΡΟ 36

ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΗ

36.1. Εκτός από την περίπτωση της πτώχευσης, τη λύση της Εταιρείας ακολουθεί η εκκαθάρισή της. Στην περίπτωση του εδ. α της παρ. 35.1 το Διοικητικό Συμβούλιο εκτελεί χρέη εκκαθαριστή μέχρι να διορισθούν εκκαθαριστές από τη Γενική Συνέλευση.

36.2. Στην περίπτωση του εδ. β της ίδιας ως άνω παραγράφου, η Γενική Συνέλευση με την ίδια απόφασή της ορίζει και τους εκκαθαριστές. Οι εκκαθαριστές που ορίζει η Γενική Συνέλευση μπορούν να είναι δύο (2) ως τέσσερις (4), μέτοχοι ή όχι, και ασκούν όλες τις συναφείς με τη διαδικασία και το σκοπό της εκκαθάρισης αρμοδιότητες του Διοικητικού Συμβουλίου, όπως αυτές έχουν τυχόν περιορισθεί από τη Γενική Συνέλευση με τις αποφάσεις της οποίας έχουν την υποχρέωση να συμμορφώνονται οι εκκαθαριστές.

Ο διορισμός των εκκαθαριστών συνεπάγεται αυτοδίκαια την παύση της εξουσίας των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και των ελεγκτών.

36.3. Οι εκκαθαριστές που ορίζονται από τη Γενική Συνέλευση οφείλουν, μόλις αναλάβουν τα καθήκοντά τους, να κάνουν απογραφή της εταιρικής περιουσίας και να δημοσιεύσουν στον τύπο και στο Τεύχος των Ανωνύμων Εταιρειών και Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως ισολογισμό, του οποίου αντίτυπο υποβάλλεται στην αρμόδια Εποπτεύουσα Αρχή. Επίσης, οι εκκαθαριστές οφείλουν να συντάσσουν και δημοσιεύουν κάθε χρόνο ισολογισμό, σύμφωνα με το άρθρο 7α του Κ. Ν. 2190/1920, που προστέθηκε με άρθρο 7 του Π.Δ. 409/1986.

36.4. Την ίδια υποχρέωση έχουν οι εκκαθαριστές και όταν λήξει η εκκαθάριση.

36.5. Η Γενική Συνέλευση των μετόχων διατηρεί όλα τα δικαιώματά της κατά τη διάρκεια της εκκαθάρισης.

36.6. Οι ισολογισμοί της εκκαθάρισης εγκρίνονται από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων, η οποία επίσης αποφασίζει και για την απαλλαγή των εκκαθαριστών από κάθε ευθύνη.

36.7. Κάθε χρόνο υποβάλλονται στη Γενική Συνέλευση τα αποτελέσματα της εκκαθάρισης, με έκθεση των αιτιών που παρεμπόδισαν την αποπεράτωσή της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ - ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΑΡΘΡΟ 37

ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ

Για όσα θέματα δεν ρυθμίζονται από το παρόν Καταστατικό εφαρμόζονται οι διατάξεις του Κ. Ν. 2190/1920, όπως αυτός τροποποιηθείς ισχύει σήμερα.

ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΑΡΘΡΟ 38

Φύλλο 24

ΚΑΛΥΨΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Το Μετοχικό Κεφάλαιο της Εταιρείας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 του παρόντος Καταστατικού, που αποτελείται από είκοσι τέσσερις χιλιάδες ΕΥΡΩ (24.000,00 €) και διαιρείται σε είκοσι τέσσερις χιλιάδες (24.000) ονομαστικές μετοχές, αξίας ενός ευρώ(1,00 €) η κάθε μία, το οποίο καλύπτουν πλήρως οι ιδρυτές της εταιρίας με τον ακόλουθο τρόπο:

1) Η εταιρεία **Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide** αναλαμβάνει να καλύψει και να καταβάλει σε μετρητά το ποσό των δέκα πέντε χιλιάδων εξακοσίων (15.600 €) του Μετοχικού Κεφαλαίου, αναλαμβάνουσα αντίστοιχα δέκα πέντε χιλιάδες εξακόσια (15.600) ονομαστικές μετοχές αξίας του ενός ευρώ (1,00 €) η κάθε μία.

2) Η εταιρεία ***SLENTEL LIMITED,*** αναλαμβάνει να καλύψει και να καταβάλει σε μετρητά το ποσό των οκτώ χιλιάδων τετρακοσίων (8.400 €) του Μετοχικού Κεφαλαίου, αναλαμβάνουσα αντίστοιχα οκτώ χιλιάδες τετρακόσιες (8.400) ονομαστικές μετοχές αξίας του ενός ευρώ (1,00 €) η κάθε μία.

Οι ιδρυτές έχουν υποχρέωση να καταβάλουν σε μετρητά, σύμφωνα με την παρ. 6 του άρθρου 11 του Ν.2190/20, ολόκληρο το αντίτιμο των μετοχών τους για κάλυψη του αρχικού μετοχικού κεφαλαίου αμέσως μετά την ημερομηνία καταχώρησης της απόφασης για την έγκριση του παρόντος στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο και την αρμόδια εποπτεύουσα Αρχή.

ΑΡΘΡΟ 39

ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΡΩΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Το πρώτο Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας είναι τριμελές (3 μέλη) και αποτελείται από:

1) ΚΡΙΣΤΟΦ ΧΑΝΣ (CHRISTOPH HANS) ΝΑΝΚΕ (NANKE) του Εγκμοντ (Egmont) και της Γκερτρουντ (Gertrud), ιδιωτικό υπάλληλο, γεννημένο στο Russelsheim Γερμανίας το 1966, κάτοικο Wiesbaden Γερμανίας, Am Allersberg 9, 65191, κάτοχο του με αριθ. C5J83LM8P/2014 γερμανικού διαβατηρίου, (ΑΦΜ 166875154, ΔΟΥ Κατ. Εξωτερικού)

2) ΚΑΤΡΙΝ (KATRIN) ΕΚΜΑΝΣ (ECKMANS), το γένος Πετερ (Peter) και Μπριγκίτε (Brigitte) Φλαμενσμπεκ (Flammensbeck), ιδιωτική υπάλληλο, γεννημένη στο Kraiburg am Inn Γερμανίας το 1981, κάτοικο Φρανκφούρτης Γερμανίας, Am Tiergarten 42, 60316, κάτοχο του με αριθ. 401042456/2007 γερμανικού διαβατηρίου, (ΑΦΜ 166875142, ΔΟΥ Κατ. Εξωτερικού),

3) ΕΥΑΓΓΕΛΟ ΜΠΑΛΤΑ του Πέτρου και της Μαρίας, ιδιωτικό υπάλληλο, γεννημένο στην Αθήνα το 1979, κάτοικο Φιλοθέης Αττικής οδός Θησέως αριθ.15, κάτοχο του υπ' αριθ. ΑΚ-096400/2011 δελτίου ταυτότητας του ΑΤ. Ψυχικού, (ΑΦΜ 126609110, ΔΟΥ Ψυχικού).

Η θητεία του πρώτου Διοικητικού Συμβουλίου θα διαρκέσει μέχρι την πρώτη Τακτική Γενική Συνέλευση των μετόχων, η οποία θα συγκληθεί μέσα στους πρώτους έξι μήνες του έτους 2016.

ΑΡΘΡΟ 40

ΕΛΕΓΚΤΕΣ ΠΡΩΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ

Εάν ο ετήσιος κύκλος εργασιών της εταιρείας υπερβεί το ένα εκατομμύριο (1.000.000) ευρώ, οι ελεγκτές της πρώτης εταιρικής χρήσης θα ορισθούν με απόφαση Έκτακτης Γενικής Συνέλευσης των μετόχων.

Φύλλο 25

ΑΡΘΡΟ 41

ΠΡΩΤΗ ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΗ

Εξαιρετικά, η πρώτη εταιρική χρήση αρχίζει από την καταχώρηση στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ.) της εγκριτικής διοικητικής απόφασης για την παροχή άδειας σύστασης της παρούσας Εταιρείας και θα λήξει την 31η Δεκεμβρίου του έτους 2015.

ΑΡΘΡΟ 42

ΕΙΔΙΚΗ ΕΞΟΥΣΙΑ ΚΑΙ ΕΝΤΟΛΗ

Οι συμβαλλόμενοι στο συμβόλαιο αυτό παρέχουν την ειδική εντολή, πληρεξουσιότητα και το δικαίωμα στον Δημήτριο Διονυσόπουλο του Διονυσίου και της Αγγελικής, κάτοικο Αθηνών οδός Αγκύλης αριθ.31, (ΑΔΤ Π-151513 του ΤΑ. Πύργου Ηλείας) προκειμένου, να εμφανισθεί ενώπιον της αρμόδιας ΔΟΥ και του αρμόδιου υποκαταστήματος του ΙΚΑ, δηλώσει την έναρξη των εργασιών της Εταιρείας, θεωρήσει τα σχετικά βιβλία και στοιχεία της με το παρόν συνιστώμενης Εταιρείας να παραλάβει την τυχόν αναγκαία ασφαλιστική ενημερότητα της Εταιρείας και ενεργεί οτιδήποτε απαιτείται για την περαίωση της ως άνω εντολής.

Πρόσωπα που έχουν ενεργήσει με το όνομα της υπό ίδρυσης Εταιρείας ευθύνονται για τις πράξεις αυτές απεριορίστως και εις ολόκληρο. Θα ευθύνεται όμως μόνη η Εταιρεία για τις πράξεις που έγιναν ρητώς στο όνομά της κατά το ιδρυτικό στάδιο, εάν μέσα σε τρεις μήνες από την απόκτηση της νομικής προσωπικότητας αυτής αναλάβει τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τις πράξεις αυτές.

Σε πίστωση των ανωτέρω συνετάγη το παρόν σε είκοσι πέντε (25) φύλλα και εκδόθηκαν δύο (2) αντίγραφα. Επικολλή-

θηκε τέλος μεγαροσήμου *0,00* ευρώ στο πρωτότυπο και *1,00* ευρώ στα αντίγραφα. Τα δικαιώματα του ανωτέρω ανέρχονται σε 654,00 ευρώ, εκ των οποίων καθαρή συμβολαιογραφική αμοιβή ποσό 490,70 ευρώ και δικαιώματα Τ.Α.Σ - Τ.Ν. 163,30 ευρώ. Επί των δικαιωμάτων 654,00 ευρώ αναλογεί Φ.Π.Α. 23% 150,42 ευρώ, ήτοι η συνολική είσπραξη μαζί με τα τέλη μεγαροσήμου ανέρχεται σε ευρώ 805,42 και αφού διαβάστηκε καθαρά και μεγαλόφωνα στους εκπροσώπους των εταιρειών, βεβαιώθηκε και υπεγράφη από αυτούς, την διερμηνέα και εμένα, το Συμβολαιογράφο, όπως ο νόμος ορίζει.-

ΟΙ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΙ

“Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide”

«SLENTEL LIMITED»

Η ΔΙΕΡΜΗΝΕΑΣ

ΙΡΙΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ

Ο ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΓΡΑΦΟΣ

(ΤΣ) ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. ΣΤΕΙΡΟΣ
ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟΝ
ΑΘΗΝΑΙ ΑΥΘΗΜΕΡΟΝ
Ο ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΓΡΑΦΟΣ ΑΘΗΝΩΝ

Appendix 28
Design-Construction Contract(s) and/or Design-Construction Contract Template for Imminent Works

DESIGN CONSTRUCTION CONTRACT

DATED [ ], 2015

BETWEEN

“[Full corporate name of the Employer - concessionaire in relation to Cluster B]”

and

[ ]

CONTENTS

THIS AGREEMENT is dated , 2015.

BETWEEN:

(1) **"[Full corporate name of the Employer - concessionaire in relation to Cluster B]"**, a limited liability company by shares incorporated and existing under the laws of Greece whose registered office is at 209 Kifissias Ave., GR-15124 Maroussi, Greece (the **Employer**); and

(2) [●], a company incorporated and existing under the laws of Greece, whose registered office is established at [●] (the **Contractor**).

RECITALS

(A) Pursuant to a concession agreement between the Hellenic Republic (the **State**), the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. (**HRADF** and/or the **Grantor**), the Employer and the shareholders of the Employer dated...........................2015 (the **Concession Agreement**), the State, represented by the Ministry of Finance and the Ministry of Infrastructure, Transport and Networks, and the Grantor have granted to the Employer the exclusive right to finance, upgrade, maintain, manage and operate the Regional Airports including the exclusive right to exploit the Concession Operations at the Regional Airports (the "**Project**") in accordance with the specific terms set out therein.

(B) Pursuant to the Concession Agreement, the Hellenic Republic and the Grantor have provided certain undertakings and assumed certain obligations to the Employer in connection with the implementation of the Project in the Country.

(C) The Employer requires the detailed design / engineering, procurement, construction, commissioning and testing of the Facilities at the relevant Sites.

(D) The Contractor represents that it has the experience, expertise, capability and know-how to ensure that the Facilities are designed, engineered, procured, constructed, commissioned, tested and capable of being operated in a safe, environmentally responsible and cost effective manner in accordance with the provisions of this Contract.

(E) In reliance on the representations in Recital D, the Employer engages the Contractor to perform the Works, and the Contractor agrees to perform the Works, on the terms and conditions of this Contract.

IT IS AGREED as follows:

1. DEFINITIONS

In this Contract, the following words and expressions have the following meanings unless a contrary intention appears.

Acceptable Bank means (a) a bank or other financial institution which is regulated by regulators within the EU and which has a credit rating for long-term unsecured financing not lower than 2 rating grades or notches of the credit rating of the Hellenic Republic or (b) any bank or other financial institution which has a credit rating for long-term unsecured financing of BBB+ (or better) from Standard & Poor's Corporation, or Baa1 (or better) from Moody's Investors Services, Inc., or BBB+ (or better) from Fitch Ratings;

Acceptance Criteria means the acceptance criteria for the Facilities set out in Appendix [●].

Act of Bankruptcy means the occurrence of any one or more of the following events in respect of the Contractor (or one of the constituent members of the Contractor):

(a) it is, or is deemed for the purposes of any law to be, unable to pay its debts as they fall due or bankrupt;

(b) it admits its inability to pay its debts as they fall due;

(c) by reason of actual or anticipated financial difficulties, it begins negotiations with any creditor for the suspension of payment or rescheduling of any of its indebtedness;

(d) a moratorium is declared in respect of any of its indebtedness;

(e) any step is taken with a view to a moratorium or a composition, assignment or similar arrangement with any of its creditors;

(f) a meeting of its shareholders, directors or other officers is convened for the purpose of considering any resolution for, to petition for or file documents with a court or any registrar for its winding-up, administration or dissolution, or bankruptcy or any such resolution is passed;

(g) any person presents a petition, or files documents with a court or any registrar, for its winding-up, administration or dissolution, or bankruptcy unless it is a petition for winding-up presented by a creditor which is being contested in good faith and with due diligence and is discharged or struck out within 14 days;

(h) an order for its winding-up, administration or dissolution or bankruptcy is made;

(i) any liquidator, trustee in bankruptcy, judicial custodian, compulsory manager, receiver, administrative receiver, administrator or similar officer is appointed in respect of it or any of its assets;

(j) its directors, shareholders or other officers request the appointment of, or give notice of their intention to appoint a liquidator, trustee in bankruptcy, judicial custodian, compulsory manager, receiver, administrative receiver, administrator or similar officer; or

(k) any other analogous step or procedure is taken in any jurisdiction.

Additional Completion Costs has the meaning given to it in Clause 45.7(a)(i).

Advance Payment Guarantee has the meaning given to it in Clause 11.2(a).

Affiliate means, in respect of any person, any other person that, directly or indirectly, through one or more intermediaries, controls, is controlled by, or is under common control with such person. For the purposes of this definition **control** means direct or indirect ownership of more than fifty percent (50%) of the outstanding capital stock or other equity interests having ordinary voting power.

Antiquities means all the fossils, antiquities, structures and any other object or ruins of archaeological value or interest pursuant to Law 3028/2002 discovered in the Regional Airports in the course of carrying out any of the Works.

Application Requirements means a complete and proper list of all documentation necessary to obtain a particular Government Approval in order to carry out the Works (or part thereof) in the Country, as provided by the relevant Government Authority pursuant to the relevant Concession Agreement.

Approved Environmental Terms means the Concession’s environmental terms as set out in Appendix 8 (*Approved Environmental Terms / Existing Permits*) to the Concession Agreement as

amended, supplemented or replaced during the Concession Period in accordance with the terms of the Concession Agreement.

Approved Subcontractor means a Subcontractor identified in Appendix [●] as an approved subcontractor.

Archaeological Test Excavations means the excavations of ditches up to 1 meter deep and 0.5 meters wide, performed sporadically by the Contractor in the Concession Sites following the indication and under the supervision of the competent archaeological service, in order to ascertain the potential existence of Antiquities.

As-Built Drawings means all as-built drawings, layouts, log books and other documents, including general and special log books for registration of the Works (to the extent required by applicable Law) and/or the procedure for the construction of the Facilities; as-built diagrams, instrument surveys of the installed parts of the Facilities and working drawings bearing notes on compliance of the physically performed Works with the final and approved design and engineering documents, as further described in the Technical Requirements.

Best Industry Practice means the exercise by the Contractor of that degree of skill, care, diligence, efficiency, foresight and operating practice which would reasonably be expected from a world class appropriately skilled, experienced and qualified contractor experienced in each of the disciplines to which the Works relate and engaged in works of a similar scope, nature, complexity and size to the Works and under the same or similar circumstances, where such contractor is seeking to comply with its contractual obligations under the this Contract and all applicable Laws.

Business Day means a calendar day other than a Saturday, Sunday or a legal or bank holiday in Athens, the Hellenic Republic.

Capital Spares means the spare parts and special tools listed in Appendix [●].

Certificate of Design Approval has the meaning ascribed to it in Appendix [●].

Certificate of Final Acceptance means the certificate in the form set out in Appendix [●].

Certificate of Mechanical Completion means the certificate in the form set out in Appendix [●].

Certificate of Provisional Acceptance means the certificate in the form set out in Appendix [●].

Certificate of Release means the certificate in the form set out in Appendix [●].

Commencement Date means the date on which all of the conditions precedent in Clause 4.1 have been satisfied or waived.

Commissioning means the start-up and operation of the Facilities by the Contractor following Mechanical Completion in accordance with the Technical Requirements, which start-up and operation is to be carried out by the Contractor as provided in Clause 25.7, for the purpose of preparing the Facilities for operation and the carrying out of the Performance Tests.

Commissioning Manuals means the manuals produced by the Contractor containing the procedure for Commissioning and developed pursuant to the Technical Requirements.

Commissioning Spares means the spare parts required for Commissioning, including those listed in Appendix [●].

Confidential Information means all commercial, technical and other information including information regarding the terms and conditions of this Contract, negotiations leading to the execution of this Contract, all communications between the parties, all information concerning the business transactions, technical plans, commercial or financial arrangements or affairs of the parties, or relating to the Project in any form whatsoever in the possession of knowledge of a party which is disclosed to the other party at any time and any new information, in respect of those processes, produced in performing the Works, including information which is provided verbally to a party by any officer, employee or agent of the other party. Any information licensed to, developed for, or vesting in the Employer shall be deemed to be **Confidential Information** of the Employer.

Construction Access Land means that part of the Sites identified in Appendix [•] on which the Facilities may not be constructed and/or installed.

Construction Equipment means all facilities, equipment, machinery, tools, apparatus, appliances or things of every kind required in or for the construction, completion and maintenance of the Works and which are to be provided by the Contractor, but does not include Equipment, or other things intended to form or forming part of the Facilities.

Contract means this lump-sum design and construction turnkey engineering – procurement – construction (EPC-) contract, including any and all Contract Documents.

Contract Documents means the documents described in Clause 3.1.

Contract Price means the lump sum fixed price specified in Appendix [•], for the design execution and completion of the Works and the remedying of any defects, subject to additions, adjustments or deductions made in accordance with this Contract.

Contractor Background IP means Intellectual Property owned by or licensed to the Contractor (including know-how and technical information) which exists prior to the date of this Contract or is developed or acquired by the Contractor independently of this Contract which is used by the Contractor in the performance of the Works or otherwise made available to the Employer under or in connection with this Contract, but does not include the Project IP.

Contractor's Representative means any person nominated by the Contractor and approved by the Employer in the manner provided in Clause 15.2 to perform the duties delegated by the Contractor.

Country means the Hellenic Republic.

Critical Activity means any activity on the Critical Path of the Imminent Works Implementation Time Schedule or on any time schedule.

Critical Path means the series of Critical Activities on the Imminent Works Implementation Time Schedule or on any time schedule agreed which determines such time schedule's shortest total length so that any delay to such activity causes a respective delay to the total length of such time schedule. The critical path may change if any Critical Activity is completed ahead of or behind the time set out in the time schedule.

Date of Final Acceptance means the date [●] days after the Date of Provisional Acceptance.

Date of Provisional Acceptance means the date [●] days after the Commencement Date, as may be varied in accordance with the terms of this Contract.

Day means a calendar day of the Gregorian Calendar.

Default Interest Rate means the rate of interest per annum that is [●]% above [EURIBOR] on the due date for the relevant payment.

Defect means a failure of the Facility to comply with the requirements of this Contract and **Defective** shall be construed accordingly.

Defects Liability Period means the period of [●] months from the Date of Provisional Acceptance, as may be extended in accordance with the terms of this Contract.

Delay Liquidated Damages means the liquidated damages for delay specified in Appendix [●].

Dispute has the meaning given to it in Clause 49.

Employer Background IP means Intellectual Property owned by or licensed to the Employer (including know-how and technical information) but does not include Contractor Background IP or Project IP.

Employer Supplied Information means any information, reports, data and other documents in connection with the Project, the Works and/or the Site Conditions supplied by or on behalf of the Employer to the Contractor prior to the date of this Contract.

Employer's Representative means any person appointed by the Employer in the manner provided in Clause 15.1 to perform the duties delegated by the Employer.

Environmental Laws means all applicable Laws and regulations including any approvals, licences or other permits or documents issued by a Government Authority relating to the Project, or the actual or potential effect on the environment or the activities in, at or on the Site contemplated by this Contract and the disposal of materials, the discharge of chemicals, gases or other substances or materials into the environment, or the presence of those chemicals, gases or other substances or materials in, at, around or on the Site.

Equipment means the equipment, machinery, apparatus, materials, articles and things of all kinds to be provided and/or incorporated in the Facilities by the Contractor under this Contract (including the Spare Parts), together with all technical documentation supplied by the manufacturers of the Equipment, but does not include the Construction Equipment.

EURIBOR means, for any day on which clearing banks are customarily open for business in London, the London interbank fixing rate for three-month Euro deposits, as quoted on Reuter's EURIBOR page on that day or, if the Reuter's EURIBOR page ceases to be available or both cease to quote such a rate, then as quoted in the London Financial Times, or if neither such source is available or ceases to quote such a rate, then such other source, publication or rate selected by the parties.

Euro or **€** means the lawful currency of the Participating Member States of the European Union.

Event of Delay means any event that is expressly referred to in this agreement as being an Event of Delay as well as any event which is not (a) a risk of the Contractor under this agreement or (b) caused by the Contractor or any person(s) that it uses for the implementation of this Contract or (c) a Force Majeure Event the financial consequences of which are assumed by the Contractor, and which adversely affects the ability of the Contractor to meet the agreed deadlines of the Imminent Works (as set out in the Imminent Works Implementation Time Schedule).

Event of Delay Make-up means the procedure stipulated under Clause 42.4, aiming at minimizing the time and / or cost effects of an Event of Delay.

Excepted Risk means:

(a) riot, war, invasion, act of foreign enemies, hostilities (whether war be declared or not) acts of terrorism, civil war, rebellion, revolution, insurrection of military or usurped power, requisition or compulsory acquisition by any governmental or competent authority;

(b) ionising radiation or contamination, radioactivity from any nuclear fuel or from any nuclear waste from the combustion of nuclear waste from the combustion of nuclear, radioactive toxic explosive or other hazardous properties of any explosive assembly or nuclear component but excluding radioactive material used by the Contractor in the performance of the Works.

Extensive Force Majeure Event shall have the meaning attributed to the term in Article 25.4.1 of the Concession Agreement.

Facilities means the Regional Airports' installations to be constructed or, where applicable, as constructed in the Country, and all associated infrastructure and all ancillary facilities (including the Non-Operational Works) as further described in the Technical Requirements.

Final Acceptance means the stage of the Works when:

(a) Provisional Acceptance has occurred;

(b) the Defects Liability Period has expired; and

(c) all Defects notified prior to the expiry of the Defects Liability Period have been repaired, replaced or otherwise made good in accordance with this Contract.

Final Payment means the outstanding balance of the Contract Price and other amounts to be paid in accordance with Clause 10.6.

Final Payment Claim means the payment claim submitted by the Contractor pursuant to Clause 10.6(a).

Force Majeure Event means:

(a) all those events or incidents or their consequences that lie beyond the control or influence of the Parties and which could not have been anticipated or prevented or deterred even if the Parties had exercised particular prudence; or

(b) any event or incident the occurrence of which none of the Parties is accountable for and in respect of which the Contractor does not have an obligation to insure pursuant to this Agreement and is indeed not insured, or the Employer was exempt from the obligation to insure in whole or in part pursuant to Appendix [•].

Government Approval means any authorisation, consent, approval, licence, lease, ruling, permit, exemption, filing, variance, order, judgment, decree, publication, notice to, declarations of or with or regulation by or with any Government Authority relating to the acquisition, ownership, occupation, construction, start up, commissioning, testing, operation, repair or maintenance of the Facilities or to the execution, delivery or performance of this Contract.

Government Authority means the State or any ministry or other independent offices or department or subdivision thereof or any person exercising executive, regulatory or administrative functions on behalf of the foregoing and includes the State Representative.

Health, Safety and Environmental Plan means the health, safety and environmental plan to be prepared by the Contractor and approved by the Employer in accordance with Clauses 7.19 and 7.20.

Heritage means all places, areas and objects being components of the natural or cultural environment of either of the Countries that have aesthetic, historical, scientific, archaeological, anthropological, cultural, social or geological significance or other special value for future generations as well as for the present community including those identified by or protected under Heritage Laws.

Heritage Laws means all applicable Laws which relate to the identification or protection of Heritage.

Imminent Works Implementation Time Schedule means the schedule set out in Appendix [●], which contains the dates of starting and completion of all phases of the Works.

Imported Materials has the meaning given to it in Clause 7.30.

Independent Engineer means such person appointed in respect of the Works prior to the Concession Commencement Date (having the duties and authorities provided in Appendix [●]) and approved by the State.

Infringing Matter has the meaning given to it in Clause 13.7.

Insurance policies means the policies that the Contractor shall effect according to Clause 38.1 and Appendix [●].

Intellectual Property means copyright, all rights conferred under statute, common law or equity in relation to inventions (including patents), registered and unregistered trademarks, registered and unregistered designs, circuit layouts and confidential information; and all other rights resulting from intellectual activity in the industrial, scientific, literary or artistic fields.

Key Personnel means those personnel identified in Appendix [●].

Labour Law means all applicable Laws in respect of rights or entitlements of employees, consultants, contractors, subcontractors and others working on the Project.

Latent Defect means any Defect which cannot be identified by the Employer following a reasonable investigation of the Facility prior to the expiry of the Defects Liability Period.

Latent Defects Liability Period means a period of 10 years from the expiry of the Defects Liability Period, as may be extended in accordance with the terms of this Contract.

Law means any statute, ordinance, code, law, decree, circular, rule or regulation by any Government Authority including any Environmental Law, Heritage Law or Labour Law, whether now or at any time in the future in effect.

Losses and Liabilities means all damages, losses, liabilities, costs, expenses (including legal and other professional charges and expenses), and charges whether arising under statute, contract or in connection with judgments, proceedings, internal costs or demands but, in each case, excluding any future loss of profit.

Maintenance Manual means a manual containing the complete information regarding the Equipment and complete instructions and procedures for the inspection, maintenance and repair of the Facilities including the requirements/details of all Spare Parts.

Major Subcontract means a subcontract under which a Major Subcontractor provides goods or services costing more than €[●] or involving critical components or services of the Works, as more fully described or referred to in the Technical Requirements.

Major Subcontractor means a Subcontractor providing goods or services under a Major Subcontract.

Mechanical Completion means:

(a) the Facilities have been completed from all aspects (i.e. architectural, mechanical, electrical and structural) and put in a finished condition in accordance with the Technical Requirements and the other requirements of this Contract except for minor omissions and minor defects which do not prevent the Facilities from undergoing the Performance Tests;

(b) the Contractor has provided the copies of the Commissioning Manual (updated and amended if requested by the Employer) specified in Clause 7.9;

(c) the Spare Parts have been delivered in accordance with Clause 7.10(a);

(d) the Contractor has provided the Employer with the Performance Test Schedule; and

(e) the Facilities are ready for Commissioning.

Minimum Performance Guarantees means the minimum performance guarantees with respect to the Facilities as further described in Appendix [●].

Month means a calendar month of the Gregorian Calendar.

Normal Design Developments includes:

(a) studies and work done to evaluate options and define the Works,

(b) alterations made to comply with Laws and Government Approvals;

(c) alterations made to provide necessary operability and maintainability of the Facilities, and

(d) work specified in this Contract as within the scope of the Works.

Notice to Proceed means the notice issued by the Employer to the Contractor in accordance with Clause 8.1.

Operating Spares means the spare parts the Employer requires to operate the Facilities for two years following Provisional Acceptance.

Operation Manual means the complete instructions for the start-up and operation (including all modes of operation during normal and emergency conditions) of the Facilities.

Participating Member States means any member states of the European Union that has the Euro as its lawful currency in accordance with the legislation of the European Union relating to Economic and Monetary Union.

Payment Milestones means those milestones listed in Appendix [●].

Performance Guarantees means the performance guarantees in respect of the Facilities set out in Appendix [●].

Performance Liquidated Damages means the liquidated damages for performance specified in Appendix [●].

Performance Tests means the performance tests specified in the Technical Requirements to be carried out by the Contractor to ascertain whether the Facilities meet the Performance Guarantees.

Performance Test Schedule means the detailed schedule setting out the activities to be undertaken in accordance with this Contract by the Contractor, the Employer and others during the Performance Tests, as further described in the Technical Requirements.

Permanent Land means that part of the Sites identified in Appendix [•] on which the Facilities may be installed.

Person means any individual, corporation, partnership, joint venture, association, trust, unincorporated organisation or Government Authority or any other entity and includes the person's executives, administrators, successors, substitutes (including persons taking by novation) and assigns.

Pre-commissioning means the testing, checking and other works specified in the Technical Requirements to be performed by the Contractor in preparation for Commissioning.

Program means the program of the Works to be prepared by the Contractor pursuant to Clause 17.

Project means the detailed design, construction, installation, insuring, operation, repair, replacement, refurbishment, maintenance, expansion, extension and protection of the Facilities pursuant to this Contract.

Project IP means all Intellectual Property arising out of or created by the Contractor or a Subcontractor in performing the Works and its other obligations under this Contract, including Intellectual Property subsisting in or in relation to:

(a) the Facility and the Equipment;

(b) this Contract and its performance;

(c) all software, documents, drawings, designs and other materials created or arising in the performance of the Works,

but does not include Contractor Background IP or Employer Background IP.

Project Management Plan means the plan submitted and approved in accordance with Clauses 7.24 and 7.25.

Protestor Actions means protests against the Project that are directed at the general existence of the Project and are unrelated to the Contractor or any Affiliate of the Contractor.

Provisional Acceptance means the provisional acceptance by the Employer of the Facilities at that stage of the Works when the following has occurred:

(a) the Works have achieved Mechanical Completion;

(b) all of the Acceptance Criteria have been achieved;

(c) the Contractor has provided the copies of the Operation Manual and the Maintenance Manual (updated and amended if requested by the Employer) specified in Clause 7.9;

(d) the Contractor has completed the training of the Employer's personnel in accordance with Clause 7.11;

(e) the Contractor has replaced any Spare Parts used by the Contractor during the start-up, Commissioning (other than the Commissioning Spares) or undertaking the Performance Tests, or the

Contractor has placed a purchase order, that is acceptable to the Employer, for the replacement of the relevant parts;

(f) the Performance Tests have been passed and each Performance Guarantee has been met;

(g) the Facilities are capable of being operated safely under reasonable and normal operational conditions;

(h) the Facilities are in a condition which allows the Employer to comply with all Laws relating to their operation;

(i) all documents and other information required under this Contract to have been supplied to the Employer prior to Provisional Acceptance have been supplied;

(j) all Government Approvals to be obtained by the Contractor under this Contract and which are necessary for the operation of the Facilities have been obtained, and to the full extent permitted by Law, have been transferred (to the extent necessary and/or permitted at Law) to the Employer or the Employer's nominee;

(k) the Contractor has fully performed its obligations to transfer to the Employer all rights in the Project IP and other technologies used in the Works and the Facilities as required by the Contract;

(l) all As-Built Drawings have been delivered to the Employer as required by the Contract.

(m) The Certificate of Provisional Acceptance (described in Appendix [●]) has been issued.

Quality Assurance Plan means the quality assurance plan to be prepared by the Contractor and approved by the Employer in accordance with Clause 7.12.

Regional Airports means those regional airports set out in Appendix [●].

Relevant Material means any Intellectual Property licensed or assigned by or on behalf of the Contractor under this Contract.

Representatives has the meaning set forth in Clause 14.1.

Request for Payment means the fully supported invoice delivered to the Employer by the Contractor at the times set forth in Clause 10.4 containing all of the requirements set out in Clause 10.4.

Retention Money Guarantee has the meaning given to it in Clause 11.5(a).

Scope of Work has the meaning set forth in Clause 5.

Sites means the land and other places specified in Appendix [●].

Site Conditions means the site conditions in relation to the Sites including:

(a) the general and local conditions for environment, meteorological, seismic activity, climatic conditions and ocean conditions;

(b) transportation, access, waste disposal, handling and storage of materials;

(c) availability and quality of all necessary utilities;

(d) availability of labour resources;

(e) physical conditions where the Works are to be performed and the surrounding areas as a whole; and

(f) topography and ground surface conditions, subsurface geology and conditions, nature and quantity of surface and subsurface materials to be encountered, location of underground utilities and the condition of existing structures.

Spare Parts means the Capital Spares, the Operating Spares and the Commissioning Spares.

Standards and Specifications means the technical documentation included as Appendix [•] which convey the general intent of the Works and the Standards and Specifications for the Facilities.

Subcontractor means any person to whom performance of any part of the Works, including preparation of any design or supply of any Equipment, is subcontracted directly or indirectly by the Contractor and including Approved Subcontractors, Major Subcontractors and legal successors or permitted assigns.

Sunset Date means the date [●] months from the date of Mechanical Completion, as extended by Contractor caused delays.

Taxes means any kind of tax, duty, levy, withholding or other charge whether or not similar to any in force at the date this Agreement is entered into and whether imposed nationally or locally within the Hellenic Republic.

Technical Requirements means, collectively, the Standards and Specifications, the Scope of Work, the Works Requirements and the requirements of Appendices [•].

Terms and Conditions means these terms and conditions, commencing at the beginning of page 1 of this Contract and ending at the conclusion of Clause 64.

Variation means any modification, addition, omission, or other variation to, in or from the Works, in accordance with Clause 41.

Works means the whole of the work and services to be performed by the Contractor under this Contract, and also including the provision of Equipment, in accordance with the Contract Documents and as further described in the Technical Requirements and includes any Variation.

Works Performance Bond has the meaning given in Clause 11.3(a).

Works Requirements means the technical document included as Appendix [•] which further outlines the requirements for the Works.

2. INTERPRETATION

General

2.1 In this Contract, unless the contrary intention appears:

(a) a reference to this Contract or another instrument includes any variation or replacement of either of them;

(b) a reference to a statute, ordinance, code or other law includes regulations and other instruments under it and consolidations, amendments, re-enactments or replacements of any of them;

(c) the singular includes the plural and vice versa;

(d) if a period of time is specified and dates from a given day or the day of an actual event, it is to be calculated exclusive of that day;

(e) references to any date or time of day are to Eastern European Time;

(f) a reference to a day is to be interpreted as the period of time commencing at midnight and ending 24 hours later;

(g) a reference to an Appendix is a reference to an appendix to this Contract;

(h) where an expression is defined, another part of speech or grammatical form of that expression has a corresponding meaning;

(i) headings are for reference only and do not form part of this Contract;

(j) references to the word **including** means including, but not limited to;

(k) references to the word **parties** means the Employer and the Contractor and the word **party** means one of them; and

(l) references to the word **approve** and **approval** means approved in writing.

(m) terms with capitalised initial letters shall have the meaning ascribed to them respectively in the Concession Agreement, which shall be deemed incorporated by reference, except as otherwise provided herein.

Codes and Standards

2.2 Wherever references are made in this Contract to codes and standards in accordance with which the Works are to be performed, the most recent edition or the revised version of such codes and standards shall apply, unless otherwise specified.

Units of Measurement

2.3 Units of measurement are specified in the Technical Requirements.

3. CONTRACT DOCUMENTS

3.1 The following documents and their attachments, if any, together constitute the Contract Documents:

(a) List of Documents [●]

3.2 Subject to Clause 3.1, the Contract Documents are intended to be complementary and mutually explanatory of one another. This Contract must be read as a whole.

3.3 If an ambiguity or discrepancy between the Contract Documents is discovered by the Employer, or brought to its attention by the Contractor, the Employer shall, where applicable, apply to the interpretation of the interaction between the Contract Documents an order of precedence which is the same as the order in which the Contract Documents are listed in Clause 3.1.

3.4 If, within these Terms and Conditions or within each individual Appendix of this Contract (but not between the terms and conditions and/or each individual Appendix) differing standards of product, workmanship or finish are provided for, the Contractor must provide those of the highest standard.

3.5 If the Contractor discovers any ambiguity or discrepancy in any document prepared for the purpose of performing the Works, the Contractor must immediately notify the Employer of the ambiguity or discrepancy.

3.6 In the event of inconsistency or ambiguity between the Concession Agreement and this Contract as far as the obligations of the Contractor are concerned, the provisions of the Concession Agreement shall prevail, unless and to the extent that this Contract contains more onerous obligations for the Contractor, in which case such terms will prevail, so that the Employer has the time and resources to comply with its obligations under the Concession Agreement.

4. CONDITIONS PRECEDENT

4.1 The parties agree it is a condition precedent to the coming of this Contract into effect that the following conditions are satisfied:

(a) the Contractor has delivered the Works Performance Bond to the Employer in accordance with Clause 11.3. (a);

(b) the Contractor has provided to the Employer copies of the insurance policies in the form of signed cover notes, which the Contractor must effect in accordance with Clause 38.1 and Appendix [•];

(c) a Notice to Proceed has been issued by the Employer.

4.2 The Employer may waive any of the conditions precedent in clause 4.1(a) to (b).

4.3 The conditions precedent in Clause 4.1 must be satisfied or waived under Clause 4.2 by the date [●] days after the date of this Contract's execution or such other date as agreed by the parties.

4.4 If the conditions precedent are not satisfied or waived by the date specified in Clause 4.3, or such other date as may be agreed by the parties, if any, then this Contract shall terminate and neither party shall have any liability to the other and each party shall each bear its own costs in relation to this Contract.

4.5 Notwithstanding Clause 4.1, the obligations of the parties under Clauses 4, 11.3. (a), 14, 47, 49, 50, 51, 58 and 60 shall commence on the date that this Contract is executed.

5. SCOPE OF WORK

Scope of Work

5.1 The Contractor will perform all works and provide all services, labour, personnel, materials and Equipment necessary to carry out and complete the Works in accordance with and under the Contract, including design, engineering, procurement, fabrication, construction, installation, pre-commissioning, commissioning, training of the Employer's personnel and performance testing of the Works.

5.2 Without derogating from Clause 31, the Contractor shall upon completion of the Works provide complete, functional and operating Facilities which comply with the Technical Requirements and confirms that its obligations include the procurement of all Equipment and the performance of all work and services not specifically mentioned in this Contract but which can be reasonably inferred from the Contract Documents as being required in a project of the size, nature and complexity of this

Project for the proper performance and completion of the Works as if the Equipment, work and services were expressly mentioned in this Contract.

Employer Supplied Information

5.3 (a) The Contractor acknowledges that all Employer Supplied Information is for the convenience of the Contractor only and that the Contractor enters into this Contract based on its own investigations and determinations as to the accuracy and adequacy of that information.

(b) The Contractor is not entitled to any extension of time or any extra costs arising out of or in connection with errors or omissions in any Employer Supplied Information.

(c) Any errors or omissions in the Employer Supplied Information shall not affect the warranties provided by, or the obligations of, the Contractor under this Contract and no error or omission in the Employer Supplied Information shall create any liability for the Employer whatsoever. Notwithstanding the foregoing, the Contractor shall notify the Employer of any error or purported error in any Employer Supplied Information, immediately upon the Contractor's discovery of the same.

6. TIME FOR COMMENCEMENT AND COMPLETION

6.1 The Contractor shall commence the Works on the Commencement Date and, without prejudice to Clause 30.2, the Contractor shall then perform the Works with due expedition and without delay in accordance with the Imminent Works Implementation Time Schedule and the Program so that Provisional Acceptance is achieved no later than the Date of Provisional Acceptance.

~~6.2~~ The Contractor shall achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance.

7. CONTRACTOR'S OBLIGATIONS

Performance of the Works

7.1 The Contractor shall perform the Works and manage and control the Sites in a professional, timely, safe, cost effective and environmentally responsible manner and in accordance with:

(a) this Contract, including the Technical Requirements;

(b) the obligations deriving from the Concession Agreement, as those are described in the Appendices [●];

(c) Best Industry Standards;

(d) all Government Approvals;

(e) all applicable Laws; and

(f) in general the terms and conditions of the Contract Documents, as listed in Clause 3.1 above.

7.2 The Contractor shall ensure that it and its Subcontractors at all time use all materials and utilities made available by the Employer pursuant to Clause 8.7(a), as efficiently as possible.

7.3 The Contractor shall, and shall procure that its Subcontractors, take all seasonal measures at the Sites to the extent that is consistent with Best Industry Practice.

Government Approvals

7.4 The Contractor shall:

(a) acquire and maintain:

(i) in its own name, all Government Approvals which the Contractor is permitted by Law to acquire and maintain in its own name and which are necessary for the performance of the Contractor's obligations under this Contract; and

(ii) in the Employer's name, those Government Approvals which by Law may be acquired and maintained by the Contractor in the Employer's name (notwithstanding that those Government Approvals may be specified in Appendix [•] as being the Employer's responsibility) and which are necessary for the performance of the Contractor's obligations under this Contract; Contractor is exclusively responsible for the payment of the various fees to Government Authorities and for Engineers' costs for preparation, application and obtaining of permits, all such costs being included in the Contract Price.

(b) Contractor is solely responsible for any and all of the fees, levies, contributions amounts in general that have to be paid to IKA (Social Insurance Authority) and to any other competent social security fund or organization for the execution of the Works, and such amounts are included in the Contract Price.

(c) at its own cost provide to the Employer reasonable assistance to acquire and maintain all Government Approvals which the Employer is required by Law to acquire and maintain and which cannot as a matter of Law be acquired and maintained by the Contractor in accordance with Clause 7.4(a)(ii); and

(d) upon the Employer's request, from time to time, to the extent permitted by Law and at its own cost, transfer to the Employer all Government Approvals identified by the Employer; and

(e) complete all registrations which are necessary for the Contractor to perform the Works in each of the Sites.

Laws

7.5 (a) The Contractor shall comply with all Laws that are binding upon the Contractor that affect the performance of this Contract and the Works.

Industrial Relations

7.6 (a) The Contractor:

(i) shall be responsible for the establishment and maintenance of all necessary policies to secure harmonious industrial relations in connection with the performance of the Works;

(ii) shall perform the Works, and shall cause its Subcontractors and their respective owners, employees, agents, consultants and contractors to perform the Works, in a manner which avoids labour disputes; and

(b) The Employer shall have the right, but not the obligation, to hire, contract with, or otherwise employ any of Contractor's personnel located in the Country following the completion of the Works.

Utilities

7.7 The Contractor shall obtain all utilities (including temporary utilities and temporary connections), at or in the vicinity of the Sites, which are necessary for the performance of the Works and which are not the responsibility of the Employer under Clause 8.7. The consumption cost of such Utilities and the metering of the Consumption, both are Contractor's Cost and are included in the Contract Price.

Consumables

7.8 The Contractor shall supply and make available all consumables, other materials and facilities and perform all work and services of whatsoever nature required to properly perform the Works other than those contemplated by Clause 8.7.

Operation Manual, Maintenance Manual, Commissioning Manual and As-Built Drawings

7.9 (a) In the case of the Operation Manual and the Maintenance Manual, at least six months prior to the Date of Provisional Acceptance, and in the case of the Commissioning Manual, at least six months prior to the date on which Mechanical Completion is forecasted to occur, the Contractor shall prepare and deliver to the Employer [●] electronic sets on CD-ROM or DVD in "native file format", and [●] printed sets each, in English, of the Operation Manual, the Maintenance Manual, and the Commissioning Manual for every and each one of the Regional Airports. The Contractor must then promptly update and revise the above Operation and Maintenance Manuals, as necessary, to reflect the completion of all parts of the Works and all defects and warranty obligations. In addition to any of the Employer's other rights and remedies, the Employer has the right, prior to the Date of Provisional Acceptance or the date on which Mechanical Completion occurs (as applicable), to request further revisions in the Operation Manuals and the Maintenance Manuals and the Commissioning Manuals if, in the Employer's reasonable judgment, the Operation Manuals, the Maintenance Manuals or the Commissioning Manuals do not meet the Standards and Specifications set out in this Contract and, if so requested, the Contractor shall, at it sole cost and expense, immediately furnish the Employer with such further revisions in both "native file format" and printed format.

(b) The Contractor must obtain all instruction manuals and special directions required for the operation and maintenance of the Equipment from the manufacturers of Equipment or prepare any written instructions which are not available from the manufacturers. The Operation Manual, the Maintenance Manual and the Commissioning Manual must comply with the Technical Requirements, and must be prepared in full consideration of the number, experience level and technical background of the Employer's operating personnel and Contractor's training-related obligations under Clause 7.11.

(c) The Operation Manual, the Maintenance Manual and the Commissioning Manual shall be prepared, in accordance with the requirements of this Clause 7.9, to facilitate the commissioning of the Works and the operation and maintenance of the completed Facilities at the performance, reliability, safety and maintainability levels the Facilities are required to achieve under this Contract. The Operation Manual, the Maintenance Manual and the Commissioning Manual must include all of the operational and maintenance requirements described in the Technical Requirements and must include all data books and purchase orders and inspection records relating to the Facilities.

(d) During the performance of the Works the Contractor shall from time to time properly prepare and update a full set of comprehensive and fully detailed As-Built Drawings and other documents for the Works, including the Equipment and the Facilities, in accordance with the Technical Requirements until no further updates are required by the Employer. The As-Built Drawings shall be kept at the Sites and used by the Contractor exclusively for the purposes set forth herein. The Contractor shall provide to the Employer upon the Employer's request [●] sets of As-Built Drawings, prior to Provisional Acceptance. If any of the As-Built Drawings are revised after Provisional Acceptance the

Contractor will at the Contractor's cost provide to the Employer as soon as possible after the revision of the relevant As-Built Drawing has been completed, [●] copies of each revised As-Built Drawing.

Spare Parts

7.10 (a) The Contractor shall provide all Spare Parts by Mechanical Completion to the Employer's nominated storage facility or facilities.

(b) All costs associated with the Commissioning Spares and the Capital Spares to be provided by the Contractor under this Contract are included in the Contract Price.

(c) (i) The price list for the Operating Spares is contained in Appendix [●].

(ii) Within [45]-[60] days of the receipt of notice from the Contractor that the Contractor intends to place purchase orders for Equipment to which the Operating Spares relate, the Employer may direct the Contractor as to which Operating Spares it requires the Contractor to acquire in conjunction with that Equipment and in those circumstances the Contractor will order the Operating Spares selected by the Employer. If after [45]-[60] days of receipt of the notice from the Contractor the Employer fails to notify the Contractor which Operating Spares the Employer requires, the Contractor shall proceed with Equipment purchase excluding the Operating Spares.

(iii) The price for the Operating Spares shall be invoiced separately by the Contractor and shall not form part of the Contract Price.

(d) The Contractor shall, at its sole cost and expense and notwithstanding the list included in Appendix [●], provide all Commissioning Spares required up to Provisional Acceptance.

(e) The Contractor may utilise the Capital Spares and the Operating Spares during Commissioning and during the Defects Liability Period provided that the Contractor shall, at its sole cost and expense, immediately replace any Capital Spares or Operating Spares which it may use as expeditiously as possible and in any event, the Contractor must have replaced or placed an irrevocable purchase order for the replacement of the Capital Spares or Operating Spares used no later than 30 days following the commencement of such use during the Commissioning or repair (as the case may be). All replacement Capital Spares and Operating Spares must be delivered, at the Contractor's sole cost and expense, to the Employer's nominated storage facility or facilities. The Employer will reimburse the Contractor the cost and expense incurred by the Contractor in procuring any Spare Parts used to repair a defect that, because of Clause 32.3 is not the responsibility of the Contractor to repair.

(f) The Contractor warrants the performance of all Spare Parts for the period that expires on the later of:

(i) the manufacturer's warranty period on the applicable Spare Parts; and

(ii) the expiry of the Defects Liability Period.

(g) If at Provisional Acceptance there remains any unused Commissioning Spares, ownership of such spares shall automatically vest in the Employer.

(h) The Contractor shall ensure that Spare Parts and wear and replacement parts for the Facilities shall remain available to be purchased by the Employer at market prices for a period of ten years following the Date of Provisional Acceptance.

Training

7.11 (a) The Contractor shall train the personnel to be supplied by the Employer pursuant to Clause 8.6, in accordance with the requirements set out in Appendix [•]. The training shall be designed to ensure those personnel will be able to efficiently, prudently, safely and professionally operate and maintain the Facilities in accordance with Best Industry Practice. Training shall consist of classroom and simulated training and training from Equipment vendors and on-the-job training to cover the activities described in Appendix [•]. The cost of training is included in the Contract Price. The cost of the Employer's personnel time during training activities shall not be charged to the Contractor.

(b) Without derogating from Clause 7.9, the Contractor shall, at its sole cost and expense, prepare a training manual in accordance with the requirements of Appendix [•] in English, to be submitted to the Employer for approval no later than 12 months after the Commencement Date. The Contractor shall, at its sole cost and expense, revise the training manual to accommodate any comments or concerns of the Employer.

Quality Assurance Plan

7.12 The Contractor shall establish, implement and maintain a Quality Assurance Plan which must comply with ISO9000 and ISO9001 and its accompanying parts and provisions and the requirements set out in Appendix [•] and this Contract and shall, not later than 30 days after the Commencement Date, submit the Quality Assurance Plan to the Employer for approval. The Employer shall either approve or reject with reasons the proposed Quality Assurance Plan within 30 days of its receipt. If the Employer does not respond to the Contractor within 30 days of its receipt of the proposed Quality Assurance Plan, the Employer shall be deemed to have approved the proposed Quality Assurance Plan under the condition that the Plan is in line with Contractual requirements of this Contract, applicable laws and norms, industry practice. If the Employer rejects the proposed Quality Assurance Plan, the Contractor must amend the Quality Assurance Plan to comply with the requirements of the Employer. The Contractor must then resubmit the Quality Assurance Plan to the Employer for approval within the period required by the Employer. The procedures in this Clause 7.12 must be repeated until the Employer approves the Quality Assurance Plan. Pending agreement of a Quality Assurance Plan the Contractor will implement a quality assurance plan in such form as the Employer may require.

7.13 The Quality Assurance Plan shall be designed to meet the following objectives:

(a) to ensure that the Works (including all detailed design and engineering documentation), when complete, shall comply with the requirements of this Contract;

(b) to ensure that the quality of the Equipment is not in any way degraded during receiving, storing, transporting, handling, inspection, installation and testing.

7.14 The Contractor shall:

(a) comply with the Quality Assurance Plan;

(b) ensure that any Subcontractor to whom any of the Works are subcontracted complies with the Quality Assurance Plan;

(c) not amend the Quality Assurance Plan without the prior written approval of the Employer; and

(d) allow the Employer's Representative and the Independent Engineer (and any other persons appointed or approved by the Employer) unrestricted access to inspect and audit the Contractor's compliance with the Quality Assurance Plan.

7.15 If the Contractor fails to comply with the Quality Assurance Plan, the Employer may give notice to the Contractor which sets out details of that failure and directs the Contractor to comply with the Quality Assurance Plan within the period nominated in that notice.

7.16 If the Contractor does not comply with the notice referred to in Clause 7.15, the Employer may employ others to perform the direction in that notice.

7.17 The costs incurred by the Employer under Clause 7.16 shall be deemed a debt due and payable by the Contractor to the Employer on demand.

Occupational health, safety and environmental requirements

7.18 The Contractor shall in performing its obligations under this Contract:

(a) comply with all Laws and the requirements of any Government Authority relating to occupational health, safety and the environment, including environmental impact assessment requirements;

(b) comply with the Approved Environmental Terms;

(c) comply with the occupational health, safety and environmental requirements set out in Appendix [●];

(d) conduct itself in accordance with Best Industry Practice; and

(e) exercise all necessary precautions to protect the health and safety of all persons, including its employees, employees of the Employer, and members of the public who may be affected by the actions of the Contractor.

7.19 The Contractor shall no later than 30 days after Commencement Date, submit a Health, Safety and Environmental Plan to the Employer for approval. The Health, Safety and Environmental Plan must be consistent with the Approved Environmental Terms and be in the format, and must comply with the requirements, as set out in Appendix [●].

7.20 The Employer shall either approve or reject with reasons the proposed Health, Safety and Environmental Plan within 30 days of its receipt. If the Employer does not respond to the Contractor within 30 days of its receipt of the proposed Health, Safety and Environmental Plan, the Employer shall be deemed to have approved the proposed Health, Safety and Environmental Plan under the condition that the Plan is in line with Contractual requirements of this Contract, applicable laws and norms, industry practice. If the Employer rejects the proposed Health, Safety and Environmental Plan, the Contractor must amend the Health, Safety and Environmental Plan to comply with the requirements of the Employer. The Contractor must then resubmit the Health, Safety and Environmental Plan to the Employer for approval within the period required by the Employer. The procedures in this Clause 7.20 must be repeated until the Employer approves the Health, Safety and Environmental Plan.

7.21 The Contractor shall:

(a) comply with the Health, Safety and Environmental Plan;

(b) ensure that any Subcontractor to whom any of the Works are subcontracted complies with the Health, Safety and Environmental Plan;

(c) not amend the Health, Safety and Environmental Plan without the prior written approval of the Employer; and

(d) allow the Employer's Representative and the Independent Engineer (and any other persons appointed or approved by the Employer) unrestricted access to inspect and audit the Contractor's compliance with the Health, Safety and Environmental Plan.

7.22 The Employer may issue directions in relation to any occupational health, safety and environmental issues which arise in connection with this Contract and the Contractor shall comply with those directions.

7.23 The Contractor shall from time to time and at the Contractor's cost assist the Employer to:

(a) update the Approved Environmental Terms and the Contractor shall, thereafter, promptly conform the Health, Safety and Environmental Plan; and

(b) prepare an environmental management plan for the operational period of the Project.

Project Management Plan

7.24 Within 30 days of the Commencement Date, the Contractor shall prepare and submit to the Employer for approval a Project Management Plan which shall fully comply with the Imminent Works Implementation Time Schedule. The Project Management Plan shall comply with the requirements of Appendix [●].

7.25 The Employer shall either approve or reject with reasons the proposed Project Management Plan within 30 days of its receipt. If the Employer does not respond to the Contractor within 30 days of its receipt of the proposed Project Management Plan, the Employer shall be deemed to have approved the proposed Project Management Plan under the condition that the Plan is in line with Contractual requirements of this Contract, applicable laws and norms, industry practice. If the Employer rejects the proposed Project Management Plan, the Contractor shall amend the Project Management Plan to comply with the requirements of the Employer. The Contractor shall then resubmit the Project Management Plan to the Employer for approval within the period required by the Employer. The procedures in this Clause 7.25 shall be repeated until the Employer approves the Project Management Plan. Pending approval of the Project Execution Plan the Contractor will implement a project management plan in such form as the Employer may reasonably require.

7.26 The Contractor shall:

(a) comply with the Project Management Plan;

(b) ensure that any Subcontractor to whom any of the Works are subcontracted complies with the Project Management Plan;

(c) not amend the Project Management Plan without the prior written approval of the Employer; and

(d) allow the Employer's Representative and the Independent Engineer (and any other persons appointed or approved by the Employer) unrestricted access to inspect and audit the Contractor's compliance with the Project Management Plan.

7.27 The Employer may issue directions requiring the Contractor to comply with its obligations under this Contract, including its obligation to comply with the Project Management Plan and the Contractor shall comply with those directions.

Effect of Approval and Compliance

7.28 The quality assurance requirements, occupational health, safety and environmental (including environmental impact assessment) requirements and project management requirements specified in

this Contract and the Contractor's compliance with them shall not in any way detract from or otherwise diminish the Contractor's obligations under this Contract nor will any inspection or audit by the Employer, the Independent Engineer or any person on their behalf in accordance with the Quality Assurance Plan or otherwise detract from or otherwise diminish the Contractor's obligations under this Contract.

7.29 Notwithstanding any approval by the Employer of the Quality Assurance Plan, the Health, Safety and Environmental Plan or the Project Management Plan, the Employer shall not be:

(a) responsible in any way for ensuring conformity of the Works with the requirements of this Contract; or

(b) liable for, or in connection with, any quality assurance requirements and occupational health, safety and environmental (including environmental impact assessment) requirements specified in this Contract or any consequences of any non-compliance with those requirements.

Import/Export obligations

7.30 The Contractor shall be responsible for complying with all Laws and procedures, including the provision of information in the correct format and in a timely manner, designated by customs and any other relevant Government Authorities for the exportation from the country of origin and importation into the Country or between the Countries of Construction Equipment, Equipment, Spare Parts and other things required to carry out and complete the Works (**Imported Materials**). All Imported Materials shall be imported in the name of the Employer and all bills of lading and other documents relating to the shipping and importation of Imported Materials shall stipulate that the Imported Materials are being imported in the name of the Employer.

7.31 The Contractor shall be responsible for complying with any and all statutory requirements and procedures with regard to the movement of Imported Materials within the Country.

7.32 The Contractor shall be responsible for transporting Imported Materials to the Country and promptly taking receipt of Imported Materials at the port or airport of entry into the Country and the proper unloading, handling and transportation of Imported Materials to the Site.

7.33 The Contractor shall be responsible for obtaining all export and import licences for Imported Materials and shall be responsible for complying with all exportation and importation procedures designated by the relevant Government Authorities for the exportation and importation of Imported Materials.

7.34 The Contractor shall, at its sole cost and expense, handle all Imported Materials at the point(s) of import and any formalities for customs clearance. If required by the Contractor as a result of applicable Law, the Employer shall provide to the Contractor within 10 Business Days of the Contractor's written request a power of attorney, in the form required by applicable Law, to enable the Contractor to comply with its obligations under this Clause 7.34. Delays in obtaining customs clearances in respect of Imported Materials are the exclusive responsibility of the Contractor.

7.35 If requested to do so the Contractor shall provide to the Employer free of charge a copy of any document issued or received by the Contractor in connection with the exportation or importation of Imported Materials.

Record keeping

7.36 Without derogating from any other provision of the Contract, the Contractor shall at its own cost maintain on file and make available to the Employer for inspection and copying, copies of all notices,

instructions, orders, approvals (including Government Approvals) directions, certificates, test reports and correspondence received by the Contractor from the Employer, and all correspondence issued to the Employer together with all minutes of meetings.

Performance of Works in the Regional Airports under operation

7.37 The Contractor is aware that the Works are to be carried out in the Regional Airports under operation and hence Contractor is fully aware that the activities to be carried out shall by no means hinder or jeopardise the operation of the Regional Airports, the safety of equipment and installations, the safety of the Regional Airport personnel, the safety and the comfort of the passengers and any other personnel or services supporting the aforesaid, therefore Contractor shall design and carry out the Works in the less disturbing manner, undertaking also the proper measures and working methods including work in shifts as may be required. Contractor is also aware that in certain Regional Airports is operating the Hellenic Air Force and hence all restrictions and precautions related with the operation of the HAF are to be respected and accounted for. Moreover the execution of the Works, especially the refurbishment works shall be carried out under 'clean' conditions e,g avoidance of excessive noise, dust control measures etc. Prior to the execution of any of the Works, Contractor shall check and verify that the indented work does not risk to damage/interrupt any vital installation related with airport operation (electrical, communication, firefighting etc). Contractor is also responsible to perform the Works under the Site and Airport regulations as detailed in Article 22 and the related Appendix [●]. All the above actions and obligations are paramount for proper execution of the Project and the related cost is included in the Contract Price.

7.38 Contractor is aware that the State, the HCAA, the Grantor and the Independent Engineer have a significant involvement in the Contract and the right to intervene in the execution of the Works, in accordance with the Concession Agreement as set forth in Appendix [●] and Contractor is aware and accepts such rights as detailed in the said Appendix. Furthermore, the Contractor acknowledges and agrees that the State may step-in to this Contract in the place of the Employer.

8. EMPLOYER'S OBLIGATIONS

General

8.1 The Employer may issue a Notice to Proceed at any time following the satisfaction or waiver of the conditions precedent in Clause 4.1(a) to (b).

8.2 The Employer must make timely payment to the Contractor of all amounts due under this Contract as and when due in accordance with this Contract.

Access to the Sites

8.3 The Employer shall provide to the Contractor access to as much of the Sites as may be required to perform the Works in accordance with the procedure and subject to the limitations and restrictions specified in Appendix [●].

8.4 The Contractor hereby acknowledges and agrees that:

(a) it may not be given exclusive access to the Sites;

(b) it shall be given access to the Sites in a staged manner in accordance with the procedure and subject to the limitations specified in Appendix [●]; and

(c) any access rights conferred upon Contractor pursuant to the Contract shall not be construed in any way as conferring any right of ownership in the Facilities or the Sites, upon the Contractor and that it shall make no claims as a result of being given such access rights.

Government Approvals

8.5 (a) The Employer shall reasonably assist the Contractor to obtain the Government Approvals to be obtained in the name of the Contractor pursuant to Clause 7.4(a).

(b) The Employer shall reasonably assist the Contractor to obtain those Government Approvals which pursuant to Clause 7.4(a)(ii) must as a matter of Law be issued in the name of the Employer.

Employer's personnel

8.6 (a) The Employer shall provide the number of operating and maintenance personnel outlined in Appendix [•] to assist the Contractor during and in connection with the Commissioning and the Performance Tests. Should additional personnel above and beyond those outlined in Appendix [•] be required to successfully commission and start-up the Works, it will be the responsibility of the Contractor, at its sole cost and expense, to supply said personnel. All plans to use additional manpower shall be approved in writing by the Employer in its discretion. Starting dates for personnel provided by the Employer will be determined by the Employer acting in consultation with the Contractor.

(b) Prior to Provisional Acceptance, any act or omission of any personnel provided by the Employer pursuant to this Clause 8.6 shall, provided those personnel are acting in accordance with the Contractor's instructions, directions, procedures or manuals, be deemed to be an act or omission of the Contractor and the Contractor shall not be relieved of any of its obligations under this Contract or have any claim against the Employer by reason of any act or omission.

Employer-supplied materials and utilities

8.7 (a) Commencing on the relevant dates set out in Appendix [•], the Employer shall supply and make available to the Contractor at the Points of Delivery the materials and utilities specified in Appendix [•].

(b) Notwithstanding Clause 8.7(a), the Employer will have no obligation to supply any of those materials and utilities unless:

(i) the Contractor has given the Employer at least 30 days prior notice of the quantities which the Employer is to deliver and the dates that those items are to be delivered to the Points of Delivery; and

(ii) the Contractor can and needs to use such materials and utilities.

(c) The Contractor shall at its sole cost and expense procure all other items of a consumable nature necessary for the satisfaction of its obligations under this Contract.

9. CONTRACT PRICE

9.1 The Contract Price is a firm, fixed and final lump sum, not subject to escalation or any alteration, except as expressly provided in this Contract. The Contractor shall pay all taxes, duties, social security contributions and fees required to be paid by him under this Contract, and the Contract Price shall not be adjusted for any of these costs

9.2 The Contractor is deemed to have satisfied itself of the correctness and sufficiency of the Contract Price which, except as otherwise explicitly provided in this Contract, covers all its

obligations under this Contract and makes allowances for all risks assumed by the Contractor under this Contract. The Contractor shall be deemed to have satisfied himself and taken account of, without limitations, the following aspects:

(a) All conditions and circumstances affecting the Contract Price, including taxes, social security contributions, duties etc;

(b) The necessity of carrying out the Works as described in this Contract ;

(c) The general and special conditions and circumstances of the Sites;

(d) The general labour situation at the Sites in the Country.

9.3 The Contract Price is payable in Euro. The Contractor waives any right to receive payment in a currency other than the specified currency, or for any adjustment to be made to the Contract Price for any reason, including foreign exchange fluctuations or the Contractor making any expenditure in a currency other than the specified currency.

10. TERMS OF PAYMENT

Payments

10.1 The Employer must, subject to Clauses 10.5 and 10.7, pay the Contractor the Contract Price in accordance with Appendix [•] and this Clause 10.

10.2 Unless otherwise agreed by the parties, all payments by the Employer to the Contractor will be by electronic funds transfer to a bank account notified by the Contractor to the Employer.

Advance Payment

10.3 Subject to the Contractor providing the Advance Payment Guarantee in accordance with Clause 11.2(a) and to the Commencement Date having occurred, the Employer will pay to the Contractor the advance payment specified in Appendix [•] within [14] days of receiving an official receipt from the Contractor for the advance payment.

Request for Payment

10.4 (a) On the 15th day of each month commencing with the month following the month in which the Commencement Date occurs, and no more than once a month, the Contractor shall submit to the Employer, a Request for Payment covering the Payment Milestones completed by the last day of the previous month. Each Request for Payment must set out the sum of all prior payments made to that date by the Employer to the Contractor.

(b) Each Request for Payment must be accompanied by:

(i) a progress report which satisfies the requirements of Clause 17.2;

(ii) a detailed statement describing the completion, in accordance with this Contract, of the Payment Milestones to which the Request for Payment relates;

(iii) the Contractor's certification that:

(A) it has reviewed all financial and budget data contained in the Request for Payment and the same is true and complete;

(B) it has no claim for any additional costs or any extension of time in connection with the Works which comprise the Payment Milestones that are the subject of the Request for Payment;

(C) that the quality of all detailed engineering and other services performed and all completed Works accord with the requirements of this Contract;

(D) each obligation, item of cost or expense has not been the basis of any previous payment (unless the amount of the payment was subsequently reimbursed to the Employer);

(iv) a statutory declaration by the Contractor's Representative that each Subcontractor which performed Works which were included in the payment most recently made by the Employer was paid all amounts then due to it for those Works or there is a genuine dispute between the Contractor and Subcontractor relating to such amounts; and

(v) if there is a dispute pending with respect to Works covered by the Request for Payment as a result of which the Contractor intends to withhold payment from a Subcontractor, a report of the dispute and the circumstances.

(vi) Updated certificates, confirming that Contractor does not have any outstanding issues with a) Tax Authorities and b) Labour, Social Insurance Authorities.

(c) Within 15 Business Days of its receipt of a Request for Payment, the Employer shall by notice to the Contractor either approve the Request for Payment, partially approve and partially reject the Request for Payment or reject the Request for Payment. Any rejection or partial rejection of a Request for Payment shall be accompanied by reasons for that rejection or partial rejection.

(d) The Employer shall within 30 days after receipt of a Request for Payment and no more than once a month, pay the amount approved by the Employer less any amounts retained, withheld or set off pursuant to Clauses 10.5 or 10.7.

(e) For the avoidance of doubt, the Contractor shall not be entitled to any payment whatsoever for any partially completed Payment Milestones.

Payments withheld

10.5 The Employer may withhold from any payment due to the Contractor, amounts the Employer deems reasonably necessary or appropriate to protect it from liability or loss because of any one or more of the following reasons:

(a) material defects, deficiencies or errors in any Works or engineering or other services performed by the Contractor, whether or not payment with respect to those matters has been made by the Employer;

(b) failure by the Contractor to provide insurance policies in accordance with Clause 38.1;

(c) any overpayments made by the Employer in any previous payment; and

(d) notice of a dispute with a Subcontractor has been given by the Contractor under Clause 10.4(b)(v).

Final Payment

10.6 (a) Within 30 days after receipt of the Certificate of Provisional Acceptance, the Contractor shall submit a final payment claim and endorse it **Final Payment Claim**. The Contractor must include in that claim:

(i) statements for the Contract Price, summarising and reconciling all previous payments made by the Employer and adjustments in the Contract Price; and

(ii) other amounts that the Contractor considers to be due from the Employer.

(b) Except as provided in Clause 10.6(d), within 30 days after receipt of the Final Payment Claim, the Employer shall pay to the Contractor the Final Payment less any disputed amounts, subject to the Employer's right under Clause 10.7 to set off against amounts due from the Contractor. If the amount that the Contractor owes to the Employer under Clause 10.7 is greater than the Final Payment, then the Contractor shall pay the excess amount, which shall be deemed to be a debt due and payable, to the Employer within 30 days after the Employer's receipt of the Final Payment Claim.

(c) After the expiry of the 30 day period referred to in Clause 10.6(a), a claim which the Contractor was entitled to make, but has not made in a Final Payment Claim, shall be deemed to have been irrevocably waived by the Contractor.

(d) The Final Payment will not become due until the Contractor submits to the Employer:

(i) the Certificate of Release; and

(ii) any and all outstanding documentation required to be given to the Employer by the Contractor under this Contract.

Set off

10.7 Without limiting Clause 10.5, the Employer may deduct from any moneys which are or may be payable by the Employer to the Contractor or which the Employer may hold as security for the Contractor's proper performance of this Contract (including any retained sums or any amounts callable under the Good Performance Guarantee, the Advance Payment Guarantee or the Retention Money Guarantee), any money which may be or is payable by the Contractor to the Employer. Nothing in this Clause 10.7 affects the right of the Employer to recover from the Contractor the whole of the debt or any balance that remains due after any deduction.

Payment, Certificates, Use Not Acceptance

10.8 No execution or delivery by the Employer of any certificate nor the making of any payment to the Contractor nor the use of the Works or any part thereof by the Employer shall constitute or be interpreted as acceptance of the Works or any part thereof and shall not relieve the Contractor of any of its obligations or liabilities with respect thereto.

Default Interest

10.9 (a) In the event that the Employer fails to pay to the Contractor any undisputed sum due under the Contract or the Contractor fails to make any payment to the Employer on the date such payment becomes due or within the period set forth in the Contract, the Contractor or the Employer (as the case may be) will be liable to pay to the other interest on the amount of such delayed payment at the Default Interest Rate which shall be applied to the delayed amount for the period commencing from the date the payment was due until the date when payment is made in full (including the period after any award of an arbitral tribunal).

(b) Any payment by either the Contractor or the Employer shall be credited first against any interest which has accrued pursuant to Clause 10.9(a) and the balance of the payment, if any, shall be applied to reduce the outstanding balance.

11. SECURITY

Issuance of security

11.1 The Contractor shall provide the security specified below in favour of the Employer at the times, and in the amount, manner and form specified in this Contract.

Advance Payment Guarantee

11.2 (a) The Contractor shall, as a condition precedent to receiving the advance payment referred to in Clause 10.3, provide an approved, unconditional and irrevocable advance payment guarantee in the form set out in Appendix [●] from an Acceptable Bank, which has been approved in advance by the Employer in its absolute discretion, in an amount equal to that advance payment (the **Advance Payment Guarantee**).

(b) The Advance Payment Guarantee will reduce by an amount equal to [●]% of each of the amounts paid to the Contractor by the Employer in accordance with Clause 10.4(d) (other than the advance payment) until the Advance Payment Guarantee reaches a zero balance at which time it will be returned to the Contractor.

Works Performance Bond

11.3 Works Performance Bond

(a) On or before the Contract Commencement Date, the Contractor shall deliver to the Employer the Works Performance Bond issued from an Acceptable Bank for an amount equal to (X) million Euro (€X), the form of which has been agreed by the Contracting Parties and is attached as Appendix [●].

(b) The Works Performance Bond shall be issued to the Employer as beneficiary.

Retention Money/Guarantee

11.4 In addition to any other rights contained in this Contract, the Employer will retain [X]% of the amount of each payment to the Contractor.

11.5 (a) The Contractor may from time to time provide to the Employer a money retention guarantee in the form set out in Appendix [●] from an Acceptable Bank, which has been approved by the Employer in its absolute discretion for a sum equal to all or part of the retention money withheld by the Employer under Clause 11.4 (the **Retention Money Guarantee**).

(b) Upon receipt of the Retention Money Guarantee, the Employer must promptly pay to the Contractor the retention moneys withheld up to the sums guaranteed by the submitted Retention Money Guarantee. If the Retention Money Guarantee provides for the amount secured by it to increase over time in an amount which is equivalent to the Employer's right to retain under Clause 11.4, the Employer shall cease to retain amounts under Clause 11.4 to the extent that equivalent security is provided by the Retention Money Guarantee.

- **Release of retention money/guarantees**

The release of retention money/guarantees shall take place in accordance with Appendix [●].

- **Retention of Advance Payment**

Beside the above mentioned retention the Employer will retain a further [●]% of the amount of each payment to the Contractor, for repayment of Advance Payment until the Advanced Payment is fully returned to Employer

Interest on security

11.6 The Employer is not obliged to hold any retained amounts or cash security in any definable account. The Employer owns the interest and is not required to account to the Contractor for any interest earned on cash security.

Expiry of Guarantees

11.7 In the event that the Advance Payment Guarantee has an expiry date which will occur before the date on which the Advance Payment Guarantee reaches a zero balance in accordance with Clause 11.2(b), the Works Performance Bond has an expiry date which will occur before the Date of Final Acceptance or the Retention Money Guarantee has an expiry date which will occur before the Date of Final Acceptance, the Contractor will procure that a bank which has been approved in advance by the Employer in its absolute discretion will prior to a date falling 30 days before the expiry of the relevant guarantee, have provided a replacement or renewed guarantee substantially in the same form as the guarantee it is replacing in an amount equal to the then unused portion of the relevant guarantee. The replacement guarantee must take effect no less than 10 days prior to the expiry of the relevant guarantee which is being replaced. It is agreed that a breach of this Clause 11.7 will entitle the Employer to make a written demand under the Advance Payment Guarantee, the Good Performance Guarantee or the Retention Money Guarantee as the case may be.

11.8 If the Advance Payment Guarantee, the Works Performance Bond or the Retention Money Guarantee is called solely as a result of a breach by the Contractor of Clause 11.7 and if the breach is, in the reasonable opinion of the Employer, adequately remedied by the issue of a new or amended guarantee or by the implementation of arrangements satisfactory to the Employer, the Employer will repay to the Contractor those amounts, if any, received by the Employer on the calling of the relevant guarantee on account of the breach of Clause 11.7.

12. TAXES

Responsibility to pay Taxes

12.1 (a) The Contractor shall be solely liable for payment of, and warrants that it will pay, or ensure the payment of:

(i) all Taxes imposed and assessments made in relation to the Construction Equipment, Equipment and the Works;

(ii) all contributions payable by Law, award and pursuant to any contract with an industrial or trade union or other association of employees or otherwise with respect to or ascertained by reference to the wages, salaries or other compensation paid to employees of the Contractor or its Subcontractors in respect of the Works, including employees/contractors social insurance premiums taxes or contributions for workers' compensation, unemployment or sickness benefit, old age benefit, welfare funds, pensions and disability insurance;

(iii) the cost of all import or export licenses if required and all import or export taxes or duties or tariffs on services, Construction Equipment and Equipment imported or exported by the Contractor in connection with or for the purposes of the Contract; and

(iv) all harbour and / or airport dues, pilotage fees, port fees, wharf fees, loading or unloading costs, gang fees and all excesses for such dues, costs or fees.

The Contractor shall be liable for and defend, indemnify and hold harmless the Employer, and its Affiliates, their successors and assigns and each of their employees, agents, officers and directors from and against any and all Losses and Liabilities that arise out of any of the above mentioned Taxes.

12.2 The Employer shall be liable for and defend, indemnify and hold harmless the Contractor and its employees, agents, officers and directors from and against any and all Losses and Liabilities that arise out of any Taxes for which Employer is responsible pursuant to Clause 12.

Withholding Tax

12.3 The Employer is not liable to the Contractor and the Contractor has no claim against the Employer in respect of any sum which would otherwise be payable to the Contractor under the Contract:

(a) which the Employer has withheld from payment in accordance with any Law (including any Law relating to Tax), until it is released from, or relieved from all liability pursuant to the relevant Law in respect of the amount so withheld and is lawfully entitled to pay the sum to the Contractor; or

(b) which it has paid in accordance with the provisions of any Law (including any Law relating to Tax) to the person legally entitled to accept payment.

Exemptions and concessions

12.4 (a) The benefit of any Tax exemption or concessional rate available when the Contractor purchases Equipment must, as far as possible, be passed onto the Employer if the cost of the relevant Equipment is charged to the Employer on a pass-through basis in accordance with this Contract.

(b) Where the Employer and its contractors (including the Contractor) are entitled to an exemption or concession concerning any Tax or import duty with respect to Equipment, the Contractor shall use reasonable endeavours to assist the Employer in its claim for such concession or exemption.

(c) If the Contractor's act(s) or omission(s) result in the Employer not receiving the full benefit of or otherwise prejudices any available Tax exemption(s) or concessional rate, the Contractor shall reimburse the Employer for and indemnify the Employer against any Losses and Liabilities arising out of the action or failure to act.

13. INTELLECTUAL PROPERTY RIGHTS

Contractor to obtain all necessary rights

13.1 Except for Employer Background IP, the Contractor shall, at its own cost, obtain in the Employer's name all necessary rights and licences to Intellectual Property subsisting in any matter, thing or process (including documentation, drawings and software) used or to be used by or on behalf of the Contractor in performing the Works or delivered or to be delivered by it to the Employer under this Contract or required for the completion, operation, maintenance, repair, expansion, sale, financing or refinancing of the Facilities.

Ownership of Project IP

13.2 All Project IP vests in and shall be the property of the Employer upon it coming into existence.

Licence of Project IP and Employer Background IP

13.3 The Employer grants to the Contractor a non-exclusive, royalty-free, non-transferable licence to use, reproduce, modify and adapt the Project IP and the Employer Background IP for the sole purpose of performing the Works and performing its other obligations under this Contract. The licence will endure until the earlier of termination of this Contract or the expiry of the Defects Liability Period, whichever is the earlier. If the Contractor provides Project IP and/or Employer Background IP to a Subcontractor the Contractor shall enter into an agreement with the Subcontractor requiring that the Subcontractor comply with Clause 13 of this Contract.

Licence of Contractor Background IP

13.4 The Contractor grants to the Employer a perpetual, irrevocable, non-exclusive licence of the Contractor Background IP to use, reproduce, modify, adapt and otherwise exploit (at any level) the Contractor Background IP to the extent necessary to exercise its rights with respect to the Project IP. Any fees in relation to the granting of this licence are deemed to form part of the Contract Price.

Intellectual property warranty and indemnity

13.5 The Contractor hereby undertakes, warrants and represents that:

(a) it has all rights and licences necessary to grant the Employer the licence of the Contractor Background IP granted in Clause 13.4; and

(b) the Project IP and the Contractor Background IP and any use or other exploitation (at any level) of it by or on behalf of the Employer, whether in the completion, operation, maintenance, repair, expansion, financing or refinancing of the Facilities or otherwise, will not infringe the Intellectual Property of any third party.

13.6 Notwithstanding Clause 34.2, the Contractor shall indemnify the Employer and its directors, officers, employees, agents and contractors from and against all Losses and Liabilities arising out of any claim that the Project IP and/or the Contractor Background IP or any use by or on behalf of the Employer infringes the Intellectual Property of a third party.

Right to operate or use the Works

13.7 If, in connection with a claim referred to in Clause 13.6, the Employer is enjoined or either the Employer or the Contractor is prevented from operating, using, or otherwise exploiting (at any level) the Works, the Facilities, the Project IP or the Contractor Background IP or any part thereof (the **Infringing Matter**), the Contractor shall at its own expense, in addition to its other obligations under the Contract, take all steps necessary to procure for the Employer and the Contractor the right to operate, use or exploit the Infringing Matter for its intended purpose.

If the Contractor is unable to procure such rights within such time as the Employer directs, the Contractor must promptly, at is own expense, comply with any direction by the Employer to:

(a) modify the Infringing Matter (but not so as to adversely affect its functionality or fitness for the purpose for which it is intended);

(b) replace the affected part of the Infringing Matter to overcome the infringement;

(c) remove the affected part of the Infringing Matter and compensate the Employer for any cost, loss, expense or damage incurred by the Employer as a result of such removal; and/or

(d) acquire a licence on the terms required by this Clause 13 for the Employer operate or to use such Infringing Matter.

Any direction given under this 13.7 does not constitute a Variation or waiver, nor does it entitle the Contractor to an extension to the Date of Provisional Acceptance nor to any additional or increased payment by the Employer.

No third party payments

13.8 The Contractor represents and warrants that except for amounts included in the Contract Price, no royalties or other payments are or will become due or payable by the Employer to the Contractor or any other person in respect of any of the licences granted to the Employer hereunder.

Return of material forms of Project IP

13.9 No later than 15 days before the expected earliest to occur of termination of this Contract or the expiry of the Defects Liability Period, the Contractor shall deliver to the Employer all documents in connection with the Works which contain Project IP in the possession, power or control of the Contractor or any Subcontractor.

Assignment and Sublicenses

13.10 The Employer may assign any of the licences granted to it hereunder in accordance with Clause 46 or grant sublicenses to any third party for the purposes of completing, operating, maintaining, repairing, expanding, financing or refinancing the Facilities or any part(s) thereof, and such sublicenses will survive termination of this Contract or the expiry of the Defects Liability Period.

Moral Rights

13.11 The Contractor hereby irrevocably waives and will cause each author of Relevant Materials to irrevocably waive, all moral rights and any other similar rights with respect to Relevant Materials, whether arising under copyright or otherwise. In addition, the Contractor hereby agrees, and shall procure the agreement of each author of Relevant Materials, that the Employer in its absolute discretion:

(a) need not identify the Contractor or any author as the author(s) of Relevant Material; and

(b) may:

(i) materially distort, destroy, mutilate, alter or in any other way change;

(ii) add to, delete from, re-title; and

(iii) reproduce, publish, copy, adapt,

the Relevant Material (or a substantial part of or adaptation of it) in any way it sees fit in any medium and in any context and with or without other text, data or images.

Survival of obligations

13.12 Except as provided in Clause 13.3, the obligations in this Clause 13 survive the completion, expiry or termination of this Contract.

14. CONFIDENTIALITY

Confidential Information

14.1 Each party shall ensure all Confidential Information is kept strictly confidential and is not disclosed directly or indirectly to any person other than a director, officer, employee, Subcontractor, consultant, representative or advisor (the **Representatives**) of a Party or a Party's Affiliates or of the State or of the Grantor or of the Independent Engineer without the prior written approval of the other party. Each party shall take all steps as are necessary to ensure that the terms and conditions of this Clause 14 are binding upon its Representatives and any Representatives of such party's Affiliates. The foregoing provisions will not apply to Confidential Information which the disclosing party proves:

(a) was in the disclosing party's possession prior to the date of this Contract other than any information that was provided directly or indirectly by the other party or which is the subject of a confidential obligation between the parties; or

(b) becomes generally available to the public or is in the public domain through no fault of the disclosing party; or

(c) is required to be produced by order of a court or under the requirements of any applicable Law or stock exchange, provided that in those circumstances, the disclosing party shall notify the other party as soon as reasonably practicable to enable the other party to take steps as it considers necessary to resist production, pending which the disclosing party shall take all reasonable steps to resist (or where that is not practicable, to minimise) any production of Confidential Information, subject to the approval of the other party; or

(d) was obtained from a third party without an obligation of confidentiality.

The obligations in this Clause 14 shall survive the completion, expiry or termination of this Contract.

14.2 Each party agrees:

(a) not to store Confidential Information on any computer, data base or other electronic means of data or information storage ("**computer**") unless the computer is under the sole control of the party and cannot be accessed by any third parties, in which case the party can store the Confidential Information on that computer;

(b) not to copy the Confidential Information in whole or in part except as necessary for the purposes of the Project;

(c) not to alter or remove any proprietary rights or copyright notice or other identification which indicates an ownership interest in any part of the Confidential Information;

(d) to notify the other party of the existence of any circumstances surrounding any unauthorised knowledge, possession or use of the Confidential Information or any part of it by any person;

(e) to take reasonable steps which are necessary or desirable to ensure continued confidentiality and protection of the Confidential Information and to prevent access to or use of the Confidential Information by any unauthorised person;

(f) in the case of termination of this Contract, the Employer may retain all Confidential Information of the Contractor needed to complete the Works and operate the Facility.

Media releases

14.3 The Contractor shall not issue any information, publication, document or article for publication concerning the Works or the Project in any media without the prior approval of the Employer. The Contractor shall refer to the Employer any enquiries from the media concerning the Works or the Project.

Disclosure to third parties

14.4 Notwithstanding Clauses 14.1 and 14.2 all obligations imposed on the Employer by this Clause 14 are subject to the Employer's unfettered rights to:

(a) disclose any information to the State and/or to the Grantor and/or to the Independent Engineer (including their advisers from time to time) and to the Employer's insurers;

(b) disclose any information to any other persons for the purposes of a bond issue or other raising of finance in connection with the Project;

(c) disclose any information to any potential or investor in the Facilities, the Employer or any of the Employer's shareholders; and

(d) disclose any information to third parties for the purpose of the completion, repair, operation or maintenance of the Facilities.

15. REPRESENTATIVES

Employer's Representative

15.1 (a) No later than 15 days before the expected Commencement Date, the Employer shall appoint and notify the Contractor of the name of the Employer's Representative. The Employer may from time to time appoint a different person as the Employer's Representative in place of the person previously appointed and in which case he shall give notice of the name of that person to the Contractor without delay. The Employer's Representative shall represent and act for the Employer at all times up to the Date of Final Acceptance.

(b) All notices, instructions, information and other communications to be given by the Contractor to the Employer under this Contract shall be given to the Employer's Representative.

(c) The Employer's Representative may at any time delegate to any person any of the powers and duties vested in it by notice to the Contractor. Any act or exercise by any person of powers and duties delegated to them in accordance with this Clause 15.1 shall be deemed to be an act or exercise by the Employer's Representative.

(d) The Contractor shall comply with the Employer's Representative's written directions, orders and instructions. Any approval, consent, instruction, order, direction or request given by the Employer's Representative shall not in any way limit, reduce or waive the obligations or liabilities of the Contractor under this Contract. Any communication received by the Contractor from someone other than the Employer's Representative or his authorised delegate shall not be valid and shall not be relied on.

(e) Except where this Contract otherwise provides, a direction, order or instruction may be given orally and the Employer's Representative must, as soon as practicable, confirm in writing that direction, order or instruction.

Contractor's Representative

15.2 (a) No later than 15 days after the date on which this Contract is signed, the Contractor must appoint the Contractor's Representative whose identity has been previously approved by the Employer.

(b) The Contractor's Representative shall represent and act for the Contractor with respect to all issues and matters arising in connection with this Contract at all times during the term of this Contract and shall be responsible for overseeing the execution of the Works. The Contractor shall be bound by the acts and omissions of the Contractor's Representative. Matters within the knowledge of the Contractor's Representative are deemed to be within the knowledge of the Contractor.

(c) All notices, instructions, information and all other communications to be given by the Employer to the Contractor under this Contract shall be given to the Contractor's Representative.

(d) The Contractor shall not remove or replace the Contractor's Representative without the Employer's prior consent, which shall not be unreasonably withheld.

16. CONTRACTOR'S ORGANIZATION

Organization chart

16.1 Without derogating from the requirements of Clause 16.2 and the Technical Requirements, no later than 15 days after the Commencement Date, the Contractor shall submit to the Employer for the Employer's approval an organization chart showing the proposed organization to be established by the Contractor for performing the Works, including the identities of the Contractor's proposed Key Personnel, together with the curricula vitae of such proposed Key Personnel to be employed in the Works. The Contractor shall promptly inform the Employer of any proposed revision or alteration of the organization chart. Any revision or alteration shall not be made without prior approval of the Employer, which shall not be unreasonably withheld.

Key Personnel

16.2 (a) The Key Personnel shall be engaged in the performance of the Works in the positions and in respect of the duties set out in Appendix [•].

(b) The Contractor shall ensure that any individual member of its Key Personnel is readily available to discuss, explain or make presentations on any part of the Works for which it is responsible.

(c) The Contractor shall not remove or replace any Key Personnel without prior approval of the Employer, which must not be unreasonably withheld. Any substitute personnel must be suitably qualified for the duties of the position to which the Contractor intends to appoint them. The Contractor shall provide an uninterrupted transition between the Key Personnel and their replacements.

Replacement of persons

16.3 The Employer may by notice to the Contractor and on reasonable grounds direct the removal of any person, including Key Personnel, engaged in the performance of the Works. Upon receipt of that notice, the Contractor shall, at its sole cost and expense, remove that person from the Works and shall not employ that person on the Site or in activities connected with the Works without the Employer's prior approval. The Contractor shall then promptly appoint a suitable replacement at its sole cost and expense.

17. PROGRAM AND PROGRESS

Program

17.1 No later than 15 days after the Commencement Date, the Contractor shall prepare and submit for the Employer's approval, a Program, in a form acceptable to the Employer which must:

(a) show the Commencement Date, the date on which Mechanical Completion is planned to occur and the Date of Provisional Acceptance;

(b) illustrate the Critical Path of the Works and the Critical Activities;

(c) indicate the sequence in which it proposes to perform the Works to achieve Mechanical Completion, Provisional Acceptance and Final Acceptance in accordance with this Contract;

(d) comply with the Imminent Works Implementation Time Schedule;

(e) in relation to the Government Approvals specify the time:

(i) by which the Contractor will provide to the Employer any and all drawings, documents and other information, required for those Government Approvals to be obtained by the Employer;

(ii) by which those Government Approvals to be obtained by the Employer are required;

(iii) by which Contractor will provide to the relevant Government Authorities any and all drawings, documents and other information, required for those Government Approvals to be obtained by the Contractor;

(iv) by which those Government Approvals to be obtained by the Contractor are required (which shall be no later than the time a competent and diligent contractor, in the position of the Contractor, conducting itself in accordance with Best Industry Practices, would reasonably require those Government Approvals); and

(v) required for the various Government Authorities to issue any and all Government Approvals; and

(vi) address any other matters required by the Employer as specified in the Technical Requirements.

Any software used to generate the Program must be approved by the Employer, in its sole discretion. If the software used to generate the Program, or part thereof, is proprietary software of the Contractor or any other party, the Contractor shall provide the Employer or procure that the Employer is provided with, with a copy of that software and a unrestricted licence for the Employer's officers, agents and employees to copy and use it, at no additional cost to the Employer, for the balance of the duration of the Project.

Progress reports

17.2 The Contractor shall monitor progress of all the activities associated with the performance of the Works and the activities specified in the Program, and supply a progress report to the Employer and every month or more frequently as the Employer may, in its absolute discretion, direct.

The progress report must be in a form acceptable to the Employer and must include the following as well as all items noted in the Technical Requirements:

(a) percentage completion achieved compared with the planned percentage completion for each activity;

(b) wherever any activity is falling behind schedule, the likely consequences thereof and a description of the corrective action(s) to be or being taken;

(c) a general report on the status of the Works;

(d) information on all critical aspects influencing the progress of the Works;

(e) charts of the progress of the Works; and

(f) any other information the Employer may require from time to time.

Revised Program

17.3 The Contractor shall use its best endeavours to anticipate and to avoid delay in the progress of the Works and do all things necessary to ensure a satisfactory rate of progress at all times.

17.4 If at any time the Contractor's actual progress of the Works falls behind that specified in the Program, or it becomes apparent that the progress of the Works will fall behind, the Contractor shall immediately notify the Employer and promptly prepare and submit to the Employer a detailed, written proposal to overcome the delay to the progress of the Works and a revised Program showing any and all changes to the Critical Path of the activities which make up the Works, taking into account the prevailing circumstances, and notify the Employer of the actions to be or being taken to expedite progress of the Works and overcome the delay so as to achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance. The actions referred to above will not constitute an acceleration and the Contractor shall not be entitled to any extension of time or any addition to the Contract Price for taking any such action.

In all other circumstances the Contractor shall revise the Program as and when appropriate and must submit all revisions to the Employer for approval. A revised Program shall only become the applicable and current Program for the purposes of this Contract if it is approved by the Employer.

17.5 Nothing in Clause 17.4 shall relieve the Contractor of its obligations under this Contract nor bind or create any obligation or liability on the part of the Employer or constitute any form of acknowledgment that the Contractor is or may be entitled to any extension of time or addition to the Contract Price.

17.6 The Contractor will attend progress meetings as directed by the Employer. The Contractor will be responsible for preparing the minutes of all progress meetings with the Employer. No later than seven days after a progress meeting the Contractor will submit to the Employer for approval the minutes of the relevant meeting. No later than three days after receipt of the minutes the Employer will either confirm that the minutes are agreed or it will notify the Contractor of the corrections that must be made to the minutes. The Contractor will correct the minutes as required by the Employer and re-submit the minutes (duly corrected) to the Employer no later than three days following receipt of the Employer's comments. This procedure will be repeated until the Employer confirms that the minutes are agreed. If the Employer does not confirm that the minutes are agreed or notify the Contractor of the required corrections within the three day period following receipt of the minutes, the minutes will be deemed to have been agreed.

Progress of the Works

17.7 If, in the opinion of the Employer, there is a delay in the progress of the Works attributable to the Contractor or for which the Contractor has accepted the risk under this Contract and there is a reasonable likelihood that there will be a delay to the Date of Provisional Acceptance:

(a) the Employer may direct the Contractor to:

(i) reschedule or reallocate the Contractor's resources; or

(ii) reprogram and adjust activities, sequences and the performance of the Works as the case may be; or

(b) the Employer may at any time after giving the Contractor 14 days' notice:

(i) employ any third party to assist the Contractor as the Employer deems appropriate; or

(ii) omit any part of the Works in accordance with Clause 41 as the Employer deems appropriate, and undertake that part of the Works itself or engage a third party to do so.

17.8 The Contractor shall give to the Employer or any third party engaged by the Employer under Clause 17.7(b) all assistance as may be necessary for it to perform the tasks which the Contractor ought to have performed.

17.9 The Contractor shall have no right to make any claim against the Employer and shall not be entitled to any increase in the Contract Price or extension of time in relation to any direction given in accordance with Clause 17.7(a), the employment of a third party in accordance with Clause 17.7(b)(i), an omission in accordance with Clause 17.7(b)(ii) or any assistance provided by it under Clause 17.8.

17.10 The Contract Price will be reduced by the additional costs, losses, damages and expenses incurred by the Employer as a consequence of acting in accordance with Clause 17.7(b) as certified by the Employer.

17.11 If the balance of the Contract Price to be paid to the Contractor is less than the amount certified by the Employer in accordance with Clause 17.10 then the difference will be a debt due and payable by the Contractor to the Employer on demand.

18. LONG LEAD ITEMS

(Non – applicable)

19. SUBCONTRACTS

Subcontracting

19.1 (a) Subject to the following provisions of this Clause 19, the Contractor may subcontract any part of the Works but not the whole of the Works.

(b) The Contractor shall only engage Subcontractors who, in consideration of Best Industry Practice, are safe, environmentally responsible, careful, skilled, experienced, and competent in their respective discipline. The Contractor shall demonstrate to the Employer that proposed Subcontractors have these attributes before engaging them.

(c) Prior approval of the Employer is required for all Major Subcontractors which are not listed in Appendix [●].

(d) When the Contractor requests approval of a Major Subcontractor, the Contractor shall provide to the Employer:

(i) full particulars in writing of the part of the Works to be subcontracted, the name and address of the proposed Major Subcontractor and the proposed Sites for the subcontracted work;

(ii) the Major Subcontractor's relationship with the Contractor; and

(iii) information establishing the financial, technical and personnel capacity (including details of previous experience and safety and environmental records) to successfully perform the subcontracted work to be performed by the proposed Major Subcontractor.

The Contractor shall provide the Employer with any further information requested by the Employer for the purpose of determining whether to approve the Major Subcontractor, including the proposed, but unpriced, subcontract document.

(e) The Employer shall either approve or reject with reasons a Major Subcontractor proposed by the Contractor within 45 days of the Employer's receipt of the Contractor's request for approval. If the Employer fails to respond within 45 days' of its receipt of the Contractor's request for approval, the Employer shall be deemed to have approved the proposed Major Subcontractor.

(f) The Contractor shall not terminate any Major Subcontract without the Employer's prior written approval, not to be unreasonably withheld.

Responsibility

19.2 Subcontracting shall not relieve the Contractor from any of its liabilities or obligations under this Contract. The Contractor is liable to the Employer for the acts and omissions of Subcontractors and employees and agents of Subcontractors as if they were acts and omissions of the Contractor.

Terms of subcontracts

19.3 The Contractor shall ensure that each subcontract includes provisions which will enable the Contractor to discharge the Contractor's obligations and liabilities to the Employer under the terms of this Contract in respect of the subcontracted work, including provisions in respect of:

(a) warranties given by the Contractor in Clauses 28and 29;

(b) indemnities given by the Contractor in Clauses 13.6, 37.1 and 50.4;

(c) a termination for convenience provision similar to Clause 45.2(d);

(d) a provision foreseeing and enabling the ultimate ownership by the Employer of all Project IP similar to Clause 13.2 and the furnishing to the Employer of all documents in which Project IP subsists;

(e) a commitment by the Subcontractors that to the extent necessary they have reviewed the drawings provided by the Contractor and that the drawings will be suitable for the work proposed;

(f) a provision that the Employer is able to enter upon and remain in or about that part of the Sites upon which the Subcontractor is undertaking the subcontracted work; and

(g) a provision enabling the Employer to make payments directly to the Subcontractor in accordance with Clause 46.2(b) and that any such payments shall be deemed to have satisfied the Contractor's

payment obligations to the Subcontractor under the subcontract to the extent and in the amount of such direct payments;

(h) undertakings enforceable by the Employer that upon the termination of this Contract or repudiation or abandonment of this Contract by the Contractor, if so directed by the Employer, the Subcontractor will:

(i) provide to the Employer all design, documents, materials and other things intended for incorporation in the Works;

(ii) return to the Employer all copies (both hard and in electronic format) of all documents associated with the Project that are in the Subcontractor's possession or control; and

(iii) agree to the assignment or novation of the Contractor's interests in its subcontract to the Employer at the Employer's absolute discretion.

(i) a representation by the Subcontractor that he is aware that the State, HCAA, the Grantor and the Independent Engineer have a significant involvement in the Contract and the right to intervene in the execution of the Works, as per Appendix [●] and that he is aware and accepts such rights as detailed in the said Appendix.

19.4 The Contractor must obtain the prior written approval of the Employer before entering into any subcontract that does not include the provisions listed in Clause 19.3.

Collateral Warranties from Major Subcontractors

19.5 Unless directed by the Employer to the contrary, in addition to any warranty and guarantee provided to the Contractor by a Subcontractor, the Contractor shall execute, and procure that each of the Major Subcontractors executes, a collateral warranty in the form set out in Appendix [•], with such executed collateral warranty to be delivered to the Employer promptly following the Contractor’s engagement of the Major Subcontractor.

No restrictions

19.6 The Contractor hereby warrants that no agreement, arrangement or understanding with any Subcontractor will directly, or indirectly interfere with, restrict or impede the Employer in the exercise of any right or remedy under this Contract.

19.7 The Employer shall, if so requested by the State from time to time, promptly provide details of all of its subcontractors including the Contractor and any of its subcontractors. The State may at all times during the Concession Period require the Employer to terminate any subcontract and/or replace any subcontractor (including the Contractor and any of its subcontractors) for reasons of national security and the Employer shall promptly terminate the relevant subcontract and/or replace the relevant subcontractor.

20. DETAILED DESIGN AND ENGINEERING

Detailed design and engineering

20.1 The Contractor shall perform all necessary surveys and carry out and complete the detailed design and engineering for the Works in compliance with this Contract, Best Industry Practice and all applicable Laws such that the Works, when completed, will be fit for the purposes described in the Standards and Specifications, meet the Technical Requirements, achieve the Performance Guarantees and otherwise comply with this Contract.

Approval/Review of documents by the Employer and the Independent Engineer (as the case may be)

20.2 (a) The Contractor shall prepare and submit to the Employer and to the Independent Engineer, as the case may be, the documents specified in the Technical Requirements for approval or review so as to enable the Employer verify their compliance with the Contract. Moreover the Contractor is fully aware that Design and Engineering works have to be reviewed and approved by the Independent Engineer as per the provisions of Appendix [•]. Contractor herein confirms, ensures and secures that the provisions related with the Independent Engineer regarding Engineering/Design shall be fully fulfilled by the Contractor at its own Cost and full responsibility. The said requirements and procedures are described in Appendix [•] hereof and Contractor shall prepare the Documents on the premise that same are to be further reviewed by the Independent Engineer as well. In case of discrepancies between the following paragraphs and of Appendix [•] the more strict are to be considered as valid.

(b) For the documents specified in the Technical Requirements as requiring the Employer's approval or other review the Contractor shall include an Employer review period in the Program and the Imminent Works Implementation Time Schedule. The duration of the Employer review period is listed in the Technical Requirements and where no review period is specified, the duration of the review period shall be 15 Business Days.

(c) The Contractor is at liberty to proceed at his risk with the Works without waiting to receive the Employer's approval or review comments. The Contractor is not entitled to any reimbursement for any expenses or for any work that must be repeated or re-performed or for any extension of time as a consequence of repeating or re-performing any of the Works if the Contractor proceeds before the receipt of the Employer's approval or review comments.

(d) To allow for the Employer time to arrange for its personnel or consultants to be available to review Contractor's documents the Contractor shall submit such documents to the Employer as near as possible to the date indicated in the Program and if not on that date the Contractor shall provide the Employer a minimum of 15 days notice of the new date for issuing a submittal. The Contractor shall not overwhelm the Employer's limited personnel by saving a number of submittals for issue at the same time. Instead, submittals shall be scheduled for issuance with a reasonable time interval between successive submittals.

(e) The Contractor shall deliver to the Employer electronic copies of all documents which are to be reviewed by the Employer, in addition to delivering paper copies to the Employer. The review period begins when the Employer have received both paper and electronic copies of the documents.

(f) After receipt by the Employer of any document for which an Employer review is required in accordance with Clause 20.2(b), the Employer shall notify the Contractor of the results of its review of the document and the modifications, if any, which the Employer requires within the period referred to in Clause 20.2(b). If the Employer fails to notify the Contractor within that period, the Employer will be deemed to have no comments. If the Contractor receives the Employer's comments after the relevant review period, any extra costs associated with incorporating the Employer's comments shall be treated as a Variation under Clause 41 unless such comment(s) are to identify designs or work or materials which are not in compliance with this Contract.

(g) The Contractor shall at its sole cost and expense modify the document to take the Employer's comments into account and re-submit it in accordance with Clause 20.2(a).

(h) The Contractor shall comply with the terms of any Employer approved document and shall not depart from the terms of any Employer approved document unless the Contractor has first submitted to the Employer an amended document and obtained written approval of same from the Employer.

(i) Approval or review, or failure to approve or review of any documents by the Employer or any other person shall not release the Contractor from, or modify any of its obligations or liabilities under the Contract and shall not entitle the Contractor to any extension of time, adjustment of the Contract Price or any other form of relief or compensation.

20.3 The Contractor shall be solely responsible for compliance with the Technical Requirements and the Contractor's own engineering design standards, and for any discrepancies, errors or omissions in the design and engineering documents prepared by itself, or on its behalf, irrespective of whether such documents have been reviewed by the Employer.

Approval/Review of documents by Government Authorities

20.4 (a) If according to applicable Law, the detailed design and engineering provided by the Contractor must be reviewed, approved, certified or agreed by any Government Authority, the Contractor shall take any necessary actions to have the detailed design and engineering reviewed, approved, certified or agreed so that the progress of the Works and the achievement of Provisional Acceptance is not delayed.

(b) If any Government Authority requires the detailed design and engineering provided by the Contractor to be modified, amended or corrected, the Contractor shall make any such modifications, amendments or corrections to the detailed design and engineering and shall immediately notify the Employer and the Independent Engineer thereof. The Employer shall have the right, acting reasonably, to approve the modifications, amendments or corrections or to require the Contractor to propose for the Employer's approval alternative modifications, amendments or corrections. The Employer will be acting reasonably if it withholds approval to any modification, amendment or correction which in the reasonable opinion of the Employer might delay the achievement of Provisional Acceptance or prejudice the achievement of the Performance Guarantees or result in the Facilities not meeting the Standards and Specifications.

(c) The Contractor shall perform the obligations set out in this Clause 20.4 at its own cost.

21. PROCUREMENT

Transportation

21.1 (a) The Contractor shall, at its sole cost and expense, transport all Equipment and Construction Equipment to the Sites. In selecting the mode of transportation to be used for the Equipment and the Construction Equipment, the Contractor shall comply with the Technical Requirements and take into account the requirements of the insurers.

(b) Upon dispatch of each shipment of Equipment and Construction Equipment, the Contractor shall notify the Employer of the detailed description of the Equipment and the Construction Equipment included in the shipment, the point and means of dispatch and the estimated times and points of delivery at the Sites. The Contractor must submit to the Employer without delay all relevant shipping documents as may be requested by the Employer.

(c) The Contractor shall be responsible for obtaining, if necessary, all Government Approvals required for the transportation of the Equipment and the Construction Equipment to the Sites.

(d) The Contractor will be responsible at its own cost for the repair or re-instatement of any road or structure that is damaged as a result of the transportation of the Equipment or the Construction Equipment to Site. The Contractor shall indemnify and hold harmless the Employer from and against all Losses and Liabilities arising due to damage to any road or other structure caused by the Contractor transporting the Equipment or the Construction Equipment to the Sites.

Procedures

21.2 The Contractor shall comply with the procurement procedures set out in the Technical Requirements.

22. CONSTRUCTION

Arrangement of Works /supervision/labour

22.1 (a) The Contractor shall be responsible for the true and proper arrangement of the Works including bench marks, reference marks and lines. The Contractor shall at its sole cost provide to the Employer a copy of each document showing the arrangement of the Works. If, at any time during the progress of the Works, any error appears in the position, levelling or alignment of the Works, the Contractor shall notify the Employer of the error and, at its sole cost and expense, immediately rectify the error to the satisfaction of the Employer.

(b) The Contractor shall perform or provide all necessary supervision during the performance of the Works, and shall ensure that appropriate Key Personnel be constantly on the Sites to provide full-time supervision of the Works. The Contractor shall provide and shall employ technical personnel who are skilled and experienced in their respective trade/professions, and supervisory staff who are competent to render adequate supervision to the work which they are assigned to supervise.

(c) (i) The Contractor shall provide and employ on the Sites in the performance of the Works all skilled, semi-skilled and unskilled labour as is necessary for the proper and timely performance of the Works.

(ii) The Contractor shall be responsible for the recruitment, transportation, accommodation, catering and payment of all labour (local or expatriate) required for the performance of the Works.

(iii) The Contractor shall be solely responsible for its employees and other workers and shall comply at all times with all applicable Laws relating to its employees and other workers. The Contractor will be liable for and will indemnify the Employer from and against any Losses and Liabilities arising out of or connected with any failure or default by the Contractor to comply with any applicable Law.

(iv) The Contractor shall be solely responsible for the remuneration, annual sick leave, long service leave, public holidays, redundancy payments, social security contributions (including but not limited to those payable to IKA) or any other similar benefits under any Law which apply in respect of Contractor's employees and shall ensure that the Subcontractors are similarly responsible in respect of their employees.

(v) The Contractor shall, at all times during the progress of the Works, use its best endeavours to prevent any unlawful, improper or disorderly conduct or behaviour by or amongst its own and its Subcontractors' employees.

(vi) The Contractor shall, in all dealings with its own and its Subcontractors' employees, pay due regard to all applicable statutory holidays in the Country.

Construction Equipment

22.2 (a) All Construction Equipment brought by the Contractor on the Sites shall be used exclusively for the performance of the Works. The Contractor shall not remove from the Sites any Construction Equipment without the prior approval of the Employer, such approval not to be unreasonably withheld.

(b) The Contractor shall, at its sole cost and expense, immediately remove from the Sites all Construction Equipment and surplus materials supplied by the Contractor or any of its Subcontractors:

(i) unless otherwise specified in this Contract, upon completion of the Works; and

(ii) when required by Law.

(c) The Contractor shall, upon request by the Employer, notify the Employer of the name and address of the owner of any Construction Equipment used in the Works at any Site and hired by the Contractor or its Subcontractors or held by the Contractor or its Subcontractors under an agreement whereby ownership or property rights in the Construction Equipment is vested wholly or partly in any third party other than an Affiliate of the Contractor or its Subcontractors. The Employer may, in order to avoid seizure by the owner of Construction Equipment, pay to such owner the amount of any rent, overdue instalment or other sums payable by the Contractor. The amount paid by the Employer in so doing shall be a debt due and payable by the Contractor to the Employer on demand, which the Employer shall be entitled to set-off with any and all payments due to the Contractor by the Employer under this Contract or otherwise.

Site Regulations /Airport Regulations

22.3 The Contractor shall prepare and submit to the Employer, at least 30 days before the Contractor proposes to commence any part of the Works on the Sites, proposed Site regulations for the Employer's approval setting out the rules to be observed in the performance of the Works at the Sites and which comply with the requirements of this Contract, including those set out in the Technical Requirements. The Employer shall either approve or reject with reasons the proposed Site regulations within 30 days of its receipt. If the Employer does not respond to the Contractor within 30 days of its receipt of the proposed Site regulations, the Employer shall be deemed to have approved the proposed Site regulations. If the Employer rejects the proposed Site regulations, the Contractor must amend the Site regulations to comply with the requirements of the Employer. The Contractor must then resubmit the Site regulations to the Employer for approval within the period required by the Employer. The procedure in this Clause 22.3 must be repeated until the Employer approves the Site regulations.

22.4 The Contractor shall:

(a) comply with the Site regulations;

(b) ensure that any Subcontractor to whom any of the Works are subcontracted complies with the Site regulations;

(c) not amend the Site regulations without the prior written approval of the Employer; and

(d) allow the Employer's Representative (and any other persons appointed or approved by the Employer) unrestricted access to inspect and audit the Contractor's compliance with the Site regulations.

22.5 If the Contractor fails to comply with the Site regulations, the Employer may give notice to the Contractor which sets out details of that failure and directs the Contractor to comply with the Site regulations within the period set forth in that notice.

Work of other Contractors

22.6 The Contractor shall, upon request from the Employer, give all reasonable opportunities to any other contractors employed by the Employer and/or by the State on or near the Sites to enable those

other contractors to perform their work. The Contractor shall at all times and otherwise in accordance with the requirements and directions of the Employer:

(a) take all reasonable steps to plan, co-ordinate and programme and, to the extent physically feasible, without significantly impacting the Program, integrate the performance of the Works with the activities of other contractors employed by the Employer and/or by the State on or near the Sites;

(b) liaise, consult and co-operate with the authorised representatives of all other contractors employed by the Employer and/or by the State on or near the Sites;

(c) attend such co-ordination meetings called by the Employer to plan, review and determine co-ordinated activities for the management of interfaces between the performance by the Contractor of the Works and the work of the other contractors;

(d) exercise all reasonable endeavours in performing the Works so as to minimize any interference with or hindrance of the Employer's and/or the State's other contractors or the performance of the work of these other contractors;

(e) refrain from carrying out any activities on the part of the Sites occupied by the Contractor (or doing anything on any other part of the Sites over which the Contractor has access) that is likely to damage the work of the other contractors;

(f) co-operate with the Employer and with the State and the other contractors to promote and to foster a co-ordinated and integrated approach to the Works and the work of the other contractors.

22.7 The Employer shall advise the Contractor in advance of any other contractors of the Employer and/or of the State working on or near the part of the Sites occupied by the Contractor and the Employer will cause all information relating to the activities of the other contractors reasonably required by the Contractor in order for the Contractor to perform its obligations under 22.6(a) to (f) to be provided to the Contractor within a reasonable time after the Contractor requests such information.

Emergency work

22.8 (a) If, by reason of an emergency arising in connection with and during the performance of the Works, any protective or remedial work is necessary as a matter of urgency to prevent damage to the Works, the Contractor shall immediately perform that work at its sole cost and expense.

(b) If the Contractor is unable or unwilling to carry out such emergency work immediately, the Employer may himelf perform or engage a third party to perform that work in order to prevent damage to the Works. If the work done or caused to be done by the Employer is work which the Contractor was obliged to carry out at its own expense under this Contract, the costs incurred by the Employer as a result thereof shall be deemed a debt due and payable by the Contractor to the Employer on demand which the Employer shall be entitled to set-off with any and all payments due to the Contractor by the Employer under this Contract or otherwise..

Site clearance

22.9 (a) The Contractor must at all times keep the Sites and any areas leading to or adjacent to the Sites free from all unnecessary materials and other obstructions which have been brought onto the Sites or any areas leading to or adjacent to the Sites, and must store or remove any surplus materials, clear away from the part of the Sites and away from any areas leading to or adjacent to the Sites any wreckage, rubbish or temporary works which have been brought onto the Sites or any areas leading to or adjacent to the Sites, by the Contractor or its Subcontractors and shall generally maintain the Sites in a clean and safe condition in accordance with Best Industry Practice.

(b) Within thirty days after the Date of Provisional Acceptance, the Contractor shall clear away and remove from the Sites and any areas leading to or adjacent to the Site any Construction Equipment, means of transportation, goods, materials, any wreckage, rubbish and debris of any kind which have been brought onto the Sites or any areas leading to or adjacent to the Sites, by the Contractor or its Subcontractors and shall thoroughly clean the Facilities, removing all accumulations of dust, scrap, waste, oil, grease, weld splatter, insulation, paint and other foreign substances, and leave the Sites and the Facilities in a clean and safe condition in accordance with Best Industry Practice.

Adjacent Utilities

22.10 The Contractor shall do all things necessary to protect any and all parallel, converging and intersecting electric lines and poles, telephone lines and poles, highways, waterways, railroads, sewer lines, oil, water and gas pipelines, drainage ditches, culverts and any and all property of persons from loss or damage as result of its performance of the Works. In the event that any such property is damaged or destroyed by the Contractor or its Subcontractors in the course of the performance of the Works, the Contractor shall at its own expense and liability, repair, rebuild, restore or replace such damaged or destroyed property to the reasonable satisfaction of the owner of that property or otherwise compensate such owner.

Site security and lighting

22.11 The Contractor must provide and maintain at its sole cost and expense in accordance with all applicable Law and regulations all temporary lighting, fencing and security when and where necessary for the proper performance and the protection of the Works and the safety of the Employer and occupiers of adjacent property and the public as set out in the Technical Requirements.

Things of value or of Heritage and significance

22.12 Any things of value or of Heritage significance or otherwise of special interest found on or in or adjacent to the Site will be the property of the relevant Government Authority. Where such an item is found the Contractor must:

(a) immediately notify the Employer;

(b) protect the item and not disturb it further;

(c) comply with any instruction of the Employer and/or of the State in relation to the item; and

(d) comply with any Laws in relation to that item, including in relation to its preservation or handling, and the notification of the finding to any relevant Government Authority.

Protection of Heritage/Antiquities

22.13 The Contractor shall, and shall ensure that its Subcontractors, consultants and suppliers and its and their employees and agents comply with all Laws relating to things of value or of Heritage significance applicable in the Country.

22.14 The Contractor shall perform in the areas where the Works are to be undertaken Archaeological Test Excavations or use other suitable means to investigate the data collected to determine the existence or otherwise of Antiquities. The cost of performance of Archaeological Test Excavations and/or for the performance of geophysical surveys shall be for the account of the Contractor and are included in the Contract Price. Any other expense for additional Archaeological Test Excavations or for archaeological investigations and for the monitoring of the related works and excavations shall be borne by the Employer and the State in accordance with the applicable legislation.

At least seven (7) days prior to any Archaeological Test Excavations the Contractor shall notify each of the relevant Government Authority responsible for supervising such tests, the Employer and the State who may each attend such Archaeological Test Excavations. The Employer shall use its best efforts to assist the Contractor in all its works, surveys, and investigations related to Archaeological Test Excavations as well as in the monitoring associated with such works, surveys and investigations.

22.15 The Contractor shall, upon ascertaining the existence of Antiquities during any of the Works, notify the relevant Government Authority, the Employer, the Independent Engineer and the archaeological service and suspend immediately all Works in the area of the Antiquities, and at the same time take all necessary measures for the preservation and safekeeping of such Antiquities until the relevant Government Authority takes responsibility for such in accordance with the applicable Laws.

22.16 After evaluation of the Antiquities by the relevant Government Authority, instructions shall be issued to the Contractor either for the continuation of the Works, or for their suspension for the performance of archaeological investigations by the relevant Government Authority, or for the temporary suspension of the Works in the area where Antiquities were discovered for the time period during which the archaeological service will conduct archaeological investigations by its own means and at the expense of the State.

22.17 An aggregate delay of more than [•] months to the Works due to works related to Antiquities uncovered during the Works shall constitute an Event of Delay.

22.18 Every Antiquity is the exclusive property of the State.

23. TESTS AND INSPECTIONS

23.1 The Contractor shall, at its sole cost and expense, carry out at the place of manufacture and/or on the Sites all tests other than the Performance Tests (which will be performed in accordance with Clause 26) and/or inspections of the Equipment and any part of the Works as specified in this Contract, the Quality Assurance Plan or as required by any applicable Laws or Best Industry Practice, and as necessary to ensure that the Works are carried out in accordance with this Contract.

23.2 The Employer and the Employer's Representative and the Independent Engineer and each of their nominees shall be entitled to attend any test and/or inspection by their appointed duly authorised and designated inspector(s).

23.3 The Contractor shall afford the Employer and his Representative and the Independent Engineer and each of their nominees access or shall procure such access, at any time to any place where the Equipment is being manufactured or the Works are being performed in order to inspect the progress and the manner of manufacture or construction, provided that the Employer gives the Contractor reasonable prior notice.

23.4 Whenever the Contractor is ready to carry out any test and/or inspection, the Contractor shall give reasonable advance notice (and in any event at least 14 days notice) to the Employer and his Representative and to the Independent Engineer of the test and/or inspection and of the place and time for the test and/or inspection. The Contractor shall obtain from any relevant Subcontractor, third party or manufacturer any necessary permission or consent to enable inspector(s) appointed by the Employer and his Representative and by the Independent Engineer to attend the test and/or inspection.

23.5 The Contractor shall furnish the Employer and his Representative with a certified report of the results of any test and/or inspection and any other data relating to the test and/or inspection.

23.6 If the Employer's or his Representative's inspector(s) fail to attend the test and/or inspection, or if it is agreed between the parties that any or all of the Employer's and his Representative's inspector(s) will not attend, then the Contractor may proceed with the test and/or inspection in the absence of the Employer's or his Representative's inspector(s), as the case may be, and provide the Employer and his Representative with a certified report of the results.

23.7 The Employer may ask the Contractor to carry out any test and/or inspection not described in this Contract. The Contractor's reasonable extra costs necessarily incurred, which shall not include head office or corporate overheads, profit or loss of profit, in the carrying out of the test and/or inspection will be added to the Contract Price only if the test shows that the relevant Works conform with the requirements of the Contract, otherwise all such costs will be borne by the Contractor.

23.8 All measuring instruments used to test the Works, including the Equipment, shall be in compliance with the Technical Requirements.

Failure of a test

23.9 If any Equipment or any part of the Works fails to pass any test and/or inspection, the Contractor shall either rectify or replace such Equipment or part of the Works to the Employer's satisfaction and shall repeat the test and/or inspection upon giving a notice under Clause 23.4.

Effect of tests

23.10 The Contractor agrees that neither the execution of a test and/or inspection of the Equipment or any other part of the Works, nor the attendance by the Employer's or his Representative's inspector(s) nor the issue of any test report pursuant to Clause 23.5, nor monitoring or inspection of any kind shall release the Contractor from any other responsibilities under this Contract or from any of the Contractor's obligations or liabilities under this Contract.

No covering up

23.11 No part of the Works are to be covered up on the Sites without carrying out any test and/or inspection required under this Contract. The Contractor must give reasonable notice to the Employer (and in any event at least 7 days' notice) whenever any part of the Works are ready or about to be ready for test and/or inspection prior to that part of the Works being covered up.

23.12 The Contractor shall uncover any part of the Works or make openings in or through the same as the Employer may from time to time require at the Sites and must reinstate and make good such part.

23.13 If any parts of the Works have been covered up at the Sites after compliance with the notice and testing and/or inspection requirements of Clause 23.11 and are required by the Employer to be uncovered and are found to have been performed in accordance with the Contract, the Contractor's reasonable extra costs, which do not include head office or corporate overheads, profit or loss of profit, necessarily incurred in uncovering, making openings in or through, reinstating and making good the same will be added to the Contract Price. If the part of the Works is found not to have been performed in accordance with the Contract or the Contractor has failed to comply with the notice and testing and/or inspection requirements of Clause 23.11, the Contractor, shall bear all of the costs of uncovering, repairing, replacing, rectifying and reinstating the Works.

Additional testing and inspection requirements

23.14 The Contractor shall also comply with any other requirements of the Employer in relation to testing and inspection as set out in the Technical Requirements.

24. NON-OPERATIONAL WORKS ACCEPTANCE

(Non – Applicable)

25. MECHANICAL COMPLETION, PRE-COMMISSIONING AND COMMISSIONING

Pre-commissioning

25.1 The Contractor will:

(i) carry out the Pre-commissioning of the Facilities; and then

(ii) achieve Mechanical Completion of the Facilities; and then

(iii) carry out the Commissioning of the Facilities.

25.2 The Contractor shall comply with the Employer's requirements and procedures as determined by the Employer in relation to Pre-commissioning as set out in the Technical Requirements.

25.3 As soon as all work in respect of Pre-commissioning is completed the Contractor shall give notice of same to the Employer.

Mechanical Completion

25.4 When the Contractor has completed the Pre-commissioning of the Facilities and is satisfied that all the requirements for Mechanical Completion have been satisfied, the Contractor will give notice to the Employer. The Contractor shall comply with the Employer's requirements and procedures in relation to achieving Mechanical Completion as set out in the Technical Requirements.

25.5 If the Employer is satisfied that Mechanical Completion has been achieved, he will issue a Certificate of Mechanical Completion to the Contractor.

25.6 If the Employer is not satisfied that Mechanical Completion has been achieved, he will notify the Contractor in writing of the reasons why Mechanical Completion has not been achieved. The Contractor must correct the defects and/or deficiencies notified by the Employer and complete any unfinished work which prevents Mechanical Completion from being achieved and the procedure described in Clause 25.4 must be repeated until the Employer issues a Certificate of Mechanical Completion.

Commissioning

25.7 Commissioning of the Facilities or any part thereof shall be commenced by the Contractor after achieving Mechanical Completion and completing Pre-commissioning and will be carried out in accordance with the Technical Requirements.

26. PERFORMANCE TESTS

26.1 (a) When the Contractor considers that Commissioning has been successfully completed, the Facilities are able to be operated under stable conditions and all the requirements for Provisional Acceptance (other than the requirement listed in paragraph (f) and (m) of the definition of Provisional Acceptance and those other requirements which cannot be fulfilled until after the Performance Tests have been passed) have been satisfied, the Contractor shall give notice to the Employer that the Facilities are ready for the Performance Tests to be carried out.

(b) The Employer shall, as soon as reasonably practicable, after receipt of a notice under Clause 26.1(a), issue a notice to the Contractor specifying the date for commencement of the relevant Performance Tests.

Procedures and Guidelines

26.2 (a) The Performance Tests shall be conducted by the Contractor after Commissioning to ascertain whether the Facilities can meet the Performance Guarantees.

(b) All Performance Tests shall be conducted in accordance with the Performance Test Schedule, Best Industry Practice and the Technical Requirements. The Performance Tests and all other Terms and Conditions of this Contract, applicable standards, Laws, and Government Approvals shall, subject to Clauses 7.4 and 8.5 be accomplished at no additional cost or expense to the Employer.

(c) The Facilities shall not be operated during any Performance Test in excess of:

(i) the limits allowed by any Equipment manufacturer to maintain its warranty;

(ii) the limits imposed by the Law and Government Approvals; and

(iii) the limits stated in the Technical Requirements.

(d) The Contractor hereby agrees that the Employer and his Representative may monitor the conduct of the Performance Testing to ensure compliance with the terms and conditions of this Contract.

(e) The Contractor hereby agrees that an inspection pursuant to Clause 26.2(d) by the Employer or the Employer's Representative shall not release the Contractor from any responsibilities under this Contract, including meeting the Performance Guarantees.

(f) The Employer or the Contractor is entitled to order the cessation of any Performance Test if the continuation of such Performance Test is, in the reasonable opinion of the Contractor or the Employer, as applicable, likely to:

(i) result in damage to the Works, or other property or personal injury; or

(ii) violate the terms specified in relevant Environmental Laws, in the Approved Environmental Terms or Government Approvals.

(g) If the Works or any part thereof fails to pass a Performance Test (or any repetition thereof in the event of prior failure) or if a Performance Test is stopped before its completion, such Performance Test must, subject to 24 hours prior notice having been given by the Contractor to the Employer, be repeated as soon as practicable. All appropriate adjustments and modifications are to be made by the Contractor to the Facilities with all reasonable expedience and at its sole cost and expense before the repetition of any Performance Test.

(h) The results of each Performance Test must be presented in a written report produced by the Contractor and delivered to the Employer and his Representative within five days of the completion of such Performance Test. The results will be evaluated by the Employer.

27. PROVISIONAL ACCEPTANCE

27.1 (a) As soon as the Facilities, in the opinion of the Contractor, achieve Provisional Acceptance the Contractor shall give a notice thereof to the Employer.

(b) The Employer shall, promptly, and no later than 30 days after receipt of the Contractor's notice under Clause 27.1(a), either issue a Certificate of Provisional Acceptance in the form specified in Appendix [●] stating that the Facilities have reached Provisional Acceptance or notify the Contractor of any defects and/or deficiencies.

(c) If the Employer notifies the Contractor of any defects and/or deficiencies in the Facilities, or that for any other stated reason the Works have not reached the stage of Provisional Acceptance in accordance with the Contract, the Contractor must then correct those defects and/or deficiencies and the procedures described in Clauses 27.1(a) and (b) must be repeated until the Employer issues a Certificate of Provisional Acceptance.

(d) Notwithstanding any other provision in this Contract, no use or occupancy of the Sites, the Works or the Facilities by the Employer, whether during the Performance Tests or otherwise, in any way constitutes an acknowledgment by the Employer that Provisional Acceptance has occurred, nor does it serve to release the Contractor from any of its obligations or liabilities under this Contract.

(e) Upon the issue of the Certificate of Provisional Acceptance the Contractor shall hand over care, custody and control of the Facilities to the Employer.

28. GENERAL REPRESENTATIONS AND WARRANTIES

28.1 The Contractor hereby makes the following representations and warranties to the Employer each of which the Contractor further covenants, warrants and represents are true and correct as of the date of this Contract and shall remain true and correct for the entire duration of the term of this Contract:

(a) it has been duly incorporated under the laws of Greece, and is validly existing under those laws and has the power and authority to carry on its business in its jurisdiction of incorporation;

(b) it has requisite power and authority to enter into this Contract and comply with its obligations;

(c) this Contract and the transactions under same do not contravene its constituent documents or any Law or obligation by which it is bound or to which any of its assets are subject or cause a limitation of powers or the powers of its directors to be exceeded;

(d) it has in full force and effect the authorizations necessary for it to enter into this Contract and the transactions under same;

(e) its obligations under this Contract are valid and binding and are enforceable against it in accordance with the terms thereof;

(f) it is not in breach of any Law or obligation affecting it or its assets in a way which may result in a materially adverse effect on its business or financial standing;

(g) there is no pending or threatened proceeding affecting the Contractor or any of its assets that would affect the validity or enforceability of this Contract, the ability of the Contractor to fulfil its commitments under this Contract in any material respect, or that could result in any materially adverse change in the business or financial standing of the Contractor;

(h) there are no reasonable grounds to suspect that it is unable to pay its debts as and when they become due and payable;

(i) it has the necessary skills and experience to perform the Works in accordance with this Contract;

(j) it owns or has the right to use all Intellectual Property necessary to perform its obligations under this Contract; and

(k) it is fully aware of the provisions of the Concession Agreement.

29. WARRANTIES

Contractor's warranties

29.1 Without prejudice to any other warranties expressed elsewhere in this Contract, and notwithstanding any inclusion of the Employer's documents in this Contract (including the Technical Requirements) or any approval given or withheld by the Employer under this Contract, the Contractor warrants that:

(a) the Works will be performed and the Facilities will be constructed in accordance with Best Industry Practice;

(b) the Works will be performed in a timely and professional manner in accordance with its obligations (both express and implied) under this Contract and all applicable Laws and Government Approvals;

(c) the Works and the Facilities will be constructed strictly in accordance with and shall comply with the requirements of this Contract and shall be fit for the purpose described in this Contract;

(d) the Works will be performed in accordance with the Technical Requirements for the Contract Price and will achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance with the highest regard for safety and protection of the environment;

(e) the Works will comprise only Equipment that is new and unused, fit for the purpose and of a quality reasonably expected in the international construction and design industry, free from material defects and deficiencies of any kind, and free from any encumbrance or lien;

(f) the Equipment shall conform to the Technical Requirements and, without derogating from the Contractor's obligations under Clause 22, shall be delivered to the Sites with all government permits authorising the use of the Equipment in the relevant Country;

(g) the Contractor shall not use any materials in the performance of the Works which are generally regarded as being deleterious or undesirable;

(h) it has fully considered the Site Conditions and has taken, and will continue to take, the Site Conditions fully into account in the performance of the Works;

(i) without limiting the Contractor's obligations under Clauses 7.1 and 7.5, the Works and the Facilities will comply with all applicable Laws at the Date of Provisional Acceptance; and

(j) it has the skills, resources, expertise and capacity to fully perform all of its obligations (both express and implied) in accordance with this Contract.

30. COMPLETION GUARANTEE

~~30.1~~ The Contractor hereby guarantees that it will achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance.

30.2 If the Contractor fails to achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance, the Contractor shall pay to the Employer Delay Liquidated Damages at the applicable rate specified in Appendix [●].

30.3 The Employer may invoice the Contractor for Delay Liquidated Damages as they become payable by the Contractor under this Contract. Delay Liquidated Damages shall be paid to the Employer within 30 days from the date of the invoice by the Employer.

30.4 The parties agree that the Delay Liquidated Damages are a fair and reasonable pre-estimate of the damages likely to be sustained by the Employer as a result of Contractor's failure to achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance.

30.5 The payment of Delay Liquidated Damages shall not in any way relieve the Contractor from any of its obligations to complete the Works or from any other obligations and liabilities of the Contractor under this Contract.

30.6 The aggregate liability of the Contractor for Delay Liquidated Damages under Clause 30.2 shall not exceed the amount specified in Clause 34.2.

30.7 If this Clause 30 (or any part thereof) is found for any reason to be void, invalid or otherwise inoperative so as to disentitle the Employer from claiming Delay Liquidated Damages, the Employer shall be entitled to claim against the Contractor for damages at law for delay in achieving Provisional Acceptance. Those damages shall not exceed the amount specified in Clause 34.2.

30.8 The Contractor shall not be entitled to the benefit of exclusion under Clause 34.1 in any claim for damages at law by the Employer against the Contractor made pursuant to Clause 30.7.

31. PERFORMANCE GUARANTEE

Performance Guarantees

31.1 The Contractor guarantees that the Facilities will meet the Performance Guarantees. The Contractor will prove that the Performance Guarantees have been met during the Performance Tests. The Contractor will have no liability under this Clause 31 if it meets the Performance Guarantees during the Performance Tests.

31.2 The Contractor acknowledges and agrees that its obligation to achieve the Performance Guarantees is an absolute obligation under this Contract which is not subject to any liquidated damages, minimum performance requirements or other forms or relief or acceptance whereby the Contractor may be entitled to achieve something less than the required Performance Guarantees, other than where the Employer has exercised its option under Clause 31.5.

31.3 The Contractor’s obligation to meet the Performance Guarantees is not subject to the limitations set forth in Clauses 34.1 and 34.2.

Performance Guarantees not met

31.4 If the Performance Guarantees are not met, the Contractor must, at its own cost and expense, make changes, modifications and/or additions to the Facilities or any part thereof as may be necessary to meet the Performance Guarantees. The Contractor must notify the Employer upon completion of the necessary changes, modifications and/or additions and must, subject to the Employer's rights under Clause 45, repeat the Performance Tests until the Performance Guarantees have been met.

Employer’s Option and Performance Liquidated Damages

31.5 If, at any time after the Date of Provisional Acceptance, the Performance Guarantees have not been met but the Minimum Performance Guarantees have been met, the Employer in its sole and absolute discretion may by notice in writing to the Contractor waive the Contractor’s obligation to

meet the Performance Guarantees and instead require the Contractor to pay Performance Liquidated Damages based on the results of the most recent Performance Tests.

31.6 Performance Liquidated Damages must be paid to the Employer within 30 days from the date of the Employer's notice under Clause 31.5 unless the Employer owes other amounts to the Contractor, in which case the Performance Liquidated Damages may be set off against such amounts.

31.7 The parties agree that the Performance Liquidated Damages are a fair and reasonable pre-estimate of the damages likely to be sustained by the Employer as a result of Contractor's failure to meet the Performance Guarantees.

31.8 The payment of Performance Liquidated Damages is in complete satisfaction of the Contractor's obligation to achieve the Performance Guarantees. Upon the payment of the Performance Liquidated Damages by the Contractor, and, provided all other conditions for achieving Provisional Acceptance have been satisfied, the Employer shall issue the Certificate of Provisional Acceptance.

31.9 The Contractor's obligation with respect to the payment of Performance Liquidated Damages is in addition to any liability of the Contractor for Delay Liquidated Damages under Clause 30.

31.10 If this Clause 31 (or any part thereof) is found for any reason to be void, invalid or otherwise inoperative so as to disentitle the Employer from claiming Performance Liquidated Damages, the Employer is entitled to claim against the Contractor for damages at law for the Contractor's failure to meet the Performance Guarantees.

31.11 The Contractor is not entitled to the benefit of the exclusion under Clause 34.1 in any claim for damages at law by the Employer against the Contractor pursuant to Clause 31.10.

31.12 Notwithstanding the Contractor's payment of Performance Liquidated Damages and the Employer's issuance of the Certificate of Provisional Acceptance, the Employer shall upon request of the Contractor make available to the latter access to the Facilities, at such reasonable times which shall not interfere with the commercial operation thereof, for the purpose of the Contractor making changes, modifications and/or additions to the Facilities in order to meet the Performance Guarantees.

31.13 If the Contractor decides to make changes, modifications and/or additions to the Facilities in order to meet the Performance Guarantees, it shall first agree those changes, modifications and/or additions with the Employer and thereafter shall notify the Employer upon completion of all necessary changes, modifications and/or additions and repeat the Performance Tests to demonstrate the improved performance of the Facilities.

31.14 If, as a result of the changes, modifications and/or additions to the Facilities made by the Contractor the performance of the Facilities improves from the results evidenced by the Performance Test referred to in Clause 31.5, the Employer shall recalculate the Performance Liquidated Damages based on the later Performance Test and repay to the Contractor that portion of the Performance Liquidated Damages which would not have been payable by the Contractor had the results of the later Performance Test been achieved in the Performance Test referred to in Clause 31.5.

31.15 The Employer's obligations (other than any accrued obligation to repay Performance Liquidated Damages) and the Contractor's rights under Clauses 31.12, 31.13 and 31.14 shall cease upon the later of [●] months after the Employer's notice under Clause 31.5 and the Contractor being provided access to the Facilities for [●] days in aggregate.

32. DEFECTS AND LATENT DEFECTS

32.1 In addition to all other representations, warranties and guarantees expressed in this Contract, the Contractor hereby guarantees that the Facilities shall be free from all Defects.

32.2 If, during the Defects Liability Period, any Defect is found, and if during the Latent Defects Liability Period any Latent Defect is found, the Contractor shall, at such times as the Employer reasonably requires and in a manner which shall not interfere with the commercial operation of the Facilities, promptly and at the Contractor's sole cost and expense, repair, replace or otherwise make good (as the Employer shall reasonably determine) the Defect or Latent Defect, as the case may be, as well as any damage to the Facilities caused by the Defect or Latent Defect, as the case may be. The Contractor shall bear all incidental costs, including any and all costs of removal, associated with such repair, replacement or remedy. The Defects Liability Period (but not the Latent Defects Liability Period) will recommence from the date of completion of such repair, replacement or other remedy in respect of the part(s) of the Facilities so repaired, replaced or otherwise remedied.

32.3 The Contractor shall not be responsible for the repair, replacement or remedy of any Defect or Latent Defect, or of any damage to the Facility, proven to be the direct result of:

(a) improper operation or maintenance of the Facilities by the Employer, except where such operation or maintenance was in accordance with the Operation Manual and the Maintenance Manual;

(b) operation of the Facilities outside the specifications provided in this Contract, except where such operation was in accordance with the Operation Manual and the Maintenance Manual; and

(c) normal wear and tear with reference to the nature and use of the Facilities.

32.4 Subject to Clause 32.2, the Employer shall grant to the Contractor all necessary access to the Facilities and the Sites to enable the Contractor to perform its obligations under this Clause 32.

32.5 The Contractor may, with the consent of the Employer, remove from the Sites any Equipment or any part of the Facilities which is Defective if the nature of the Defect, Latent Defect and/or any damage to the Facilities caused by the Defect or Latent Defect, as the case may be, is such that repairs cannot be expeditiously carried out at the Sites. Notwithstanding any such removal, the Contractor shall still carry out any actions required to remedy the Defect or Latent Defect in accordance with the requirements of the Employer and in a manner which causes as little disruption to the operation of the Facilities as possible.

32.6 (a) If the repair, replacement or making good of a Defect or Latent Defect is of such nature that the Employer believes, in its sole discretion, may affect the efficiency of the Facilities, the Employer may invite the Contractor in writing to prove to the Employer's reasonable satisfaction and at the Contractor's sole cost and expense that after completion of the remedial work the Facilities will still be capable of meeting the Performance Guarantees and the same level of performance achieved at the time of Provisional Acceptance.

(b) If the Contractor is unable to satisfy the Employer, the Contractor shall, at its sole cost and expense, carry out further repair, replacement or remedy (as the case may be) until the Employer is satisfied.

32.7 If the Contractor fails to commence the remedial work necessary to remedy the Defect or Latent Defect, as the case may be, or any damage to the Facilities caused by the Defect or Latent Defect, as the case may be, within a reasonable time, as determined by the Employer, the Employer may proceed to do or cause to be done, such remedial work, and all costs, including incidental costs, incurred by the Employer shall be deemed a debt due and payable by the Contractor to the Employer on demand.

32.8 If the Facilities or any part thereof cannot be used by reason of the Defect, Latent Defect and/or remedial work in respect of the Defect or Latent Defect, the Defects Liability Period, or the Latent Defects Liability Period, of the Facilities or the part thereof, as the case may be, shall be extended by a period equal to the period during which the Facilities or the part thereof cannot be used by the Employer due to any of the above reasons.

33. FINAL ACCEPTANCE

33.1 The Contractor shall notify the Employer when the Contractor considers that Final Acceptance of the Works has been achieved.

33.2 Upon receipt of the Contractor's notice under Clause 33.1 the Employer, if it considers that the Contractor has satisfactorily performed all of its obligations under and in accordance with this Contract, including the satisfactory performance by the Contractor of its obligations during the Defects Liability Period, the Employer shall issue the Certificate of Final Acceptance. If not, the Employer shall notify the Contractor of the reasons why Final Acceptance has not been achieved and the Contractor shall, at its exclusive cost and responsibility, perform whatever remedial actions are necessary and repeat the foregoing process until such time as the Employer is enabled to issue a Certificate of Final Acceptance.

34. LIABILITY

Consequential loss

34.1 Without prejudice to the Employer's right to recover liquidated damages or damages at law for delay under Clause 30 and liquidated damages or damages at law for performance under Clause 31, neither party is liable to the other in any way for loss of use, loss of profit, loss of production or business interruption or for any kind of indirect or consequential loss or damage, which is connected with any claim arising under this Contract or the subject matter of this Contract.

Contractor's liability

34.2 The total liability of the Contractor to the Employer under this Contract shall not exceed [●]% of the Contract Price and subject thereto the Contractor's aggregate liability for Delay Liquidated Damages under Clause 30 will not exceed [●]% of the Contract Price.

Clause 34.2 does not limit the liability of the Contractor:

(a) under Clauses 13.6, 37.1 and 50;

(b) in cases of fraud, wilful misconduct, gross negligence or illegal or unlawful acts; or

(c) in the case of termination of the Contract pursuant to Clause 45.2(a) ,

and any liability of the Contractor incurred in connection with the above listed circumstances shall not count towards the limitation of liability set out in this Clause 34.2.

35. TRANSFER OF OWNERSHIP AND RISK

35.1 The ownership of Equipment shall be transferred to the Employer on the earlier of:

(a) delivery of the relevant item of Equipment to the Site; and

(b) the Employer making a payment in accordance with Clause 10.4(d) where the value of that payment includes all or part of the relevant item of Equipment.

35.2 The ownership of and risk of loss in the Construction Equipment used by the Contractor and its Subcontractors in connection with the Works remains with the Contractor or its Subcontractors.

35.3 The ownership of any Equipment in excess of the requirements for the Works, other than the Commissioning Spares, will revert to the Contractor on the Date of Provisional Acceptance or at such earlier time when the Employer and the Contractor agree in writing that the item of Equipment in question is no longer required for the Works.

Warranty of Title

35.4 The Contractor warrants good title to all Equipment which should be vested in the Employer under Clause 35.1.

No Lien

35.5 The Contractor shall procure that title to all Equipment vested in the Employer under Clause 35.1 is free and remains free from any lien, charge, pledge or other interest and that no person other than the Employer shall have any claim to title to the Equipment and the Contractor irrevocably waives any and all liens, charges, pledge or other interests that it may have with respect to the Equipment.

35.6 If, notwithstanding Clause 35.5, any Equipment is subject or becomes subject to any lien, charge, pledge or other interest, the Employer may discharge the lien, charge, pledge or other interest and recover all costs and expenses thereby incurred from the Contractor on demand. The Contractor shall indemnify the Employer against any Losses and Liabilities that it may incur as result of any such liens, charges, pledge or other interests.

35.7 The Contractor shall have no right of retention or to refuse delivery of Equipment the title of which has passed to the Employer under Clause 35.1.

Removal of Component Parts

35.8 The Contractor shall not remove any Equipment from the Site without the permission of the Employer unless the Contractor has replaced that Equipment in accordance with this Contract for the purpose of remedying a Defect. Any Equipment removed from the Site shall remain property of the Employer.

Items in Possession of Contractor

35.9 All items of Employer property in the possession of the Contractor other than property on the Site shall be:

(a) suitably marked or clearly identified as property of the Employer; and

(b) as far as possible segregated from other property.

Risk in the Works

35.10 Notwithstanding the transfer of ownership of the Equipment, the responsibility for care and custody together with the risk of loss or damage to the Works remains with the Contractor pursuant to Clause 36 until the Date of Provisional Acceptance.

36. CARE OF WORKS

36.1 The Contractor shall be responsible for the care and custody of all Works until the Date of Provisional Acceptance, and must make good at its own cost and expense any loss or damage that may

occur to the Works, the Equipment and the Facilities from any cause whatsoever during that period and must do so in accordance with any manufacturers' recommendations and the requirements of this Contract. The Contractor shall also be responsible for any loss or damage to the Works, the Equipment and the Facilities caused by the Contractor or its Subcontractors in the course of any work performed pursuant to Clause 32.

36.2 Notwithstanding Clause 36.1, the Contractor shall not be liable for any loss or damage to the Works, the Equipment and the Facility or that part thereof caused by reason of any Excepted Risk.

36.3 Subject to Clause 38.2, if the Employer requests under Clause 41.3 that the Contractor make good any loss or damage to the Works, the Equipment or the Facility caused by an Excepted Risk, the Contractor shall immediately make good the same at the cost of the Employer in accordance with Clauses 41.9 through 41.11. If the Employer does not request the Contractor to make good any loss or damage to the Works, the Equipment or the Facility caused by an Excepted Risk, the Employer may either request a Variation in accordance with Clause 41 excluding the performance of that part of the Works lost, destroyed or damaged or, where the loss or damage affects a substantial part of the Works, terminate this Contract pursuant to Clause 45.2(d).

36.4 The Contractor shall be liable for any loss of or damage to any Construction Equipment, or any other property of the Contractor used or intended to be used for the purposes of the Works, regardless of the cause of the damage, including if the damage is caused by an Expected Risk.

37. INDEMNITIES

37.1 The Contractor shall be liable for and shall save, indemnify, defend and hold harmless the Employer from and against any and all Losses and Liabilities, other than Losses and Liabilities for which the Contractor is indemnified against pursuant to 12.2 and Appendix [•], in respect of:

(a) loss of or damage to property of the Contractor or any Affiliate of the Contractor whether owned, hired, leased or otherwise provided by the Contractor or any Affiliate of the Contractor arising from, relating to or in connection with the performance or non-performance of this Contract and irrespective of the fault or negligence of the Employer or any of the Employer's Affiliates;

(b) personal injury including death or disease to any person employed by the Contractor or any Affiliate of the Contractor arising from, relating to or in connection with the performance or non-performance of this Contract and irrespective of the fault or negligence of the Employer or any of the Employer's Affiliates;

(c) personal injury including death or disease or loss of or damage to the property of any third party to the extent that any such injury, loss or damage is caused by or contributed to by the negligence or breach of duty (whether statutory or otherwise) of the Contractor or the Contractor's Affiliates;

(d) pollution emanating or arising from or in connection with the Construction Equipment or arising from or in connection with the Works prior to the Date of Provisional Acceptance; and

(e) any breach of Law by the Contractor or any Affiliate of the Contractor arising from, relating to or in connection with the performance or non-performance of this Contract.

Survival

37.2 The indemnities required by this Clause 37 shall survive the termination or expiry of the Contract.

38. INSURANCE

Insurance policies to be effected by the Employer and the Contractor

38.1 The Employer and the Contractor will effect and maintain, or cause to be effected and maintained, the insurance policies listed in Appendix [●] within a time period of [●] days/months as of signing of the present Contract and each will comply fully with the other obligations contained in Appendix [●]. All insurance policies will be placed with insurers in compliance with all applicable Laws.

Insurance claim procedures

38.2 The Contractor and the Employer shall promptly and in accordance with the time periods set out in the relevant insurance policies notify in writing each other and the relevant insurer of any occurrence or incident likely to give rise to a claim under the policies referred to in this Contract or of any other matter or thing in respect of which notice should be given by the Contractor or the Employer (as the case may be) to the relevant insurers. Thereafter, the Contractor or the Employer (as the case may be) shall give all such information and assistance as may be reasonably practicable in all the circumstances.

39. SITE CONDITIONS

Site conditions

39.1 The Contractor hereby acknowledges that it has investigated the Site to the full extent necessary to perform its obligations under this Contract and is fully familiar and satisfied with the Site Conditions.

No adjustment

39.2 The Contractor hereby acknowledges that it will not be entitled to any increase in the Contract Price or any extension to the Date of Provisional Acceptance based in whole or in part upon any discrepancy between the actual Site Conditions encountered by the Contractor during the progress of the Works and those Site Conditions which the Contractor anticipated, or could have anticipated, at the date of this Contract.

40. FORCE MAJEURE

Force Majeure

40.1 N/A

Notice of Force Majeure

40.2 If either party's ability to perform its obligations under this Contract is affected by an event of Force Majeure, such party shall within 3 days, upon acknowledging of such event and ascertaining that it will affect its performance hereunder, give written notice to the other party stating the nature of the event, its anticipated duration and effect upon the performance of such party's obligations, and any action being taken to avoid or minimize its effect. The burden of proof for the occurrence of an event of Force Majeure shall be on the party claiming Force Majeure pursuant to this Clause 40.2.

Period of Force Majeure Suspension or Delay

40.3 The suspension or delay of performance due to an event of Force Majeure shall be of no greater scope and no longer duration than is caused by the event of Force Majeure. The excused party shall

use its best efforts to continue to perform its obligations under the Contract, to correct or cure the event or condition excusing performance and otherwise to remedy its inability to perform as soon as possible. The excused party shall give the other party written notice as soon as the event of Force Majeure has ceased to affect the performance of the excused party, stating when such performance will resume, which shall be as soon as possible.

Certain Obligations Not Excused

40.4 A party may not invoke Force Majeure:

(a) as an excuse or reason to delay the payment of any sum under this Contract;

(b) for any economic hardship or for lack of money, credit or markets;

(c) if the Force Majeure is the result of a breach by the party seeking to invoke Force Majeure of a permit, certificate, license or approval or of any applicable Laws; or

(d) if the party seeking to invoke Force Majeure has failed to use all commercially reasonable efforts to prevent the Force Majeure.

Employer May Recommend Contractor to Take Action

40.5 If, within a reasonable time after a Force Majeure occurrence that has caused the Contractor to suspend or delay performance of any part of the Work, the Employer has by written notice to the Contractor identified and recommended action to be undertaken by the Contractor at the expense of the Employer or otherwise to remove or relieve either the Force Majeure occurrence or its direct or indirect effects and the Contractor has failed to take such action, the Employer may, in its sole discretion and after written notice to the Contractor, initiate such reasonable measures as will be designed to remove or relieve such Force Majeure occurrence or its direct or indirect effects and thereafter by written notice to the Contractor require the Contractor to resume full or partial performance of the Works. Such measures shall be undertaken at the Employer's sole cost and expense except to the extent the Contractor's failure to take such measures results in expense in addition to what the Employer would have incurred under this Clause 40.5 had the Contractor taken such measures, which additional expense shall be deemed a debt due and payable by the Contractor to the Employer on demand.

Change to the Date of Provisional Acceptance

40.6 If an event of Force Majeure occurs then, subject to the Contractor's compliance with this Clause 40:

(a) the Date of Provisional Acceptance shall be extended in accordance with Clause 42 by a period equal to the amount of time reasonably determined by the Employer to be necessary to allow for the delay caused to the Contractor's critical path items as identified in the Program; and

(b) the Program and the Imminent Works Implementation Time Schedule shall be adjusted as appropriate to reflect the new Date of Provisional Acceptance.

Contractor's Remedies for Force Majeure

40.7 Extension of the Date of Provisional Acceptance and adjustments of the Program and Imminent Works Implementation Time Schedule, if any, shall be Contractor's sole remedies as a result of an event of Force Majeure. For the avoidance of doubt, the Contractor shall have no entitlement to any

addition to the Contract Price or any right to receive any additional sums from the Employer as a result of an event of Force Majeure.

Duty to Avoid

40.8 Each party shall take all reasonable measures to anticipate and avoid Force Majeure events, wherever possible, and keep the other fully informed of all potential Force Majeure situations, particularly potential strikes and labour disturbances, to enable the Parties to consult and plan to take steps to mitigate their effect on the Works.

Force Majeure Recognition

40.9 Notwithstanding the above, for the purposes of this Contract as Force Majeure Events are considered only the Events that have been recognized as such by the State and no other event.

41. VARIATIONS

General

41.1 The Contractor shall not perform a Variation except as directed by the Employer.

41.2 No Variation shall invalidate this Contract. The Contractor hereby agrees that a Variation may involve the omission of any part or parts of the Works and the Contractor hereby agrees that the Employer may engage others to perform that part or parts of the Works which have been omitted. The Contractor further acknowledges that any omission or omissions will not constitute a basis to allege that the Employer has repudiated this Contract no matter the extent or timing of the omission.

Ordering a Variation

41.3 The Employer, subject to this Clause 41, may direct a Variation by providing the Contractor with a written notice thereof, and the Contractor shall perform and be bound by such Variation.

41.4 The Contractor may propose to the Employer any Variation which the Contractor considers desirable to improve the quality, efficiency or safety of the Facilities to levels greater than those stated or reasonably inferred from the Technical Requirements. The Employer may, in its absolute discretion, approve or reject any Variation proposed by the Contractor. Any approval of a Variation must be notified to the Contractor in accordance with Clause 41.3.

41.5 Notwithstanding Clauses 41.3 and 41.4, a Variation made necessary due to any act, omission or default of the Contractor in the performance of its obligations under this Contract shall not result in any payment to the Contractor, any increase to the Contract Price or any extension of time.

41.6 Either Party may give notice to the other of the need for a Variation which is necessary in order to enable the Contractor to comply with any Change in Law in which event:

(a) the Parties must meet within six (6) days to consult in respect of the Change in Law and any Variation required as a consequence;

(b) within fourteen (14) days after the meeting referred to in Clause 41.6(a) above, the Employer must, if a Variation is required in order to comply with the Change in Law, issue a written notice and the provisions of this Clause 41 are to apply.

Detailed particulars

41.7 Within 10 days of receipt of the direction referred to in Clauses 41.3 and 41.6 the Contractor shall prepare and submit to the Employer a statement setting out:

(a) detailed particulars of the Variation;

(b) the work required or no longer required;

(c) a valuation of the increase or decrease in the Contract Price;

(d) any requisite adjustment to the Date of Provisional Acceptance; and

(e) any proposed modifications to this Contract and/or any effect such Variation would have on the Works and/or on any other provisions of this Contract.

The Contractor shall be bound by the information provided by it on the basis that it constitutes an offer, irrevocable for the period specified in the offer (such period to be no less than three months) to undertake the Variation on the terms of the information provided. If the Employer provides the Contractor with a further direction approving such Variation in accordance with the terms of the statement prepared by the Contractor within the period specified that direction shall constitute an acceptance of the Contractor's offer and the parties are to be taken to have agreed to vary the Works.

Notwithstanding the above, the Contractor shall be entitled to a Variation only under the condition that the State has accepted and approved such Variation to the benefit of the Employer

41.8 If a Variation would, in the reasonable opinion of the Contractor, prejudice the ability of the Facilities to achieve the Performance Guarantees then the Contractor shall immediately notify the Employer of its justified concern and specify the effect that the Variation will have on the relevant component of the Performance Guarantees. The Employer shall, as soon as practicable and in any case no later than [•] days as of relevant notification either:

(a) withdraw the Variation;

(b) instruct the Contractor to proceed and confirm that it accepts the alteration to the Performance Guarantees; or

(c) instruct the Contractor to proceed and confirm that the Performance Guarantees shall not be altered, subject to Clause 41.18.

Payment Basis

41.9 The Employer may authorize the Contractor to execute the Variation on a fixed lump sum price basis or on a time and cost (reimbursable) basis. For Variations completed on a time and cost (reimbursable) basis, the Contractor must have timesheets that include labour, equipment, and materials charged to the Variation signed on a daily basis by a representative authorized by the Employer. The Contractor shall track and report the cost of all Variations completed on a time and cost (reimbursable) basis as compared to the original estimate.

41.10 The valuation of the Variation shall be calculated as follows:

(a) in accordance with the unit rates set out in Appendix [•], if any;

(b) where the unit rates are not applicable, the parties shall endeavour to agree on the valuation; or

(c) failing agreement under Clause 41.10(a) or (b), the Employer may direct the Variation to proceed subject to Clause 41.18.

41.11 In determining the deduction to the Contract Price to be made for work or services which are omitted from this Contract, or for a Variation which results in a cost saving to the Contractor, the deduction must include a reasonable amount for overhead and profit which is assumed to be in the aggregate [●]%.

41.12 Any reasonable extra costs necessarily incurred by the Contractor for delay or disruption as a consequence of a Variation (if any) may include reasonable home office overhead and profit, which is assumed to be in the aggregate [●]%, unless the valuation is based on the unit rates in Appendix [●], which are deemed to include overhead and profit.

41.13 All costs associated with preparing a valuation and a Variation are to be borne by the Contractor, including those Variations that are not executed.

Reduction of Date of Provisional Acceptance for Variations

41.14 If a Variation results in a reduction of the time required to complete the Works, the Employer may determine a reasonable reduction of time and notify the Contractor of the revised Date of Provisional Acceptance.

Conditions precedent

41.15 It is a condition precedent to the Contractor being entitled to any payment (in accordance with this Contract or otherwise at law) in relation to any Variation that the Contractor has been directed to perform under Clause 41.7.

Exclusive Remedy

41.16 The adjustment to the Date of Provisional Acceptance and the increase in the Contract Price (where the Variation increases it) approved by the Employer pursuant to Clause 41.7 is the Contractor's sole and exclusive remedy for any cost or delay as a result of the relevant Variation.

Normal Design Developments

41.17 The parties hereby agree that Normal Design Developments, whether made at the Employer's request or on the Contractor's initiative, do not constitute extra or additional Works entitling the Contractor to a Variation.

Variation Dispute

41.18 If the Employer and Contractor are unable to agree on the valuation of the Variation or the alteration of a Performance Guarantee as a result of the Variation or a revision to the Date of Provisional Acceptance as a result of the Variation, the Employer may direct the Contractor in writing to proceed with the Variation and the Contractor agrees to proceed with the Variation while the Employer shall reinvestigate Contractor's argumentations and shall respond, as soon as practicable with final approval, disapproval or comments.

42. EXTENSION OF TIME

Notice

42.1 The Contractor must give notice to the Employer of all incidents and/or events of whatsoever nature affecting or likely to affect the progress of the Works as soon as reasonably practicable and in any event within three days of becoming aware of the incidents and/or events.

42.2 Within 10 days after an event described in Clause 42.1 has first arisen the Contractor must give a further notice to the Employer which shall include:

(a) the material circumstances of the event including the cause or causes;

(b) the nature and extent of any delay;

(c) the corrective action already undertaken or to be undertaken;

(d) the effect on the Critical Path noted on the Program;

(e) the period, if any, by which in its opinion the Date of Provisional Acceptance should be extended; and

(f) a statement that the notice is pursuant to this Clause 42.2.

42.3 Where an event described in Clause 42.1 has a continuing effect or where the Contractor is unable to determine whether the effect of such event will actually cause delay to the progress of the Works so that it is not practicable for the Contractor to give notice in accordance with Clause 42.2, a statement to that effect with reasons together with interim written particulars (including details of the likely consequences of such event on progress of the Works and an estimate of the likelihood or likely extent of the delay) must be submitted in place of the notice required under Clause 42.2. The Contractor shall then submit to the Employer, at intervals of no greater than 10 days, further interim written particulars until the actual delay caused (if any) is ascertainable, whereupon the Contractor must, as soon as practicable but in any event within 10 days of ascertaining the actual delay caused, give a final notice to the Employer including the particulars set out in Clause 42.2.

Causes of delay

42.4 Subject to the other provisions of this Clause 42, the Contractor shall be entitled to an extension of time to the Date of Provisional Acceptance as the Employer assesses, where a delay to the progress of the Works is caused by any of the following events (and, for the avoidance of doubt, in no other circumstances), whether occurring before, on or after the Date of Provisional Acceptance ("Events of Delay"):

(a) any breach or default by the Employer of its express obligations set forth in the Contract or any other act of prevention by the Employer;

(b) a Variation, except where that Variation is caused by an act, omission or default of the Contractor or its Subcontractors, agents or employees;

(c) a suspension of the Works pursuant to Clause 44, except where that suspension is caused by an act, omission or default of the Contractor or its Subcontractors, agents or employees;

(d) an event of Force Majeure;

(e) the Contractor's compliance with Clauses 22.12 or 22.13,

and in any case provided that the Critical Path noted on the Program is affected in a manner which might reasonably be expected to result in a delay to the Works reaching Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance and that, notwithstanding the Critical Path analysis, such delay is likely to actually occur.

If an Event of Delay occurs, the Employer, after approval of the State, may agree as an alternative to granting the requested extension or part thereof:

either to accept any proposed measures of Event of Delay Make-up submitted by the Contractor, with the proposed Acceleration Cost;

or, if the Contractor has not proposed such measures, to ask the Contractor to propose measures for an Event of Delay Make-up together with an Acceleration Cost.

Extension of time

42.5 Notwithstanding any other provisions of this Clause 42 but subject to Article 21.2.2(g) of the Concession Agreement, the Employer may, in its sole and absolute discretion, at any time make a fair and reasonable extension to the Date of Provisional Acceptance, under the condition that the State accepts such extension.

Best endeavours

42.6 The Contractor shall constantly use its best endeavours to avoid any delay in the progress of the Works.

Conditions precedent

42.7 If the Contractor fails to submit the notices required under Clauses 42.1, 42.2 and 42.3 within the times required then:

(a) the Contractor has no entitlement to an extension of time; and

(b) the Contractor must comply with its obligations to perform the Works by the Date of Provisional Acceptance and in accordance with the Program.

Concurrent delays

42.8 If there are two or more concurrent causes of delay and at least one of those delays would not entitle the Contractor to an extension of time under this Clause 42 then, to the extent of that concurrency, the Contractor is not entitled to an extension of time.

Acceleration

42.9 The Employer may direct the Contractor to accelerate the Works for any reason including as an alternative to granting an extension of time to the Date of Provisional Acceptance or any other milestone as Employer may consider appropriate.

The Contractor will be entitled to all reasonable extra costs necessarily incurred by the Contractor in complying with an acceleration direction under Clause 42.9, except where the direction was issued as a consequence of the failure of the Contractor to fulfil its obligations under this Contract. The Employer shall assess and decide as soon as reasonably practical, the reasonable extra costs necessarily incurred by the Contractor, The Acceleration Cost to be paid by the Employer, including any general expenses, cannot exceed x (x%) of the cost of the affected Works. The VAT on the Acceleration Cost shall be for the account of the Employer.

The cost of the affected Works is calculated by determining the percentage of the total Works that the affected Works represent and calculating the corresponding percentage of the total cost of such Works. Subject to the above limitation, the amount of the Acceleration Cost and the schedule for its payment shall be established in a separate agreement between the Employer and the Contractor.

The Contractor, if so requested by the Employer, is obligated to accept an Event of Delay Make-up with a duration equal to or less than three (3) months. An Event of Delay Make-up of a longer term may be agreed between the Contractor and the Employer.

Adjustment to the Imminent Works Implementation Time Schedule

42.10 If an extension of time is granted pursuant to Clause 42.4 or Clause 42.5 the Imminent Works Implementation Time Schedule and the Program shall be adjusted as necessary.

43. DELAY COSTS

43.1 Subject to Clause 40.7, where the Contractor has been granted an extension of time for a delay pursuant to Clause 42.4, and has necessarily incurred extra cost as a direct consequence of the delay, the Contractor must give to the Employer notice of its claim for delay costs at the same time as the notice referred to in Clause 42.2 or the final notice in Clause 42.3 (as the case may be), including all available particulars and supporting documentation and a statement that it is a notice pursuant to this Clause 43.1.

43.2 Delay costs in connection with extensions of time pursuant to:

(a) Clause 42.4(b) must be dealt with under Clause 41.10 only; and

(b) Clause 42.4(c) must be dealt with under Clause 44.5 only.

43.3 It is a condition precedent of the Contractor's entitlement to recover any amount representing extra costs necessarily incurred under Clause 43.1 that the Contractor provide the notices referred to in Clause 43.1. If the Contractor fails to provide the notices referred to in Clause 43.1 the Contractor shall have no entitlement to receive any additional payment from the Employer or any addition to the Contract Price.

43.4 The sums payable under this Clause 43 shall be the Contractor's sole entitlement to compensation for delay or disruption, including, delay or disruption caused by the Employer, whether in breach of contract or otherwise and is in substitution for and excludes the Contractor's rights and remedies at common law (including the right to recover damages for breach of contract or otherwise).

44. SUSPENSION- SUSPENSION BY THE EMPLOYER

44.1 Subject to Article 21.2.2(g) of the Concession Agreement, the Employer may in its absolute discretion, by notice to the Contractor, order the Contractor to suspend performance of all or any of its obligations under this Contract. The notice must specify the obligation of which performance is to be suspended, the effective date of the suspension and the reasons for the suspension. Subject to Clause 44.2, the Contractor must upon receipt of a notice from the Employer to do so, immediately suspend performance of the obligation specified until directed to resume performance of that obligation by the Employer.

Actions upon suspension and resumption

44.2 Upon the Employer's notice of suspension, the Contractor shall take all measures necessary to protect and secure that part of the Works executed up to the date of the suspension and provide for the protection of persons and other property to extent reasonably required.

44.3 Upon the Employer's notice to resume performance of an obligation which has been suspended, the Contractor shall promptly resume that part of the Works and make good any deterioration in the Works that may have occurred during the period of suspension.

Suspension by the Contractor

44.4 The Contractor is not entitled to suspend performance or terminate this Contract even in the cases where the Employer is withholding payment as a result of, or in connection with, a Dispute and the parties are seeking to resolve the Dispute in accordance with the procedures set out in Clause 49.

Extension of time and delay costs

44.5 If the Contractor's performance of its obligations is suspended pursuant to this Clause 44:

(a) by reason of the Contractor's default or breach of this Contract, the Contractor shall have no entitlement to receive any extension of time or payment of any additional costs;

(b) for any other reason, then:

(i) the Date of Provisional Acceptance may be extended in accordance with Clause 42;

(ii) any delay costs incurred by the Contractor as a direct result of the suspension may be payable pursuant to Clause 43; and

(iii) the costs reasonably incurred by the Contractor in complying with its obligations under Clauses 44.2 and 44.3 shall be paid by the Employer to the Contractor in addition to the Contract Price.

No removal from Site

44.6 During any period of suspension or any period of Force Majeure, the Contractor shall not remove from the Site or allow to be removed from the Site, any Equipment, any part of the Facility or any Construction Equipment, without the prior consent of the Employer.

45. TERMINATION

Termination for Contractor's default

45.1 The Employer may, without prejudice to any other rights or remedies it may possess, immediately terminate this Contract by giving a notice of termination to the Contractor referring to this Clause 45.1 if:

(a) the Contractor commits or suffers an Act of Bankruptcy;

(b) the Contractor is in breach of Clause 46;

(c) the Contractor is in breach of Clause 50.1;

(d) the Contractor's liability under this Contract would (but for those limits) exceed any of the limits set out in Clause 34.2; or

(e) the Contractor has not achieved Provisional Acceptance and the Contractor becomes liable for Delay Liquidated Damages up to the aggregate liability specified in Appendix [•];

45.2 If the Contractor:

(a) has without valid reason failed to perform the Works promptly or has suspended the progress of the Works without due cause for more than 15 days; or

(b) refuses or is unable to provide sufficient materials, services or labour which, in the reasonable opinion of the Employer, makes the Contractor unable to perform and complete the Works in the manner specified in the Program at rates of progress that give reasonable assurance to the Employer that the Contractor can achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance; or

(c) commits a material breach of any provision of the Contract, or

(d) in the occurrence of reasons of national security

then the Employer may, without prejudice to any other rights it may have under this Contract or at law, give a notice to the Contractor stating the nature of the default, and requiring the Contractor to remedy the default. If the Contractor fails to remedy the default within 15 days of its receipt of that notice (or within any other time as the parties may agree), then the Employer may immediately terminate this Contract by giving a notice of termination to the Contractor which refers to this Clause 45.2.

Termination for Employer's convenience

(d) The Employer may at any time and in its absolute discretion immediately terminate this Contract for its convenience by giving the Contractor a notice of termination which refers to this Clause 45.2(d).

(e) The Concession Agreement is terminated by the Employer due to the State.

Termination for Extensive Force Majeure Event

45.3 In case of termination of the Concession Agreement for Extensive Force Majeure Event and/or if an occurrence of Force Majeure causes the suspension of the whole of the Works for a period exceeding [X] continuous days then, notwithstanding any extension to the Date of Provisional Acceptance pursuant to Clause 40.6, either party may give to the other thirty (30) days notice to terminate this Contract. If, at the end of that period of notice the Force Majeure is continuing, this Contract shall terminate.

Procedure on termination

45.4 Upon receipt or service of a notice of termination (as applicable) under Clauses 45.1, 45.2, 45.2(d), Appendix [•] or 45.3, the Contractor must either immediately or upon any date as is specified in the notice of termination:

(a) cease all further work, except for any work the Employer may specify in the notice of termination;

(b) terminate all subcontracts, except those to be assigned or novated to the Employer in accordance with paragraph (d) below;

(c) deliver to the Employer the parts of the Works performed by the Contractor up to the date of termination;

(d) to the extent legally possible assign or novate to the Employer all rights, title and benefit of the Contractor to the Works and in the Equipment as at the date of termination, and, as may be requested by the Employer, in any subcontracts between the Contractor and its Subcontractors; and

(e) deliver to the Employer all documents prepared by the Contractor in connection with the Works as of the date of termination.

45.5 Upon termination of this Contract the Employer shall be entitled, if the Contractor is on the Sites, to enter upon the Sites and expel the Contractor and the Employer may complete the Works itself or by employing any third party.

45.6 If this Contract is terminated pursuant to Clause 45.1 or 45.2, the Employer may, to the exclusion of any right of the Contractor, take over and use, without payment to the Contractor, any Construction Equipment which is owned by the Contractor and which is on the Sites in connection with the Works for any reasonable period as the Employer considers necessary for the performance and completion of the Works. Upon completion of the Works, the Employer shall give a notice to the Contractor that the Construction Equipment will be returned to the Contractor at or near the Sites. The Contractor must then without delay and at its sole cost and expense remove it from the Sites.

Payment on Termination

45.7 If this Contract is terminated:

(a) pursuant to Clause 45.1 or 45.2:

(i) the Contractor is liable to the Employer for the amount by which all costs and expenses paid to any replacement contractor to complete the Works (**Additional Completion Costs**) when aggregated with payments already made to the Contractor exceed the Contract Price;

(ii) if the Additional Completion Costs when aggregated with payments already made to the Contractor are less than the Contract Price, the Employer shall be liable to pay to the Contractor up to the extent of any such shortfall the amount attributable to the Works performed as at the date of termination and the reasonable costs of any additional works required by the Employer in its notice of termination which have been completed, less the aggregate of all previous payments allocated to the Works;

(iii) no payment will be due to the Contractor pursuant to Clause 45.7(a) until the cost of completing the Works has been determined by the Employer;

(iv) any amount due to the Contractor from the Employer or from the Contractor to the Employer as the case may be as described above will be deemed to be a debt due and payable within 30 days of receipt of a written demand from the party entitled to receive the relevant payment;

(b) under Clause 45.2(d) or Appendix [•] the Contractor is entitled to be paid:

(i) the portion of the Contract Price attributable to the Works performed as at the date of termination,

(ii) the reasonable costs of any additional works required by the Employer in its notice of termination which have been completed; and

(iii) the reasonable costs necessarily incurred by the Contractor in complying with Clause 45.4;

less

the aggregate of all previous payments allocated to the Works.

(c) under Clause 45.3 the Contractor is entitled to be paid:

(i) the portion of the Contract Price attributable to the Works performed as at the date of termination;

(ii) the reasonable costs of any additional works required by the Employer in its notice of termination which have been completed;

(iii) the reasonable documented costs necessarily incurred by the Contractor in complying with Clause 45.4;

less

(iv) the aggregate of all previous payments allocated to the Works.

45.8 Any sums due to the Employer from the Contractor accruing prior to the date of termination will be deducted from the amount to be paid to the Contractor in accordance with Clause 45.7.

Termination generally

45.9 Payment of the sums referred to in Clause 45.7 shall be the sole and exclusive liability of the Employer and the sole and exclusive remedy of the Contractor with respect to the termination of this Contract.

45.10 Termination by the Employer under Clauses 45.1, 45.2 and 45.3 is without prejudice to any other rights or remedies which may be exercised by the Employer, including the right to claim for damages at law for those costs, losses and expenses arising out of the relevant event or termination taking for this purpose into account any and all obligations of the Employer under the Concession Agreement.

45.11 Notwithstanding anything herein to the contrary, the Contractor shall not be entitled to any amounts in respect of lost profits in respect of unexecuted work or services at the time of this Contract's termination.

46. ASSIGNMENT

46.1 Except as approved in writing by the Employer, neither this Contract nor any right, interest or claim under this Contract nor any sum or sums which may become due or owing to the Contractor as a result of the Contractor's performance of the Works, may be assigned, transferred, pledged, charged or mortgaged by the Contractor.

46.2 The Employer may, without the consent of the Contractor, assign, transfer, pledge, mortgage or charge its rights and interests under this Contract as security in favour of the Lenders in connection with obtaining financing for the Project.

47. FINANCING NOT USED

48. ACCOUNTS AND AUDITING

48.1 The Contractor shall maintain its books, records and accounts relating to the Works in accordance with generally accepted accounting principles and practices and shall preserve these books, records and accounts, and all documents related thereto, for a minimum period ending five (5) years after the Date of Final Acceptance.

48.2 From the Commencement Date for a period ending five (5) years after the Date of Final Acceptance, the Employer shall have the right at all reasonable times (upon at least five (5) days'

written notice) to inspect and audit all financial records, books and accounts regarding the Works prepared by or in the possession or control of the Contractor at the place where such records, books and accounts are normally kept, solely for the purposes of verifying the correctness of amounts paid to the Contractor under this Contract which are in addition to the Contract Price as at the Commencement Date.

48.3 In the event that any such audit identifies any amount that was paid to the Contractor under this Contract that should not have been paid, the Employer may deduct or set off any such amount from amounts due to the Contractor or recover the same as a debt under this Contract.

49. DISPUTE RESOLUTION

Any disputes that may arise between the Employer and the Contractor will be resolved under the procedure mentioned in the Appendix [•]

50. CORRUPT PRACTICES

50.1 The Contractor shall comply, and shall cause its personnel and its Subcontractors, Affiliates, officers, employees, agents and representatives to comply, with the provisions of all applicable Laws and this Contract regarding bribery of public officials and other persons, including as set out in this Clause 50.

50.2 The Contractor acknowledges that under applicable Law and under this Contract it, and its personnel and its Subcontractors, Affiliates, officers, employees, agents and representatives, is prohibited from making payment or giving anything of value either directly or indirectly to an official of a Government Authority for the purposes of influencing an act or decision by his Government Authority.

50.3 The Contractor, and its personnel and its Subcontractors, Affiliates, officers, employees, agents and representatives, shall not make any payment or give anything of value either directly or indirectly to any representative, advisor, agent or employee of the Employer for the purposes of influencing an act or decision by the Employer.

50.4 The Contractor shall defend, indemnify and hold the Employer harmless from any breach by the Contractor or by its personnel or its Subcontractors, Affiliates, officers, employees, agents or representatives of the obligations set forth in this Clause 50.

51. CONTRACTOR REMEDIES

Except as expressly provided in this Contract, the Contractor shall have no rights, whether at law or under or pursuant to this Contract or otherwise, to any extension of the time limits contained in this Contract or to any adjustment to the Contract Price or to claim any additional sums or other forms of relief or to treat this Contract as terminated.

52. WAIVER

52.1 The rights of each party under this Contract:

(a) may be exercised as often as necessary;

(b) unless otherwise expressly provided in this Contract and subject to Clause 51, are cumulative and not exclusive of rights and remedies provided by law; and

(c) may be waived only in writing and specifically.

52.2 Delay in exercising or non-exercising of any such right is not a waiver of that right.

52.3 A waiver (whether express or implied) by one of the parties of any of the provisions of this Contract or of any breach of or default by the other party in performing any of those provisions shall not constitute a continuing waiver and that waiver shall not prevent the waiving party from subsequently enforcing any of the provisions of this Contract not waived or from acting on any subsequent breach of or default by the other party under any of the provisions of this Contract.

53. THIRD PARTY RIGHTS

Except as expressly stated in this Agreement and subject to State's rights as per the Concession Agreement, a person which is not a party to this Contract may not enforce any of its terms.

54. NOTICES

54.1 Any notice or other communication to be given under this Contract must be in writing, which includes fax and email, and may be delivered or sent by post, fax, email or, in relation to engineering and other design documentation only, pursuant to a common engineering document management system as contemplated by Clause 54.9, to the party to be served at its address appearing in this Clause 54.

54.2 Notices shall be sent to the Employer's Representative at:

[Address]
[Fax]
[E-mail address]

For the attention of: [ ]

54.3 Notices shall be sent to the Contractor's Representative at:

[Address]
[Fax]
[E-mail address]

For the attention of: [ ]

54.4 Any party may change the delivery address for notices by notifying the other party of the new details.

54.5 Any notice or other document sent by post shall be sent by prepaid first class post if the notice is being sent within a single country or by prepaid courier (if elsewhere).

54.6 Any notice or other document sent by email shall be sent as an email attaching the actual notice or other document in a non-editable PDF format. No notice or other document shall be sent in the body of an email.

54.7 Any notice or other formal communication shall be deemed to have been given:

(a) if delivered, at the time of delivery; or

(b) if posted, at 10.00 a.m. on the second Business Day after it was put into post; or

(c) if sent by fax, on the date of transmission, if transmitted before 3.00 p.m. on any Business Day, and in any other case on the Business Day following the date of transmission; or

(d) if sent by e-mail, upon the generation of a receipt notice by the recipient's server or, if such notice is not so generated, upon delivery to the recipient's server.

54.8 In proving service of a notice or other formal communication, it shall be sufficient to prove that delivery was made or that the envelope containing the communication was properly addressed and posted either by prepaid first class post or by prepaid courier, as the case may be, that the fax was properly addressed and transmitted or that the e-mail was properly addressed and transmitted by the sender's server into the network and there was no apparent error in the operation of the sender's e-mail system, as the case may be.

54.9 The parties may agree to establish a common engineering document management system for the exchange of engineering and other design documentation only. Should such a system be established, any document posted on the system shall be deemed to have been given to the other party upon the other party's receipt of an email informing that party that the relevant document has been posted on the system.

55. REPRESENTATIONS

55.1 Each party acknowledges that, in agreeing to enter into this Contract, it has not relied on any express or implied representation, warranty, collateral contract or other assurance (except those repeated in this Contract) made by or on behalf of any other party at any time before the signature of this Contract. Each party waives all rights and remedies which, except for this Clause 55.1, might otherwise be available to it in respect of any such representation, warranty, collateral contract or other assurance.

55.2 Nothing in Clause 55.1 limits or excludes any liability for fraud.

56. RELATIONSHIP OF THE PARTIES

Nothing in this Contract shall be deemed to constitute a partnership between the parties nor render any party the agent of the other party for any purpose, unless this Contract expressly provides to the contrary.

57. ENTIRE AGREEMENT

This Contract contains the whole agreement between the parties relating to the transactions contemplated by this Contract and supercedes all previous agreements between the parties relating to the subject matter of this Contract. Except as mandatorily required by applicable Law, no terms shall be implied (whether by custom, usage or otherwise) into this Contract.

58. FURTHER ASSURANCE

Each party agrees, upon the request of the other party, to execute any documents and take any further steps as may be reasonably necessary in order to implement and give full effect to this Contract.

59. SEVERABILITY

The provisions contained in each Clause, subclause and paragraph of this Contract shall be enforceable independently of each of the others and their validity shall not be affected if any of the others are invalid. If any of those provisions is void but would be valid if some part of the provision were deleted, the provision in question shall apply with such modification as may be necessary to make it valid.

60. COSTS

Each of the parties shall pay its own costs and expenses of and incidental to the negotiation, preparation and completion of this Contract.

61. AMENDMENTS

61.1 Subject to Clause 41, any amendment of this Contract shall not be binding on the parties unless set out in writing, expressed to vary this Contract, and signed by authorised representatives of each of the parties.

61.2 The Contractor acknowledges and accepts that the Contract may not be amended or replaced nor may the parties waive any rights therein without the prior written consent of the State such consent not to be unreasonably withheld or delayed.

62. LANGUAGE

The language of this Contract and the transactions envisaged by it is English and all notices, demands, requests, statements, certificates or other documents or communications shall be in English unless otherwise agreed in writing. If this Contract or any related documents are translated into another language, the English version shall prevail.

63. SURVIVAL

Any provision of this Contract which expressly or impliedly contemplates performance subsequent to termination of this Contract, including this Clause 63, shall survive such termination and continue in full force and effect.

64. GOVERNING LAW

This Contract and any non-contractual obligations or liabilities arising out of or in connection with it shall be governed by and in accordance with the laws of Greece, as in force from time to time.

IN WITNESS of which this Contract has been executed and has been delivered as a deed on the date which appears first on page 1.

Signatories

EXECUTED by)
"[Full corporate name of the Employer - concessionaire in relation to Cluster B]")
acting by:)

)
Signature) **Signature**
)
)
Name (block letters)) **Name (block letters)**

EXECUTED by)
[●])
acting by:)

....	)	....
Signature	)	**Signature**
	)	
....	)	....
Name (block letters)	)	**Name (block letters)**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ (ΑΡΘ.196 ΠΑΡ.7)-ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΚΙΝΗΤΩΝ ΤΑΙΠΕΔ

60.

Α/Α	ΟΝΟΜΑ ΑΚΙΝΗΤΟΥ/Διεύθυνση	ΑΒΚ	ΚΜ	ΝΟΜΟΣ	ΔΗΜΟΣ/Περιοχή
1	ΕΡΤ ΠΕΡΑΙΑ - ΜΙΚΡΑ	3206 & ΕΡΤ		Ν. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	Περαία - Μίκρα
2	ΣΤΡ/ΚΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΣΕΔΕΣ	2653		Ν. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	Θέρμη
3	ΑΓΟΡΑ ΜΟΔΙΑΝΟ - Βασ. Ηρακλείου & Ερμού 26	3018		Ν. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	Θεσσαλονίκης
4	ΚΑΜΠΙΝΓΚ ΚΑΙ ΑΚΤΗ ΑΓΙΑΣ ΤΡΙΑΔΑΣ			Ν. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	Θερμαϊκού
5	ΑΚΤΗ ΚΑΙ ΚΑΜΠΙΝΓΚ ΚΡΥΟΠΗΓΗΣ ΚΑΣΣΑΝΔΡΑΣ			Ν. ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	Κασσάνδρας
6	ΚΤΗΜΑ ΜΟΝΟΔΕΝΔΡΙ ΑΖΑΠΙΚΟ			Ν. ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	Σιθωνίας
7	ΚΑΜΠΙΝΓΚ ΚΑΙ ΑΚΤΗ ΑΣΠΡΟΒΑΛΤΑΣ			Ν. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	Βόλβης
8	ΦΥΛΑΚΕΣ ΚΑΣΣΑΝΔΡΑΣ			Ν. ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	ΑΓΡΟΤΙΚΕΣ ΦΥΛΑΚΕΣ ΚΑΣΣΑΝΔΡΑΣ – ΣΑΝΗ
9	ΑΚΤΗ ΚΑΙ ΚΑΜΠΙΝΓΚ ΠΟΣΕΙΔΙΟΥ ΚΑΛΑΝΔΡΑΣ			Ν. ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	Κασσάνδρας
10	ΚΤΗΜΑ ΝΕΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΤΣΑΣ			Ν. ΚΑΒΑΛΑΣ	Νέα Ηρακλείτσα
11	ΝΕΑ ΗΡΑΚΛΕΙΤΣΑ	3396		Ν. ΚΑΒΑΛΑΣ	Νέα Ηρακλείτσα
12	CASTELLO BIBELLI	268		Ν. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΒΙΛΛΑ ΜΠΙΜΠΕΛ CASTELLO- ΚΑΒΑΛΙΕΡΑ
13	ΚΑΣΣΙΩΠΗ	506,507,508, 509,510,511, 512,513,514, 515,516,517		Ν. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΑΓ.ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΣΙΝΙΩΝ – ΚΑΣΣΙΩΠΗ
14	ΠΡΩΗΝ ΠΑΛΑΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΟΧΥΡΟ ΚΑΣΣΙΩΠΗΣ			Ν. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΑΓ.ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΣΙΝΙΩΝ – ΚΑΣΣΙΩΠΗ
15	ΓΟΥΡΝΕΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	289		Ν. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	Χερσονήσου
16	ΑΦΑΝΤΟΥ ΡΟΔΟΥ	1654,1658,1659 ,1660,1662,166 3,1665,1900, 7506,7507		Ν. ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΩΝ	Ρόδου

17	GOLF ΑΦΑΝΤΟΥ ΡΟΔΟΥ			Ν. ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΩΝ	Ρόδου
18	ΑΦΑΝΤΟΥ ΡΟΔΟΥ		ΚΜ 1957Β, ΚΜ 1947, ΚΜ 1953Α, ΚΜ 1954Α, ΚΜ 1958	Ν. ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΩΝ	Ρόδου
19	ΣΑΜΠΑΡΙΖΑ	123, 199, 200		Ν. ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ	Ερμιονίδας
20	ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ			Ν. ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ	Ερμιονίδας
21	ΘΙΝΕΣ ΒΑΡΘΟΛΟΜΙΟΥ			Ν. ΗΛΕΙΑΣ	Πηνειού
22	ΓΛΥΚΟΒΡΥΣΗ	379		Ν. ΛΑΚΩΝΙΑΣ	Ευρώτα
23	ΚΤΗΜΑ ΚΑΡΑΘΩΝΑ			Ν. ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ	Ναυπλιέων
24	ΕΡΓΟΤΑΞΙΟ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΙΟΥ	314		Ν. ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	Ναυπακτίας
25	ΠΡΩΗΝ ΙΠΠΙΚΟ ΟΛΥΜΠΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΥ			Ν. ΑΤΤΙΚΗΣ	Μαρκοπούλου Μεσογαίας
26	ΟΛΥΜΠΙΑΚΟ ΚΩΠΗΛΑΤΟΔΡΟΜΙΟ ΣΧΟΙΝΙΑ			Ν. ΑΤΤΙΚΗΣ	Μαραθώνος
27	ΠΟΥΝΤΑ-ΖΕΖΑ	983, 192Α		Ν. ΑΤΤΙΚΗΣ	Λαυρεωτικής
28	ΑΣΤΕΡΑΣ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ			Ν. ΑΤΤΙΚΗΣ	Βάρης - Βούλας - Βουλιαγμένης
29	ΑΣΤΕΡΑΣ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ	240Π		Ν. ΑΤΤΙΚΗΣ	Βάρης - Βούλας - Βουλιαγμένης
30	ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΑΙ ΠΑΡΑΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ				
31	ΙΑΜΑΤΙΚΗ ΠΗΓΗ ΠΛΑΤΥΣΤΟΜΟΥ			Ν. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	Μακρακώμης
32	ΙΑΜΑΤΙΚΗ ΠΗΓΗ ΥΠΑΤΗΣ			Ν. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	Λαμιέων
33	ΙΑΜΑΤΙΚΗ ΠΗΓΗ ΘΕΡΜΟΠΥΛΩΝ			Ν. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	Λαμιέων
34	ΙΑΜΑΤΙΚΗ ΠΗΓΗ & ΚΑΜΠΙΝΓΚ ΚΟΝΙΑΒΙΤΗ ΚΑΜΜΕΝΑ ΒΟΥΡΛΑ			Ν. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	Μώλου - Αγ. Κωνσταντίνου
35	ΛΟΥΤΡΟΠΟΛΗ ΚΑΜΜΕΝΩΝ ΒΟΥΡΛΩΝ			Ν. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	Μώλου - Αγ. Κωνσταντίνου
36	ΙΑΜΑΤΙΚΗ ΠΗΓΗ ΑΙΔΗΨΟΥ			Ν. ΕΥΒΟΙΑΣ	Ιστιαίας - Αιδηψο
37	ΙΑΜΑΤΙΚΗ ΠΗΓΗ ΚΥΛΛΗΝΗΣ			Ν. ΗΛΕΙΑΣ	Ανδραβίδας - Κυλλήνης
38	ΞΕΝΙΑ ΚΑΙ ΙΑΜΑΤΙΚΗ ΠΗΓΗ ΚΥΘΝΟΥ			Ν. ΚΥΚΛΑΔΩΝ	Κύθνου
39	Ν. ΜΑΡΜΑΡΑΣ - ΠΑΡΑΔΕΙΣΟΣ	222α,222β,222γ,222δ,222ε		Ν. ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	Σιθωνίας
40	ΛΕΩΦ. ΣΥΓΓΡΟΥ 292 & ΣΚΡΑ 1	45		Ν. ΑΤΤΙΚΗΣ	Καλλιθέας
41	ΚΟΡΥΖΗ & ΘΡΑΚΗΣ 28			Ν. ΑΘΗΝΩΝ	Μοσχάτου - Ταύρου
42	ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 6	407		Ν. ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ	Ναυπλιέων
43	ΛΕΥΚΙΜΜΗ	477		Ν. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	Κέρκυρας
44	ΠΡΩΗΝ ΕΙΡΗΝΟΔΙΚΕΙΟ ΣΙΝΤΙΚΗΣ			Ν. ΣΕΡΡΩΝ	Σιντικής

45	ΑΙΟΛΟΥ 17 & ΕΡΜΟΥ 64	3033		Ν. ΑΤΤΙΚΗΣ	Αθηναίων
46	ΝΕΟΙ ΕΠΙΒΑΤΕΣ	3216,3217,3218,3219,3220,3224, 3225,3226,3227,3228		Ν. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	Θερμαϊκού
47	ΑΝΩ ΣΧΟΛΑΡΙ	3207,3208,3209,3210,3212,3213,3214		Ν. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	Θέρμης
48	ΤΡΙΛΟΦΟΣ	3248,3249,3250,3251		Ν. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	Θέρμης
49	ΚΑΡΔΙΑ	3239,3240,3241,3242,3243,3244,3245,3246		Ν. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	Θέρμης
50	Ν. ΑΓΧΙΑΛΟΣ	3229,3230,3231,3232,3233,3234,3235,3236,3237,3238		Ν. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	Χαλκηδόνος
51	ΜΑΥΡΗ ΠΕΤΡΑ	567		Ν. ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Νοτίου Πηλίου
52	ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ 8	949		Ν. ΑΧΑΙΑΣ	Πατρέων
53	ΙΠΠΟΚΡΑΤΟΥΣ 88	3052		Ν. ΑΤΤΙΚΗΣ	Αθηναίων
54	ΚΤΕΝΑ & ΠΕΡΙΚΛΕΟΥΣ	3032		Ν. ΑΤΤΙΚΗΣ	Αθηναίων
55	ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟ ΗΝΙΟΧΟΣ - Βερανζέρου 26	3034		Ν. ΑΤΤΙΚΗΣ	Αθηναίων
56	ΚΟΣΚΙΝΟΥ	1680		Ν. ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΩΝ	Ρόδου
57	ΚΟΣΚΙΝΟΥ	3178		Ν. ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΩΝ	Ρόδου
58	ΑΡΧΟΝΤΙΚΟ ΞΗΡΑΔΑΚΗ			Ν. ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Βόλου
59	ΑΡΧΟΝΤΙΚΟ ΕΥΑΓΓΕΛΙΝΑΚΗ			Ν. ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Νοτίου Πηλίου
60	ΑΡΧΟΝΤΙΚΟ ΜΟΥΣΛΗ			Ν. ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Βόλου
61	ΚΑΤΣΑΝΕΙΟ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ	148-149		Ν. ΛΕΣΒΟΥ	Λέσβου
62	ΦΛΩΡΙΝΗΣ 18	958		Ν. ΑΤΤΙΚΗΣ	Μοσχάτου - Ταύρου
63	ΑΓΙΟΣ ΜΑΜΑΣ	99		Ν. ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	Νέας Προποντίδα
64	ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟ ΛΗΤΩ ΜΥΚΟΝΟΥ			Ν. ΚΥΚΛΑΔΩΝ	Μυκόνου
65	ΧΕΥ 8	180		Ν. ΑΤΤΙΚΗΣ	Χαλανδρίου
66	ΧΕΥ 9 - ΔΟΥΚΙΣΣΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ	181		Ν. ΑΤΤΙΚΗΣ	Χαλανδρίου
67	ΑΓΡΟΚΤΗΜΑ ΝΕΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΑΣ	254		Ν. ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	Νέας Προποντίδα
68	ΠΡΩΗΝ ΕΙΡΗΝΟΔΙΚΕΙΟ ΚΛΕΙΤΟΡΙΑΣ			Ν. ΑΧΑΙΑΣ	Καλαβρύτων
69	ΠΡΩΗΝ ΕΙΡΗΝΟΔΙΚΕΙΟ ΑΝΔΡΙΤΣΑΙΝΑΣ			Ν. ΗΛΕΙΑΣ	Ανδρίτσαινας - Κρεστένων
70	ΠΡΩΗΝ ΕΙΡΗΝΟΔΙΚΕΙΟ ΛΙΜΝΗΣ			Ν. ΕΥΒΟΙΑΣ	Μαντουδίου - Λίμνης - Αγίας Άννας
71	ΚΟΥΤΣΟΥΝΑΡΙ	45, 46		Ν. ΛΑΣΙΘΙΟΥ	Ιεράπετρας
72	ΒΙ.ΠΕ. ΒΟΛΟΥ	534		Ν. ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Βόλου
73	ΣΑΝΑΤΟΡΙΟ ΑΓΙΑΣ ΕΛΕΟΥΣΑΣ	3989		Ν. ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΩΝ	Ρόδου
74	ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΟΥΣ 11-13	637		Ν. ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	Καλαμάτας

75	17 Veselova Street	111		ΣΛΟΒΕΝΙΑ	Λιουμπλιάνα
76	Stanza Bopape (πρώην οδός Church) 1008 & Athlone 8	A1		Ν. ΑΦΡΙΚΗ	Πρετόρια
77	Romagna 42 & Sardegna 153	39		ΙΤΑΛΙΑ	Ρώμη
78	22, Moskovyan Street	102		ΑΡΜΕΝΙΑ	Ερεβάν
	ΑΚΙΝΗΤΑ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΤΕΙ ΥΠΟ ΑΝΑΒΛΗΤΙΚΗ ΑΙΡΕΣΗ Η ΕΧΟΥΝ ΜΙΣΘΩΘΕΙ				
79	ΘΕΟΦΙΛΟΥ 13	3192, 3202		Ν. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	Θεσσαλονίκης
80	ΧΕΥ 6 - ΝΕΡΑΤΖΙΩΤΙΣΣΑΣ	178		Ν. ΑΤΤΙΚΗΣ	Αμαρουσίου
81	ΣΑΝΑΤΟΡΙΟ ΜΑΝΑ	134		Ν. ΑΡΚΑΔΙΑΣ	Γορτυνίας
82	ΕΙΡΗΝΟΔΙΚΕΙΟ ΜΕΣΣΗΝΗΣ			Ν. ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	Μεσσήνης
83	ΤΟΥΖΛΑ	3484		Ν. ΚΑΒΑΛΑΣ	Παγγαίου
84	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑΣ 9	3031		Ν. ΑΤΤΙΚΗΣ	Αθηναίων
85	ΑΓΡΟΚΤΗΜΑ Ν.ΗΡΑΚΛΕΙΑΣ-Ν.ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	258, 305		Ν. ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	Νέας Προποντίδας
	ΑΚΙΝΗΤΑ ΓΙΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΕΧΕΙ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΕΙ ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΛΕΙΣΙΜΟ ΑΛΛΑ ΕΚΚΡΕΜΕΙ Η ΟΡΙΣΤΙΚ ΔΙΑΝΟΜΗ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ Η ΟΠΟΙΑ ΕΞΑΡΤΑΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ				
86	ΞΕΝΙΑ ΣΚΙΑΘΟΥ	267		Ν.ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΣΚΙΑΘΟ
87	ΞΕΝΙΑ ΚΑΙ ΚΑΜΠΙΓΚ ΠΑΛΙΟΥΡΙΟΥ	342		Ν.ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑΣ

Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας ΑΕ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ {Επιχειρήσεις που μεταβιβάζονται στην ΕΔΗΣ}:
1. ΟΑΣΑ
2. ΟΣΥ ΑΕ
3. ΣΤΑΣΥ ΑΕ
4. ΟΣΕΑΕ
5.ΟΑΚΑ
6. ΕΛΤΑ ΑΕ

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 26 Μαΐου 2016

Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας
ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ Β. ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ

Οι Υπουργοί

Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ

Αναπληρωτής Υπουργός Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ ΒΕΡΝΑΡΔΑΚΗΣ

Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ

Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ

Αναπληρωτής Υπουργός Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ

Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΤΡΟΥΓΚΑΛΟΣ

Αναπληρώτρια Υπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης
ΘΕΑΝΩ ΦΩΤΙΟΥ

Αναπληρώτρια Υπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης
ΟΥΡΑΝΙΑ ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ

Υγείας
ΑΝΔΡΕΑΣ ΞΑΝΘΟΣ

Αναπληρωτής Υπουργός Υγείας
ΠΑΥΛΟΣ ΠΟΛΑΚΗΣ

Οικονομικών
ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ

Αναπληρωτής Υπουργός Οικονομικών
ΤΡΥΦΩΝΑΣ ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ

Αναπληρωτής Υπουργός Οικονομικών
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΟΥΛΙΑΡΑΚΗΣ

Περιβάλλοντος και Ενέργειας
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΚΟΥΡΛΕΤΗΣ

Αναπληρωτής Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας
ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΙΡΩΝΗΣ

Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων
ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ

Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ

Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ

Επικρατείας
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΦΛΑΜΠΟΥΡΑΡΗΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους.

Αθήνα, 26 Μαΐου 2016

Ο επί της Δικαιοσύνης Υπουργός
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Την ευθύνη για την εκτύπωση, διαχείριση και κυκλοφορία των φύλλων της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως, (ΦΕΚ) στην έντυπη και ηλεκτρονική έκδοση, **έχει το Εθνικό Τυπογραφείο** το οποίο αποτελεί δημόσια υπηρεσία η οποία υπάγεται στο Υπουργείο Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης. Το Εθνικό Τυπογραφείο έχει επίσης την ευθύνη για την κάλυψη των εκτυπωτικών αναγκών του Δημοσίου. (Ν. 3469/2006, A΄ 131).

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΕΙ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

1. ΦΥΛΛΟ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΦΕΚ)

Η ηλεκτρονική μορφή των ΦΕΚ καθώς και διάφορες πληροφορίες που σχετίζονται με αυτά, **διατίθενται δωρεάν από την ιστοσελίδα www.et.gr.** Για τα ΦΕΚ που δεν έχουν ψηφιοποιηθεί και καταχωρισθεί στην πιο πάνω ιστοσελίδα δίνεται η δυνατότητα δωρεάν αποστολής με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο, μετά από αίτηση που υποβάλλεται ηλεκτρονικά με τη συμπλήρωση ειδικής φόρμας.

Η έντυπη μορφή των ΦΕΚ διατίθεται για μεμονωμένα φύλλα με το ανάλογο κόστος από το τμήμα Πωλήσεων απευθείας ή με ταχυδρομική αποστολή μέσω αίτησης παραγγελίας στα ΚΕΠ, ενώ για ετήσια συνδρομή από το τμήμα Συνδρομητών. Το κόστος για ασπρόμαυρο ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1€, προσαυξανόμενο κατά 0,20€ για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.

Τρόπος αποστολής κειμένων προς δημοσίευση

- Τα κείμενα για δημοσίευση στο ΦΕΚ, από όλες τις δημόσιες υπηρεσίες και τους φορείς του δημόσιου τομέα, **αποστέλλονται στην διεύθυνση webmaster.et@et.gr** με χρήση προηγμένης ψηφιακής υπογραφής και χρονοσήμανσης.
- Οι περιλήψεις Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων, αποστέλλονται στην ηλεκτρονική διεύθυνση dds@et.gr με τη χρήση **απλού** ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.
- Κατ’ εξαίρεση, πολίτες οι οποίοι δεν έχουν αποκτήσει προηγμένη ηλεκτρονική υπογραφή, μπορούν να αποστέλλουν ταχυδρομικά ή να καταθέτουν με εκπρόσωπό τους κείμενα προς δημοσίευση αποτυπωμένα σε χαρτί, στο Τμήμα Παραλαβής Δημοσιευτέας Ύλης.

Πληροφορίες σχετικά με την αποστολή/κατάθεση εγγράφων προς δημοσίευση, την πώληση των τευχών και τους ισχύοντες τιμοκαταλόγους για όλες τις υπηρεσίες θα βρείτε στην ιστοσελίδα. Επίσης στην ιστοσελίδα μπορείτε να αναζητήσετε πληροφορίες σχετικά με την πορεία δημοσίευσης των εγγράφων, εφόσον γνωρίζετε τον Κωδικό Αριθμό Δημοσιεύματος (ΚΑΔ). Τον ΚΑΔ εκδίδει το Εθνικό Τυπογραφείο για όλα τα κείμενα που πληρούν τις προϋποθέσεις δημοσίευσης.

2. ΚΑΛΥΨΗ ΕΚΤΥΠΩΤΙΚΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ του Δημοσίου και των φορέων του

Το Εθνικό Τυπογραφείο μετά από αίτημα φορέα του Δημοσίου αναλαμβάνει να σχεδιάσει και να εκτυπώσει κάρτες, βιβλία, αφίσες, μπλοκ, μηχανογραφικά έντυπα, φακέλους, φακέλους αλληλογραφίας, κ.ά. Επίσης σχεδιάζει και κατασκευάζει σφραγίδες.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Ταχυδρομική Διεύθυνση: Καποδιστρίου 34, τ.κ. 10432, Αθήνα

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: 210 5279000 - fax: 210 5279054

ΤΜΗΜΑΤΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΚΟΙΝΟΥ

Πωλήσεων: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279178 - 180)
Συνδρομητών: (Ημιόροφος, τηλ. 210 5279136)
Πληροφοριών: (Ισόγειο, Γρ. 3 και τηλεφ. κέντρο 210 5279000)
Παραλαβής Δημ. Ύλης: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279167, 210 5279139)

Ωράριο για το κοινό: Δευτέρα ως Παρασκευή: 8:00 - 13:30

Ιστοσελίδα: **www.et.gr**

Πληροφορίες σχετικά με την λειτουργία της ιστοσελίδας: **helpdesk.et@et.gr**

Αποστολή ψηφιακά υπογεγραμμένων εγγράφων προς δημοσίευση στο ΦΕΚ: **webmaster.et@et.gr**

Πληροφορίες για γενικό πρωτόκολλο και αλληλογραφία: **grammateia@et.gr**

01000942705163768